

APROXIMACIÓN A LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AÉREA EN LA GRECIA NEUTRAL DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL

RESUMEN: El 1 de septiembre de 1939 Alemania invadía Polonia, e Inglaterra y Francia, garantes de la integridad del Estado polaco, declaraban la guerra a Alemania. Una de las medidas que adoptaron las naciones que participaron en la Segunda Guerra Mundial fue suprimir las comunicaciones marítimas entre Grecia y los puertos de las naciones beligerantes. No menos interesantes son las instrucciones dadas por el ejecutivo helénico a la marina mercante griega para navegar por las aguas de los países en guerra. Mención especial requiere la Ley n.º 2458, publicada el 25 de julio de 1940, que prohibía a los aviones militares de las naciones beligerantes sobrevolar el territorio y las aguas territoriales del Estado helénico, dada su neutralidad, aunque finalmente Grecia fue ocupada por Alemania, Italia y Bulgaria en 1941.

PALABRAS CLAVE: II Guerra Mundial, comunicaciones marítimas, espacio aéreo griego.

ABSTRACT: The 1st September 1939, Germany invaded Poland and England and France, guarantors of the integrity of the Polish State, declared war on Germany. One of the measures taken by the nations that took part in the Second World War, was to suppress the marine communications between Greece and the ports of the belligerent nations. Not less interesting are the instructions given by the Hellenic executive to the Greek merchant navy to sail the waters of the countries at war. Special mention needs the Law n.º 2458, published the 25th July 1940, which prohibited to the military planes of the belligerent nations to fly over the territory and the territorial waters of the Hellenic State, in view of his neutrality. Nevertheless, Greece was finally occupied by Germany, Italy and Bulgaria in 1941.

KEY WORDS: Second World War, Maritimal Communications, Greek Aerial Space.

1. PLANTEAMIENTO

El general Metaxás, al estallar la Segunda Guerra Mundial, tenía la intención de mantener alejada a Grecia del conflicto y, al mismo tiempo, seguir una política de neutralidad amistosa hacia Gran Bretaña. Mussolini, sin embargo, ansiaba demostrar a su aliado del Eje, Hitler, que él también podía conseguir victorias espectaculares y por ello se fijó en el fácil objetivo que representaba Grecia o, al menos, así lo creía él. En agosto de 1940, un submarino italiano torpedeó el crucero griego *Ellí*. Dos meses más tarde, el enviado diplomático italiano en Atenas comunicó un humillante ultimátum a Metaxás, que fue rechazado inmediatamente. En cuestión de horas, soldados italianos cruzaron la frontera greco-albanesa y Grecia entró en la guerra. Al plantar cara a la actitud italiana, Metaxás se ganó el apoyo popular y los soldados griegos, llevados por una oleada de exaltación nacional, emprendieron el ataque, obligando a los invasores a retroceder a territorio albanés.

Gran Bretaña, que en esta etapa de la guerra no contaba con más aliados activos que Grecia, proporcionó una ayuda aérea limitada, pero Metaxás rehusó el ofrecimiento de Churchill de enviar una fuerza de apoyo por miedo a provocar el enfado de Hitler, ya que conservaba la esperanza de que Alemania mediara entre Grecia e Italia. Pero Metaxás murió a finales de enero de 1941 sin saber que su país sería ocupado por Alemania. La ocupación se produjo a través de Yugoslavia y Bulgaria el 6 de abril de 1941, en un momento en el que Hitler deseaba asegurarse un flanco en los Balcanes desde donde preparar la invasión de la U.R.S.S.

Consumada la ocupación alemana total, el rey Jorge II y el Gobierno huyeron al Próximo Oriente junto con el contingente de las Fuerzas Armadas del país. En Grecia se estableció un gobierno colaboracionista, inicialmente encabezado por el general Tsolakoglu que, sin autorización gubernamental, había pactado un armisticio con los alemanes. A principios de junio de 1941 toda Grecia estaba sometida a la ocupación tripartita de Alemania, Italia y Bulgaria. Los alemanes ocuparon Atenas, Salónica, Creta y unas cuantas islas del Egeo, así como la políticamente delicada frontera con Turquía, que se mantenía neutral. A los búlgaros, enemigos tradicionales de los griegos, se les permitió ocupar la Tracia occidental y parte de Macedonia, donde fomentaron el asentamiento de emigrantes búlgaros y la población griega fue víctima de persecuciones. Los italianos controlaron el resto del país¹.

¹ R. CLOGG, *Historia de Grecia*, trad. esp., Madrid, CUP, 1998, pp. 119-122; M. MORCILLO, «La ocupación alemana y sus repercusiones sobre la población sefardí de Salónica a través de

2. DISPOSICIONES PARA LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN GRECIA DURANTE LA CONTIENDA

Vista la situación tan crítica que se estaba viviendo en Europa a finales de agosto de 1939 –vísperas del comienzo de la Segunda Guerra Mundial–, el diplomático español acreditado en Atenas, Julio Palencia, hacía saber al gobierno de Madrid que una de las medidas adoptadas por las naciones que habían de participar en la próxima guerra, en caso de que llegase a estallar, era la de suprimir las líneas de navegación existentes entre Grecia y los puertos de las naciones beligerantes. De momento, la prensa griega local publicaba la noticia de que el Almirantazgo británico había enviado las siguientes disposiciones:

«El Mediterráneo está provisionalmente cerrado a la navegación mercante británica. Los buques actualmente en navegación por dicho mar pueden continuar su viaje. Los procedentes del Atlántico que deban entrar en el Mediterráneo se detendrán en Gibraltar a esperar órdenes. Los que se encuentren en el mar Rojo se dirigirán a Suez o a Adén, y los procedentes del Océano Índico esperarán instrucciones igualmente en Adén. Ningún buque debe tocar en puerto italiano, y aquéllos que se encontraran en alguno de dichos puertos deberán abandonarlos inmediatamente. Los buques procedentes del Mar Negro deben esperar órdenes en cualquier puerto del mar de Mármara».

Por su parte, el Gobierno francés había dado la orden a todos los buques de su pabellón que estuviesen navegando por el Mediterráneo de dirigirse a Beirut, en donde esperarían instrucciones. Los Gobiernos alemán e italiano habían hecho lo mismo, disponiendo el primero que todo buque de pabellón alemán se dirigiera sin demora a cualquier puerto germano, y el segundo, que interrumpiesen el servicio que venían prestando las líneas regulares entre Trieste y Génova y los puertos del Oriente europeo. Por último, se aseguraba que América del Norte seguiría la misma conducta y, por consiguiente, desaparecería el servicio mensual que en aquel momento estaba en vigor entre los Estados Unidos y estos puertos. Las comunicaciones marítimas entre Grecia y el resto del mundo eran en aquel momento, o lo serían al poco tiempo, casi nulas, limitándose al muy deficiente servicio que pudieran prestar unos escasos y viejos buques griegos, de poca

la correspondencia diplomática española (1943-1946)", *Zessalonikeon Polis*, n.º 3, Tesalónica, University Studio Press, 2000.

velocidad y tonelaje, los cuales serían requisados por el Gobierno griego en caso de conflicto bélico.

No es necesario poner de manifiesto la enorme importancia que encierran todas estas medidas en lo que se refiere a la actividad comercial de Grecia y de todos estos países, y lo digno de estudio que podía ser el considerar el modo de sustituir las líneas de navegación que habían sido y serían suprimidas. Por ello, el diplomático español proponía a su gobierno, si lo estimaba oportuno, la posibilidad de establecer una línea de navegación entre los puertos españoles y los de los países del Oriente europeo que recogiera en su día el tráfico llevado a cabo y monopolizado por los buques de las naciones que participarían en el conflicto que se avecinaba y que no tardaría en llegar².

Como no podía ser de otra manera, ya comenzada la guerra la prensa local griega publicaba las instrucciones dadas por el Gobierno de Atenas a las unidades de la marina mercante helena para la navegación en las aguas territoriales de los países beligerantes de la contienda que acababa de estallar³. Recogemos aquí dichas instrucciones⁴:

«La navegación en las aguas de los Estados beligerantes. Instrucciones a los navíos de comercio helénicos.

El Estado Mayor General de la Marina de Grecia acaba de comunicar las instrucciones siguientes a los capitanes de los barcos de comercio griegos que navegan en los mares de los Estados en guerra:

a) Los vapores griegos que naveguen por el extranjero en zonas declaradas peligrosas a causa del estado de guerra, viajarán bajo su propia responsabilidad en cuanto a los peligros provenientes de las minas, etc., que tendrán que afrontar.

b) Se recomienda a los capitanes someterse estrictamente a las instrucciones marítimas dadas por los Estados competentes a fin de evitar los peligros. Deben proveerse, antes de ponerse en camino, de dichas instrucciones de las autoridades competentes y mantenerlas actualizadas por medio de las comunicaciones con los aparatos radiofónicos y radiotelegráficos.

² A.M.A.E. (Archivo Ministerio Asuntos Exteriores, Madrid), Fondo Renovado, legajo 1191, expedientes n.ºs 20-22: despacho dirigido por el ministro de España en Grecia al ministro de Asuntos Exteriores, Atenas, 29 de agosto de 1939.

³ *Ibid.*: despacho dirigido por el ministro de España en Grecia al ministro de Asuntos Exteriores, Atenas, 15 de septiembre de 1939.

⁴ *Messenger d'Athènes*, 9 de septiembre de 1939.

c) Los vapores griegos deberán llevar continuamente en funcionamiento el aparato de T.S.F.⁵ mientras se encuentren en los mares de los Estados beligerantes (mares Báltico, del Norte, mares ingleses, etc.)

d) Deben llevar también constantemente un vigilante sobre la pasarela a fin de recibir las órdenes eventualmente dadas por señales de navíos de guerra y de navíos patrulleros. Deben obedecer estrictamente estas órdenes para evitar consecuencias desastrosas».

Observando fielmente estas disposiciones –decía el Estado Mayor de la Marina–, los barcos griegos reducirían al mínimo los peligros resultantes de la guerra naval cuando navegasen en las aguas de los Estados beligerantes. Los capitanes de los navíos mercantes debían tener presente que, mientras sus barcos se encontraran en el Mediterráneo, recibirían informaciones sobre los campos de minas a través de los emisores de T.S.F. griegos que las emitiesen (cuando hubiera) en una longitud de onda de 600 metros. Por otra parte, estas informaciones también serían comunicadas por escrito a la Unión de Armadores griegos, así como a los capitanes de los puertos del Pireo, Patras, Corfú, Tesalónica, Samos y Cavalla, y a otras autoridades consulares.

No menos interesantes son las instrucciones publicadas en el diario ateniense *Messageur d'Athènes*. El artículo «La navegación en las aguas de los Estados beligerantes» recoge el aviso del Estado Mayor de la Marina a los vapores griegos mercantes en aguas de los países beligerantes en la guerra mundial⁶:

«1º. La Legación de Alemania en Atenas hace saber que navíos mercantes de países neutrales que se encuentran en las aguas territoriales inglesas y francesas han intentado en diversas circunstancias evitar el control de barcos de guerra alemanes y se han comportado a menudo como sospechosos de ataque o de actos no neutrales.

2º. Siendo así, el Gobierno alemán desea advertir a todos los barcos de comercio neutrales que se encuentran en aguas territoriales inglesas y francesas que deben, por su propio interés, en particular durante la noche, abstenerse de toda actividad sospechosa a fin de evitar ser tomados por navíos de guerra o auxiliares enemigos.

3º. Se consideran como actos sospechosos, a título de información, el cambio de ruta y el empleo de la T.S.F. durante el encuentro con las

⁵ Abreviatura de *Télégraphie Sans Fils*, es decir, telegrafía sin hilos o radiotelegrafía.

⁶ A.M.A.E., Fondo Renovado, leg. 1191, exp. n.ºs 20-22: despacho dirigido por el ministro de España en Grecia al ministro de Asuntos Exteriores, Atenas, 8 de octubre de 1939.

unidades de guerra alemanas, la no obediencia a la orden de parar, la aceptación de ser escoltado por un barco enemigo, la navegación en zigzag, la ocultación de las luces, etc.»

Por la Convención colectiva firmada entre la Dirección municipal de Empresas Marítimas y la Asociación de gentes del mar, se establecen las subidas de los salarios de la tripulación de los vapores para pasajeros que hicieran el servicio de las siguientes líneas:

a) Línea de Marsella: las pagas del comandante y del primer mecánico son incrementadas en 2.300 dracmas al mes, las de los otros oficiales, en 2.000, y las de la tripulación subalterna, en 1.500.

b) Línea de Siria-Palestina-Egipto: las pagas del comandante y del primer mecánico son incrementadas en 1.800 dracmas al mes, las de los otros oficiales, en 1.500, y las de la tripulación subalterna, en 1.000.

c) Línea de Brindisi: los incrementos de las pagas son respectivamente de 250, 200 y 100 dracmas al mes⁷.

El Ministerio de Negocios Extranjeros de Grecia tenía el honor de poner en conocimiento de las Misiones Diplomáticas acreditadas cerca del Ejecutivo ateniense que el Estado Mayor general de la Marina acababa de tomar la decisión, en aplicación de la Ley 22239/40 sobre el control y la vigilancia del funcionamiento de los aparatos de T.S.F. de los navíos y de los aviones de comercio, de prohibir el uso de estos aparatos y emisores de los navíos mercantes bajo pabellón extranjero anclados en los puertos o las radas del reino. La medida entraría en vigor a partir de las 8 horas del 17 de junio de 1940. En ejecución de esta decisión, las cabinas de teléfono serían precintadas, así como todo aparato emisor de telégrafo que se encontrase a bordo de los navíos mencionados. Los precintos sólo serían levantados por las autoridades competentes en el momento de la partida de los barcos⁸.

Poco tiempo después, el ministro de Negocios Extranjeros griego dirigía una nota a la legación de España en Grecia⁹. En ella enviaba dos ejemplares, en griego y francés, del Aviso a los Navegantes n.º. 40 del Ministerio

⁷ *Messenger d'Athènes*, 8 de octubre de 1939.

⁸ Anexo al Despacho de 16 de junio de 1940. Nota dirigida por el ministro de Negocios Extranjeros griego a la Legación de España en Grecia, Atenas, 15 de junio de 1940.

⁹ A.M.A.E., Fondo Renovado, leg. 1191, expp. n.ºs 20-22: despacho dirigido por el canciller de España en Grecia al ministro de Asuntos Exteriores, Atenas, 12 de julio de 1940.

de Marina, que contenía las modificaciones aportadas en los puntos de las zonas de navegación prohibidas y vigiladas de Rion y Antirion determinadas en el Aviso precedente nº. 87 (29) de 1939 que había sido comunicado ya a los gobernantes de los países extranjeros por los representantes diplomáticos del Gobierno griego¹⁰.

A medida que la guerra adquiría mayores dimensiones, se iba complicando la situación en las aguas griegas. Por ello, el Ministerio de Negocios Extranjeros comunicó a las Representaciones Diplomáticas en Grecia, para que se lo notificasen a sus respectivos gobiernos lo antes posible, que a partir del 25 de agosto de 1940, al mediodía, las aguas del golfo de Ambracia serían peligrosas para la navegación al Este de la línea que unía los puntos siguientes: punta Mytika, en el Epiro (N 38º 59', 8, E 20º 43', 3) y punta Gyrapetra en Léucade (N 38º 50', 8, E. 20º 42', 3). La navegación en esta zona peligrosa quedaba absolutamente prohibida a todos los navíos. Los barcos que no se sometieran correrían sus propios riesgos y peligros¹¹.

3. LEYES QUE PROHÍBEN A LOS AVIONES MILITARES DE PAÍSES BELIGERANTES SOBREVOLAR EL TERRITORIO Y LAS AGUAS TERRITORIALES GRIEGAS.

El ministro de Negocios Extranjeros heleno remitía la siguiente nota a las legaciones extranjeras acreditadas en Atenas¹²:

«Por mediación de las legaciones de Grecia, el Gobierno Real helénico tiene, desde hace tiempo, el honor de enviar a los gobiernos extranjeros las disposiciones en vigor que rigen el vuelo del territorio helénico.

Para evitar vuelos no autorizados que constituyen una violación de la soberanía nacional y de la neutralidad del país, incluso llegando también a afectar a la defensa nacional, el Gobierno Real helénico se ve en la obligación de dar a las autoridades militares la orden de aplicar estrictamente la ley relativa nº. 602/1937 contra todo avión, sin distinción de nacionalidad, que sobrevuele el territorio sin autorización previa.

Una vez comunicado lo que precede a los jefes de las Misiones acreditadas en Grecia, el Ministerio Real de Negocios Extranjeros tiene el honor

¹⁰ Anexo al Despacho de 12 de julio de 1940. Nota dirigida por el ministro de Negocios Extranjeros griego a la Legación de España en Grecia, Atenas, 10 de julio de 1940.

¹¹ A.M.A.E., Fondo Renovado, leg. 1191, exp. n.ºs 20-22: nota dirigida por el ministro de Negocios Extranjeros a las Misiones Extranjeras en Atenas, 24 de agosto de 1940.

¹² A.M.A.E., Fondo Renovado, leg. 1191, exp. n.ºs 20-22: despacho dirigido por el canciller de España en Grecia al ministro de Asuntos Exteriores, Atenas, 31 de mayo de 1940.

de rogarles que tengan a bien informar con urgencia a sus gobiernos, para que los pilotos reciban a este efecto las instrucciones necesarias»¹³.

Dos meses más tarde, de nuevo, el Gobierno griego enviaba a la legación española dos ejemplares traducidos de la Ley nº 2458, publicada en el Diario Oficial del 25 de julio de 1940¹⁴. La Ley contenía la prohibición del vuelo por las aeronaves militares de los países beligerantes del territorio y de las aguas territoriales del Estado griego, dada su neutralidad:

«Artículo I: En caso de guerra existente entre otros países, en la que Grecia permanece neutral, está prohibido a todas las aeronaves militares o similares, pertenecientes a uno de los Estados beligerantes, sobrevolar el territorio helénico o las aguas territoriales helénicas, así como aterrizar o amerizar.

Artículo II: Las aeronaves que, a pesar de la prohibición, sobrevuelen el territorio o las aguas territoriales, podrán ser forzadas a aterrizar o amerizar si no lo hacen voluntariamente. Las aeronaves que aterricen o amerizen serán capturadas y las personas a bordo serán internadas hasta el fin de la guerra.

Artículo III: Por decisión del gobierno podrán ser derogados los artículos anteriores, en lo que concierne a las aeronaves del servicio sanitario de los países beligerantes que transporten enfermos o heridos, por lo que no deben encontrarse a bordo personas ni material ajenos al servicio sanitario.

Artículo IV: Las aeronaves que se encuentran sobre un navío de guerra beligerante son consideradas como formando parte del navío. Está prohibido a estas aeronaves dejar el navío, incluso aunque este navío se encuentre desde hace mucho tiempo en las aguas territoriales griegas. A quienes no se sometan a esta prohibición le serán aplicadas las disposiciones del artículo II.

Artículo V: Los militares de un Estado beligerante que hayan sido salvados en el mar, fuera de las aguas territoriales helénicas, por un navío de guerra o por una aeronave militar helénica, serán internados hasta el fin de la guerra.

La presente Ley entrará en vigor a partir de su publicación en el Diario Oficial. Atenas, 24 de julio de 1940»

¹³ Anexo al Despacho de 31 de mayo de 1940. Nota dirigida por el ministro de Negocios Extranjeros griego a la Legación de España en Grecia, Atenas, 28 de mayo de 1940.

¹⁴ Anexo al Despacho de 25 de julio de 1940. Nota dirigida por el ministro de Negocios Extranjeros griego a la Legación de España en Grecia, Atenas, 25 de julio de 1940.

Inmediatamente, el diplomático español en Atenas hacía saber a Madrid¹⁵ las disposiciones que habían sido tomadas en lo que concernía al sobrevuelo del territorio helénico por los aviones extranjeros. Hasta la notificación de un plan detallado determinando la circulación de los aviones por encima del territorio griego, se autorizaba únicamente el vuelo sobre los recorridos siguientes, comprendiendo unos pasillos de una anchura de 20 kilómetros:

a) Del lado Oeste: ciudad de Léucade, ciudad de Agrinio, ciudad de Lepanto, pueblo de Alepochori, por los pasillos autorizados de la región prohibida del golfo Sarónico.

b) Del lado Sur: ciudad de Candia, isla de Falconera, por los pasillos autorizados de la región prohibida del golfo Sarónico.

c) Del Sureste: ciudad de Amorgos, ciudad de Paros, islote San Jorge, por los pasillos autorizados de la región prohibida del golfo Sarónico.

d) Del Norte: por los pasillos autorizados de Ghevgheli, Petritchi de la zona prohibida de Salónica, hacia Serres, por los pasillos autorizados hacia la punta de Casandra, ciudad de Escópelos, ciudad de Cime, Maratón, por los pasillos autorizados del golfo Sarónico y del Ática.

Los aviones extranjeros que tuvieran autorización no podrían sobrevolar el territorio griego más que siguiendo única y exclusivamente estos pasillos, ateniéndose a las disposiciones vigentes. Cualquier avión extranjero que volase fuera de dichos pasillos se expondría a ser abatido sin ninguna advertencia previa. Estas medidas entrarían en vigor a partir del 26 de agosto (1940) a las 12 horas¹⁶.

Muy diferente sería la actitud de Grecia tras la ocupación, cuando el encargado de negocios de Grecia en España, Sr. Hadjivassiliou, comunicaba al ministro de Asuntos Exteriores español, Sr. Serrano Súñer, la angustiada situación del Gobierno griego, que se había visto en la necesidad de refugiarse en el extranjero para desde allí poder continuar la lucha por la independencia de Grecia, poniéndole en conocimiento que existía un estado de guerra entre Grecia y Bulgaria desde el momento en que esta última había ocupado territorios helénicos y cometido atrocidades contra la pobla-

¹⁵ A.M.A.E., Fondo Renovado, leg. 1191, exp. n.ºs 20-22: despacho dirigido por el ministro de España en Grecia al ministro de Asuntos Exteriores, Atenas, 26 de agosto de 1940.

¹⁶ A.M.A.E., Fondo Renovado, leg. 1191, exp. n.ºs 20-22: nota dirigida por el ministro de España en Grecia al ministro de Asuntos Exteriores, Atenas, 24 de agosto de 1940.

ción de estos territorios¹⁷. Como se sabe, en 1941 toda Grecia estaba sometida a la ocupación tripartita de Alemania, Italia y Bulgaria¹⁸.

Matilde MORCILLO ROSILLO

E. U. de Magisterio
Universidad de Castilla-La Mancha
Pza. de la Universidad 3
02071 ALBACETE
morcillo@mag-ab.uclm.es

¹⁷ A.M.A.E., Fondo Renovado, leg. 1191, exp. n.ºs 20-22: despacho dirigido por el encargado de negocios de Grecia en España al ministro de Asuntos Exteriores español, Madrid, 30 de junio de 1941.

¹⁸ R. CLOGG, *Historia de Grecia...*, p. 121. A. E. VACALÓPOULOS, *Historia de Grecia Moderna (1204-1985)*, trad. esp., Santiago de Chile, Univ. de Chile, Centro de Estudios Bizantinos y Neohelénicos "Fotios Malleros".