

ROSA ARBURUA GOIENETXE

# *El wolframio Contrabando entre Dictadores*



Rosa Arburua Goienetxe, Doctora en Filosofía y Ciencias de la Educación, es profesora en la Universidad del País Vasco.

Ha publicado numerosos artículos y libros de temática pedagógica.

Desde hace dos décadas también investiga y escribe sobre identidades y fronteras centrándose sobre todo en la zona del Baztan-Bidasoa: *1940-60. Bortzirietako gaztiak* (2005), *Gau lana. Kontrabandoa Bidasoa aldean* (2011), *Mugaz gaineko portugaldarren pasa* (2014) traducido al francés y portugués en 2017.

Su último trabajo es el que tiene entre sus manos: *Wolframa. Diktadoreen arteko kontrabandoa —El wolframio. Contrabando entre dictadores* (2021).



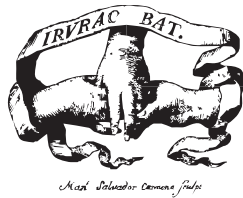
LABORATORIUM  
BERGARA



WOLFRAMIO  
CONTRABANDO ENTRE DICTADORES

ROSA ARBURUA GOIENETXE

# WOLFRAMIO CONTRABANDO ENTRE DICTADORES



LABORATORIUM  
BERGARA

SAN SEBASTIAN 2021

EUSKO JAURLARITZA



GOBIERNO VASCO

KULTURA ETA HIZKUNTZA  
POLITIKA SAILA

DEPARTAMENTO DE CULTURA  
Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA

Gipuzkoako  
Foru Aldundia  
Diputación Foral  
de Gipuzkoa



ORAIN  
GIPUZKOA

El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como **papel ecológico** y procede de bosques gestionados de manera sostenible

Nuevos Extractos Gipuzkoa  
Tomo extraordinario

Edita: Euskalerrriaren Adiskideen Elkarte  
Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País  
Gipuzkoako Saila / Comisión de Gipuzkoa

Laboratorium Chemicum Bergara

ISBN: 978-84-09-28260-9

Legezko Gordailua: D 00219 - 2021

Imprimatzaile: FASPRINT-IGARA - Donostia

*Para las flores más bonitas de mi particular jardín.  
Primavera del 2021*



# ÍNDICE

CONSIDERACIONES PREVIAS .....	9
SOBRE LOS HERMANOS ELHUYAR .....	11
DE LA IMPORTANCIA DEL WOLFRAMIO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL ..	21
Carceller VS Gómez-Jordana .....	23
MINAS DE WOLFRAMIO. CONTRABANDO .....	38
Galicia .....	41
Carreiras .....	41
Carballo .....	41
Ponteceso - Balares .....	43
Galicia - Puertos del País Vasco .....	45
Portugal .....	48
Castro Laboreiro .....	48
Panasqueira .....	51
Bierzo .....	52
Peña Do Seo .....	52
Salamanca-cáceres .....	55
Navasfrías .....	55
Barruecopardo .....	61
CONTRABANDO DE WOLFRAMIO A TRAVÉS DE EUSKAL HERRIA .....	65
SOFINDUS y MARION. TRABAJOS ILEGALES .....	68
Almacenes de wolframio en Euskal Herria.	
Sospechas de que se hacía contrabando .....	71
ATRAVESANDO EL BIDASOA UTILIZANDO CAMIONES Y GABARRAS .....	83
INTENTANDO CRUZAR ILEGALMENTE LA FRONTERA BEHOBIA PAUSU .....	93
Consecuencias de lo ocurrido en Behobia .....	97
BIBLIOGRAFIA .....	114





## CONSIDERACIONES PREVIAS

Para llevar a cabo este trabajo de investigación he consultado y analizado diversa documentación escrita y también he recurrido a testimonios orales.

Estos últimos no han sido numerosos debido entre otras cuestiones a la avanzada edad de los y las protagonistas.

A veces han sido sus descendientes los que han aportado evidencias interesantes, Sé que hay más personas que con sus relatos podrían añadir aun más datos sobre este contrabando. Aunque he recurrido a ellas, no les ha parecido oportuno colaborar. El tema que tratamos es bastante complicado ya que habiendo estado involucrados aliados, nazis, franquistas, incluso hoy en día es de delicado tratamiento.

Mi agradecimiento a las personas que han querido conversar conmigo sobre este asunto y también a los que me han puesto en contacto con ellas.

Espero que quienes, a pesar de pedir su testimonio, no hayan considerado adecuado aportar más datos, encuentren en este trabajo palabras que podrían haber sido suyas.

El contrabando de wolframio estuvo protegido por altos cargos del régimen franquista, lo que supuso que no estuviera tan perseguido como lo era otro tipo de contrabando realizado en la misma época.

Las denuncias efectuadas por los aliados pusieron en evidencia, que el wolframio que no se podía vender legalmente al gobierno nazi, se le estaba suministrando en secreto. Para ello utilizaban una red organizada por autoridades y funcionarios del régimen franquista.

En cuanto a la documentación escrita, también he estado indagando en diferentes archivos en busca de referencias sobre el tema.

Los comienzos fueron muy duros, difíciles y más de una vez me sentí decepcionada, hasta que en el Archivo del Ministerio de Asuntos Exterio-

res de Madrid descubrí el Legajo R2245/9 que contenía documentación con la que he podido llevar a cabo la parte más sustancial de la investigación.

Cualquier persona interesada en profundizar más sobre el contrabando del wolframio o verificar la información aportada en este trabajo, dispone de libre acceso a este legajo.

Mi agradecimiento al personal que trabaja en el archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores de Madrid por su amabilidad e inestimable ayuda.

## SOBRE LOS HERMANOS ELHUYAR

Para los vascos el apellido Elhuyar está relacionado con la ciencia, pero aunque se hayan realizado investigaciones sobre ellos, para una mayoría quizá son unos desconocidos.

El padre de los hermanos Juan José, Fausto, Fermín y María Lorenza Elhuyar se llamaba Juan. Nació en 1725 en la casa Elizaldea de Hazparne, Lapurdi. Su esposa era Úrsula Lubize natural de San Juan de Luz, hija de la casa Gratxenenea.

Juan Elhuyar era médico, pero no un médico al uso, sino que era cirujano “latino”. Estos, los “latinos”, estaban más especializados que los



Fausto y Juan José.

médicos generalistas: además de realizar estudios de medicina más profundos, también sabían latín.

Después de su matrimonio en 1746, Juan y Úrsula se trasladaron a Bilbao, donde Juan tuvo la oportunidad de trabajar como médico.

Tras vivir siete años en Bilbao, se trasladaron a Logroño. Allí nacerían sus tres hijos.

En los primeros años, mantuvieron tensiones con la Iglesia. Así, la vivienda de los Elhuyar en Logroño fue reclamada por la Inquisición porque la quería para el ministro Francisco Martínez de la Mata. Juan decidió que no dejaría la que era su casa a aquel Ministro, y arremetió duramente contra él. Como castigo, fue excomulgado. Sin embargo, Juan tenía amigos que le apoyaron. Tras grandes controversias, consiguió mantener su casa.

Después de estos sucesos, en 1758, Juan enviudó. Úrsula, falleció debido a problemas de salud al nacer su hija.

A todo esto se sumó la dura situación económica que atravesaba Juan. Dicen que era un médico famoso. Así lo describe un documento del Ayuntamiento de Logroño: *“cirujano de acreditada habilidad”*. Cuando había que realizar operaciones complicadas en algunas localidades de La Rioja y del País Vasco, sabemos que llamaban a Juan Elhuyar. Los documentos indican que curaba cataratas oculares y entre otras la enfermedad sexual *morbus gallicus*.

Era, pues, un médico famoso, pero carecía de dinero. Por ello, para mejorar la situación, Juan, valiéndose de su sabiduría en química, inventó una nueva manera de obtener aguardiente. El alcohol utilizado en el procedimiento no se podía vender como vino. Juan, poniendo en marcha su invención, vendía como aguardiente lo que no se podía expender como vino. Gracias a un documento sabemos que en 1771 el negocio iba bien. En este documento consta que en Logroño y otras localidades tenía *“muchas fábricas de su cuenta y en ellas veintidós calderas corrientes”*.

Cuando Juan expone la memoria anual al Ayuntamiento de Logroño, explica que está orgulloso de sí mismo:

*“... el primer fomento de el ramo de los aguardientes en esta ciudad y en toda la Rioxa y en parte del Reino de Navarra se me debe a mí como primer motor en poner en su perfección los aguardientes y en competencia contra los de Francia; ... por cuya industria he producido en beneficio de los cosecheros de esta ciudad, Viana, Los Arcos, Lodosa,...,Villarroya,*

*Murillo, Navarrete, Fuenmayor, La Puebla, Elciego, en La Rinconada, Lardero, Entrena y otros, los que han despachado sus cosechas del todo por medio de mi industria y calderas...introduciendo comercio de dicho género en San Sebastián, Bilbao, Santander, El Ferrol, Principado de Asturias, y en la ciudad de Vitoria, Vergara y otros pueblos de las provincias, Alava, provincia de Guipúzcoa y Señorío de Vizcaya.”*

Superados los problemas económicos y tras casarse en 1769 con Dominique Elizagaray, de la misma localidad que su primera esposa, su vida mejoró. No hay rastro de los anteriores nubarrones negros en el entorno de los Elhuyar.

No obstante, aunque ganaba mucho dinero en esos momentos, dedicó gran parte de ello a la educación de sus hijos. Los dos hijos mayores estudiaron en París y en otros lugares del extranjero, para lo que se necesitaba una fortuna. Cuando no tenía lo suficiente, dicen que Juan se endeudaba. En su primer testamento dijo:

*“... puesto en la disposición y estado en que se hallan (los hijos) y es notorio, a costa y solicitud mía y de muchos reales”*

Parece ser que gastó unos 15.000 reales por hijo.

De esta manera, gracias al dinero de su padre, tanto Juan José como Fausto pudieron acceder a estudios superiores. A estos estudios habría que añadir el ambiente cultural y científico vivido en casa para entender el punto de partida investigador de estos hermanos. Por desgracia, no he encontrado ningún indicio sobre los estudios de su hermana, pero sí que estaba casada con Ángel Díaz del que disponemos alguna información.

Juan siguió siendo médico. Así, fue llamado a Azpeitia en 1775 para tratar una enfermedad del Marqués de San Millán.

Parece ser que la cesárea de la primera mujer que sobrevivió a la operación, fue realizada por Juan. Anteriormente, se habían practicado cesáreas a varias mujeres, pero en todas ellas, aunque a veces la criatura vivía, la madre no corría la misma suerte.

Juan era un hombre de la Ilustración. Tenía ideas abiertas y progresistas. Pensaba que había que trabajar en torno a la ciencia y que había que reducir el poder de la Iglesia.

Junto con otras personas que pensaban de forma similar, formó parte de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País en 1777. Los dos hijos darían continuidad a la participación iniciada por su padre.

La Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País o La Bascongada tuvo su punto de partida en el grupo denominado “Caballeritos de Azkoitia” o “Triunvirato de Azkoitia”, impulsado por tres personas: Xabier María de Munibe, Conde de Peñaflorida, Joaquín de Egía, Marqués de Narros y Manuel Ignacio de Altuna.

Peñaflorida organizaba coloquios en el Palacio Insausti de Azkoitia, donde se reunían personas que habían viajado por Europa, y exponían experiencias de diferentes territorios, políticas liberales, temas culturales... ideas de la Ilustración.

En 1763 se presentó en las Juntas Generales de Gipuzkoa el Plan de una Sociedad Económica o Academia de Agricultura, Ciencias y Artes Útiles y Comercio.

Un año más tarde, se celebró en Azkoitia la reunión preparatoria de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País y en 1765 se celebró la primera Asamblea General en Bergara. A finales del siglo XX se le denominó en euskera “Euskalerrriaren Adiskideen Elkartea”.



Intelectuales de la época que coincidían con las ideas de la Ilustración, participaron también en el desarrollo de la Bascongada, entre otros, Foronda, Olabide y Samaniego.

También crearon el Seminario de Bergara. A los temas que tradicionalmente se enseñaban, se añadieron otros nuevos como geografía, matemáticas, lenguas extranjeras y ciencias experimentales. Además del Seminario pusieron en marcha el Laboratorium Chemicum-en el que los hermanos Elhuyar tuvieron una participación directa.

Juan, su padre, había gastado “*muchos reales*”, para que los dos hermanos Elhuyar estudiaran en París así como en Freiberg, Alemania. Entre las disciplinas estudiadas se encontraban conocimientos de química, física y

minerales. Habiendo conocido varias minas y fundiciones de Europa Central, aprendieron los procedimientos de explotación.

En Viena, Juan José y Fausto decidieron abordar caminos diferentes. El primero viajó a Suecia, mientras que el segundo regresó a Bergara. Fausto trabajaría como profesor en el *Laboratorium Chemicum*, adquiriendo la cátedra. Al mismo tiempo se dedicó a la investigación y a la publicación de los resultados.

Juan José cursó estudios superiores de química en Uppsala.

En la época de la guerra entre Inglaterra y España, la Marina española vivía momentos complicados. El material de guerra que utilizaba era tecnológicamente anticuado. Con el fin de poner remedio a esta situación, la Corona española tomó la decisión de enviar espías a territorios más avanzados en armamento. En concreto, pretendía espiar la técnica que se empleaba en la fábrica escocesa de cañones Carron. El Gobierno español y la Bascongada llegaron a un acuerdo, de tal forma que si la Bascongada lograba este objetivo, recibiría dinero para la Real Escuela Metalúrgica de Bergara y para el *Laboratorium Chemicum*.

Para cumplir con los delicados trabajos de espionaje, Pedro González de Castejón, Secretario general del Estado, escribió que necesitaba algunas personas peculiares:

*“... uno o dos hombres áviles i capaces para... irse de España, pudiesen introducirse como jornaleros o de otro modo en las fábricas de Artilleríade Carron (Escocia)”*.

Ya que el rol de estas personas era muy especial, el ministro dijo que se necesitaban dos vizcaínos;

*“...porque son hombres capaces de todo... por su carácter silencioso, su habilidad, su genio laborioso...”*

Bueno, vizcaínos no, pero eligieron dos vascos: Juan José Elhuyar y el navarro Juan Montalbo (se llamaría en adelante José Martínez). ¡Estoy segura de que eran personas de grandes capacidades, silenciosos, habilitados y trabajadores!

Estos debían dominar la tecnología empleada en Suecia, Alemania y en las fábricas de armas de Carron, en Escocia, para luego trasladar a España aquellos conocimientos. A cambio, por orden del rey Carlos III, Juan José recibiría cada día *“veinte reales de vellón”*.

Como hemos dicho, fue la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País la que medió en la selección de espías para la Corona de España. El Conde de Peñafiorida preparó las tareas que Juan José debería realizar:

*“Desde Suecia pensará en introducirse por último escalón en las fábricas de Carron en Escocia; y a fin de ser admitido en ellas con menor recelo, se dirá ser alemán y del oficio...”*

Juan José tenía que dominar bien el idioma para evitar sospechas de que no fuera alemán. Es lo que Munibe le ordena que haga. Para transmitir las conclusiones de las investigaciones realizadas como espía, emplearía el euskera. ¡He aquí cómo nuestra lengua fue vital!

**EXTRACTOS**  
DE LAS  
**JUNTAS GENERALES**  
CELEBRADAS  
POR LA  
REAL SOCIEDAD BASCONGADA  
DE LOS  
**AMIGOS DEL PAIS**  
EN LA CIUDAD DE VITORIA  
POR SETIEMBRE DE 1783.



**CON LICENCIA.**  
**EN VITORIA:** Por Gregorio Marcos de Robles y Kavilla,  
Impresor de la misma Real Sociedad.



Desobedeciendo las órdenes, Juan José no fue a Carron en Escocia. Por un lado, no quería verse envuelto en la guerra entre España e Inglaterra. Por otro lado, descubrió que en Suecia se estaba utilizando una nueva tecnología y le pareció que era más interesante estudiar esta última. Dice que los cañones suecos eran de muy buena calidad. No tenían que soportar continuas pruebas, entre otras cosas porque el metal utilizado era de alto nivel. Así lo escribió en noviembre de 1782 en un informe remitido a Bergara:

*“Por el gran cuidado que tienen los directores en la fundición, están seguros de sacar siempre un producto de la misma calidad”. (Román 2000)*

Como hemos dicho, Juan José desobedeció las órdenes de la Corona española. El ministro decía que se necesitaban personas *“capaces de todo”* y Juan José cumplió con el perfil.

Además de conocer la tecnología utilizada en la fabricación de cañones en Suecia, Juan José Elhuyar profundizó sus estudios de química con Olof Bergman, profesor en la Universidad de Uppsala. Bergman presentía la existencia de un material aún no conocido. Por su parte, el químico sueco Carl Wilhelm Scheele llevaba a cabo investigaciones para conseguir *“acide tungstique”*. Juan José estaba al tanto de toda esta información.

Que el wolframio lo descubriera Fausto o fuera Juan José, no está nada claro. Mientras unos dicen que fue el primero, otros aseguran que fue el segundo, pero es evidente que se ayudaron mutuamente en el descubrimiento del *“nuevo”* mineral.

Juan José regresó a Bergara en octubre de 1782. Gracias a lo aprendido en su última estancia en Uppsala a partir de aquel *“acide tungstique”* descubierto por Scheel y con la ayuda de su hermano Fausto, descubrió el wolframio en el Laboratorium Chemicum puesto en marcha en Bergara por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

El propio Scheel escribió a Bergman una carta en la que decía que sabía que Luyarte (se refiere a Elhuyar) había conseguido *“regulum tungsten”*. Scheel y Bergman conocían a Juan José, pero no a Fausto. Por lo tanto, podemos decir que el primero fue pionero.

En los Extractos de la Bascongada se redactó en 1783, una memoria sobre el trabajo de los dos hermanos: *“Análisis químico del volfram, y examen de un nuevo metal, que entra en su composición”*. Al final de ella se escribió lo siguiente sobre el descubrimiento del wolframio:



Elhuyar en Viena, 1788.

*(Elhuyar al día siguiente a Mexico, que se encuentra en el Consejo de Minería.)*

*“Habiendo puesto otros cien granos de este polvo en un crisol de Zamora, guarnecido con carbonilla, y bien tapado, á un fuego fuerte, en el qual estuvo hora y media, encontramos rompiendo el crisol después de enfriado un botón que se reducía á polvo entre los dedos. Su color era gris, y examinándolo con un lente, se veía un conjunto de globos metálicos, entre los quales habia algunos del tamaño de una cabeza de alfiler, cuya fractura era metálica, y de color de azero. Pesaba sesenta granos, y por consiguiente habia disminuido quarenta. Su pesadez específica era :: 1:17,6”. (Elhuyar, Extractos 1783)*

Era un descubrimiento importante. Pero el Ministro español de Marina no estaba satisfecho. Sus órdenes no se cumplieron. Juan José en lugar de ir a Carron en Escocia se detuvo en Suecia. Se dice que envió pocos informes, tardíos y no cumpliendo con las obligaciones exigidas. Ante todo esto, el Ministro, antes de morir, decidió que no necesitaba más los servicios de Juan José.

Sin embargo, el siguiente Ministro, Antonio Valdés, le destinó a las Indias nombrándole director de fundiciones del Nuevo Reino de Granada (Colombia). Juan José Elhuyar, investigador y espía, pasaría sus últimos años en esa tierra.

Su hermano Fausto fue director de las minas de México, estableciendo muchas mejoras. Fundó el Seminario Minero de México. Más tarde

regresó a España y propuso un nuevo plan en la escuela minera de Almadén, así como la puesta en marcha de la Escuela Minera de Madrid.

Está claro que el apellido Elhuyar está unido a la minería.

El wolframio se utilizó inicialmente para fabricar el filamento interior de las bombillas. Millones de bombillas fueron fabricadas gracias a la investigación de los hermanos Elhuyar. La electricidad estaba en marcha. Posteriormente, se ha utilizado para tubos de rayos X, válvulas electrónicas, reactores y cohetes espaciales.

A este mineral, la volframita, no le pusieron el nombre de los inventores. El nombre proviene de la lengua alemana. El nombre *wolfram* fue inventado por Georgius Agrícola, alquimista alemán del siglo XVI. Viene de *Wolf-rahm*: *lupi spuma* o *espuma de lobo*.

Este mineral es también conocido como Tungsteno. Los anglosajones le llaman a menudo así, como derivación de las palabras suecas *tung* (pesado) y *sten* (piedra): piedra pesada.

No obstante, y según me dijeron en Navasfrías de Salamanca, el Tungsteno se obtiene de la manipulación de los minerales Chelita y Volframita.

Aunque en un principio el wolframio se empleó para producir energía luminosa en los filamentos de las bombillas, más tarde, a mediados del siglo XX, fue utilizado para algo que no habían pensado, con toda seguridad, los hermanos Elhuyar: su incorporación en materiales para la guerra.

Juan José, en el siglo XVIII, viajó a Europa para espiar la tecnología de guerra, y gracias a los estudios allí realizados, consiguió después el descubrimiento del wolframio. Este mineral sería el que los alemanes y los aliados pretendían obtener en el siglo XX para robustecer su material de guerra.





## DE LA IMPORTANCIA DEL WOLFRAMIO EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Después de que los hermanos Elhuyar descubrieran el wolframio, se comprobó que este mineral tenía el punto de fusión y de ebullición muy alto. Dada su dureza, se convirtió en algo tan valioso como ideal para producir diferentes productos. Por eso, entre otras aplicaciones, fue utilizado para fabricar el filamento de las bombillas, reforzar la dureza de las armas, utilizarlo en los carros blindados del ejército, cerrar bien las válvulas de los motores, fabricar cohetes, utilizarlo en los motores de los aviones y asegurar la dureza de diversos elementos.

Por tanto, este mineral que utilizamos diariamente en diversos objetos, tiene una gran importancia y tuvo aun más protagonismo durante la Segunda Guerra Mundial. Dicen que los alemanes fueron los primeros en usar wolframio con fines militares. Así, los carros de combate, las balas y cañones, resultaban ser mucho más duros, más sólidos y constituían una ventaja para la guerra, haciendo que el wolframio fuera un mineral estratégico.

Antes de la guerra, hacia 1938, Alemania traía wolframio principalmente de China, también de India, y en cantidades mucho menores, de Portugal y España. Sin embargo, en los primeros ataques de Rusia en 1941, se dificultó el transporte de este mineral por ferrocarril desde China. Fue evidente que para adquirir wolframio los alemanes debían pensar en otra opción.

Alemania empezó a tener en cuenta las minas de la Península Ibérica en donde se encontraba el 95% de todo el wolframio europeo.

Los aliados también lo sabían. Así, en 1943 compraron a España más wolframio que los alemanes. Se convirtió en la materia principal de las exportaciones desde este territorio. Ahora bien, los aliados recibían de los Estados Unidos molibdeno, sustituto del wolframio. Así el wolframio no

les era tan necesario para usarlo en su armamento de guerra. Para los alemanes sí era estratégicamente importante recibir este mineral.

Lo que les interesaba a los aliados era que los alemanes tuvieran la menor cantidad posible de wolframio. En esto consistían las rivalidades por conseguir el mineral.

Esta competencia provocó que el precio subiera. El Gobierno portugués fijó en 1942 un precio exacto de 150.000 escudos por tonelada de wolframio. En España, por el contrario, el mercado libre provocó oscilaciones de precios: en 1942 se pagó entre 125.000-160.000 pesetas por tonelada, y en 1943 osciló entre 170.000-285.000 pesetas por tonelada.

Se apreció una fuerte subida de los precios debido a la pugna entre alemanes y aliados por la compra del wolframio. El que más pagara era el que obtendría el mineral.

Según las investigaciones de Gordon y Dangerfield (1947), se afirma que los aliados, gastaron 170 millones de dólares comprando 9.000 toneladas de wolframio a Portugal y 6.000 a España. Antes de la guerra se podían comprar las 15.000 toneladas por quince millones.

La fortuna que se debía pagar para comprar wolframio era inmensa. Como los aliados y los nazis tenían que obtener ingresos de alguna parte, decidieron subir el precio de los productos que vendían a España. Había que pagar mucho dinero por el wolframio, pero también lo recuperaban por sus exportaciones a España.

El 11 de mayo de 1944, la Dirección del Ministerio de Economía de España envió un escrito al Ministerio de Hacienda solicitando una investigación sobre el dineral que se recibía gracias a las ventas de wolframio:

*“... me sean remitidos los siguientes datos de esa Dirección General de su digno cargo: Cantidades percibidas, tanto de las Naciones Unidas como de Alemania, por el concepto del impuesto establecido sobre las exportaciones de wolfram durante el año 1943 y los cuatro primeros meses del año 1944...”*

Estas son las conclusiones de las investigaciones:

<i>“Año 1943</i>	
<i>Naciones Unidas (U.K.C.C.)</i>	<i>116.686.458´00 ptas</i>
<i>Alemania (Minerales Españolas S.A.)</i>	<i>56.155.443´06 ptas</i>
<i>Primer trimestre año 1944</i>	
<i>Naciones Unidas (U.K.C.C.)</i>	<i>80.044.425´75 ptas”</i>

En 1943, durante unos meses, los aliados compraron más wolframio que los alemanes. El presupuesto anual de los nazis para la compra de este mineral había sido ya invertido para julio. Pero, inventaron otras formas de conseguir wolframio, por ejemplo, mediante el intercambio con oro. Sí, usando oro robado, robado por los alemanes, compraron mineral de España. Varias investigaciones indican que el intercambio se realizó desde Canfranc (Campos 2012).

Como hemos dicho, el gobierno portugués había fijado el precio de la tonelada de wolframio, pero no el español. Aquí todo era posible: subidas de precio, aceptación de oro, dólares o libras... Siendo un poderoso mercado, también era posible el contrabando. Era lo que ocurría.

El investigador Joan Maria Thomás (2010) lo corrobora:

*“La producción de wolframio en España, muy inferior antes de la guerra a la de Portugal (400 toneladas frente a 4.000), se fue incrementando en la medida que existía mercado e incluso se practicó un nada despreciable contrabando de mineral portugués que buscaba los precios más altos en el mercado no regulado español.” (Pág.98)*

### **Carceller VS Gómez-Jordana**

En marzo de 1943, el embajador de Alemania, Hans Heinrich Diehhoft, dijo a Carceller, Ministro de Industria de España, *“Para nosotros el wolframio es prácticamente lo que la sangre para el hombre”*. Por tanto, esta materia prima era absolutamente necesaria para los alemanes.

Por otra parte, ya que la materia principal de las exportaciones españolas era este mineral, se convirtió en un producto estratégico, tanto para pagar las deudas contraídas con los nazis durante la Guerra Civil española, como para obtener dinero gracias a la exportación y, en mi opinión, también para establecer mejores relaciones con los amigos nazis.

Al mismo tiempo, en el Congreso de Estados Unidos, en la prensa y entre la mayoría de la población americana, había un sentimiento contrario a la dictadura impuesta por Franco. El presidente Roosevelt se adhirió a esta manera de pensar y decidió que había que cambiar las relaciones con España. En la Conferencia de Quebec (agosto de 1943) se propuso que España no vendiera más wolframio a Alemania.

Sabemos que los aliados compraban wolframio a España, no porque les interesara, sino para que los alemanes no lo consiguieran. Y como hemos dicho, esta circunstancia suponía invertir muchísimo dinero.

El Gobierno de Estados Unidos, tratando de presionar a España para que no vendiera wolframio a los alemanes, decidió reducir la venta de petróleo al Gobierno español.

En noviembre de 1943, cuando Gran Bretaña supo que el comercio de wolframio entre España y Alemania continuaría, se sumó a la decisión de Estados Unidos. Decidió también que la venta de petróleo a España disminuyera o se obstaculizara.

El 23 de noviembre de 1943 los señores Thomson de Gran Bretaña y Harrington de los Estados Unidos se reunieron con los señores Iturralde y Ruiz Morales de España. Thomson les dijo claramente:

*“El Sr. Thomson, al referirse a las actividades alemanas que burlando a la Administración española hacen inútiles los esfuerzos ingleses de “pre-emptive purchasing” (política de prioridad en la compra), ya que si Alemania adquiere todo lo que necesita, para nada sirve esa política...”*

En esta reunión los aliados denunciaron que se realizaban ventas ilegales, y ante esto la respuesta de Iturralde fue la siguiente:

*“... el Consejo Ordenador es el primero que tiene interés en perseguir las ilegalidades y que efectivamente en un año ha disminuido muchísimo el comercio clandestino...”*

El español reconoce perfectamente que se hacían ventas ilegales de wolframio: dice que ha bajado mucho la venta secreta y con ello admite que, poco o mucho, la venta se realizaba.

Aunque el acuerdo crediticio entre España y Alemania se produjo en noviembre, fue notificado en enero de 1944. A partir de entonces, por tanto, los aliados reducirían la venta de petróleo coincidiendo con la de Estados Unidos.

Se produjo una gran tensión entre los aliados y el Gobierno español. Y no sólo eso, también hubo profundas discrepancias entre los socios del Gobierno de Franco.

Así, mientras el Ministro de Asuntos Exteriores, Gómez-Jordana, apostaba por las negociaciones, el ministro de Industria y Comercio, Carrceller, expresaba su férrea disposición a seguir con la exportación del wolframio a los alemanes.

Se produjeron incidencias importantes: informaciones filtradas, mentiras, denuncias, intrigas... de todo. Cuestiones políticas, al fin y al cabo.



Simplificando, podemos decir que Gómez-Jordana quería acercarse a la política de los aliados y que Carceller, en cambio, estaba dispuesto a hacer negocios con los nazis.

El Gobierno de los Estados Unidos tenía claro cuál sería su posición. Según recoge el investigador Thomas (2010), el 3 de noviembre de 1944 este Gobierno escribirá:

*“Nuestra principal preocupación es que cesen las exportaciones de wolframio. Considerando la escasez de aleaciones que experimenta Alemania, nuestras autoridades militares aseguran que cada tonelada de wolframio que llega a Alemania se puede traducir directamente en bajas americanas. Por tanto, se trata de un tema de extrema importancia y urgencia sobre el cual debería insistirse con fuerza. El Departamento será muy reacio a contemplar ninguna propuesta que permita a España seguir exportando wolframio.” (Pág.131)*

Estoy segura de que Franco sabía todo esto. ¿Cómo no? Estando todos los ministerios bajo su control, tengo claro que conocía todo este enredo tan importante. Pero a Gómez-Jordana y a Carceller les permitía llevar a cabo sus estrategias contradictorias.

En un momento dado, siguiendo la opinión de Gómez-Jordana, España decidió negociar con los aliados, pues era absolutamente necesario importar petróleo de Estados Unidos.

La propuesta americana se basaba en la exportación de wolframio realizada a los alemanes en 1943.

*“... el caballo de batalla de la larga negociación fue la limitación de las salidas de wolfram, en lo que se ha logrado que los Aliados se conformen con una cantidad que representa las tres cuartas partes del mineral español enviado a su país por los alemanes durante el año 1943 en régimen de mercado libre, el respeto real de esa cifra es la base fundamental de la debida aplicación de lo acordado...”*

Los americanos hicieron una petición, para ellos imprescindible, al Gobierno español: que durante el tiempo que duraran las negociaciones, España no vendiera wolframio a los nazis.

Según los cálculos de los aliados, si durante seis meses no se vendía wolframio a los nazis, la fuerza de su armamento se debilitaría considerablemente, y de este modo los aliados obtendrían ventaja bélica.

El ministro Carceller no estaba a favor de las negociaciones, pero se dio cuenta de que tenía la oportunidad de sacar un enorme beneficio de

la situación. Si legalmente no se podía vender wolframio, haciéndolo en secreto, algo podría ganar él también. Así, impulsó y organizó una red de contrabando del wolframio tan deseado por los alemanes. Este ministro no estaba solo.

El ayudante de Carceller fue Benjumea que era Ministro de Hacienda. Entre ambos, y siempre en secreto con respecto a Gómez-Jordana, el contrabando de wolframio también se pondría en marcha a través de la frontera del País Vasco.

El 2 de mayo, el Gobierno español firmó un acuerdo con los aliados. El punto más importante era la regulación, medición y control de la exportación del wolframio. En este control se incluía que el wolframio no pasara de contrabando a los alemanes. El gobierno español seguiría recibiendo petróleo a cambio de cumplir el compromiso acordado. Si no fuera así, no habría petróleo. Fue el éxito de Gómez-Jordana y de los políticos de su entorno. Pero Gómez-Jordana sabía que el compromiso era difícil de cumplir. Muy difícil, pues algunos dirigentes de alto nivel querían aprovechar los grandes beneficios que ofrecía el contrabando de wolframio.

Gómez-Jordana le escribiría el 3 de mayo al teniente coronel Fidel Dávila:

*“Terminadas por fin las conversaciones que desde hace tanto tiempo y sobre todo durante los últimos tres meses hemos venido sosteniendo para lograr la avenencia indispensable que nos permita recibir nuestros abastecimientos vitales y siendo base la ejecución del acuerdo alcanzado la limitación pactada de las exportaciones de wolfram, hemos llegado al momento extraordinariamente difícil y delicado de su aplicación que naturalmente descansa sobre una intervención constante y efectiva de los movimientos de aquel mineral, al que la coyuntura de guerra ha dado tan extraordinario valor que todos los medios parecen buenos a los interesados en obtenerlo para hacerlo pasar a través de las mallas de la reglamentación oficial, ya que su precio permite intentar todas las seducciones y llevar la tentación a todas partes. Y como la salida de wolfram en contrabando anularía todo lo que se ha elaborado con tanto esfuerzo y dificultad y dejaría completamente inoperante el acuerdo alcanzado, es preciso que la estrecha colaboración de todos los a ello llamados nos ponga a cubierto de ese fracaso...”*

En otro comunicado, el 4 de mayo, Gómez-Jordana escribió de su puño y letra:

*“Creo fundamental que esto se lleve con el máximo rigor si no queremos echar por tierra todo lo logrado después de esta penosísima negociación, tan penosa que a mí, por mi parte, me sería punto menos que imposible emprender otra análoga provocada por trapacerías innecesarias y a las que tan dados somos. Por mi parte he escrito al Ministro de Hacienda y al Jefe del Alto Estado Mayor las cartas que en copia se acompañan; pero nada valen si no tienen el apoyo del Generalísimo. Creo es mucho lo que se juega España para no poner todo el empeño en evitarlo.”*

Queda muy clara la actitud y el objetivo de Gómez-Jordana. También era plenamente consciente y tenía claro dónde estaban las dificultades. En varios documentos que se encuentran en los Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores español, se demuestra que Gómez-Jordana intentó cumplir los acuerdos firmados. Pero dentro del Gobierno español, los obstáculos, las mentiras, las falsedades que recibió de parte de las autoridades de las distintas administraciones fueron equiparables a sus esfuerzos. La competencia fue dura.

Gómez-Jordana perdió la salud con este asunto. No es de extrañar.

No es sorprendente, pero sí elocuente, la carta que Benjumea recibió el 3 de mayo de 1944. Gómez-Jordana, tras firmar los acuerdos con los aliados, le pedía ayuda para llevar a cabo una serie de decisiones:

*“Siendo su base (la del acuerdo) fundamental la limitación de las exportaciones de wolfram, todo ello descansa, naturalmente, sobre la represión del contrabando de este mineral, extraordinariamente tentador, ya que por un lado la apetencia de obtenerlo y por otro el precio fabuloso que la guerra le atribuye, son motivos para que todos los medios parezcan buenos a los interesados para lograr su salida. Y como ese contrabando, de realizarse, daría al traste con la normalización alcanzada con tanto esfuerzo y, por consiguiente, con nuestros abastecimientos vitales, es preciso hacer cuanto sea indispensable para impedirlo a toda costa y de manera radical.*

*Para ello le pido a Vd. encarecidamente su estrecha colaboración, ya que son los servicios de Aduanas los directamente llamados a adoptar y practicar las precauciones y reglamentaciones a tal fin encaminadas...”*

Parece que Benjumea prefirió tener esa “estrecha colaboración” con Carceller, en vez de con Gómez-Jordana. Con el primero podía participar en tentadores negocios. Así que, para cumplir los acuerdos alcanzados por Gómez-Jordana con los aliados, Benjumea sólo tuvo buenas palabras:

*“... recomienda el mayor celo al personal a sus órdenes para que se cumpla estrictamente el convenio.” Y añade antes de la firma: “le saluda cordialmente su buen amigo.”*

¡Qué actitud tan falsa la que se nos descubre!

En esta vorágine del contrabando de wolframio se encontraban involucrados, entre otros, la Dirección de Aduanas, dependiente del Ministerio de Hacienda, Renfe, SNCF y el Consulado español en Hendaya.

En palabras de García Pérez:

*“... los alemanes aceptaron la disposición de Carceller encantados. Su necesidad de wolframio era grande y Hitler en persona había ordenado el 21 de enero (se refiere al año 1944) conceder a la compra del wolframio prioridad absoluta.” (Pág. 452).*

Cuando Gómez-Jordana supo del doble juego de Carceller (13 de abril de 1944), se enfadó muchísimo. Mientras el Ministerio de Asuntos Exteriores español llevaba a cabo las negociaciones, el ministro Carceller y sus amigos estaban impulsando el contrabando.

Gómez-Jordana, profundamente ofendido, pidió a Franco que expulsara a Carceller del Gobierno. Pero Thomas (2010) dice que:

*“... tal vez debería haber dirigido al menos una parte de su ira hacia el mismísimo Generalísimo, dado que era éste en última instancia quien había utilizado la iniciativa de Carceller.” (Pág. 170)*

El 3 de mayo de 1944, Fidel Dávila, presidente del llamado “Consejo Ordenador de Minerales Especiales de Interés Militar”, recibe un escrito de Gómez-Jordana, en el que éste se muestra abiertamente favorable a las negociaciones y dispuesto a cumplir lo acordado. Leyendo la respuesta de Dávila, teniendo en cuenta los grandes beneficios obtenidos por la venta ilegal del wolframio, parece que comprendía las tentaciones que ofrecía este contrabando:

*“He recibido tu carta del 3 de éste mes, señalándome los extremos del acuerdo habido recientemente con los angloamericanos y que afecta a este Consejo Ordenador...”*

*Tú mismo conoces las dificultades que se ofrecen para la ejecución de los acuerdos y para el cumplimiento de las disposiciones y normas dictadas, en razón al extraordinario valor que tiene la mercancía a que nos referimos, con márgenes de beneficio que permiten ejercitar una captación de las personas que en otros productos no se ofrece...”*

Los aliados lograron el teórico acuerdo de que durante tres meses España no vendiera wolframio a Alemania y que transcurridos estos meses la exportación legal del mineral se hiciera con moderación. Entre los acuerdos se convino que se establecerían los cupos de exportación de wolframio mes a mes:

*“Al hablarme (le dice Gómez-Jordana a Dávila) de las toneladas para exportar a Alemania y señalarme el campo que pudieran autorizarse cada uno de los meses que restan del año, incluyendo el presente, me fijas una cifra que a mí me parece bien...”*

A principios de mayo el ministro Gómez-Jordana envió varias cartas dirigidas al Director de Hacienda, al Presidente del consejo de Minerales y también al director de aduanas Gustavo Navarro, solicitando su participación en el cumplimiento de los acuerdos:

*“... habrían de establecer contacto con los Administradores de Aduanas de los puertos y puestos fronterizos con el fin de mantener una vigilancia minuciosa que permita evitar el contrabando de wolfram...”*

Este último, Navarro, no parece haber recibido la orden de muy buena gana.

Los aliados presionaban a Gómez-Jordana. Con motivo de la exportación de wolframio, querían actuar contundentemente para cumplir lo firmado en los acuerdos. Por otra parte, los que estaban de acuerdo con la política de Carceller, después de recibir los escritos y las órdenes de Gómez-Jordana, le contestaban que cumplirían lo solicitado, pero eran palabras huecas. No sólo eso, sino que trataban de crear inconvenientes para el cumplimiento de lo acordado con los aliados.

Como en esta época las cartas se enviaban por correo postal, éstas debían llegar al Ministerio y la persona a la que competía el asunto debía leer lo que le correspondía. Después llegaría la respuesta. Para realizar todo el proceso, se requería de tiempo. ¡Ni que decir tiene, si había que tomar decisiones y poner éstas en marcha! Recibimos la carta, convocamos la reunión, nos reunimos, tomamos decisiones, volvemos a enviar las órdenes a los que corresponda, las recibimos, ponemos en marcha la decisión. Mientras tanto, quizá se “perdía” algún escrito. Eran trucos para incumplir órdenes que no se querían cumplir.

Gómez-Jordana escribió el 13 de junio de 1944 esta carta tan elocuente a Gustavo Navarro, director de aduanas:

*“En mis cartas de 22 de abril, 3 y 9 de mayo le expresaba el deseo de los Consejeros Comerciales británico y norteamericano de que sus funcionarios consulares en los distintos puertos y puestos fronterizos establecieran contacto con los Administradores de Aduanas, con el fin de ayudarles en la labor de impedir y reprimir el posible contrabando de wolfram, rogándole tuviera a bien advertir a los funcionarios a sus órdenes que aceptasen dicha colaboración para el cumplimiento de las disposiciones legales sobre la materia...”*

Parece que el cónsul de Gran Bretaña en Santander, el señor H. Croker, visitó al administrador de las aduanas del lugar, pero:

*“... si bien le recibió amablemente, le dijo que no tenía instrucción alguna en el sentido antes indicado.”*

Aunque Gómez-Jordana envió tres cartas a Navarro, éste a pesar de indicarle que cumpliría la orden, no lo hizo. Sin embargo, quince días más tarde, el 14 de junio, Navarro envió al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, José Pan de Soraluze, una carta en la que se podía leer:

*“... puedo decirle que en conferencia telefónica celebrada personalmente por mí con el Sr. Administrador de la Aduana de Santander el martes día 13 del actual, transmití a dicho señor el sentido exacto de las cartas indicándole que el Sr. H. Croker, Cónsul británico en Santander, le hará por escrito las denuncias que crea pertinentes y que en caso de extrema urgencia, cuando el servicio pudiera estimarse frustrado por el retraso en la comunicación escrita, puede aceptar la denuncia verbal, a reserva de que la misma sea confirmada seguidamente bajo su firma...”*

El 22 de abril Gómez-Jordana envió una orden para que los administradores de aduanas tuvieran conocimiento del acuerdo firmado con los aliados. Pero parece que el administrador de aduanas de Santander no recibió noticias de cuáles eran las órdenes. Por último, ¡ya era hora!, su jefe, Navarro, le comunicó varias de las obligaciones que debía cumplir.

Las órdenes que no gustaban, se cumplían con retraso. El señor Croker fue de visita a la aduana de Santander, pero no sirvió de nada, ya que pilló por sorpresa al administrador local. Éste no conocía las órdenes. Croker remitió una queja al Ministerio de Asuntos Exteriores y estos, de nuevo, le pusieron en contacto con el director de aduanas. Este a su vez nuevamente con el administrador de aduanas de Santander. El señor Croker, ahora sí, recibió permiso para ir a la aduana.

Después de dar todas estas vueltas, le dijeron que si las denuncias se hacían verbalmente se necesitaba algún tipo de firma y que para eso no era necesario ir a la aduana, que sería mejor que hiciera las denuncias por escrito. Volvieron a utilizar la estrategia de retrasarlo todo. Retrasos, retrasos, retrasos.

A principios de mayo, Robert M. Brandin, vicecónsul de Estados Unidos, fue nombrado responsable para relacionarse con los administradores aduaneros de Irún, Pasaia, Errenteria y Bera, *“Con la finalidad de evitar todo lo posible contrabando de wolfram en dichas zonas.”*

El agregado comercial de esta embajada, el señor Ackerman, remitió una carta al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, José Pan de Soraluce, en la que, tras percatarse de que el señor Brandin debía presentar por escrito las denuncias de contrabando de wolframio, dijo que el procedimiento no le había parecido nada adecuado. Motivo:

*“Si el Administrador de Aduanas insiste en que ha de tener comunicación por escrito antes de actuar, el elemento tiempo será perdido en casos semejantes de urgencia...”*

Evidente. Las autoridades que estaban a favor del contrabando del wolframio, lo que querían era dejar pasar el tiempo para obstaculizar la posible detección de su comercio ilegal y en su caso, evitar represalias por parte de los aliados. Estaba en juego una fortuna, y no quisieron perder la oportunidad de hacerse con ella.

Gómez-Jordana no se fía. El 26 de junio volvió a escribir una carta a Navarro tratando de averiguar si estaba cumpliendo sus órdenes. Respuesta:

*“... los Administradores de las Aduanas de Vigo, La Coruña. Ribadeo, Gijón, Santander, Bilbao, San Sebastián e Irún, tienen las instrucciones deducidas del contenido de las respetables cartas que Ud. tuvo la bondad de dirigirme con fechas 22 de abril, 3 y 9 de mayo y 13 de junio corriente.”*

Continúa el escrito. Este párrafo me parece interesante:

*“El administrador de la Aduana de Fuentes de Oñoro (Salamanca), al que por primera vez se refiere Ud. en su atenta carta del 26 del actual, llegará mañana a Madrid y recibirá las indicaciones consiguientes.”*

Considero muy falsas estas palabras ya que Gómez-Jordana escribió hace tiempo lo siguiente:

*“... habrían de establecer contacto con los Administradores de Aduanas de los puertos y puestos fronterizos con el fin de mantener una vigilancia minuciosa que permita evitar el contrabando de wolfram...”*

En conversación con los administradores de aduanas, explicó claramente que había que evitar el contrabando de wolframio. No mencionaba en esta carta a cada uno de los administradores de aduanas, utilizó el genérico. Por lo tanto, ¿por qué, precisamente el de Santander no sabía nada, y el de Fuentes de Oñoro tampoco?

Como alrededor de esta última zona había muchas minas de wolframio, sí se tenía noticia del contrabando del mismo. ¿Por qué a las autoridades aduaneras de Fuentes de Oñoro no se les extendieron las órdenes de Gómez-Jordana? Iba a ir a Madrid al día siguiente el jefe de aduanas del lugar, y ese día le diría el señor Navarro cuáles eran las órdenes a cumplir. Tarde, retraso bien calculado.

Navarro no menciona otro punto sobre el que le escribió Gómez-Jordana. Precisamente, en la carta del día 26 le dice esto:

*“El Consejero Comercial británico me comunica que los funcionarios consulares de su país en Bilbao y Gijón, señores W.C. Graham y A. Lovelace, han intentado establecer contacto con los Administradores de Aduanas de las poblaciones citadas a los efectos antes indicados, pero estos funcionarios manifiestan repetidamente que no han recibido instrucciones de sus superiores jerárquicos a tal efecto. Asimismo ruega se hagan llegar a los Administradores de aduanas de La Coruña y Salamanca instrucciones en el mismo sentido...”*

Ni los funcionarios de aduanas de Santander, ni los de Bilbao, ni los de La Coruña ni los de Salamanca recibieron órdenes de Gómez-Jordana!!! ¡Y éste, Gómez-Jordana, a finales de abril, escribió a Navarro la primera carta, en la que le daba órdenes de cumplir el acuerdo firmado con los aliados! Lo dicho, Navarro dijo que cumpliría las órdenes, pero no las cumplió.

No obstante, me sorprende el inicio de este escrito de Gómez-Jordana del 26 de junio: *“Siento tener que molestarle nuevamente sobre el asunto”*. Parece que mientras Gómez-Jordana tiene miedo de molestar a sus subordinados cumpliendo con sus responsabilidades, Navarro, dejando a un lado sus obligaciones, envía una respuesta bastante irónica a Gómez-Jordana:

*“El administrador de la Aduana de Fuentes de Oñoro (Salamanca), al que por primera vez se refiere Ud....”*



Fidel Dávila, Presidente del COMEIM (Consejo Regulador de Minerales de Interés Militar), escribió el 10 de mayo una carta muy elocuente al Ministro de Asuntos Exteriores, Gómez-Jordana. En ella, según mi interpretación, expone la sospecha de que el coche del agregado de la embajada italiana se utilizaba para hacer contrabando de wolframio. Se investiga si se había cometido delito y si se había utilizado el coche que se dijo, para cometerlo. Dávila añadió que si así hubiera sido, estaba dispuesto a tomar las medidas necesarias.

*“... se registran diversas actividades en la frontera galaico-portuguesa por determinados señores y señoras en relación con los negocios del wolframio. Desde luego algunos de los que se indican tienen malos antecedentes en el Consejo Ordenador y por éste se tomarán las medidas necesarias en relación con las atribuciones que tiene para evitar lo que pudiera haber de delictivo, pero el que me dirija a tí obedece a que la información señala como vehículo que utilizan en sus andanzas uno con la matrícula 69.634 del Cuerpo Diplomático, perteneciente al Coronel de Aviación Ferry Forte, Agregado a la Embajada Italiana en Madrid.”*

No es ésta la única sospecha de que la Embajada italiana participara de alguna manera en el contrabando de wolframio. El secretario de Gran Bretaña, el señor Lewin, escribió a Iturralde el 8 de junio realizando una acusación muy concreta:

*“Le doy a continuación los detalles del coche C.D., que desde junio de 1943 viene utilizándose para actividades de wolfram por un tal Señor D. Antonio Gutiérrez Mantecón. Este señor ha venido utilizando un FIAT 1.100 o 1.500, matrícula de Madrid 63284, con placa C.D., para negocios relacionados con el wolfram. El coche pertenecía en un principio a la Embajada italiana y era usado por el Agregado Militar. Durante algún tiempo el Sr. Gutiérrez ha venido suministrando wolfram a los alemanes, empleando el coche para viajes y transporte del mineral.”*

Dice el señor Lewin que desde junio de 1943 el wolframio era transportado en este coche. Teniendo en cuenta que el escrito se escribió en junio de 1944, podemos pensar que el Fiat de la embajada, fue utilizado para pasar wolframio a los alemanes en esas fechas, cuando ya no había posibilidad de vender wolframio a los alemanes, según lo firmado, desde principios de mayo. Sin embargo se hizo de contrabando, valiéndose del privilegio de pertenecer al Cuerpo Diplomático de la Embajada de Italia.

Al margen de los acuerdos firmados en mayo, se puede demostrar que el wolframio de Portugal y de España pasó de contrabando a los nazis

por el País Vasco. En un momento determinado, a pesar del acuerdo de exportación de 600 toneladas, los aliados dijeron que los alemanes obtuvieron 970 toneladas. Esto es, 370 toneladas pasaron en secreto.

Estoy segura de que la cantidad de wolframio que se pasó de contrabando, fue superior a la que figura en los documentos. Tenemos contabilizados los datos de los espías que tenían los aliados, pero la idea de que se hubiera pasado ilegalmente más cantidad, de contrabando, sin que estos se dieran cuenta creo que puede ser real.

A pesar de que el 2 de mayo de 1944 el Gobierno español había firmado un importante acuerdo con los aliados, al menos los de una parte no lo cumplieron. Las investigaciones aliadas indicaban que bajo el mando de Franco se vendía wolframio a los nazis de contrabando.

La Embajada de los americanos envió al Ministerio de Gómez-Jordana una carta llena de preocupaciones y quejas:

*“... Los métodos actuales de control son totalmente inadecuados, y la mera reducción de la cuota alemana de exportación por la cantidad de exportaciones de contrabando descubiertas no constituye ni una solución ni un castigo para el contrabando. Los alemanes tienen meramente una oportunidad para aumentar sus importaciones de wolfram de España por medios clandestinos, e incluso los cargamentos clandestinos descubiertos llegan a sus manos antes de la fecha señalada para las exportaciones legales, lo cual es una ventaja evidente en las circunstancias en que se encuentran.*

*Estoy seguro de que V.E. comprenderá que la continuación de este estado de cosas tan poco satisfactorio hará desaparecer inevitablemente las grandes esperanzas, que surgieron del acuerdo de 1 y 2 de mayo, de una mejora progresiva en las relaciones entre nuestros dos países...”*

El Ministerio de Asuntos Exteriores español, tras tener conocimiento de todo esto, envió un escrito diciendo:

*“Se ha comprobado por las Autoridades españolas el intento de contrabando de 159.833 toneladas de wolframio y el contrabando efectivo de alrededor 100 T. de las 158/175 T. denunciadas por las Embajadas inglesa y norteamericana.*

*La teoría esgrimida por estas Embajadas consiste en que si se ha descubierto contrabando efectivo o intentado de más de 300 T. de wolframio, es lógico suponer que al menos otras 300 T. habrán pasado la frontera desde mayo hasta la fecha sin ser descubiertas. Por tanto aducen, que además*

*de quedar al descubierto la organización alemana para burlar la ley española, ha logrado Alemania importar de España cantidad mucho más elevada de wolframio de la que autorizaba escalonadamente hasta fin de año el Acuerdo del 2 de mayo sobre la materia.”*

Había que tomar decisiones ante la situación denunciada por los aliados. Así, el 1 de agosto, el Ministerio de Asuntos Exteriores español envió un telegrama a la Dirección de Aduanas y Comercio, indicando lo siguiente:

*“Debido a las exportaciones clandestinas de wolfram realizadas, cúpleme comunicar a V.I. de orden superior que hasta nuevo aviso se suspende la exportación de la cuota de wolfram correspondiente a Alemania durante el mes de agosto.”*

Parece que los trabajos y los esfuerzos de Gómez-Jordana se fueron al traste. El 3 de agosto de 1944 falleció en San Sebastián con 68 años.

Al decir de García Pérez (1994)

*“Murió agotado por la enorme presión y ansiedad con que había vivido los últimos acontecimientos, desde la imposición del embargo de petróleo por los aliados, los enfrentamientos en el seno del Gabinete y las consecuencias del giro transcendental dado bajo su mandato a la política exterior española, con el expreso apoyo del general Franco.” (Pág. 491)*

El investigador Moreno (2007) decía sobre la muerte de Gómez-Jordana:

*“... conmovió a toda España, e incluso a las Cancillerías mundiales por la prestigiosa y hábil personalidad diplomática que en aquel delicado instante de la II Guerra Mundial desaparecía de la política española”.*

Sin embargo, el juez de la Audiencia Nacional Baltasar Garzón, abrió el 16 de octubre de 2008 un sumario sobre Gómez-Jordana y otros 34 franquistas. Causa: *“delitos de detención ilegal y crímenes contra la humanidad cometidos durante la Guerra Civil española y en los primeros años del régimen.”*

Tras la muerte de Gómez-Jordana, y como el contrabando del wolframio continuaba, las conversaciones, las acusaciones... continuaron también. Seis días después de la muerte de Gómez-Jordana, el señor Butterworth de parte de los aliados, se reunió con el subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores. En esta reunión, entre otras, aclaró las siguientes cuestiones:

*“... la fricción en las relaciones hispano-norteamericanas durante los meses de febrero, marzo y abril últimos, fue debida a la actitud valiente y decidida de España para hacer honor a su compromiso con Alemania de exportarle wolfram; esta actitud produjo a España serios perjuicios y fué depuesta en el mes de mayo por propia voluntad del Gobierno español, reglamentando dicha exportación. Alemania ha contestado a este gesto español desconociendo totalmente sus leyes y sus disposiciones, vulnerando el acuerdo mediante la exportación clandestina de elevadas cantidades de wolfram y procurando poner en ridículo el mencionado convenio. Este comportamiento alemán da motivos sobrados a España para que como represalia decreta el embargo total de las exportaciones de wolfram a Alemania, aprovechando la coyuntura que se le presenta para hacer un gesto amigable a las Naciones Unidas.”*

En este escrito creo que se amenazaba en cierto modo al Gobierno español: o con nosotros los aliados, o con los alemanes

Me parece que el señor Butterworth fue muy diplomático. Teniendo en cuenta la relación de España con Alemania, el señor Butterworth dijo que España había cumplido su promesa de exportar wolframio a Alemania. Era pues comprensible, la posición de España, pero no reportó beneficio alguno al Gobierno. Explica también que la conducta de Alemania era totalmente ilegal: no conocían el acuerdo firmado por España con los aliados, o si lo conocían, pasaban de ello y conseguían wolframio de contrabando.

Leyendo lo escrito en el documento, parece que el Gobierno español estaba al margen de este contrabando. Los alemanes eran los culpables, no los españoles. Explicándose así, el señor Butterworth dice de un modo muy educado lo que tenía que decir: si los alemanes seguían recibiendo wolframio de contrabando, el Gobierno español no se llevaría bien con los aliados. Tenía que decidirse.

La respuesta que recibió, fue la esperada:

*“El Sr. Subsecretario explica al Sr. Butterworth que el último documento firmado por el Señor Ministro antes de su muerte fue la suspensión de las exportaciones de wolfram a Alemania correspondientes al mes de agosto, suspensión que ha sido comunicada a todos los organismos interesados. Manifiesta igualmente que los expedientes de la Guardia Civil de la Comandancia de Marina de San Sebastián permiten apreciar un contrabando efectivo, que ha dado lugar al encarcelamiento de varias personas. Dice asimismo al Sr. Butterworth que el Señor Ministro en San Se-*

*bastían en sus entrevistas con las autoridades, puso de manifiesto el interés del Gobierno en cumplir a rajatabla las disposiciones del acuerdo sobre el wolfram...”*

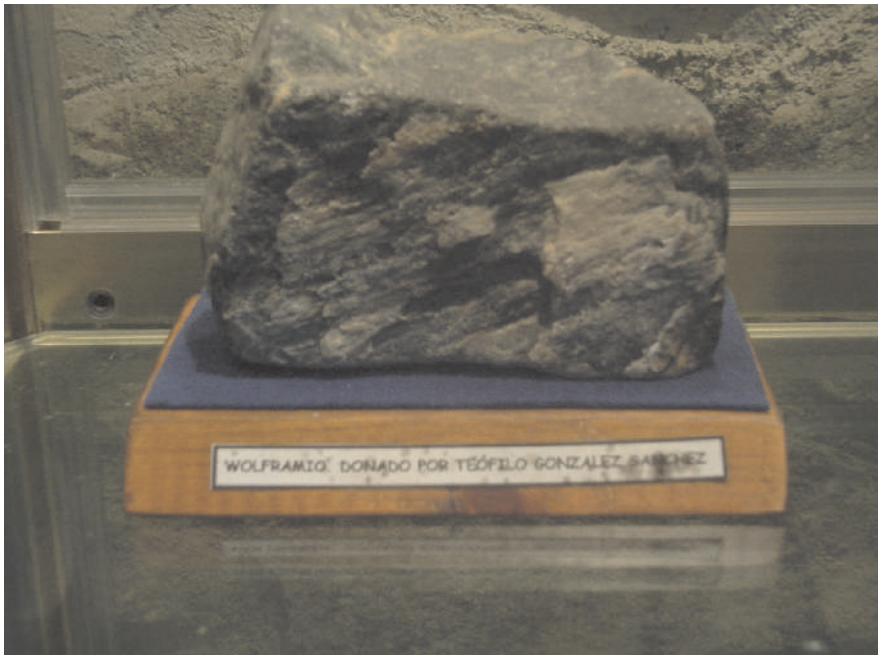
Parece que Gómez-Jordana hizo esfuerzos hasta su muerte para que se cumpliera el acuerdo que había firmado con los aliados. Pero quizás fueron más los que impulsaron y llevaron a cabo el contrabando del wolframio. La mayoría de éstos eran dirigentes de alto rango. Estaba en juego una cantidad ingente de dinero.

Carceller continuó como ministro de Industria hasta 1945.



## MINAS DE WOLFRAMIO. CONTRABANDO

Como hemos comentado en repetidas ocasiones, durante la Segunda Guerra Mundial el wolframio tuvo una importancia vital. Tanto, que alemanes y aliados estuvieron dispuestos a hacer cualquier cosa por conseguir este mineral. Los que más wolframio tuvieran, serían en cuestiones bélicas los más fuertes. Hemos dicho previamente también que el embajador alemán en España, Hans Heinrich Diekhof, dijo al ministro de la industria Carceller *“para nosotros el wolframio es prácticamente lo que la sangre para el hombre”*.



El wolframio no sólo se utilizaba para fabricar el filamento de las bombillas, para que dieran luz eléctrica. Este mineral se hizo imprescindible para reforzar los tanques de guerra y las puntas de los obuses. Por lo tanto, de alguna manera, los dos bandos tuvieron como objetivo obtener tantas toneladas como les fuera posible. El precio a pagar, el dinero, no fue un problema. El problema era no disponer del mineral.

En otra parte de este estudio hemos explicado el coste de la compra de wolframio en pesetas. En dólares, el precio era el siguiente: en enero de 1941, por una tonelada de wolframio se pagaban 1.300 dólares, pero en octubre de ese año, se compró por 20.000 dólares. La diferencia es sustancial.

Hemos mencionado que hasta 1939 el wolframio se traía de las minas de India y China. Pero como los aliados habían cerrado este camino con bloqueos marítimos, los alemanes decidieron comprarlo de las minas de wolframio de España y Portugal.

León, Galicia, Salamanca y Extremadura serían los territorios que ofrecerían este mineral. Al otro lado de la frontera con Portugal también existían este tipo de minas.

Con la venta de wolframio se obtuvo una inmensa fortuna. Una fortuna para los lugareños, y también para el gobierno.

Los habitantes de muchos pueblos humildes acudían a las minas de los montes para recoger el wolframio. Hombres, mujeres y niños. Esta nueva profesión, toda esta llegada de dinero, quería ser controlada por el gobierno para, de esa manera, poder pagar las deudas contraídas con Alemania durante la Guerra Civil. Además de poder pagar estas deudas, España podía conseguir oro y con éste poder comprar comida y sobre todo combustibles.

El wolframio fue declarado “mineral de interés para la defensa nacional”. Pero, ¿cuál era la razón?

El mineral “descubierto” por los hermanos Elhuyar, además de ser explotado en las minas de Galicia, Salamanca y Extremadura en la península Ibérica, se encontraba también en zonas transfronterizas de Portugal. Precisamente en los montes de uno y otro lado de la frontera. Y mediando la frontera, se hizo contrabando de wolframio. Los transportes utilizados: camiones, coches, barcos, vagones de tren, mulas, caballos, espaldas. Estudiaremos más adelante cómo se realizaba. Interesante.



Pero primero se debía extraer el wolframio de las minas. Citaré algunas de ellas. Además de éstas, hay muchas más, pero yo voy a señalar las que personalmente he visto y estudiado.

## **GALICIA**

### *CARREIRAS*

El 3 de febrero de 1944, la Embajada de Gran Bretaña en Madrid escribió una carta al Ministerio de Asuntos Exteriores español en la que mostraba su sospecha de que en la zona de Carreiras se llevaba a cabo contrabando de wolframio.

Según los aliados, sacaban el mineral de una mina cercana a Villacova llamada “Cualquiera”, y lo llevaban al molino que había en Carreiras. Se utilizaba un Ford blanco como medio de transporte. La mina era de D. Fernando Martínez, y el molino era de un hombre llamado Millares.

En la denuncia se cita el almacén de conservas de pescado ubicado en Castiñeira. Parece, así lo dicen desde la embajada británica, que el wolframio se sacaba desde esta fábrica. No sería la única denuncia realizada.

### *CARBALLO*

En el territorio de Carballo, en A Coruña, se encuentra el monte Neme. El wolframio allí explotado quedaba en manos de la empresa “Estudios y Explotaciones Mineras Santa Tecla”, fundada en Vigo. El nombre era español, el capital, en cambio, alemán.

Acudió mucha gente de los pueblos cercanos a Carballo en la época en la que se hacía fortuna gracias al wolframio. Como había trabajo en las minas, la población del lugar aumentó. Carballo tenía 1.500 habitantes cuando en 1940 comenzó la explotación de las minas de wolframio. En el plazo de diez años, la población se duplicó.

El jefe del Consulado de Estados Unidos en Vigo remitió una carta al Consulado de Madrid en la que aseguraba que en el camión C.5770 hallado en un almacén de Carballo se habían encontrado 4.000 kilos de wolframio. La persona que estaba al mando de las operaciones se llamaba Parga Moure.

Según la denuncia, en el número 39 de la calle Barreiros, que se encontraba en Santiago, el señor Parga guardó 8.000 kilos de wolframio en un almacén de bebidas. Tenía la intención de transportar otras dos

toneladas y media. Esta última carga disponía de la “guía de intermedio” necesaria y el objetivo era trasladarla a “Minerales de España” que se encontraba en Vigo.

El Cónsul aliado en Vigo acudió el 28 de junio a la Guardia Civil de A Coruña para denunciar lo que ocurría. El Teniente Coronel local le envió a otra oficina, y finalmente, por la tarde, logró entablar conversación con el Capitán de la Guardia Civil de Santiago. Éste, le indicó que los incidentes en torno al wolframio estaban en manos del Capitán llamado José Feijóo, y le recomendó que se pusiera en contacto con él. Así lo hizo. Feijóo dijo al Cónsul que no había recibido ninguna orden especial sobre el wolframio. El mismo Cónsul aseguró que el Capitán no mostró interés por la denuncia. Señaló que sus zonas eran costeras, y que las incidencias que ocurrían en el interior las llevaba un cabo de Santiago, añadiendo que él era de A Coruña. No facilitó ninguna otra ayuda.

El Cónsul de Vigo dice sobre Feijóo:

*“...tengo el firme convencimiento de que puede esperarse poca o ninguna asistencia de su parte si puede evitarlo para confiscar el wolfram indocumentado...”*

*... me dio a entender que no estaba especialmente interesado en ejercer dicha vigilancia...”*

Sin embargo, José Feijóo parece que puso más interés al escuchar el nombre de Parga Moure. Conocía bien a Moure, hombre muy famoso. Le dijo al Cónsul, que se asombraba de que se dedicara a estos negocios. Por eso, dijo con vehemencia que no tenía por qué revisar el almacén de Moure. Pero como el Cónsul le indicó con más vehemencia aún que había que hacer registros, finalmente, el Capitán prometió al Cónsul que se realizarían de día, y no de noche. Esta actitud produjo más sospechas, ya que los movimientos de contrabando se hacían de noche, no de día.

En la conversación entre ambos, el cónsul dice de la actitud de Feijóo:

*“Procuró evitar llegar a una solución y se mostraba muy poco dispuesto a ordenar una investigación del almacén...”*

*El Capitán quedó bastante deprimido por haberle colocado en una postura que lo obligaba a dar las órdenes citadas. Especificó que el registro se haría de día y no de noche y ello puede ser sospechoso puesto que casi todo el movimiento de mineral indocumentado se hace de noche.”*

Al día siguiente, se reunió con el comandante de carabineros de Vigo, Gumersindo Díaz Suárez, explicándole todo lo ocurrido. El Comandante

justificó lo sucedido. Según su relato, “*Minerales de España*” tenía previsto llevar el día 30 de junio a su almacén de Vigo, wolframio con guía legal. Sin embargo, parece ser que el cónsul alemán dijo a los carabineros que no se recibiría aquella parte de wolframio en el almacén.

¿No es raro? El cónsul alemán decía que como la guía del wolframio era del 29 de junio, no podían llevarla hasta Vigo el 30, porque la guía estaba caducada. Con esto se quería hacer creer que los alemanes, al parecer, aceptaban y cumplían plenamente las leyes.

El cónsul alemán dijo que el propietario del mineral quería devolver el wolframio a la mina pero que debía recibir previamente una autorización especial, para que todo fuera perfectamente legal.

Como podemos leer, todo aparece muy confuso. El objetivo de esta confusión era obstaculizar la investigación que realizaban los aliados.

#### PONTECESO - BALARES

Ponteceso está también en A Coruña.

Sabemos que el wolframio se vendía legalmente, pero también se hacía ilegalmente de contrabando. Se hacían exportaciones legales sin ningún problema, pero como se sabe, muchas otras toneladas salieron en secreto, sin que lo supieran los aliados. O al menos era lo que se pretendía.



El puerto de Balares fue un lugar estratégico para esta actividad. Dicen los lugareños de más edad que en Balares y también en Varilongo había alemanes. Y me aportaron otro dato interesante. Según estos, mientras había buzos nazis sumergidos en el mar, al menos en dos ocasiones, se transportó wolframio al puerto y lo cargaron en barcos.

Dicen que el ingeniero y el supervisor de los camiones que transportaban wolframio eran alemanes.

El wolframio era transportado al puerto de Balares desde el monte Neme (Varilongo), y también desde Santa Combar. En la construcción de este puerto trabajaron jóvenes y hombres de Pontecino.

José Parga Moure, citado anteriormente, era dueño de la mayor parte de las minas de wolframio de Varilongo.

En la revista Novas de Galicia (nº 93) se dice que unas 4.000 personas trabajaban en las minas de Parga Moure. Por eso era un hombre famoso y por eso se le debía proteger de las acusaciones de los aliados. Más tarde, en 1946, Parga aportó dinero para crear la empresa de madera FINSA, que aún sigue en funcionamiento.

Estas personas mayores me hablaron del País Vasco. Decían, que la mayor parte del wolframio era transferido allí, más concretamente a la empresa Unquinosa que según cuenta el historiador Luis Giadás, estaba controlada por alemanes.

Roberto, natural de Ponferrada, sin mencionar la empresa, corroboró que el wolframio se transportaba al País Vasco.

Según Giadás *“la mina acabó con el hambre en toda la ría de Cosme y Laxe”*.

Acabó con el hambre, pero además generó muchas ganancias en pocos años. Algunos siguieron amasando fortuna, la mayoría sin embargo, no.

La Ayudantía de la Marina Militar de la localidad coruñesa de Corme, escribió el 23 de agosto al cónsul inglés Glenday que habían recibido la visita de un Vista de aduanas de Ponteceso y una mujer. El objetivo era informarse sobre el contrabando de wolframio. En la Ayudantía de la Marina de Corme no esperaban la llegada de este Vista, y así se lo dijeron al Cónsul. La respuesta a las preguntas realizadas por estas dos personas fue que no se embarcaba wolframio ilegal.

El informe “Muy reservado” no exento de cierto cotilleo se envía al Estado Mayor de la Armada:

*“Seguidamente se despidió y sobre las 16 h. de hoy salió acompañado de una señora y del Sr. Vista de Aduanas de Puenteceso (con los cuales se me había presentado), al parecer de comer del Bar del vecino de esta localidad D. Francisco Varela, marchando en un coche con las dos citadas personas, el chófer y un Sr. de La Coruña llamado Eduardo Fernández.”*

En el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores existen documentos donde se citan las sospechas de que el wolframio se transportaba ilegalmente (“sin guías”) desde los pequeños puertos gallegos hacia el País Vasco. A modo de ejemplo:

*“Ha llegado a su conocimiento (de los aliados) que los alemanes están ofreciendo una prima de 3 ptas. por unidad de mineral de 55% de riqueza, entregado sin guías (estas dos palabras están subrayadas) en determinados lugares cercanos a la costa gallega. Al reunirse tres toneladas en cada uno de estos puntos, pagarán los alemanes la mitad del precio convenido. La otra mitad será abonada al colocarse en lotes de 20 Tns., en los pequeños puertos de la costa gallega: Malpice de Bergantinos y Laje (Coruña). Desde estos pequeños puertos y en barcos de muy poco tonelaje, será transportado este mineral a Bayona.”*

## **GALICIA - PUERTOS DEL PAÍS VASCO**

De la embajada británica llegó a Comeira una carta en la que se le pedía una exhaustiva investigación sobre el trabajo que realizaban los barcos “Purificación Costas Maravillas”, “Manuel Gestoso Chicha”, “Mariani”, “Sanidad”, “Delfina”, “María Dolores”, propiedad de la viuda de Botello, y “Lolita Goday”.

En torno a este último y también en relación al barco llamado “Pilar”, tienen la certeza de que se utilizaba para el contrabando de wolframio. Así aparece escrito en varios documentos.

Al Ministro de Marina, D. Salvador Moreno, se le informa por medio de una carta, con la indicación de “Confidencial”, de la detención del barco Lolita Goday en un puerto gallego indeterminado (se citan Goya y Muros). También, que los marineros de este barco habían quedado detenidos en Puente Alonso.

Una vez expuesto lo ocurrido, el 5 de junio de 1944, el Ministerio de Asuntos Exteriores solicitó que

*“Sería oportuno averiguar si el hecho es cierto, la procedencia del mineral y la persona o personas responsables de este intento de contrabando”.*

Una semana más tarde se recibió una respuesta sorprendente: que no tenían ninguna noticia sobre lo solicitado.

No obstante, había sospechas de que este barco llevaba wolframio de contrabando. El Comandante de la Marina de A Coruña recabando diversas informaciones, explicaba que el contrabando del wolframio se hacía en barco, y que tenía sospechas de que el Lolita Goday también se dedicaba a ello. El 27 de mayo recibió la orden de pagar una multa de 2.400 pesetas. La razón no era por contrabando de wolframio, sino la de entrar en el puerto sin pedir permiso (*“por infringir lo ordenado en la legislación marítima al entrar en un puerto para el que no estaba despachado”*).

Al imponer la multa, el barco fue registrado, pero no se encontró contrabando. El Comandante de Marina, dijo no obstante, que tenían sospechas:

*“El Ayudante de Marina de Noya, supone, sin más fundamento que su impresión personal, que el barco entró en Noya para cargar 20 toneladas de wolfram y que si no lo cargó fue seguramente por desavenencias sobre el precio entre los intermediarios.”*

Había sospechas pero no hubo incautaciones.

Más tarde, el 23 de junio, se volvió a realizar el seguimiento y registro del barco. Aunque de nuevo no se encuentra contrabando, se le impone una multa de 500 pesetas. Me resulta muy extraño. Tenían sospechas, pero no encontraron wolframio. Sin embargo, fue multado. Muy curioso.

En el escrito remitido a Comeira, no se mencionaba el buque “Pilar”, pero el director César Vallarino, de la Aduana de Pontevedra, escribió una carta a la Dirección de Aduanas de Madrid el 23 de junio en la que explicaba que el “Pilar” estaba averiado en el puerto de La Guardia y que, mediante el registro reglamentario, se habían encontrado 4.000 kilos de wolframio más 500 de café. Capturado en la costa portuguesa, Vallarino aclaró que la carga la querían llevar de contrabando a la costa francesa.

En un escrito de fecha 12 de julio del Ministerio de la Gobernación, con la indicación de “secreto”, facilitaban una versión diferente a la que ellos mismos habían recibido por “radiotelegrafía”:

*“Las Autoridades portuguesas han detenido un barco español matriculado en La Guardia (Pontevedra), con cinco mil toneladas de wolfram que llevaba para exportarlo liberalmente a Alemania”*

Primero se está hablando de 4.000 kilos, y ahora de 5.000 toneladas. Sí, he vuelto a mirar los documentos y así lo exponen. ¿Confusión? ¿Falta de interés en la redacción? ¿Intencionado? ¿Dónde está la verdad de lo que pasó?

Investigando otros documentos, parece que las últimas informaciones eran erróneas.

Todo se complica más al saber quién era el propietario del Pilar: el vicecónsul alemán de Villagarcía, José Luis García Reboredo. Es decir, el vicecónsul era el dueño del barco capturado con contrabando de wolframio.

El cónsul de Estados Unidos, que se encontraba en Vigo, escribió a principios de julio a su homólogo de Madrid, una carta explicando diversos hechos. Entre ellos, los del caso del barco Pilar, y sobre lo referido anteriormente: haber querido pasar de contrabando 4.000 kilos de wolframio.

En el escrito, también se menciona al señor Reboredo. Y sobre él se dice:

*“... el Señor Reboredo es, o era, Vicecónsul honorario y ha mantenido muy estrecha asociación con toda la colonia alemana.”*

¡Absolutamente significativo! Reboredo estaba enteramente ligado a los alemanes, e involucrado asimismo en el intento de recoger en la costa portuguesa los 4.000 kilos de wolframio y trasladarlos de contrabando en el barco “Pilar” de su propiedad a la costa francesa. Y... el asunto se complicó aún más.

El 5 de julio el Señor Weston, miembro de la Embajada de Gran Bretaña en España se reunió con el director de política económica. Leyendo el acta de la reunión, parece que ésta resultó sustanciosa.

Entre otras cuestiones, el señor Weston deseaba recibir noticias y opiniones sobre el barco Pilar. También sobre Reboredo, su dueño.

Weston dijo que sabía que Reboredo era el vicecónsul alemán en Villagarcía. Además, y esto es lo más importante, desveló fuertes sospechas:

*“La Embajada (se refiere a Gran Bretaña) tiene informaciones en el sentido de que el cónsul alemán en Vigo y el Sr. Reboredo forman parte de*

*una organización para el contrabando, y espera poderlo comprobar con documentos fehacientes con el fin de que dichos señores sean expulsados del país. Esta organización de contrabando tiene ramificaciones en Portugal, donde las autoridades portuguesas están haciendo también las averiguaciones oportunas.”*

Este párrafo es muy importante y aporta muchos datos:

- Se sospechaba que el cónsul alemán y el señor Reboredo coincidían en el contrabando de wolframio.
- Si así fuera se pedía la expulsión de España.
- El contrabando estaba relacionado con Portugal. Es decir, apuntaban a la posible existencia de la/s red/es de contrabando del wolframio que unían Portugal-España-Alemania.

Ahí estaba la clave de todo.

Se realizaba contrabando para conseguir el wolframio, tan importante para los alemanes. La infraestructura de este contrabando estaba en manos de autoridades de alto rango. Por eso estaba tan protegido, por eso era tan difícil descubrirlo y por eso también en el caso de que se descubriera, no se imponía un castigo como ocurría con otros tipos de contrabando.

## **PORTUGAL**

### *CASTRO LABOREIRO*

Castro Laboreiro se encuentra en el norte de Portugal. Cerca de la localidad de Melgaço y no muy lejos de la frontera gallega.

Cuando no había coches, era una zona solitaria y aislada, así me lo confirmaron también sus habitantes.







Según testimonios recogidos, el valioso wolframio se podía encontrar en cualquier oquedad del monte. Si coincidían con una veta... ¡Qué alegría y qué fortuna!

Dicen los lugareños que el mineral recogido lo compraba algún contrabandista de la zona quien lo llevaba a Melgaço y luego, muchas veces, pasando la frontera lo llevaba hacia Galicia ilegalmente.

Un hombre me comentó que, explotando durante un día una buena mina, se ganaba lo suficiente como para comprar un terreno en Melgaço. Me pareció mucho, pero me aseguró que así era. Le dije que habrían



logrado mucho dinero, que serían ricos, pero me contestó que no, que muchos vecinos lo gastaron en pagar deudas contraídas anteriormente y otros lo malgastaban.

No obstante, algunos de los lugareños masculinos dicen que las mujeres fueron mucho más prudentes.

Estuve charlando con dos mujeres y según éstas, el periodo 1941- 44 fue en el que pagaban más dinero, pues había más necesidad de wolframio. En las minas trabajaban los hombres, y como se ha dicho, si descubrían alguna veta de wolframio, conseguían una fortuna.

Pero las mujeres no permanecían ociosas. Recogían de dos a tres kilos reuniendo trozos de wolframio que sobraban. En general, no lo vendían al contrabandista principal. Inventaron otro sistema. Iban a Melgaço, donde lo vendían y con el dinero recibido compraban collares, pulseras, pendientes... todo de oro.

*“Las señoras fueron más inteligentes que los hombres porque compraron los collares y luego valían una fortuna, invirtieron”.*

*“Las mujeres apañaban las pequeñas partículas de wolframio, limpiabanlas con agua y con esas partículas compraban cordones de oro de 5-6 vueltas”.*



1941

Contrabando de Wolframio.

Vagon N. 51621 salido de Beira  
(Portugal) en tránsito por España.  
conteniendo Wolframio

No está mal como collar ¿verdad?

Algún joyero pensó que sería más rentable que en lugar de que las mujeres fueran a Melgaço, éstos se trasladaran a Castro Laboreiro, para vender la mercancía. Así empezaron las mujeres a cambiar wolframio por oro en el mismo pueblo.

#### PANASQUEIRA

En el distrito portugués de Castelo Branco, en el área de Beira Baixa, podemos encontrar la enorme explotación minera de Panasqueira, la mayor mina de wolframio de Europa. Hoy en día aun existe como explotación industrial.

Hacia 1940, los portugueses vendían el wolframio generalmente a los aliados. Pero si los alemanes les pagaban más dinero llevándolo de contrabando a España, tenían la posibilidad de obtener mayores ganancias. Así lo hacían. Las empresas SOFINDUS, dirigidas por alemanes, gestionarían el comercio en torno al wolframio obtenido en España. Los aliados, el wolframio de Portugal incluido el de Panasqueira.

Acercándome a Quadraçais en Portugal, me dijeron que de todos los pueblos vecinos acudía todas las noches a Navasfrías de Salamanca y a los

pueblos de alrededor, una muchedumbre para llevar el wolframio de contrabando con ayuda de mulas. Jóvenes y no jóvenes y también varias mujeres, se dedicaban al contrabando de wolframio desde Portugal a España. *“Por la sierra, como con el café”*.

Preguntando en Navasfrías de Salamanca, me confirmaron que el wolframio traído de Portugal por contrabando, después de haber entrado en las minas de Navasfrías, sería vendido a los alemanes en los días siguientes como si fuera explotado allí, en Salamanca. Los testigos aseguran que éstos luego lo remitían a Bilbao. Efectivamente este contrabando se hacía de esta forma.

## **BIERZO**

### *PEÑA DO SEO*

En la zona de Ponferrada, con un paisaje montañoso, se explotaban minas de hierro desde 1918. Las de Vivaldi, Wagner, Villablino, Laciana...

El abuelo de Roberto Cortiñas se marchó de su pueblo natal y se instaló en Ponferrada. En el pueblo, su medio de vida consistía en recoger patatas para venderlas en Ponferrada. En esta época tenía que dormir en el suelo.

Más tarde encontró en el monte varias minas de hierro, inscribiéndolas a su nombre. Su hijo, el padre de Roberto, siguió con los asuntos mineros, pero no extrayendo hierro, sino wolframio. Y en su época, hacia 1940, este mineral le permitió conseguir una enorme fortuna, mucho más que con el hierro. Sin duda, con el wolframio obtuvo mejores beneficios económicos.

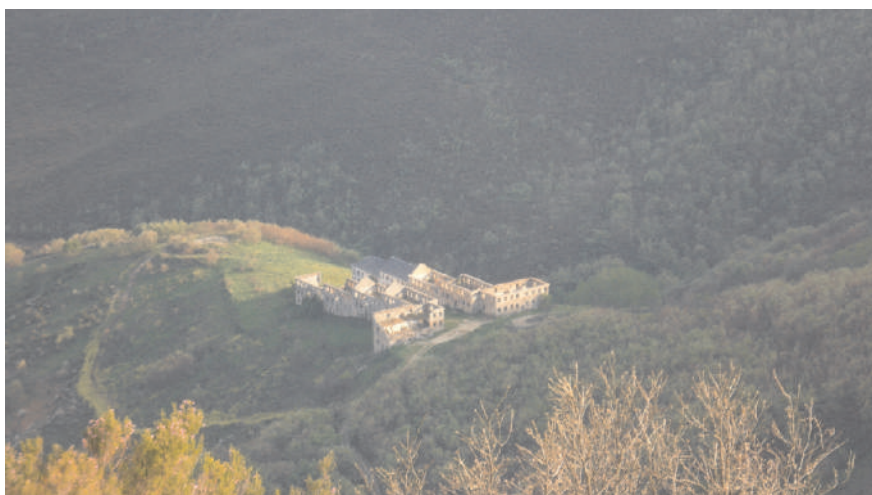






La madre de Roberto, Elena, me dijo que sí, que su marido fue dueño de minas de wolframio y sin ninguna vanidad, con toda naturalidad, añadió que en su casa hubo mucho dinero. Elena encargaba su ropa en las mejores tiendas de moda de Barcelona. También me habló de los fastuosos regalos que le hacía su marido. Me dijo con picardía que la quería mucho y que por eso los regalos estaban a su altura.

En su relato decía que su marido compró, invirtió con audacia en Ponferrada tierras, viviendas, almacenes.... y orgullosa añadió que ¡todavía, aunque se han entregado bienes a los hijos, y otros ya se han vendido, aun queda para los de la próxima generación!



Con la inestimable ayuda como guía de Roberto y con el propósito de ver las minas de wolframio, partimos de Ponferrada, hacia las montañas que se encuentran en el Oeste. Siempre hacia arriba.

Nos encontramos con un cazador y preguntándole por el wolframio nos dijo *“mi abuelo trabajó allí. Todos más o menos trabajaban allí”*.

Andando por el lugar que nos había indicado el cazador, seguimos buscando minas. Además del paisaje, poco más veíamos. Comenzamos a pensar que nos habíamos equivocado de camino.

Pero, en la falda de un monte vimos enormes construcciones. Y un poco más arriba, una escombrera de mina.

Aquellos edificios eran muy grandes, nuestra sorpresa también lo fue.

Nos encontramos con unos jóvenes que iban en moto y al preguntarles sobre el lugar nos dijeron que allí había minas de wolframio y que sus abuelos habían trabajado en ellas.

Nos indicaron que aquella gran construcción estaba dividida en viviendas, y que en ellas residían los obreros. *“Es un poblado en que cada uno tenía su casa.”*

Nos dijeron que estuvieron explotando las minas durante unos cuatro años: *“de aquella se ganaba un buen dinero”* y *“de todos los pueblos”* se acercaban allí. Es decir, comentarios similares al del cazador anterior.

Allí había un montaje considerable. Encontramos bastantes minas. Sin duda, habían trabajado muchos obreros en las explotaciones.

Viendo el enorme edificio en el que en su día vivieron los mineros, supusimos que las minas de wolframio que había en aquella montaña perdida habían sido muy importantes.

Era una tarde tranquila. Dejando atrás aquel pueblo fantasma, nos dirigimos a... Ponferrada.

## **SALAMANCA-CÁCERES**

### **NAVASFRÍAS**

Es un pueblo situado en la sierra de Gata limitando con Portugal, habitado por antiguos contrabandistas.

Desde principios del siglo XX, en la zona conocida como Mina Salamantina, se excavaron unas 200 simas de mineral de wolframio y de estaño. Veinte galerías, en total.



Según los cálculos realizados, con la extracción y limpieza de 5.000 toneladas de mineral, se pudo obtener en este lugar cinco kilos de wolframio por tonelada.

Varios testigos aseguran que a mediados del siglo XX, trabajaron en ella unas 1.000 personas. Navasfrías tenía pocos habitantes por ser un pueblo pequeño, así que está claro que allí trabajó mucha gente llegada de otros lugares. Casi todos los habitantes masculinos serían probablemente trabajadores de la mina.

Celso Ramos, asegura que:

*“... en aquellos tiempos, gran parte de la población va a compartir sus quehaceres diarios con el trabajo en la mina, siendo raro el habitante del pueblo que de una forma u otra no se relacionara con la extracción del mineral. Digo esto porque los que no trabajaban directamente en la mina se dedicaban al contrabando de mineral...”*

Según este testimonio, el mineral se vendía tanto legalmente como haciendo contrabando. Los lugareños me explicaron cómo se hacía este comercio.

Jesús es un profesor jubilado. Este hombre nació y vivió en el pueblecito salmantino de Navasfrías. Además, ha sido profesor en la localidad navarra de Arantza. Me contó infinidad de anécdotas que había visto en este pueblo navarro. Entre otras cosas, que le gustaba mucho el deporte de la pelota a mano y que puso en marcha campeonatos de esta modalidad en Bortziriak (Cinco Villas).

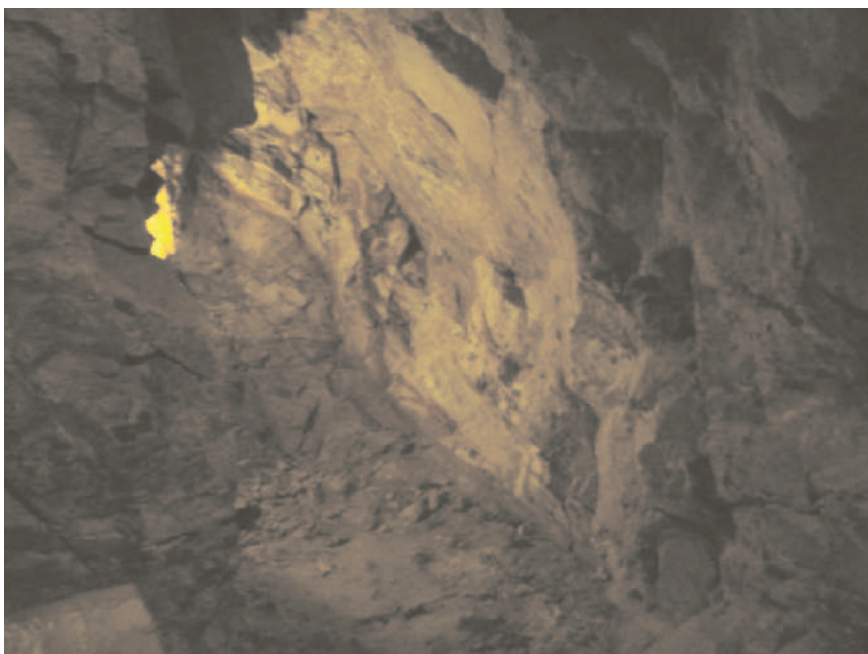


Según Jesús, en Navasfrías casi todos los jóvenes, mujeres y hombres trabajaban en torno al wolframio. Según sus cálculos entre 1.500 y 1.600 personas, (ya lo hemos mencionado anteriormente). También aseguró que se traía mucho contrabando de Portugal a Navasfrías.

Al parecer, transportaban el wolframio desde Portugal con mulas y lo depositaban en el interior de la mina de Navasfrías. Luego, el dueño de la mina, como si fuera suyo el mineral, vendería el wolframio con la “guía” correspondiente, el documento del mineral, ya como si fuera legal. Es decir, el wolframio salía legalmente de la mina portuguesa, pasaban la frontera ilegalmente por contrabando y lo depositaban en las minas de Navasfrías. Después, con el documento llamado “guía” cumplimentado, el wolframio saldría legalizado de la mina, (con “guía” legal) dispuesto a venderlo a los alemanes.

Pero las autoridades se habían percatado de las triquiñuelas con las “guías”, y el 12 de mayo de 1944, con el beneplácito de los aliados, se reguló el transporte y la acumulación de wolframio. Así:

*“Toda partida de mineral, para salir del recinto de la mina o coto minero, debe ir acompañado de guía del C.O.M.E.I.M., extendida por el Director Facultativo de la explotación y visada por el Comandante del Puesto de la Guardia Civil.*



*El C.O.M.E.I.M. considera que de esta forma le es conocida exactamente toda la circulación del wolfram.”*

El escrito está firmado el 29 de mayo de 1944. Dos días más tarde, en otra nota, se decía que el 20 de marzo de 1942 se crearon las llamadas “Guías especiales”. Dentro de éstas, había otras “guías cruzadas” que eran “para uso de los intermediarios que legalmente tendrán reconocida facultad para dedicarse como tales al comercio de minerales declarados de interés militar.”

Con el objetivo de controlar estas guías crearon la “guía del intermediario” para la comercialización del wolframio:

*“A partir del día 1º de junio próximo (1944) queda suprimida la utilización de las guías especiales cruzadas con la palabra “Intermediario” en tinta roja, que para uso de industriales y comerciantes intermediarios con establecimientos o almacenes constituidos legalmente como depósitos, fueron creados por el Consejo Ordenador, entendiéndose que esta supresión se refiere exclusivamente a los depósitos en que se traficara o almacenara wolframio aun cuando a más de este mineral se reunieran en ellos otros de interés militar...”*

No obstante, Elli Rees, escribía el 31 de mayo de 1944 desde la embajada británica:

*“La reglamentación que entra en vigor el 1º de junio suprime las “guías intermediarias” y da al Consejo Ordenador control total sobre el wolfram depositado en almacenes, que es considerablemente mayor del que necesitarán los alemanes según el Convenio. Por tanto, no debería haber necesidad de transporte alguno de wolfram desde las zonas mineras y la reciente producción a favor de Alemania, así como el traslado de este mineral, solo puede explicarse por la intención de evadir la vigilancia española para exportaciones clandestinas. Por consiguiente, parecería-me sumamente oportuno que se suprimieran todas las “guías”, y no sólo las “guías intermediarias”, y que el wolfram no se pueda trasladar de las minas o de las zonas mineras sin un permiso especial otorgado por el Consejo Ordenador para cada partida específica.”*

Rees tiene razón. ¿Para qué las vicisitudes de las guías, si en aquel momento teóricamente no se exportaba wolframio? Según el acuerdo, en aquella época no se podía vender wolframio, así que supuestamente tampoco había necesidad de la guía.

Como sabemos, sin guía, es decir, de contrabando, se enviaron muchas toneladas a los alemanes. Algunos contrabandistas eran hombres

sencillos del pueblo, pero otros, ocupaban altos cargos en el régimen de Franco.

Pedro y María son hermanos naturales de Navasfrías, nacidos hacia 1940. Su abuelo compraba wolframio y luego lo vendía a los alemanes. María, siendo niña, recuerda que anduvo en un coche elegante: “*De unos de Madrid. Uno era del ejército*”. Estos venían con sus cocineros a Navasfrías en donde alquilaban una gran casa y negociaban con su abuelo.

En ocasiones, al mismo tiempo que se hacían tertulias de negocios, jóvenes que habían traído wolframio de contrabando de Portugal, entraban por la parte de atrás de la casa del abuelo, lo dejaban en una habitación, y con las manos vacías, salían por la puerta delantera. María dice que mientras esto ocurría, “los de Madrid” solían estar charlando con su abuelo en la planta superior, así que creemos que no estaremos muy equivocados si decimos que los madrileños eran conscientes del contrabando de wolframio.

El profesor Jesús asegura que este abuelo tuvo altibajos. Por causas que no quiso desvelar añadió que sufrió un ataque grave, por lo que fue encontrado medio muerto y que nunca llegó a recuperarse. ¡A saber qué le había ocurrido...!

Sea lo que fuere, testigos de la localidad aseguran que otros dos hombres también aparecieron muertos en las inmediaciones de la mina de wolframio. ¡A saber...!

Daniel “el de Rufina Peña” me habló de la mina La Salmantina. Dijo que, después de la Segunda Guerra Mundial, siguieron extrayendo wolframio y que hacia el año 1950 el jefe era un vasco apodado Patxi.

Cuando Daniel era joven, ocupaba un puesto similar al de coordinador de las minas de Navasfrías. Me explicó que trabajando en diferentes minas, el cometido de cientos de personas divididos en grupos, era el de extraer el wolframio y el cuarzo de allí. Lo mismo ocurría en las minas situadas en el monte Jarama. La coordinación y supervisión de los trabajos de éstas últimas estaban a cargo de los hombres del pueblo de Acebo cercano a Navasfrías.

Pero al wolframio de las minas de los alrededores de Navasfrías-Acebo se añadía el traído de contrabando desde Portugal. Y para corroborarlo, tenemos como testigo a Daniel. Según él, no todas las noches pero muchas veces venían de Portugal unos 100 caballos cargados con wolframio. Me aseguró que traían entre 5.000 y 6.000 kilos. Todos estos kilos los

llevaba él mismo a un almacén de Medina del Campo que estaba bajo las órdenes de un alemán. Comentaba que en este lugar recogía el dinero, y que más de una vez fue el mismo Daniel, quien con ese dinero pagaba luego al que era jefe de los contrabandistas portugueses. Para ello, los dos hombres se citaban en torno a la frontera portuguesa.

El wolframio que llevaba Daniel al almacén pasaba directamente de los caballos que llegaban de Portugal al camión que lo transportaría al almacén. De esta manera, el mineral no se dejaba en las minas. Lo traían por un camino de caballos y silenciosamente, de la mejor manera posible, lo metían directamente al camión. Pero parece que algunas veces se produjeron incidentes y que el trasvase no se pudo hacer de forma tan discreta. En estos casos, Daniel temía que la Guardia Civil apareciera y que todos fueran detenidos. Teniendo en cuenta que, con los 100 caballos venían otros tantos contrabandistas, sería difícil que la operación se efectuara silenciosamente y por tanto no nos debe extrañar que los guardias tuviesen alguna sospecha.

Parece que a pesar del miedo a ser descubierto, Daniel no tuvo demasiados problemas.

Leyendo lo aportado por los testigos de Navasfrías y escuchando las anécdotas de otros muchos, se comprende que el contrabando del wolframio citado, se realizaba realmente.

Domingo Navais, así lo asegura también. Sí, el wolframio de las minas de Navasfrías, así como el traído de contrabando de las minas portuguesas, fue un tesoro para todos los habitantes de la zona.

En la Segunda Guerra Mundial se pagaban 250 pesetas por kilo. Me comentaron que las 250 pesetas del año 1940 podían equivaler hoy a unos 600 euros. Y en palabras de Navais, *“Si tenías suerte y encontrabas una veta, sacabas un kilo hasta de una patada.”*

Acebo, fronterizo con Portugal, también tiene algo que aportar sobre el contrabando de wolframio. Había minas de extracción del mineral. Sin embargo, y como ya hemos dicho, a lo obtenido en las minas del monte Jarama, en Salamanca, se añadía lo traído de contrabando desde Portugal. Se recogía todo y se traía al País Vasco para entregarlo a los alemanes.

Los vecinos de Navasfrías y los de Acebo discrepan en los precios de venta. En Acebo dicen que en 1943 les pagaban 106 pesetas por kilo. Los de Navasfrías, por su parte, dicen que hacia 1940 lo vendían a 250 pesetas.

Aunque hay tres años de diferencia, existe una desigualdad muy importante en el precio. Más del doble.

Fuera el precio que fuera, todos los testigos coinciden en que se tuvo la oportunidad de ganar mucho dinero. En esto están de acuerdo. Pero a la hora de hablar del valor del kilo de wolframio que vendían, las afirmaciones de unos y de otros quedan demasiado lejanas.

También escuché comentarios que hacen pensar que se intentaba utilizar la picaresca: *“El 39% del que venden los mineros acebanos es falso: se trata de moscovita, piritita o granito untado con brea y calentado en una lata”*. ¡Caramba!

Yo creo que los alemanes se habrían dado cuenta de que los de Acebo querían engañarles. Quizá por eso les pagaban menos que a los de Navasfrías. Los de Acebo queriendo engañar a los alemanes, ¿y no sería a la inversa finalmente? Todo esto no lo he podido corroborar. No son más que reflexiones mías.

En las minas había trabajo y por tanto la oportunidad de ganar dinero. Acebo también fue frecuentado por numerosas personas procedentes de los pueblos vecinos.

Los testimonios indican que con la habitual presencia de dinero y su utilización en alcohol, juegos ilegales, etc., se decidió que el grupo de guardias civiles que se encontraba en San Martín de Trevejo, permaneciera en Acebo con la orden de controlar los altercados.

#### BARRUECOPARDO

Las investigaciones de César Sánchez Norato, indican que fue en 1910 cuando se descubrió wolframio en las minas de Barruecopardo.

Juan Manuel Sánchez Mellado, uno de los hombres de edad avanzada de este pueblo, asegura que:

*“Por la guerra del catorce, por lo que yo recuerdo de niño y por lo que se oía entonces, ya había indicios y rumores sobre la mina. Ya se hablaba de unos rollos negros que eran muy pesados y que eran una mina. Los descubrió un alemán”*.

Dolores, madre de César Sánchez, decía que este hombre alemán no sabía castellano, no trabajaba en ninguna parte y que vivía en la posada “Tío Domingo” de Barruecopardo.

Según el relato de Dolores, en una ocasión, el dueño de la posada llamado Domingo, su hijo Julio, y el alemán, fueron a llevar las vacas y los bueyes a un prado. En el trayecto, algún animal quiso escaparse. Domingo cogió una piedra y se la tiró para que volviera. Decía Dolores que el alemán, al coger entre sus manos la piedra que habían tirado, exclamó: *“en este pueblo están apedreando los bueyes con oro”*. Era wolframio.

Las primeras explotaciones realizadas en aquel lugar, bajo el nombre de “la Comercial”, fueron entre los años 1912-13. Dicen los del lugar que llegaron a encontrar una piedra de wolframio de 92 kilos: *“No podía un hombre con ella”*. ¡Por supuesto!

Comentan que el alemán Jorge Rook estaba al frente de la mina. Cada grupo de mineros estaba formado por 15 a 20 hombres. En la década de 1940 trabajaban allí unos 80 grupos, 1.200-1.600 hombres aproximadamente.

Se constituyó una empresa que hasta el año 1982 estuvo dedicada al wolframio denominada: “Coto Minero Abdón Merladet”.

El dueño era un hombre del mismo nombre. Mantuvo alguna trifulca con el Gobierno de la época de Franco y con la Embajada de Inglaterra.

El 4 de agosto de 1944, el asesor económico de la embajada inglesa, Hugh Ellis Rees, escribió una carta al Ministro español de Asuntos Exteriores, Pan de Soraluce. En ella se podía leer lo siguiente:

*“I shall be grateful if you kindly arrange for an official investigation to be made into the activities of the Josefita and Luisita mines at Barrueco Pardo. These mines are controlled by Sr. Adbon Merladet...”*

Los aliados sospechaban que Merladet había vendido ilegalmente entre 30 y 50 toneladas de wolframio.

Se remite un escrito al coronel Valentín Galarza, perteneciente al denominado Consejo Ordenador de Minerales Especiales de Interés Militar, para que investigue este tema:

*“Manifiesta la Embajada que unos 500 hombres han trabajado en dichas minas desde mediados de mayo durante 6 semanas y que han producido de 30 a 50 toneladas de wolfram...”*

El 11 de agosto de 1944, el coronel Valentín Galarza escribió a Ricardo Gómez Navarro, Director de Política Económica:

*“He recibido su carta del día 8 del actual relativo a las minas de wolfram “Josefita” y “Luisita” y parecióme muy exacto cuanto Ud. en su carta*

*expone y muy verosímil, además, dada la categoría del personaje que cita y cuyos antecedentes conocemos. Hemos encargado al Capitán Tenedor nos haga una información detallada sobre todo ello, para poder contestarle con pleno conocimiento de causa, aunque, como le digo, me parece que no van muy descaminados en sus sospechas y presunciones...”*

Las sospechas de que el wolframio salió de las minas sin cumplir las leyes parecen no estar equivocadas. Se puede pensar que el mineral fue extraído ilegalmente de las minas, transportado ilegalmente en camión y vendido a los alemanes.

Para que los cargos de la embajada inglesa se tranquilizaran, escribieron a Hugh Ellis diciendo que se realizaría una investigación al respecto:

*“Como contestación a la carta que ha escrito usted al Señor Subsecretario con fecha 4 del corriente, tengo el gusto de manifestarle que, según me dice el Gerente del Consejo Ordenador de Minerales Especiales de interés militar, ha encargado a un Capitán a sus órdenes que haga una información detallada sobre las actividades de la Minas “Josefita” y “Luisita”, para que con pleno conocimiento de causa puedan exigirse las responsabilidades a que dicha investigación de lugar.”*

Se solicitó la investigación y se dijo que se cumpliría, pero a pesar de que muchas veces los aliados tenían sospechas y pedían que se llevaran a cabo investigaciones, prolongando las decisiones en el tiempo, el asunto se olvidaba poco a poco. En este caso la demora fue de siete días.

La denuncia y orden de investigación sobre el “Coto Abdón Merladet” no fue la única que realizaron los aliados. Estos aportarían muchas veces sospechas y pruebas de que el wolframio hallado en diferentes partes de España se vendía ilegalmente a los alemanes.





## CONTRABANDO DE WOLFRAMIO A TRAVÉS DE EUSKAL HERRIA

Los aliados realizaron un fructífero trabajo denunciando lo que ocurría en torno al contrabando de wolframio. Sus investigaciones fueron fruto de la labor de espías, y gracias a ellos sabemos todo lo que estamos aportando.

El wolframio se extraía de las minas portuguesas y españolas y muchas veces se pasaba de contrabando por el País Vasco hasta llegar a manos nazis.

Nuestro territorio, Euskal Herria, ha sido testigo de esto. Pero preguntados muchos antiguos contrabandistas que conozco sobre el contrabando del wolframio, ni siquiera tienen conocimiento de este mineral, mucho menos de su paso ilegal a Francia. No saben lo que es el wolframio y me aseguran que ellos no han pasado este mineral.

Una persona me comentó que su tía, recientemente fallecida, le explicó que antaño se había pasado wolframio por Irún. Preguntó a su tío para obtener más detalles pero éste no quiso hablar de ello.

Pude conseguir dos testimonios de Irún, bueno, tres. Uno, la de la hija de los que trabajaban en su época en el Casino de Irún, y otro, la de un irundarra que tenía amigos entre los contrabandistas de wolframio. Me dirigí al hijo de uno de ellos, pero no quiso testimoniar.

El tercero, no se dedicó directamente al contrabando de wolframio, pero tiene información sobre los que se dedicaron a ello. Nicolás Aguirre, que me dijo *-a mí no me quites del apellido la U porque no sería mío-*. Por lo tanto, pocos testimonios directos.

Afortunadamente, y de nuevo gracias a los aliados, hay muchos documentos escritos. Todos en los Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores en Madrid.

He trabajado investigando estos documentos en los que he recogido, leído, analizado y comparado datos. Cualquier persona puede acceder al material que yo he tenido entre manos. Toda la documentación se encuentra en el legajo R2245/9 en Madrid.

En uno de estos documentos se puede leer un resumen del paso o intento de paso ilegal del wolframio por el País Vasco:

- *Los días 5 y 6 de mayo por el monte Izpegi pasaron 5 toneladas. Por la noche desde Erratzu, en la espesura de Bekaitz, donde se encuentra el hito 98, unos 15 hombres trasladaron wolframio como contrabando a un camión custodiado por dos alemanes. Dicen que en este camión había 5 toneladas de wolframio. Dicen que el contrabandista Víctor Mendiburu, de Erratzu, lideraba el grupo.*
- *Los días 24 y 26 de mayo, un camión con matrícula SA 3962 que transportaba entre 20 y 30 toneladas de contrabando fue capturado en la carretera Irún-Hendaia. El trabajo diario de este camión consistía en transportar gasolina desde Hendaia a Irún. Pero en esos dos días, y haciendo un viaje de día, pasó wolframio como contrabando.*
- *El 28 de mayo, cinco camiones que transportaban entre 40 y 42 toneladas intentaron cruzar la frontera con Behobia. Una vez más el camión recogió del almacén Marion el wolframio que debía pasar de contrabando. Se podrá completar lo referente a este hecho más adelante.*
- *Los aliados sospechan que el 11 de junio se quisieron pasar dos toneladas de mineral por los montes de Biriadou.*
- *Parece que algunos contrabandistas llevaron 87 sacos de wolframio a través de la frontera.*
- *Los aliados creen que el 13 de junio circuló de nuevo un camión llevando dos toneladas por la zona de Dantxaria. Este camión era de Transportes Marion. Se demostró que su matrícula era SA-3863 y que llevaba 60 sacos de wolframio.*
- *La noche del 19 de junio pasaron supuestamente más de 33 toneladas de wolframio por el Bidasoa. Al final no fueron 33.000 kilos, sino 22.000 kilos.*
- *De nuevo el almacén Marion de Irún será el punto de partida. Desde allí el mineral fue trasladado en camión a otro depósito situado en el número 14 de la calle Bidasoa. Tenemos la matrícula del camión:*

*SS-8258. Por aquí, usando barcas, pasaron al otro lado del río todas las toneladas de wolframio.*

- *El 29 de junio cruzaron el Bidasoa entre 30 y 35 Tn. Parece haber sido el mismo grupo de contrabandistas y el organizador en esta ocasión el que se encargó de pasar el wolframio por contrabando el 19 de este mes. Salió desde el garaje Marion y fue trasladado en un camión con matrícula Z-7670 hasta el garaje Renault. Desde aquí, luego se transportó en barcas a la otra orilla.*
- *El 1 de julio saliendo del garage Marion se trasladaron de contrabando en un camión con matrícula SS-8258, 15.000 kilos. El 4 de julio se trasladaron 5 tn. Todo esto se trasladó al almacén situado en el número 14 de la calle Bidasoa de Irún y posteriormente se volvió a enviar en bote a destino.*

En este trabajo, se escribirán más casos sobre el paso del wolframio al otro lado atravesando el Bidasoa.

- *El 9 de julio los guardias civiles que trabajaban contra el contrabando encontraron 20.089 kilos en un caserío de Behobia-Irún. Se llevó desde el almacén de Marion. Estaban a cargo de los mismos contrabandistas que actuaron los días 19 y 29 de junio.*
- *El 12 de julio las denominadas “autoridades españolas” capturaron en el garaje Marion de Irún 54.836 toneladas ilegales de wolframio.*
- *El 15 de julio hubo la sospecha de que el barco de vapor Saint Rafael llevaba 6 toneladas de wolframio de contrabando rumbo a Francia. El barco era francés. Los aliados decían que cargando el wolframio en el puerto de Cariño lo llevaron desde la costa del País Vasco a Arcachon.*
- *Se capturaron en Donostia-San Sebastián 1.398 kilos de wolframio que eran transportados en un camión con matrícula SE-17855.*
- *Los aliados creyeron que en un tren que salió de Portugal el 26 de julio, se llevaron de contrabando a zonas francesas, 39.510 kilos de wolframio. Que así fuera no se pudo demostrar.*

También se aprehendió más contrabando, tal como lo vamos a describir más adelante.

## SOFINDUS y MARION. TRABAJOS ILEGALES

La empresa HISMA (Hispano-Marokkanische Transport-Aktiengesellschaft) fue fundada por los alemanes en julio de 1936. Su objetivo fue ofrecer ayuda a los franquistas: enviar materiales, gestionar las incidencias de los productos adquiridos a los alemanes, encargarse de la organización de diversas acciones bélicas... Todo dirigido por Johannes Bernhardt.

Por otra parte, en octubre de 1936 la empresa ROWAK (Rohstoff-Waren-Kompensation Handelsgesellschaft) fue creada por orden de Hermann Göring. El objetivo era pensar cómo y a través de qué pagar las deudas españolas con los nazis y después materializarlas.

Más tarde, ambas empresas se fusionaron, creando SOFINDUS (Sociedad Financiera Industrial). Esta, entre otras cuestiones, tenía como objetivo la adquisición de materias primas. Analizando las informaciones que he obtenido, parece ser que el principal objetivo de la empresa SOFINDUS fue la adquisición de wolframio por parte de los nazis. Y en torno a este objetivo principal surgieron todas las demás empresas.

SOFINDUS era un holding formado por diferentes entidades. Había tres grupos principales: el de agricultura y ganadería (lana y pieles, resina, corcho), el de servicios de transporte (Marion y Nova) y el de gestión minera (incluyendo las minas de Aralar, Irún y Lesaka).

Los mandos intermedios eran españoles cuyo superior era Bernhardt. Entre ellos estaba el conde Argillo, padre del yerno de Franco. Sí, el padre del marido de Carmen Franco, Cristóbal Martínez Bordiu.

Argillo formaba parte del equipo directivo para la explotación del wolframio. También partícipe de una curiosa cuenta corriente.

Los aliados denunciaron que se había abierto una cuenta bancaria llamada “Enrique” para que una importante suma de dinero de SOFIN-

DUS realizara un peculiar camino. Tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, los aliados quisieron hacerse con las empresas mencionadas anteriormente. Aunque el Gobierno español dijo que estaba de acuerdo en ello, se les hizo muy difícil adquirirlas. Preguntando por la cuenta “Enrique”, el conde Argillo y el administrador De la Mata dijeron que los alemanes les habían dado el dinero que se hallaba en la cuenta para que, antes de que terminara la guerra, se empleara en empresas que les pertenecían. Dijeron que un porcentaje del dinero era para ellos, en agradecimiento al excelente trabajo realizado por estos dos socios.

Los aliados, en cambio, opinaban que todo el dinero que había en aquella cuenta era de hecho dinero de una cuenta corriente paralela de SOFINDUS. Y de esta cuenta recibieron un porcentaje el citado De la Mata y el conde Argillo.

Carlos Collado (2005), recoge las palabras de Pilar Franco, hermana de Franco, sobre el conde Argillo y sus hijos. Me pareció interesante:

*“El marqués de Villaverde fue nombrado consejero de Obras Electrosoldadas S.A.; su hermano Andrés, conde de Morata de Jalón, fue presidente de una compañía minera; José María, barón de Gotor, está relacionado con el Banco de Madrid, del que fue presidente el conde de Argillo, padre de todos ellos...”*

*Lo cierto es que los hijos de Argillo, y que conste que excluyo al marqués de Villaverde, que me es muy simpático, se situaron económicamente pero que muy bien”.*

SOFINDUS reunía en total a unas 20 empresas. Entre ellas, la citada Marion que tenía una oficina en Hendaya. Según el testimonio de Nicolás Aguirre, de Irún:

*“Trabajé desde algo más de los trece años de edad en una Agencia de Aduanas y he solido estar con documentación relacionada con la exportación de naranjas con destino a Alemania en las oficinas hendayesas de SOFINDUS Sociedad Financiera e Industrial- que era la empresa alemana que decidía en el tráfico que tenía lugar en la estación de Hendaya. SOFINDUS estaba en el ahora número 34 del Boulevard De Gaulle. Trataba con Herr Adreas Schwarz, medio militar, alemán, medio policía, medio técnico administrativo. Era SOFINDUS quien organizaba la reexportación del wólfram que los contrabandistas iruneses descargaban en la orilla hendayesa, muy cerca de la villa Pilar ahora transformada en edificio de apartamentos y cerca del caserío Lekueder. Paradójicamente*

la Villa Pilar albergó durante la ocupación a la kommandatur alemana...”

El wolframio, se acumulaba en los almacenes Marion. Desde allí, llevándolo a otros espacios, finalmente se transportaría a Hendaya en gabarras.

Otra forma de enviarlo era cargarlo en camiones en el almacén Marion y llevarlo después a donde hiciera falta o también, llevándolo desde los almacenes Marion y en camión hasta los trenes, transportarlo hacia Hendaya o incluso más lejos, en este caso ya en posesión de los alemanes.

El día 1 de junio de 1943, Minerales de España, S.A., remitió un escrito al Ayuntamiento de Irún con el fin de obtener una autorización. El firmante, Juan Nonnast, afirma que el emplazamiento de esta empresa era “avenida de Francia (Edificio Transportes Marion)”. La petición era que:

*“les sea concedida la debida autorización para el almacenamiento de minerales pertenecientes a la citada empresa, en la planta baja de la casa nº 6 de la calle Bidasoa de esta ciudad y cuyo propietario es d. Juan Bautista Ugarte Olaizola.”*

1944

*Contrabando de Wolfram*

*Incautación por los Guardias  
Civiles de diversos partidas  
de Wolframio en  
Irún, Behobia etc.*

Se pasó el escrito al arquitecto del ayuntamiento y al inspector de salud Aureliano Gallano Bengoechea para que estudiaran la petición.

El ayuntamiento de Irún aceptó la autorización en la Junta del 23 de junio de 1943, pero la decisión no fue definitiva, sino provisional:

*“Reservándose el ayuntamiento el derecho de acordar la caducidad en cuanto estime conveniente.”*

En junio de 1943, no se vislumbraba aun la idea de la restricción en la exportación que llegaría al año siguiente. En el almacén de Ugarte, se realizaban descargas legales y posteriormente también ilegales de wolframio. Y los aliados, sabiendo esto, obrarían con contundencia.

El 3 de mayo de 1944 (cuando el wolframio no era exportable), el Sr. Ackerman, desde la Embajada de Estados Unidos, le comunica en una carta al Subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores de España, José Pan de Soraluze, que han sacado el wolframio de los almacenes Marion y lo han transportado hasta Hendaya en trenes. El Sr. Ackerman lo notifica con toda exactitud. Sabe cómo fueron todos los pasos dados y creo que se muestra molesto al escribir esta información:

*“En vista de las seguridades que han sido dadas de que no tendría lugar más movimiento de wolfram de los garajes Marion de Irún sin permiso previo del Ministerio de Asuntos Exteriores, así como de las seguridades dadas también al Sr. Ellis-Rees de que informaría usted a las embajadas de cualquier salida de wolfram que se contemplara, estoy seguro de que deseará usted que se haga un informe completo de los traslados anteriormente mencionados, controlado por un estudio detallado de las existencias previamente calculadas en Irún, las llegadas posteriores por ferrocarril y otros medios, y las existencias actuales en dicha localidad.”*

Al parecer había sospechas de que Marion tenía algo que ver con el contrabando de wolframio y no se equivocaban.

## **ALMACENES DE WOLFRAMIO EN EUSKAL HERRIA. SOSPECHAS DE QUE SE HACÍA CONTRABANDO**

El Wolframio podía ser vendido legalmente a los alemanes, pero para que así fuera, se estableció un cupo. Lo recibido por los alemanes por encima de esta cantidad de wolframio acordada por los aliados y el Gobierno español, fue adquirido de contrabando.

Los depósitos de mineral se encontraban en Madrid, Salamanca, Sevilla, A Coruña, Vigo y País Vasco. En estos últimos almacenes se guardaba wolframio así como otros minerales. Para vender el wolframio a los nazis se almacenaban en estos lugares más toneladas de lo acordado y así se podía evitar que se supiera la cantidad de wolframio que había en los mismos. En ocasiones, se transportaba de un almacén a otro para que no se supiera con exactitud la cantidad de wolframio existente y así poder despistar las sospechas de los aliados. A menudo se “perdían” varias toneladas en los trasvases.

En Errentería, en los números 6 y 8 de la calle Vicente Elizegi, se ubicaba un almacén de wolframio (“almacén alemán en Rentería”).

Por otra parte, cerca de Mendelu-Hondarribia, en la calle Alhóndiga nº 14 en Elizatxo (Irún) también había almacenes a donde se transportaba wolframio. Los aliados dijeron que el 2 y el 6 de Marzo se llevaron del almacén de Errentería a estos últimos unas 500-600 toneladas de mineral. Se dice que era plomo, pero los aliados sospechaban que junto al plomo había wolframio. Según dice Mr. Ellis Rees:

*“No puedo evitar la sospecha de que estos movimientos de mineral están hechos solamente para cubrir la salida clandestina de wolfram y que el*



Consecuencias de las inundaciones del 23 de octubre de 1933 en la calle Vicente Elizegi.  
 Archivo de Errenteria. Foto A051F015.



*mineral tomado del almacén de la cuesta de Mendelu de Irún era realmente Wolfram.”(8 abril 1944)*

El 28 de abril de 1944, se sacaron en camión del depósito de Marion, 10 toneladas de wolframio que fueron transbordadas al vagón de tren KFH-18. A media noche, este vagón, se unió a los otros que llevaba Ferrocarriles Vascongados y de esta manera llegó a Hendaya. Se informa detalladamente quienes participaron en la operación: el maquinista era Santa María, el trabajador en los trenes José García y el señor Insausti, que era “agente”.

Al día siguiente, a las 9 de la mañana, comunican desde la embajada que se transportaron 120 toneladas de wolframio en camiones desde el garaje Marion y que las transbordaron a diferentes vagones de tren cuyas matrículas eran: YFH-4, YFH-5, YFH-16, YFH-17, YFH-21 y YFH-22.

A las doce y cuarto de la noche, estos vagones, junto con otros, fueron conducidos por los Ferrocarriles Vascongados a Hendaya. Mientras unos llevaban el wolframio ilegalmente, otros transportaban hierro de manera legal.

El señor Hugh Ellis-Rees realizó una dura acusación el 19 de julio de 1944. En una carta a José Pan de Soraluze le dice que se efectuaron seis transportes ilegales de wolframio desde el almacén Marion:

- El 28 de mayo 42 toneladas.
- El 19 de junio 33 toneladas.
- El 29 de junio 30 toneladas.
- El 8 de julio 20 toneladas.
- El 1 de julio 15 toneladas.
- El 4 de julio 5 toneladas.

En una ocasión se decidió trasladar el wolframio que se encontraba en el almacén Marion (Irún) al almacén que había en Campanas (Navarra). La razón era que el almacén de Navarra estaba más alejado de la frontera, por lo tanto, de las manos de los nazis. Pero, en el proceso de transporte del mineral, de nuevo se sospecha que bastantes toneladas, no llegaron a su destino.

Se recibió permiso para sacar dos tandas de wolframio de los garajes Marion. Una de 33,49 toneladas, la otra de 184,7. La primera se introdujo en 220 barricas y 8 sacos.



Archivo - IRUN. nº 29106

Los aliados dicen que no hay pruebas de que fueran extraídas todas estas toneladas. Ni siquiera se sabe cuántas llegaron a Campanas. Van más allá, diciendo:

*“Nuestras indagaciones nos llevan a la conclusión de que las cantidades que realmente se manipularon fueron mayores que los totales expuestos, que el mineral que salió de Irún desapareció en el camino y que no puede justificarse en el lugar de recepción.”*

Según los aliados, el mineral transportado a Campanas se llevó en tren. Aparecen los números de los vagones en los que se transportaron, así como el relato del viaje realizado:

- Por Ferrocarril principal: FHV-14675, JFH-. 5534 y JFH.-21361. Se sabe que se llevó en un cuarto vagón, pero no el número de éste. La línea “Norte” tenía parada en Campanas. El almacén de Campanas pertenecía a la compañía Minerales de España S.A. De aquí a la vía del tren sólo había 100 metros. Por ferrocarril principal se llevaron 33,49 toneladas.
- Por el tren de vía estrecha 13 vagones: ELX-2, X- 9, X-6, X-1, X-7, X-12, FHX-1, FHX-26, FHX-2, FHX-4, FHX-11, FHX-8 y FHX-22. En estos vagones se transportaron 184,7 toneladas. Se necesitaron 1.410 barricas y 5 sacos para cargarlas en dichos vagones.

El trayecto realizado fue desde Irún hasta Donostia en el ferrocarril principal para llegar posteriormente a Pamplona usando el tren del Plazaola.

Este último no tenía parada en Campanas. Los aliados dicen que el tren paró en Pamplona y el wolframio se cargó en camiones. Tras recorrer unos 16 kilómetros, fue depositado en el almacén que tenía la compañía Minerales de España S.A en Campanas (*“donde se ha establecido por los alemanes otro almacén”*). Pero según las investigaciones aliadas, varios vagones fueron descargados en Irurtzun a falta de unos 37 kilómetros para llegar a Campanas.

La dirección de aduanas, intentando explicar lo acontecido, dijo que se llevaron 3 vagones con 60 toneladas a Irurtzun y el resto quedó en Andoain.

En mi opinión, lo que se expone confunde aún más lo ocurrido. Todo parece muy extraño, pero los aliados encuentran otra explicación. Creían que la razón de este tipo de movimientos errantes era facilitar el contrabando.

Ellis Reeves le dijo al señor Pan de Soraluze:

*“No puedo evitar la sospecha de que se escogió el ferrocarril de vía estrecha con la finalidad de realizar alguna recepción. Como usted sabe, esta línea de vía estrecha va desde Pamplona hasta Aoiz, desde cuyo punto arranca una carretera de montaña solitaria que lleva al pequeño puesto fronterizo de Arnegüy a través de Roncesvalles. La línea que va desde Pamplona a Aoiz corre paralela a la carretera y hay varias estaciones en el recorrido en las que se podría hacer fácilmente un transbordo. Esto puede explicarse igualmente al ramal que llega a Sangüesa. Un vagón fue desenganchado en Andoain.”*

Según las sospechas de los aliados, el objetivo de transportar wolframio desde Irún a Campanas y así alejarlo de la frontera no fue impedir el contrabando de mineral para los nazis, sino todo lo contrario. El objetivo fue “despistar” el máximo de toneladas de wolframio en el propio traslado.

*“... los libros de las dos Compañías ferroviarias en cuestión debieran ser examinados al igual que el personal de las estaciones donde pudiera haberse efectuado el transbordo...”*

*Cuando se toman en consideración los detalles de este traslado a que me refiero, se ponen de relieve las sospechas que existen de evasión y espero*

*que se controlen con especial atención las cantidades originariamente cargadas en los garages de Irún y aquellas que actualmente se hallan almacenadas en Campanas.”*

Los aliados pidieron una observación exhaustiva del transporte de wolframio en los trenes, pero muchas toneladas ya estaban “desaparecidas”.

Tuvieron tiempo para hacer desaparecer el mineral. El wolframio que salió de Irún el 5 de mayo, llegó al almacén de Campanas el día 16. ¡Once días después!

Los aliados volvieron a manifestar su preocupación diciendo:

*“...concluyentes argumentos de esta Embajada, que hacen suponer que un número considerable de barriles de wolfram trasladados de Irún a Campanas, fueron de hecho exportados clandestinamente y sustituidos en el almacén de Campanas por un número equivalente de barriles conteniendo plomo.”*

Tras este enfado, los españoles dijeron que efectuarían una investigación:

*“En el deseo de que ambos obtengan la seguridad de que sus temores sobre el posible contrabando o exportación clandestina del mineral en cuestión no resultaron confirmados”.*

Para ello fue nombrado un “inspector especial” que se desplazó desde Madrid a las inmediaciones de Pamplona.

Y hubo mucha inquietud ya que si se pudiera demostrar que se hizo contrabando “*revestiría una gravedad que no puede ocultarse.*” Y en consecuencia:

*“evitar que los hechos consumados nos coloquen en una situación embarazosa en grado máximo y que me atrevería a calificar de sumamente peligrosa para los intereses de España”. (4 de mayo. Dos días después de la firma del acuerdo con los aliados).*

Señalan “*hechos consumados*”. Con estas dos palabras se confesaba que se había realizado efectivamente la desviación de wolframio. Lo que les inquietaba era que los aliados lo supieran y en ese caso, que pudieran demostrarlo. Los aliados sabían, sospechaban, pero les faltaba poder probar los hechos. Las autoridades españolas temían que pudieran hacerlo.

Tras este suceso, que fue muy grave, se decidió que un par de guardias civiles realizaran vigilancias directas en el almacén de Campanas.

Pero lo dicho, previamente muchas toneladas de wolframio ya habían seguido otro camino.

En los citados almacenes de Errentería e Irún, además de wolframio, hemos comentado que se depositaban otros minerales como por ejemplo plomo, así como otros productos. Junto a ellos se sospechaba que salía el wolframio. Así, Ellis Rees escribiría al Ministerio de Asuntos Exteriores de Madrid, que camiones llenos de pieles iban a los almacenes citados y que entre estas pieles se transportaba wolframio. No era difícil que así fuera. Entre otras cosas porque el Puente Internacional de Irún no estaba vigilado de noche.

El Señor Rees dice en su escrito:

*“...estos camiones debieran ser examinados cuidadosamente por autoridades aduaneras responsables y que no debiera autorizarse a ningún camión cruzar el Puente de noche.”*

El ministro Gómez-Jordana, escribió a Fidel Dávila, director de la COMEIM sobre este asunto:

*“...durante las últimas semanas ha sido posible la entrada y salida de camiones de los almacenes sin una inspección seria del contenido de los mismos, habiendo llegado camiones con pieles que han vuelto a salir sin ser examinados y que bien podrían haber llevado camufladas debajo de las pieles cantidades importantes de mineral de wolfram”.*

El señor Rees pidió también una seria vigilancia en los límites de su jurisdicción: Etxalar, Dantxaria, Erratzu y Arnegi. Y para terminar el escrito, los aliados incluían veladamente la amenaza que ya habían utilizado en numerosas ocasiones:

*“...estimo que aunque existe la mejor buena voluntad y el mejor deseo por parte del Gobierno español para que se cumpla totalmente el Acuerdo, este deseo no ha sido llevado a la práctica por las autoridades responsables en la frontera; y que al menos que la vigilancia sea muy reforzada - y a ser posible reorganizada - nuestro propósito común se halla en peligro de quedar frustrado”.*

El ministro Gómez-Jordana exigía una vez más:

*“... se cumpla totalmente el acuerdo, este deseo no ha sido llevado a la práctica por las autoridades responsables en la frontera...”*

La primera parte del párrafo de Rees me parece que es muy diplomática. Dice que a España le interesa cumplir el acuerdo con los aliados.

Escribe estas palabras de forma políticamente correcta. Él sabe que los que apoyan a Gómez-Jordana eran los únicos que estaban dispuestos a cumplir el acuerdo, no así otros mandatarios que estaban en el propio gobierno. Estos últimos eran partidarios de incumplir el acuerdo económico vendiendo wolframio a los nazis de forma ilegal.

El ministro Gómez-Jordana escribió una nota de su puño y letra que aparece al final del escrito a Dávila. Con estas palabras recuerda que:

*“Teniendo pendientes los suministros de algodón y caucho con los Aliados y en marcha el de la gasolina, cualquier transgresión del Acuerdo en lo que se refiere al wolfram podría ser sumamente perturbador.”*

Pero para muchos fue en vano. El dinero que ofrecía el contrabando del wolframio les era personalmente más fructífero que el cumplimiento del acuerdo firmado con los aliados.

Más tarde, el 7 de julio, los aliados afirmaron que en el almacén de Irún había 800 toneladas de wolframio propiedad de la empresa alemana Minerales de España, además de otras 200 toneladas. Estas últimas pertenecientes a SOMAR, Minas Reunidas y Montes de Galicia (creadas con capital alemán).

Denunciaron la entrada de 68 camiones que transportaban wolframio al garaje de Marion. También que de este almacén se llevaron a los nazis de contrabando entre 100 y 150 toneladas. Como Marion no estaba vigilada, los aliados declaraban que las entradas y salidas se efectuaban fácilmente.

La embajada británica pensaba que todas estas toneladas de wolframio debían de ser trasladadas a otro depósito más alejado de la frontera para evitar o al menos dificultar su venta ilegal. También propuso el cierre de los almacenes de Irún y Campanas. Encontré en este escrito que Franco había dado su consentimiento expreso para que la petición se materializara:

*“Comprendido que lo fundamental para esto es el alejamiento de los depósitos de la zona fronteriza, el Generalísimo, a quien naturalmente he informado al detalle de la situación de este asunto, me ha expresado su deseo de que se comience inmediatamente el transporte de mineral en forma que pueda quedar realizado en la semana entrante, poniendo así término al peligro constante de paso clandestino que los emplazamientos actuales facilitan de modo tan notorio”.*

¡Vaya! Al leer esto, parece ser que la causa del contrabando de wolframio era que los almacenes donde se depositaba este mineral, estaban junto a la frontera. Y no era esta la causa. Si los almacenes estuvieran en otro lugar, pienso que habría ocurrido lo mismo. El método habría sido diferente, pero creo que de todas maneras se habría hecho contrabando puesto que había en juego muchísimo dinero.

Es más, este cambio de lugar ofreció, en mi opinión, una excusa excepcional para volver a hacer contrabando.

El wolframio que, según los aliados, había estado almacenado en Irún y Campanas, había que llevarlo a otros almacenes. El Gobierno español era partidario de conceder los “cupos oficiales” a los almacenes de siempre. Ante esto, los aliados decían: “*La retención del wolfram en la frontera conducirá, sin duda, a nuevos intentos de exportación clandestina*”.

Al final de este último escrito, se vuelven a exponer nuevamente las quejas de los aliados.

*“Como conclusión, esta Embajada desea hacer constar su convencimiento de que las medidas de control que han sido adoptadas hasta el momento actual, han demostrado ser ineficaces ... La Embajada espera que se tomen inmediatamente las medidas oportunas para fortalecer y reconstruir los medios de control existentes en donde proceda, con el objeto de suprimir totalmente este tráfico ilícito”.*

El plan de traslado del wolframio avanzaba. El 2 de agosto Arsensio Martínez Campos remitió a la COMEIM un escrito ofreciendo las últimas noticias al respecto:

Los días 27 y 31 de julio, llegaron en 23 vagones 206.359,600 kilos de wolframio, mientras que el día que escribía las noticias, 2 de agosto, esperaban 20 más.

*Y a este ritmo acelerado se continuará el traslado del depósito de Irún que acabará en esta semana dando seguidamente principio al traslado del mineral depositado en Campanas (Navarra)”.*

Los vagones venían precintados, también vigilados. Era lo esperado. Había garantías de que se haría así:

*“...garantizar que durante el transporte la integridad de las expediciones es perfecta, no cabiendo como antes se indica sustracción ni mistificación de la mercancía transportada ni en una mínima parte. Y ello desde los depósitos de la frontera hasta el depósito de Madrid.”*

¿Realmente fue así?

Mis dudas fueron aclaradas con una carta remitida desde la embajada de los Estados Unidos. Además de aclararlas, con dicha carta pude confirmar lo siguiente: a pesar de la orden de que el wolframio de los almacenes de Irún y Campanas debía ser trasladado legalmente a Madrid, varias toneladas habían vuelto a desaparecer “en el camino”, para ser posteriormente pasadas de contrabando. Así, la citada embajada afirmaba que el 15 de julio, la Guardia Civil paró en San Sebastián un camión con matrícula SE 17.855. El camión transportaba 1.300 kilos de wolframio recogidos en Verín. A tenor de lo expuesto por el chófer, tenía que hacer la ruta de Verín a Pamplona pero, dado que el almacén de Campanas estaba clausurado, y sabiendo que se había puesto en marcha la orden de trasladar el material a Madrid, la guía no tenía razón de ser. Menos aún, teniendo en cuenta que no tenía sentido pasar por San Sebastián para hacer el trayecto Verín-Iruña.

Por eso decían en la carta: “...parece deducirse se trata de un intento de contrabando”. Todo se complicó aún más, porque en la investigación se dijo que el camión no se dirigía a Pamplona, sino a Irún.

Lo que ocurrió fue que:

Hacia la una del mediodía del 14 de julio en Benta Berri de Donostia, el brigada Daniel Fernández Fernández y el guardia civil Félix Pino Vicente, que cumplían con su labor, cuando realizaban el servicio habitual, pararon el citado camión, un Ford. El conductor era Juan María de Oztueta y Arana y el acompañante Antonio Sedón García. Transportaban 1.378 kilos de wolframio distribuidos en 35 sacos. Aunque en la carta que denunciaba los hechos se decía que tenía guía de Verín, luego se escribe que esta guía era de Oimbra de Ourense. El número de la guía era A.-276.009, donde se puede leer:

*“Expedida en España. Oimbra el 11 de julio del actual, extraído en la mina “Concepción” y remite D.S. SOMAR S.A. con destino a “Minerales de España” Irún”.*

También disponían de la guía de la COMEIM número 20.709, por lo que todo parecía perfectamente legal. Las autoridades habían facilitado guías legales a los conductores de los camiones.

Debemos tener en cuenta que cuando pararon el camión, el 14 de julio, el almacén de wolframio de Irún estaba totalmente cerrado, al menos legalmente. Se había ordenado llevar el wolframio a Madrid y también que no llegara a dicho almacén más wolframio. (“En vista de las órdenes y disposiciones vigentes sobre minerales determinados y toda vez que el



*depósito de Irún a que viene consignada esta partida, se halla suprimido por recientes disposiciones...”)*

Además de estas dos guías, el chófer mostró otro documento en el que figuraba: “137ª Comandancia de la Guardia Civil de Costas y Fronteras” y que llevaba la firma del comandante Manuel Casado Fernández.

Es decir, los camioneros Oztueta y Sedón viajaban con dos guías perfectamente legales y un documento oficial de transporte, pero la carga que llevaban no era legal. ¿Cómo se obtuvieron las guías legales de mineral para llevarlo ilegalmente a un almacén que no era legal?

Quedan en evidencia de nuevo las autoridades de alto rango.

¿Quiénes eran Oztueta y Sedón? El primero, un bilbaíno de 40 años. Casado y residente en Verín. Trabajador de SOMAR S.A, enseña a los Guardias el D.N.I. 000.635 que está expedido en Getxo el 30 de noviembre de 1942.

Sedón de 31 años, dijo que era natural de Mondariz, Pontevedra. También que estaba casado y trabajaba en la misma empresa que Oztueta. Al pedirle a éste el D.N.I., dijo que le habían robado la cartera cuatro días antes.

El Acta se redactó y firmó:

*“... acordó levantar la presente acta que se remite al lltmo. Señor Delegado de Hacienda de esta provincia, a cuya disposición quedan los presuntos inculpados y camión indicado y el mineral depositado en la Administración de Aduanas de esta ciudad (San Sebastián)...”*

Volviendo a Campanas, el señor Martínez escribe el 26 de agosto a la COMEIM:

*“...ha terminado el traslado de mineral de wolframio desde los depósitos de Minerales de España S.A, en Campanas (Navarra), hasta los almaces de la misma entidad en esta capital”.*

Cantidad entregada, 387.473 kilos.

Las cifras que aportan los aliados y los españoles son diferentes de un documento a otro y no coinciden muchas veces en los montantes de las cantidades.

EL contrabando del wolframio resultó ser sumamente interesante. El Gobierno alemán lo necesitaba y estaban dispuestos a pagar el dinero que se pidiera. El Gobierno franquista lo impulsó porque enriquecía entre otros, a autoridades muy concretas del régimen.



## ATRAVESANDO EL BIDASOA UTILIZANDO CAMIONES Y GABARRAS

El río Bidasoa ha sido durante largo tiempo testigo del contrabando. Protagonista silencioso de esta profesión a lo largo de la historia.

Cuando se prohibió la exportación del wolframio, este mineral salía muchas veces del almacén Marion de Irún y atravesando el Bidasoa pasaba al otro lado para dejarlo en manos de los alemanes. En esta tarea participaron personas que conocían bien el Bidasoa y sus alrededores.

Los días 1 y 4 de julio se transportó wolframio en un camión con matrícula SS-8.258. Los aliados afirmaban que el propietario del camión era Domingo Ugarte y que lo había trasladado desde los almacenes de Marion hasta la casa de Ugarte en la calle Bidasoa 14 - Irún. Desde esta casa se llevó hasta una gabarra y con ella se pasó a la orilla francesa.



Archivo de Irún nº 38274

Por otro lado, se dice que 20 toneladas fueron transportadas a una casa de Behobia llevándolas en un camión con matrícula LO-2071. Esta última carga fue aprehendida y quedó confiscada. Pero no otras 83 toneladas. Éstas pudieron ser pasadas al otro lado por los contrabandistas.

En otro comunicado, se describe con más detalle cómo fue pasada el 29 de junio otra partida de wolframio, diciendo que fue un trabajo que se realizó entre las 7 y las 10 de la mañana. Se usó el camión de matrícula Z-7670 y la carga fue trasladada desde Marion al garaje Renault, situado en la calle Bidasoa-Irún.

Los aliados tienen certezas de que un grupo de contrabandistas se dedicaba a estos menesteres y denuncian quiénes eran y que tenían un objetivo muy concreto:

*“Espero que se darán instrucciones para detener e interrogar cuidadosamente a todas esas personas, especialmente a Sebastián Galarza, que parece ser el enlace con los alemanes”.*

Veamos pues según las informaciones de los aliados, quiénes eran estos contrabandistas de wolframio:

- Sebastián Galarza. Administrador de los transportes Marión. Los aliados aseguran que es el organizador en nombre de los alemanes de toda la red.
- Domingo Ugarte. Propietario del almacén de la calle Bidasoa. Allí guardaba el wolframio, pasando luego a las gabarras para transportarlo a Hendaya. Como hemos dicho anteriormente, el camión con matrícula SS-8.258 era suyo y con él llevaba wolframio de un lado a otro.
- Fermín Semper.
- Andrés Camio.
- Francisco Cerezal. Trabajador de Marion. Dicen que este ayuda a cargar camiones con wolframio y a transportarlos después en gabarras.
- Alfonso Salazar, Ascencio Aguirreche y Miguel de Hondarribia. Son trabajadores del garaje Marion. Llenan los sacos de wolframio y los meten en camiones.

Por otro lado, los aliados también mencionan quienes eran los que llevan el wolframio hacia Hendaya:

- Moncho Gil. Jefe de la oficina de Falange de Irún.

- Ramonchín de Tomás. Trabajador del Ayuntamiento de Irún.
- Francisco Rodríguez. Dicen que es de San Sebastián, no aportan más información.
- Matías. Chófer de la viuda Arocena.
- Martín Casagne. Policía.
- Leandro Cope. Portero del Casino de Irún.

Pensaba que el apellido de Leandro era “Cope”, pero parece ser que no era así. Leandro era conocido por el apodo de “Kote”, y seguramente hubo una confusión al escribirlo.

Sabiendo que había sido portero del Casino de Irún, quise obtener más información y conseguí conversar con su hija Marina Goyenetxea. Nacida en 1930, en la época que ocurrieron éstos hechos tenía unos 14 años.

Según el relato de Marina, su padre, su madre y sus familiares, huyeron a Hendaya, al comienzo de la guerra. De allí a Alicante, recurriendo a la protección de algunos familiares.

Hacia 1940, de regreso a Irún, a su padre, Leandro, le costó bastante encontrar trabajo, ya que lo habían catalogado como “rojo”. Alquiló el Casino y el almacén de carbón y empezó a trabajar.

Marina, su hija, trabajaba en este Casino y escuchaba en boca de los que iban a jugar a cartas rumores sobre contrabando. Marina asegura que estos no tenían un trabajo conocido y que no sabe de dónde sacaban el dinero. Pero que apostaban un dineral en timbas.

Asegura que, siendo el padre de izquierdas, fue acusado de contrabando para detenerlo, pero que él no fue contrabandista. En otros documentos no se vuelve a citar a Leandro.

Según las informaciones de las que disponen los aliados, el 19 de junio en torno a las siete de la tarde, se transportaron 33 toneladas desde el garaje Marion hasta el almacén en la calle Bidasoa 14, en el camión de Domingo Ugarte que se encontraba en el almacén de esa calle. Se confirma que la matrícula del camión era la que hemos mencionado anteriormente.

Las 33 toneladas no se llevaron en un solo viaje. En el primer viaje, Domingo transportó 4 toneladas y en otros seis viajes las otras 29 toneladas. Las informaciones aliadas indican que el wolframio se cargaba en el garaje Marion, se llevaba al almacén de la calle Bidasoa y allí se descarga-

ba. Se volvía al garaje Marion y se realizaba la misma operación otra vez. Se requerían entre 15 y 20 minutos para completar cada viaje.

Los documentos añaden que la parte trasera del depósito que tenía Ugarte se encontraba junto al río Bidasoa. De esta forma, por la noche podían cargar el wolframio en las barcasas y pasarlo al otro lado.

Se expone que el responsable de este último tramo era Andrés Camio “contrabandista profesional”. Citan los nombres de otros participantes:

- Fermín Lecuona: el que recibía los arbitrios del Ayuntamiento de Irún. Conocido como Kuku, que trabajaba en la vinoteca Solves. En otro informe leí que su verdadero nombre era Manuel Mikelajauregui.
- Lasa. Jardinero de Irún.
- La cuñada y el hijo del propio Ugarte.

Entre los que participaban en el contrabando de wolframio, tenemos a personas de perfiles muy diferentes: empleados de Marion, el jefe de la oficina de Falange, un policía, un empleado del Ayuntamiento de Irún, un chófer, un empleado del Casino, un sisero, un jardinero, un empleado de una tienda, una mujer....

El señor Weston de la embajada británica escribió a José Pan de Soraluce que sospechaban que el wolframio se llevaba ilegalmente a Hendaya atravesando el Bidasoa.

*“Desde hace tiempo hemos sospechado que se contrabandea wolfram en lanchas que atravesaban el Bidasoa...”*

Se hacía contrabando de wolframio a través del Bidasoa. Y los contrabandistas citados fueron capturados en plena faena.

En un escrito de la Comandancia de Marina, con la indicación “Muy Secreto” en su parte superior, se señala que se han detenido a varias personas que estaban realizando contrabando de wolframio en la zona del Bidasoa y que se les pidió que prestaran declaración.

- Domingo Ugarte declaró al principio (14-7-1944) que no participó en este tipo de actos. Luego dijo que el día 19, Fermín Semper, Camio y Lasa, le propusieron llevar un poco de mineral al otro lado del Bidasoa. Se metió en la gabarra, pero al comprobar que se hundía, descargó rápidamente el wolframio y se fue a casa por miedo a que alguien le viera. Reconoció que no había recibido un céntimo y que no sabía quién había participado en la carga-descarga.

- *Andrés Camio, al principio, dijo que sólo había oído rumores. Posteriormente, el 19 de julio cambió de versión y dijo que Fermín Sémper, en torno al 28 de junio, le había entregado 20.000 pesetas para sufragar los gastos de pasar 15 toneladas de mineral al otro lado del Bidasoa, a la parte francesa. Camio asegura que él no participó directamente en estos trabajos. Declara que Fermín Sémper le dijo que el trabajo del día 28 había terminado alrededor de las cuatro de la madrugada y que, Andrés podría pagar 1.000 pesetas a los trabajadores. Según Camio, no sabe decir quiénes eran los obreros, ya que al ser la noche oscura, no los vio! Además dice que él no había recibido dinero, y que no podía calcular cuánto mineral se había pasado.*
- *Manuel Mikelajauregui, conocido como Kuku, desde el principio dijo que él no tenía nada que ver con el contrabando de wolframio. En las siguientes declaraciones continuó diciendo lo mismo.*
- *Juan Lasa, dice que sí, que ha oído que el wolframio se pasaba al otro lado. Después reconoció que se dedicó a ello y que Camio, Lasa, Ugarte y Mikelajauregui también lo hicieron. Declara que comenzaron a las dos de la mañana, y media hora más tarde llegó Sémper, que permaneció allí hasta el final. Dice que Sémper le dio 1.000 pesetas y no 70.000 (parece ser que alguien lo habría declarado así). Camio, por su parte, dice haber obtenido otras 1.000, pero desconoce la parte que recibió Ugarte. Declara que Lasa y Mikelajauregui recibieron 50 pesetas cada uno.*
- *José Joaquín Ugarte. Es el hermano de Domingo. Asegura que él no participó en el contrabando.*

Hasta aquí las explicaciones, pero, ¿qué más sabemos de estas personas?

Gracias al siguiente documento podemos conocer algo más sobre ellas, sobre los que consideraban eran contrabandistas de wolframio:

- *Domingo Ugarte, 50 años, casado, industrial (se dedica a sacar grava y arena del Bidasoa). La gente del pueblo manifiesta que se dedica al contrabando. “Buena conducta, ideales políticos de derechas, posición desahogada, le ayudan sus tres hijos de 21, 19 y 16 años”. “El mayor está haciendo el servicio militar en Bilbao. Los tres están solteros y observan buena conducta, habitan con su padre a quien ayudan en sus faenas de contrabando, desconociéndose filiación política.”*

- Andrés Camio, 40 años, casado. Se dedica a sacar grava y arena del Bidasoa. Por lo tanto podríamos pensar que es trabajador de Ugarte, pero se cita que es trabajador del Ayuntamiento: *“Buena conducta, de derechas, prestó servicio como Requeté, considerado como contrabandista, ignorándose si ha sido sancionado alguna vez por este motivo”*.
- Manuel Mikelajauregui. De 33 años, casado, se escribe que tiene *“Escasa inteligencia”*. Además: *“buena conducta, de derechas, preso por los rojos en Guadalupe, tomó parte activa como voluntario y Requeté en la guerra de Liberación, considerado como contrabandista, ignorándose si ha sido o no sancionado alguna vez por este motivo”*.
- Juan Lasa. de 35 años, casado. *“De derechas, bien conceptuado, fue empleado provisional de la Diputación Provincial, voluntario Requeté, actualmente empleado municipal, conceptuado como contrabandista, ignorándose si ha sido o no sancionado alguna vez por esta causa.”*

Llama la atención que, a pesar de que estas personas fueron detenidas e investigado su entorno, no fueron sancionadas por contrabando. Se pone especial interés en subrayar que poseen *“buena conducta, de derechas, bien conceptuado”* y dejan a un lado la posibilidad de que deberían ser sancionados por delito de contrabando.

El 22 de julio de 1944, la Comandancia de Marina de Gipuzkoa remitió al Almirante del Ejército un resumen de lo sucedido. El comandante de marina era D. Jorge Espinosa de los Monteros. En el escrito decía que el alemán Lauten Barker había traído a Irún varias toneladas de wolframio. Como su intención era pasar el mineral hacia Francia, se entrevistó con Fermín Sémpér, trabajador de aduanas de Irún. Se acordó que este último se ocuparía de organizar el paso del wolframio al otro lado previo pago de 180.000 pesetas. Juan Lasa Aizpurua recibió de Fermín 1.000 pesetas. Andrés Camio Arbelaiz 20.000. Para la época era muchísimo dinero. Parte de este dinero, Camio lo utilizaría para pagar también a otros contrabandistas.

En este resumen el comandante de marina, Espinosa afirma que Fermín Sémpér entregó 70.000 pesetas a Domingo Ugarte Gainza, pero Domingo niega que recibiera esta cantidad. Añade que sólo fueron 1.000.

Manuel Mikelajauregui Bengoechea aseguró en sus declaraciones que en ningún caso participó en este contrabando, pero los otros contraban-



distas dicen lo contrario. También dijeron que Manuel recibió 1.000 pesetas.

En el resumen se cita a José Joaquín Ugarte, hermano de Domingo. Este también obtuvo 1.000 pesetas.

Todo esto en cuanto al perfil y los hechos en torno a los contrabandistas, pero el comunicado va más allá en su exposición.

El Comandante de Marina añadió que los carabineros de Irún encontraron en el barrio de Behobia varias toneladas de wolframio en un almacén. Explica que el chófer de una camioneta cuyo nombre no figura en la denuncia, transportó wolframio desde un almacén de Irún a otro de Behobia. Al parecer, el almacén de Irún era propiedad del chófer y como él lo necesitaba para otros menesteres, llevó el mineral al otro depósito. En ese momento fue detenido.

Todos los contrabandistas que se citan: *“Se encuentran detenidos y a disposición de este juzgado en la cárcel de Ondarreta de esta capital...”*

El irundarra Nicolás Ugarte, anteriormente citado, está al corriente de todo:

*“La mayor parte de los contrabandistas iruneses que intervinieron en el tráfico del wolframio estuvieron en la prisión de Ondarreta pero por poco tiempo. Fue una operación fraguada en las alturas para demostrar a los aliados que el gobierno español se mostraba intolerante ante cualquier acción que perjudicara a los aliados. Otra cosa es que éstos se tragaran el embeleco...”*

El Comandante de Marina de Gipuzkoa aseguraba que las cantidades de wolframio que se habían pasado no eran tantas como se decía. “Como siempre sucede en estos casos”.

Me parece absurdo que denunciaran cifras superiores a las que fueron en la realidad. Entre otras cosas, porque a los contrabandistas les convenía declarar que los kilos pasados y el dinero recibido era menor del que realmente había sido. Los contrabandistas no podían ir contra sí mismos, reconociendo que las cifras eran mayores de lo que fueron, sino al contrario. Así que cuando escribe Jorge Espinosa *“puede afirmarse que en la denuncia que contiene el Memorándum hay mucho de cierto si bien se exageran cifras como siempre sucedería en estos casos”* me parece que está protegiendo a los contrabandistas de wolframio

El Comandante explica al final del escrito el motivo de realizar este contrabando:

*“El caso es típico de contrabando al que se presta el wolframio por el precio elevadísimo que ha adquirido por la puja descarada que desde hace años vienen sosteniendo en España ambos bandos beligerantes para quedarse con el wolframio nacional -en 1940 su precio en España era de unas 4,00 pts. Kilogramo y en 1943 se pagaba a 342 pts. Kilogramo-. La mayor parte de las personas citadas en el Memorandum están consideradas como contrabandistas profesionales y dada la información recibida sobre cantidades entregadas y cotización aproximada de 8 a 10 pesetas por paso de cada kilogramo de wolframio, parece cierto que la cantidad pasada de contrabando no rebasa la cifra de 20 tons.”*

Sí, el motivo era económico. Se ganaba mucho dinero haciendo contrabando de wolframio. Los contrabandistas que se citan recibieron su parte pero en el proceso, la parte más sustancial la obtuvieron otros. Hay que tener en cuenta que el paso del mineral al otro lado del Bidasoa era el último eslabón. El wolframio había realizado un largo camino desde las minas de Galicia, Extremadura, Portugal... Todos los intermediarios ganaron gran cantidad de dinero.

En el extracto analizado anteriormente, se indica que un chófer fue sorprendido transportando wolframio desde el almacén de Irún a otro de Behobia. Sobre ello Gustavo Navarro, director de Aduanas, escribió una carta el 10 de julio al subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores, el español José Pan de Soraluce.

En ella se dice que se ha encontrado wolframio en una casa de Behobia. Este hallazgo no ha sido realizado por guardias civiles o funcionarios de Aduanas u otras autoridades españolas. No. La acusación la hace el aliado señor Brandley. Este hombre fue a casa del Administrador de Aduanas, también donde el teniente coronel de la guardia civil, y pidió examinar los almacenes que tenía Marion. En la declaración que hace Brandley, asegura que desde Marion se llevaron 432 sacos llenos de wolframio a un almacén de una casa situada en Behobia “*hacia Navarra*”. En total, había 50 toneladas de wolframio.

En el escrito se indica que cuando se estaba realizando el transporte, capturaron al chófer.

Pero lo dicho, los aliados se dieron cuenta de que el wolframio ilegal estaba en el almacén de esta casa de Behobia. Exigieron que se realizaran controles así como detenciones. Un nuevo impulso en la investigación llegó por fin con la decisión de las autoridades españolas:

*“La Dirección general en esta conferencia telefónica da órdenes claras y precisas al Administrador de la Aduana para que se proceda inmediatamente a autorizar el recuento, así como para interesar el establecimiento de la vigilancia constante y permanente por fuerzas de la Guardia Civil en el Depósito Marion. Igualmente se le ordena que proceda a adoptar cuantas disposiciones tiendan a facilitar y asegurar el exacto cumplimiento por parte de la Aduana de cuantas obligaciones sean inherentes a la vigilancia fiscal, interés que debe quedar en todo momento bien patente.”*

Leyendo esto, da la impresión de que las autoridades del Gobierno español, hacen lo posible para que el wolframio no salga de España de manera ilegal. Y la realidad nos confirma todo lo contrario.

En el caso concreto de Behobia, el Sr. Brandley, acudió personalmente el domingo 9 de julio a la una de la mañana, a casa del Jefe de Aduanas de Irún. El registro de lo que se guardaba en esta casa de Behobia y de lo que ocurría con el tráfico del wolframio, no se hacía más que cuando los aliados lo exigían insistentemente. Y los españoles sabían muy bien lo que ocurría con el contrabando de este mineral. Pero no existía el llamado *“interés que debe quedar en todo momento bien patente”*, al menos no por parte de los que rodeaban al ministro Carceller. Sí, en cambio, por parte de quienes apoyaban el cumplimiento del compromiso firmado con los aliados.

Volviendo al Bidasoa, el Comandante de Marina del Bidasoa en Hondarribia y el capitán de la fragata, D. Manuel Calderón, redactaron un informe sobre un tema que era de su responsabilidad y competencia.

Según el comandante, había realizado una investigación para la que *“me dirigí para informarme a los elementos eternamente contrabandistas de sobra conocidos en este pueblo de Fuenterrabía.”*

Según su conclusión, desde Hondarribia-Fuenterrabía no se realizó ningún contrabando de wolframio. Sí, por el contrario, desde los montes de Navarra, la frontera de Behobia y desde el entorno de la isla de los Faisanes.

Bueno, no serían precisamente los contrabandistas de Hondarribia los que le dijeran que se hacía contrabando por su territorio. Es normal. Los contrabandistas querían desviar el tema del contrabando a otros lugares. Lógico. ¿Qué le iban a decir al Señor Comandante de Marina? ¿Que sí? ¿Que por los alrededores de Hondarribia el wolframio pasaba ilegalmente al otro lado? ¿Y qué más? ¿Que eran ellos (*“Los elementos eterna-*

mente contrabandistas de sobra conocidos en este pueblo de Fuenterrabía”) los que pasaban el wolframio en secreto? ¡Evidentemente no!

Sin embargo, el Comandante de Marina de Hondarribia, queriendo aportar tranquilidad, dice que, día y noche, uno o dos barcos se dedican con detenimiento a las labores de rastreo. Estos registros son sobre “*las cosas anormales que en personas y embarcaciones cruzan por el río*”. Por supuesto, el transporte del wolframio por el Bidasoa sería en principio totalmente inusual. Pero al parecer, fue habitual el transporte del wolframio por el Bidasoa y también por Hondarribia.

El Señor Calderón abre el resquicio para sospechar que así se hacía:

*“... como quiera que dicen que el wolfram se parece mucho a la tierra y constantemente cruzan por el río barcazas con arena para la reconstrucción de Irún y para las camas de los establos de los caseríos, no es extraño hayan podido pasar desapercibidas barcazas con wolfram oculto entre la arena, ni que haya parecido anormal a la vigilancia el ver a algún camión atracado al desembarcadero de arena”.*

A través de estas palabras, el Comandante de Marina nos aclara perfectamente cómo se llevaba el wolframio de contrabando desde Hondarribia. Dice que tal vez, quizá, el wolframio podía ser transportado pensando que era tierra o arena y de esta manera se estaba haciendo contrabando sin advertirlo.

La diferencia entre el wolframio y la tierra o la arena es evidente. Y aquellos “*elementos eternamente contrabandistashich*” de Hondarribia sabían, de hecho, lo que estaban transportando. Suculentos beneficios económicos estaban en juego.

## INTENTANDO CRUZAR ILEGALMENTE LA FRONTERA BEHOBIA PAUSU

La noche del 28 de mayo de 1944, tuvo lugar un acontecimiento importante en la frontera de Behobia - Irún. El general Fidel Dávila escribió a las autoridades del Ministerio de Asuntos Exteriores lo siguiente:

*“Noticias llegadas a este Alto Estado Mayor señalan que en la noche del 27 del mes anterior, (más tarde se certificó que ocurrió en la tarde del 28) entraron en Francia, por el puente de Behovia, paso no autorizado y a cargo sólo de Guardia Civil de Fronteras, dos camiones de la “Marion” (empresa alemana con cabecera en Salamanca y a cuyo cargo se han hecho todos los transportes a Francia) provistos de remolque cuya presencia no pudo encubrirse, pese a haber sido apagadas las luces del barrio, toda vez que el ruido de los motores los delataba. No se precisa el transporte que se hacía pero parece ser que se trataba de wolfram”.*

El escrito se firmó el 12 de junio, con la indicación de “secreto” en la parte superior de la página.

Si recordamos, que a principios de mayo Gómez-Jordana y los aliados firmaron un acuerdo sobre el wolframio, el hecho referido en el escrito resultaba doblemente ilegal: por un lado porque iba en contra del acuerdo, y por otro, porque al estar cerrada la frontera, pasarlo en camión quedaba totalmente fuera de lugar.

Y no fueron únicamente dos camiones los que de forma ilegal intentaron pasar la frontera. Al parecer fueron cuatro y también un coche. Algunos testigos se refieren a cinco.

Sabemos las matrículas de los camiones, pero no del coche: 31/SA-3862; 37/SA- 3869; 39/SA- 3863; 30/SA- 3870.

Según las sospechas del aliado Ellis Rees, tras salir los camiones cargados de wolframio del depósito Marion, se dirigieron a Behobia con la intención de pasar la frontera del puente. Eran las tres o cuatro de la

madrugada de una noche cerrada. Varios vecinos se despertaron con el ruido de los camiones. Por lo tanto, hubo testigos. No obstante, y con la intención de que no los hubiera, cuando tenían que pasar camiones, se apagaron las luces del barrio de Behobia. Precisamente para que sus habitantes no pudieran ver nada.

Pero lo dicho, el ruido fue notable. Las noches son silenciosas, los camiones iban cargados de wolframio, el estruendo que se produjo seguramente escandaloso. Un camión logró superar la frontera (concretamente el 39/SA-3863), y a la mañana siguiente pasó por el Puente Internacional hacia Irún. Por lo tanto, aunque la frontera estaba cerrada legalmente, parece que logró transportar el wolframio al otro lado de la frontera. Según informaciones aliadas, la cantidad de wolframio transportado fue de 48 toneladas.

Así se expone:

*“Haber tenido conocimiento de que en la noche citada habían entrado en Francia por el puente de Behobia dos camiones de la Empresa Marion, provistos de remolque (hemos dicho que según algunos testigos fueron cuatro camiones y un coche), cuya presencia no pudo encubrirse pese a haber sido apagadas las luces del barrio, toda vez que el ruido de los motores los delataba. El General Jefe del Alto Estado Mayor añade en su*



Archivo de Irun. N° 3822 . Fotografía hacia 1940-50.

*Oficio, que la policía de frontera y la Aduana habían enfocado el hecho en el sentido de contrabando, instruyéndose las informaciones adecuadas.”*

El ministro Gómez-Jordana respondió que las sospechas no estaban probadas, pero dijo *“ordeno la más minuciosa y rigurosa investigación”*. Y así se hizo. La investigación que se llevó a cabo, resultó tan complicada como importante.

Archivo de Irún. nº 3822. Fotografía hacia 1940-50.

Gustavo Navarro, Director de Aduanas, afirmaba que dado que la aduana de Behobia estaba cerrada, no podía pasar ningún transporte por ella y que la vigilancia del Puente de Behobia era obra de los guardias civiles. Por lo tanto, parecería que no era de su competencia lo ocurrido. Después añade que sí era responsabilidad de los guardias civiles, pero según dice: *“debe haber existido un acuerdo con los carabineros encargados de su custodia”*.

Parece indicar que los carabineros estaban comprados.

No obstante, Gustavo Navarro, vino personalmente a Irún el 4 de junio. En esta visita habló con los responsables de Aduanas, con el administrador general de Behobia y con el comandante de los guardias civiles. Tras su estancia en Irún, realizó diversas investigaciones sobre posible



Archivo de Irún. Frontera de Behobia. Nº 78

contrabando de wolframio acudiendo a las aduanas de Dantxarinea, Erratzu, Etxalar, Arnegi y Bera.

Los hechos acaecidos se complicaron mucho. Se pusieron en marcha todas las autoridades con cierta responsabilidad en las fronteras de Irún y Behobia: responsable de la frontera de Irún, jefe de aduanas, mando de guardias civiles especializado en fronteras, secretario general de seguridad. Navarro solicitó a este último (López Barrón) que le remitiera los resultados de las investigaciones realizadas, y la respuesta sobre estas pesquisas fue: *“No se habían recibido ninguna, pero que se ponía inmediatamente al habla con Irún para que el coronel Ortega, Jefe de la Frontera nos informase con detalle”*.

Dialogó con el coronel Ortega, pero éste complicó más aún toda la investigación, pues según sus instrucciones:

*“Las diligencias las estaban instruyendo por separado el Jefe de la Aduana y el Jefe de la Guardia Civil de Fronteras (especialistas, antiguos carabineros), los que les dijeron que la tramitación sucesiva era la remisión de las diligencias a sus Direcciones Generales respectivas, Aduanas y Guardia Civil”*.

La investigación se realizaría, pero pasando la información por oficinas y personas distintas, así cabía la esperanza de que finalmente se perdiera. Lo que había ocurrido otras veces. Pasando de unos departamentos a otros las llamadas, órdenes, cartas, comentarios, cabía la posibilidad de que con el tiempo se olvidara todo. Éste era el principal objetivo. Así, unos ordenando a otros que investigaran y exigiendo sus resultados, transcurrió un mes largo sin concluir nada.

Pero los aliados no quisieron olvidar el suceso de Behobia.

El 26 de junio, el señor Weston (Embajada de la Gran Bretaña) preguntó si el documento elaborado el día 7 denunciando lo ocurrido en Behobia había sido recibido en el Ministerio de Asuntos Exteriores de Madrid.

El Señor Weston se mostraba enfadado al decir que: *“...el hecho fue tan descarado y tuvo tal resonancia, que el Gobierno de Londres lo supo por sus propios Servicios antes de que la Embajada de Madrid se lo comunicara...”*

Más adelante, el señor Weston señalaba que después de confirmarse que se hacía contrabando de wolframio, Estados Unidos exigiría la prohibición total de las exportaciones de este mineral y que Gran Bretaña no podría hacer nada contra esto si no recibía una respuesta seria al suceso de Behobia.



¡Muy diplomático! ¡Al leer el escrito me pareció que había una amenaza velada. Primero exige a España lo que tenía que hacer y justo después habla de la importación de los productos que España necesitaba...!

Está claro que preparó muy bien la reunión.

Por otra parte, ridiculiza a las autoridades de Behobia, diciendo:

*“consta que los vecinos oyeron y vieron el paso de los camiones en cuestión, en cambio aquellas autoridades a las que por el hecho pudiera derivarse algún cargo o ser acusadas de negligencia, admiten pueriles supuestos de despiste de los conductores y regreso a Irún”.*

El 5 de julio, el americano Ackerman se interesó por el suceso de Behobia:

*“... pregunta insistentemente si todavía no se ha recibido el informe incoado por la Guardia Civil acerca de la exportación de 42 toneladas de wolfram por el puente de Behobia en 5 camiones denunciado a principios de junio.”*

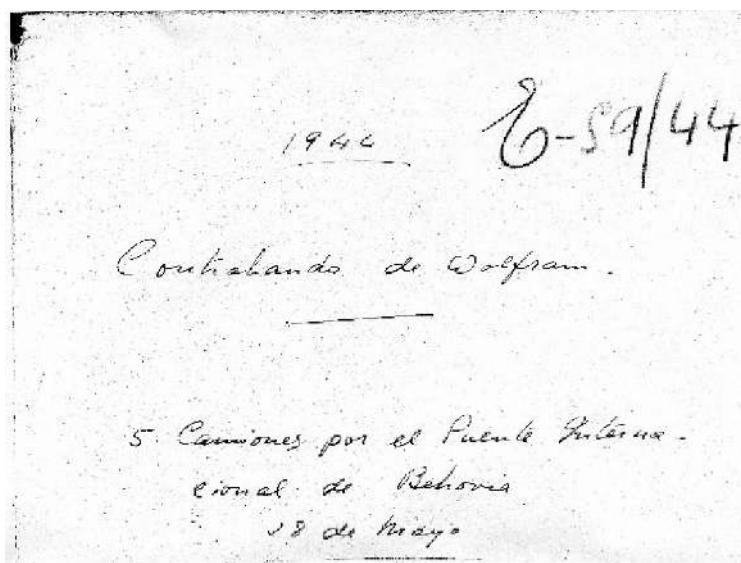
Como el contrabando de este mineral era un tema importantísimo para los aliados, no se resignaban a no obtener toda la información que necesitaban. Las respuestas no fueron muchas veces tan sustanciosas como se esperaban.

## **CONSECUENCIAS DE LO OCURRIDO EN BEHOBIA**

Los aliados preguntaban una y otra vez por los acontecimientos de Behobia: *“Insistentemente”*. Tanto, que las autoridades del Gobierno español se vieron obligadas a dar alguna respuesta.

En relación al escrito con la indicación *“muy reservado”*, los aliados denuncian que desde Behobia, en la madrugada del 28 de mayo de 1944, cuatro camiones (¿cinco?) y un coche que transportaban wolframio intentaron cruzar la frontera aunque ésta se encontraba cerrada. Y a este hecho había que darle una respuesta, tanto económica como política: si el Gobierno español no asumía su responsabilidad podría sufrir fatales consecuencias. Se expone claramente: o se aclaraba el hecho ilegal y se tomaban las medidas necesarias, o las relaciones de los aliados con España iban a deteriorarse por completo.

Ante esta tesitura, sólo había una salida: investigar sobre lo ocurrido. El gestor y coordinador de la investigación fue el comandante Humberto Padura Seguí.



Tanto los mandos de los guardias civiles como las autoridades de Aduanas se pusieron a trabajar en el caso. En cuanto a los guardias civiles, el expediente fue gestionado por la "143 Comandancia del 43 Tercio Mixto".

Aquella noche del 28 de mayo, podemos suponer que los habitantes de Behobia estarían completamente dormidos, pero también que se despertarían al pasar bajo sus casas, cuatro o cinco ruidosos, muy ruidosos, camiones. Así fue y había testigos de lo ocurrido. Entre éstos, estaba Juan Lavandivar Echegaray: "Que vio pasar a dichos camiones en dirección a Francia en el mencionado día".

Otro testigo fue Pedro Hidalgo Higuera. Una mujer, Martina Tellechea Urtizberea, explicó también su versión. Los tres declararon ante la policía sobre lo que habían visto y oído.

En la investigación se afirma que existe otro testigo importante. Esta persona, además de ser agente de Aduanas, era también Presidente de las Agencias de Aduanas privadas que abundaban en Irún: Eugenio Olló. Era natural de Bera (Navarra), tenía 63 años, estaba casado y vivía en Behobia.

Según consta en el documento, este hombre fue citado para que prestara declaración ante los policías:

*"ha notado la presencia de camiones y en su manifestación dice que a la tan repetida hora de las 3 y media de la mañana del día 28 de mayo, oyó*

*ruido de motores y le levantó, y al acercarse a la persiana de la ventana pudo ver que en ese momento pasaba por delante de su casa un camión, no pudiendo precisar, debido a la oscuridad, si iba o no cargado y asimismo no se preocupó de observar su ruta, ignorando si pudo pasar a Francia o tomó la carretera de Irún”.*

El señor Olo dice que los camiones pasaron por Behobia, pero no opina hacia dónde iban. A las autoridades esta actitud les pareció extraña:

*“Es muy raro que este señor se levantara de la cama por el hecho de oír ruido de camiones y una vez asomado y ver pasar a uno no se cerciorase de si pasaba por el puente, ya que esta circunstancia debía de interesarle por su condición de Agente de Aduanas”.*

Los documentos hallados en el Ministerio de Asuntos Exteriores indican que, tras escuchar y transcribir los testimonios de los tres primeros testigos, lo expresado por ellos también llegó a otros departamentos. Entre otros, por supuesto, al de Aduanas.

Sobre el contenido de estas declaraciones, el Teniente Coronel dice textualmente:

*“... son tan precisas y coincidentes en todos sus detalles, que inclinan el ánimo de los informadores a la convicción moral de creerlas sinceras y puede considerarse su entrada en Francia como un hecho consumado”.*

El Coronel añadió algo más:

*“... por confidencias reservadas recibidas, conversaciones tenidas con el Jefe de Fronteras, las declaraciones antes citadas así como conversaciones con muchos más que lo dicen pero que temen declarar, dada la pequeñez del pueblo y su mucha relación con la aduana y la fuerza, aparece cierto el paso de los camiones así como las operaciones de apagar y encender las luces del citado puerto”.*

Por tanto, las declaraciones de los tres habitantes de Behobia fueron relevantes.

Pero ¿qué dijeron exactamente estos testigos?

- Juan Lavandivar Echeagaray tenía 38 años, estaba casado con Manuela Espinisa, Y era de Irún. Trabajaba en el ámbito sanitario como celador. Dice que aquella noche del 28 oyeron un ruido tremendo, por lo que su mujer tuvo que cerrar la ventana para que su hijo no se despertara. Al hacerlo vio los camio-

nes pasar y comentó “*van a Francia*”. Juan se levantó también, y mirando por la ventana vio la parte de atrás del último camión que pasaba a Francia y que posteriormente vio las luces del camión en aquel lado (Francia). Después volvió a acostarse.

Preguntado si sabía qué era lo que transportaba el camión, la respuesta fue negativa.

- Pedro Hidalgo Higuera. Era de la localidad de Carpio Mediano, en Ávila. Este joven de 24 años trabajaba en la fábrica de la Palmera de Irún. Participó en la denominada División Azul, dato que se subraya en el documento.

Con explicaciones similares a las anteriores también añade más datos:

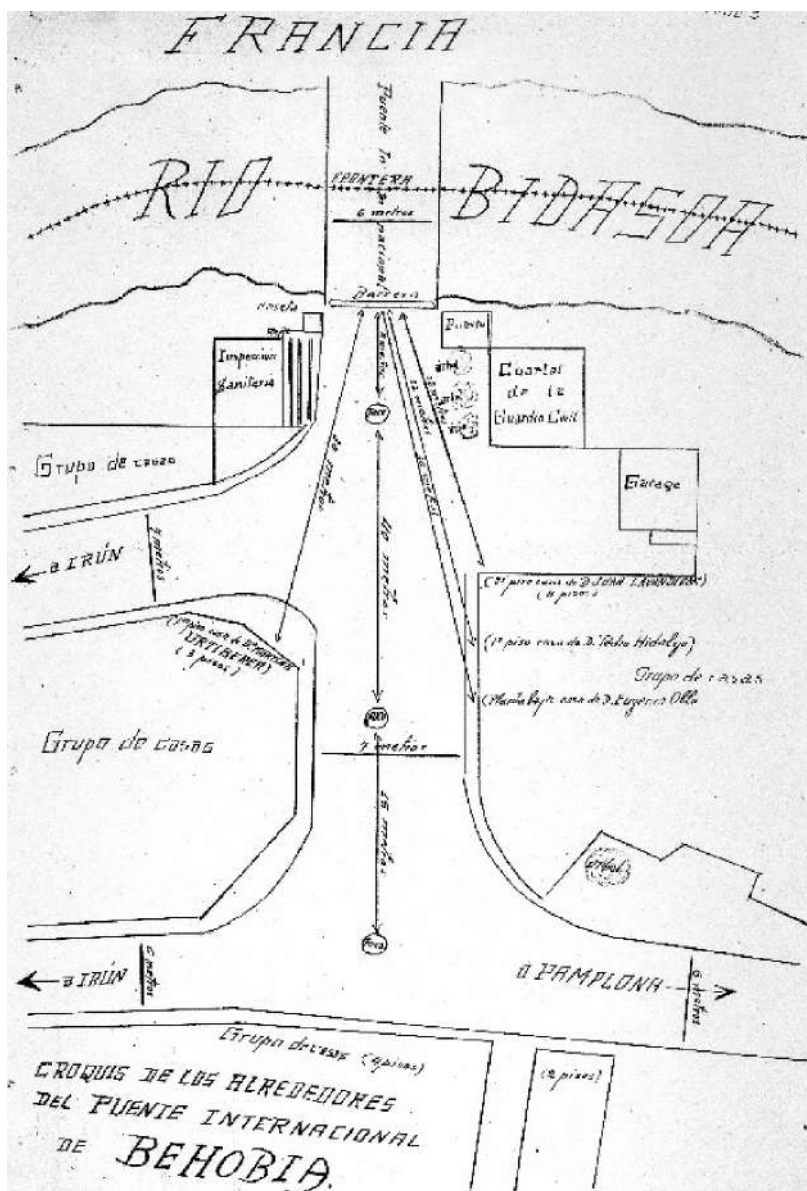
*“... que estando acostado con su esposa en la madrugada del día 28 de dicho mes sobre las tres y media horas de la citada madrugada fueron despertados los de su casa por el ruido de unos motores; se levantó y asomó a la ventana para cerciorarse de lo que ocurría, ya que vive en una casa inmediata al Puente Internacional; que vio pasar primero un potente camión que venía por la carretera de Irún y a continuación otro seguido de un coche ligero, los cuales tomaron la dirección del Puente, viendo cómo lo pasaban en dirección a Francia; que la valla española la vió levantada y observó que los focos que existen frente a su casa estaban apagados, pero que inmediatamente de pasar los vehículos fueron encendidos; que no se fijó si en la entrada del Puente había persona alguna, como tampoco en las matrículas de los camiones y coches; que el manifestante después de comentar el caso con su familia volvió a acostarse...”*

Hidalgo dice que la barrera de la frontera del lado de España estaba levantada. Es evidente que tenía que hallarse de esa manera para que pudieran pasar camiones y coches a la parte francesa. Pero la frontera, la barrera, debería de estar completamente cerrada.

No debemos olvidar que el paso fronterizo de Behobia se encontraba cerrado desde 1936: “*Dicho puente está cerrado totalmente al tráfico desde el año 1936*”. Y también debemos recordar que estaba totalmente prohibido que el wolframio pasara a la parte francesa.

Al día siguiente, en casa de Pedro se personó el guardia civil José Velasco Bragado. Éste, le preguntó si había visto el rastro dejado por los camiones, y al recibir la respuesta afirmativa, Velasco le dijo que aquellas marcas no podían ser de camiones. Pedro por su parte, insistía en su versión.

Como fue José Velasco el que preguntó a Hidalgo por lo que había visto, también fue llamado a declarar. Y no sólo por esa razón. Se daba el hecho de que aquella noche del 28, a José le tocaba el turno de vigilar el puente junto a Eustaquio Borreguero Mayo. Por tanto, en el caso de que



Archivo de Irún. N° 38227. Fotografía hacia 1930

algo ilegal hubiera ocurrido, los dos serían responsables de la posible infracción.

José declara que era cierto que había ido a casa de Pedro, ya que éste era testigo de lo que había ocurrido por la noche en el barrio de Behobia. José quería saber si Pedro tenía algo que añadir a su declaración.

Pedro no dijo lo que transportaban los camiones pero según José, Pedro le comentó que llevaban aceite.

Esto es lo que se recoge sobre los indicios *“Se trasladaron (Pedro y José) al Puente Internacional para reconocer si había alguna pista que denunciara el referido paso, pudiendo observar en la parte española unas dudosas huellas que no pudieron apreciar si correspondieron a los ya anteriores camiones y de qué tiempo databan...”*

- Martina Tellechea Urtizberea era natural de Bera (Navarra), 63 años. Vivía en Behobia y su casa tenía un ventanal desde donde se podía ver perfectamente el puente. Después de haberse despertado por los ruidos, vio que la barrera de la frontera estaba levantada y que dos camiones pasaron al otro lado, a la parte francesa.

Hasta aquí los testimonios de tres habitantes de Behobia y del guardia civil José Velasco Bragado. Pero además de estas personas, había otras que supieron de lo ocurrido aquella noche.

La hija de Leandro, Marina Goyenetxea, todavía recuerda lo que se comentaba en el Casino en 1944:

*“... decían que a la madrugada se oían camiones pasar por Behobia. Que hacían un ruido seco como de llevar mucha carga. Que iban despacio y el ruido era grande, sordo...”*

- Rafael García Sánchez. Jefe de Negociado de Segunda del Cuerpo Administrativo de Aduanas.

Dice, que *“... en la madrugada del 28 estaba durmiendo tranquilamente en su casa de la calle Senperenea nº 73 de Behobia. No oyó nada. Al día siguiente, el administrador de la aduana de Behobia, que vivía en Irún, el señor Vizcaíno, llamándole por teléfono, le contó los rumores que habían llegado de Behobia, y le ordenó investigar sobre todo ello”*.

Rafael negó todo lo que decían los habitantes de Behobia: *“... no pasó ningún camión...la barra estaba con señales de no haberse levantado, incluso aparecían algunas telarañas en el mecanismo de*

*elevación y que el candado estaba cerrado, de cuyas dos llaves, tiene el manifestante una en la Aduana y la otra la tiene el Comandante del puesto en su poder...”*

Preguntado si quería añadir algo más, dijo:

*“... que el Comandante del puesto y los dos Guardias que dicha noche se encontraban de servicio, le merecen entera confianza por su comportamiento y honorabilidad...”*

- Santiago Martín Rodrigo. Comandante del puesto de guardia de 22 años. Natural de la localidad santanderina de Oriñón. El testimonio de este joven me ha parecido extraño. Aporta otra versión de lo ocurrido. Dice que aquella noche le tocaba hacer guardia. Vio un camión que venía de Irún. Se dirigía hacia el cierre de la frontera que había en el puente, pero antes de llegar retrocedió y se dirigió de nuevo hacia Irún. Según Martín. Unos diez minutos después, aparecieron otros tres camiones y un coche por detrás, que giraron por el barrio de Behobia y retornaron hacia Irún.

Martín explica que este tipo de circunstancias fueron debidas a que los camiones y el coche se equivocaron de camino.

El día 29 el Administrativo de Aduanas de Behobia, Señor Vizcaíno, fue informado por teléfono de lo sucedido.

Continuó el interrogatorio, y quisieron saber sobre el apagón de las luces de Behobia. Según un testimonio: *“...el foco que recae sobre la valla estaba encendido y éste suele encenderse por los mismos Guardias de Servicio, y los otros focos estaban apagados”*.

Los habitantes de Behobia decían que todas las luces estaban apagadas en el momento del paso de los camiones.

En aquella jornada, desde las 10 de la noche hasta las 6 de la mañana del día siguiente, los guardias que también estaban de servicio en el puente de la frontera eran Antonio Gutiérrez Otero e Isaac Izquierdo Zapatero. El comandante Martín juró que estos estuvieron toda la noche en el puente y que allí no pasó nada de particular:

- Antonio Gutiérrez Otero. Natural de la localidad santanderina de Potes. Guardia, de 32 años, estaba casado. Dice que *“... estuvo de servicio en el puente desde las 22 horas del día 27 de mayo próximo pasado hasta las 6 horas del día siguiente y que durante este tiempo no pasó ningún camión por el Puente..”*

Al igual que lo hizo Santiago Martín, admitió que se acercó un camión, pero que éste dio media vuelta y se alejó. Posteriormente, informó que otros dos camiones y un coche habían hecho algo similar.

Declaró que junto con él se encontraba Isaac Izquierdo.

- Isaac Izquierdo Zapatero, de 29 años y vecino de la localidad vallisoletana de Tordehumos. Hizo declaraciones similares a la anterior. Sin embargo, y al preguntarle qué hicieron con relación a los extraños acontecimientos que vieron en cuanto a los cuatro camiones y el coche dijo que “... no tomaron ninguna medida para detenerlos y reconocerlos, ya que por la noche no tienen servicio de control. Que no les llamó la atención el paso de dichos vehículos; de que al día siguiente se enteró de los rumores que ocurrían de que los mismos habían pasado a Francia, pero que él puede afirmar rotundamente que mientras estuvo de servicio ningún coche atravesó el Puente.”

A mí sí que me llama la atención que, en el año 1944, unos camiones se dedicaran por la noche a dar vueltas por los alrededores de Behobia. En la actualidad, coches, camiones y otros vehículos lo hacen continuamente, pero en aquella época, produciendo tanto ruido alrededor de este paso fronterizo cerrado al tráfico rodado, a diferencia de Isaac Izquierdo, a mí me parece muy sospechoso.

El señor Vizcaíno, administrador de la aduana de Behobia, fue quien le comunicó los rumores a Isaac.

Leyendo esto, parece que los responsables que custodiaban la frontera del Puente de Behobia aquella noche, no se enteraron de lo ocurrido en las inmediaciones de su zona de vigilancia hasta que no les informó el Administrador de Aduanas, que vivía a varios kilómetros en Irún.

El comandante Humberto Padura Seguí, coordinador de toda la investigación, tuvo en cuenta todas las pruebas y testimonios pero en sus conclusiones finales no dio mucha credibilidad a los testimonios de Martín, Velasco y Borreguero. Cree el comandante que no tiene ningún fundamento que los camiones vengán hasta Behobia y luego vuelvan de nuevo hacia Irún. Y así es. ¿A qué, para qué, por qué hacer semejante viajecito? ¡Ah, sí! Supuestamente ¡Se confundieron de camino! Pero tampoco a esto dio crédito alguno el Señor Padura:

*“Es singular la coincidencia en los detalles del hecho relatado por los tres Guardias de servicio en el Puente y es indudable que de admitir sus*



*manifestaciones habría que admitir también el absurdo que supone el que tres o cuatro camiones y un turismo lleguen por la carretera de Irún hasta el mismo Puente de Behobia y luego se vuelvan tranquilamente por el mismo sitio que han venido, ya que la otra carretera que hay, que es precisamente la de Navarra, no fué empleada para nada por los vehículos en cuestión, pues aparte que los encartados dicen que venían los coches dirección Irún; en la de Navarra y a siete kilómetros del lugar del hecho está el control de Endarlaza y personado el Instructor en el mismo ... ésta diligencia no dió resultado alguno, es decir: que de dos a cuatro de la madrugada del 28 del pasado no pasó ningún camión por el citado control.”*

Para completar la investigación fueron llamados a declarar otros testigos, entre otros, responsables de Costas de la Guardia Civil:

- Emiliano Mota González de 33 años. Natural de la localidad palentina de Piña de Campos. Casado.

*“Dijo que se encontraba a unos 800 metros del Puente de Behobia entre el depósito de agua y el Puente Internacional. De 3 a 4 de la noche había otro guardia con él, Hilario Leonardo. Dijo que no habían visto nada especial en toda la noche”.*

- Antonio Moreno Naranjo. Natural de la localidad gaditana de El Gastor. Guardia de costas de 25 años. Según éste, Gregorio de la Hera estaba vigilando aquella noche con otro guardia el tramo que va desde el puente de Behobia hasta el riachuelo Unzueta. No vieron nada de particular. No vieron nada extraño entre las 3 y las 4 de la madrugada, a pesar de encontrarse a unos 300 metros del Puente.
- También fue llamado a declarar el teniente Tomás Salvador Manso. Este hombre era natural de Cendejar de la Torre, Guadalajara. Tenía 47 años.

El máximo responsable de las aduanas de Irún le pidió a Tomás que acudiera a su oficina el 29 de mayo y éste se enteró allí de los rumores de lo que había ocurrido en Behobia. Se le pidió que hiciera una investigación de lo ocurrido.

Tratando de cumplir la orden, Tomás se dirigió junto con el administrador de la aduana de Behobia a la zona fronteriza. Allí observaron en qué estado se encontraba el cierre fronterizo y vieron que había una telaraña (señal de que hacía tiempo que no se había subido). Demuestra-

ron que el candado estaba cerrado, caminaron por una gran parte del Puente y allí no vieron rastro de ningún vehículo. Hicieron preguntas a los dos vigilantes que habían estado de guardia aquella noche, así como a Santiago Martín. Estos dijeron que ningún camión había pasado por allí. Todo ello fue comunicado al máximo responsable de Aduanas de Irún, quien al día siguiente le dijo a Tomás Salvador:

*“... que de acuerdo con el Comandante Militar de Irún habían sacado la conclusión de que dicho paso no era cierto y que sólo había sido un bulo y que por consiguiente se daba por terminado el asunto.”*

Archivo de Irún N° 38169. Fotografía hacia el año 1940. Puente de Behobia.

Pero continuaron las pesquisas.

El 1º de junio, jueves, el administrador de aduanas de Behobia, el señor Vizcaíno y el máximo responsable de aduanas de Irún, le dijeron al teniente Tomás Salvador que por la tarde volverían de nuevo al puente de Behobia para seguir con la investigación.

Al día siguiente, los superiores del teniente Salvador se personaron en Irún.



Archivo de Irún N° 38169. Fotografía hacia el año 1940.  
Puente de Behobia.

Queriendo eludir el teniente su responsabilidad en lo ocurrido, les comentó que ese mismo día se encontró en la Avenida Colón de Irún con el máximo responsable de aduanas y que éste le dijo:

*“... que había estado en Behobia la tarde anterior, pero que no había sacado nada en concreto, por cuyo motivo le indicó que no diera cuenta a nadie, pero que no obstante ello lo comunicó en San Sebastián a su Capitán de Compañía en la Calle San Jerónimo...”*

Si bien es cierto que el responsable de aduanas de Irún estaba muy interesado en que en Behobia no se hubiera producido nada extraordinario aquella noche del 27 al 28 de mayo, no lo estaba menos el teniente Salvador.

Pero si recordamos, teniendo en cuenta las declaraciones de aquellos tres testigos de Behobia, el Teniente Coronel y el mismo Coronel expresaron literalmente lo siguiente:

*“... son tan precisas y coincidentes en todos sus detalles, que inclinan el ánimo de los informadores a la convicción moral de creerlas sinceras y puede considerarse su entrada en Francia como un hecho consumado”.*

Además el coronel José Tristán Palacios dice que otros habitantes de Behobia también tienen algo que aportar:

*“... así como de muchos más que lo dicen en conversaciones, pero que temen declarar, dado lo pequeño del pueblo y su mucha relación con la Aduana y la fuerza aparece cierto el paso de los camiones, así como las operaciones de apagar y encender las luces del Puesto citado.”*

Por lo tanto, no coinciden las dos versiones dadas por diferentes autoridades españolas que tenían responsabilidades en las Aduanas.

Preguntaron al teniente Salvador si en aquella extraña noche había cruzado la frontera de Behobia algún camión. Y he aquí su insustancial respuesta *“... que absoluta seguridad no la tiene, pero que cree que no ha pasado ningún vehículo por el Puente”.*

Muy diferente respuesta fue la que ofrecieron el comandante de puesto Santiago Martín, los guardias Antonio Gutiérrez e Isaac Izquierdo. Recordemos que según su declaración, un camión primero y más tarde otros dos (¿tres?) y también un coche se acercaron de Irún a Behobia, pero retornaron nuevamente a Irún. Dijeron que quizá pensaron que se habían confundido de camino.



Archivo de Irún. nº 48907.

Los guardias de costas Emiliano Mota y Antonio Moreno ofrecieron una versión distinta. Dijeron que no vieron nada extraño, ni siquiera que se acercaran camiones.

El teniente Tomás Salvador no estaba tan seguro de lo ocurrido. En su opinión cree que no cruzó ningún transporte la frontera de Behobia, pero carece de “*absoluta seguridad*”.

Pero recordemos de nuevo que tres habitantes de Behobia (Juan Lavandivar, Pedro Hidalgo y Martina Tellechea) tienen plena certeza de que varios camiones cruzaron la frontera de Behobia. A estos testimonios dan crédito tanto el Teniente Coronel como el Coronel.

Los interrogatorios se realizaron a más responsables de la vigilancia del paso fronterizo, pero cabe destacar, en mi opinión, el del capitán de la guardia civil, Luis Ruiz Horn, santanderino de 42 años. Según relató, el 31 de mayo viajó a Irún y estuvo charlando con el teniente local. Mientras hablaban del trabajo cotidiano, el teniente “sin dar importancia” a lo ocurrido el 28 de mayo en Behobia, le habló del rumor:

*“... circuló el rumor de que unos camiones habían pasado a Francia por Behobia, según noticias que le dio el Administrador, en unión del Vista Sr. Vizcaíno y también comprobado por la Comandancia Militar, no lo había comunicado, y sobre todo por haberle insistido el Administrador que no lo hiciera por ser contraproducente darle publicidad...”*”.

Después de que el capitán Luis Ruiz reprendiera al teniente Salvador, comenzó a investigar por su cuenta “con la mayor reserva y discreción”.

Parece ser que el resultado de las primeras pesquisas fue negativo y así se lo manifestó al Teniente Coronel. Este último vino a Irún y tras varias indagaciones le dijo al capitán Ruiz: “Que el Administrador de la Aduana había recibido orden escrita de la Comandancia Militar de hacer nuevas averiguaciones e informar confidencialmente”.

Continuó el Capitán Luis Ruiz con las investigaciones y sus conclusiones no dejan lugar a duda:

*“... consiguió inspeccionar ocularmente todo el Puente de Behobia, no apareciendo señal alguna de paso, observando que los montones de grava que existen en medio de la calzada, estaba la tierra con la señal evidente de no haberse movido en bastante tiempo y sobre todo, reconocidas con todo detalle las defensas alemanas, compuestas por varios caballos de frisa de alambre de espino que cierran por completo todo el puente en su entrada con Francia, se ve claramente como las últimas filas de caballetes tienen sus bases bien cerradas con cemento, por lo que se puede presumir en conciencia que no se han movido y su paso por allí no es posible. A esto se puede sumar que según se desprende de los informes recibidos no hay quien diga que ha visto entrar los camiones en Francia; ni regresar los que declaran que los vieron entrar hasta la mitad del Puente ni mercancía que llevaban. Asimismo se informó el manifestante que se decía que los camiones habían regresado por Irún, pudiendo comprobar no ser cierto por asegurarlo los Periciales de la Aduana, Comandante del puesto y no constar su entrada en los libros de refrendo de la Aduana. La pareja y Comandante de puesto de Behobia niegan el paso por el Puente de los camiones y afirman haberlos visto pasar por cerca del mencionado Puente, siendo cuatro los camiones y un turismo por equivocación...”*

El capitán Ruiz tiene claro que no pasó ningún camión al otro lado de la frontera. También tiene pruebas físicas y testimonios.

Archivo de Irún. N° 38227. Fotografía hacia 1930

Piensa que en todo este asunto alguien se equivoca, porque no es posible, que los camiones hayan cruzado la frontera, y al mismo tiempo, según otras declaraciones, que los susodichos camiones hayan ido hasta Behobia y hayan vuelto a Irún sin cruzar la frontera. Se encontró ante versiones contradictorias.



Archivo de Irún. N° 38227. Fotografía hacia 1930

Quizá obtengamos un resquicio de luz cuando aparezca la “lectura de cargos”, porque en ella el capitán Ruiz, preguntado si quería añadir algo a lo declarado, dijo que sí:

*“Que siguiendo sus indagaciones ha podido recoger confidencialmente de persona de toda solvencia, de que hay gente antipatriota a sueldo para lanzar bulos y entorpecer como puede suceder con el supuesto paso de camiones”*



Archivo de Irún. nº 3819. Fotografía hacia 1940.

¡Caramba! La historia de que hubo camiones que cruzaron ilegalmente la frontera para entregar también ilegalmente el wolframio (?) a los alemanes, no fue más que un truco de los “malhechores”, de los “perturbadores” y de los que iban contra el gobierno! ¡Por supuesto! ¡A quién se le hubiera ocurrido tamaña mentira, sino a los “rojos” que iban contra el régimen!

La mayoría de los responsables de la Aduana de Irún se oponían a lo que decían los habitantes de Behobia. Pero parece, que los testimonios de aquellos responsables eran bastante insustanciales y muchas veces carentes de sentido.

El teniente coronel Enrique Galván García dice que:

*“...tiene la convicción moral suficiente para considerar que el paso de los repetidos camiones por el Puente internacional de Behobia y su entrada en Francia es un hecho consumado...”*

Las indagaciones del comandante Humberto Padura Seguí, gestor y coordinador de la investigación, dan paso a otras conclusiones:

*“Por todas estas manifestaciones y por cuanto se ha expuesto hasta el momento, sin duda alguna hay que admitir, que, el paso de camiones por el Puente o ha sido un hecho consumado o dichos manifestantes han sufrido todos ellos una alucinación colectiva o bien se han confabulado todos ellos para decir que vieron a los camiones pasar el Puente, aunque para este último extremo no hay el menor motivo de sospecha.”*

Me parece que hay una pizca de ironía. Y no, no fue “alucinación colectiva”, y no, no fue un truco malicioso ideado por la “gente antipatriota a sueldo”.

Coincido con Enrique Galván y Humberto Padura al decir que aquella noche del 28 de mayo de 1944 al menos un camión, pero quizá cuatro camiones, habían atravesado la frontera de Behobia que se encontraba cerrada al tráfico rodado desde 1936... “Es un hecho consumado.”...

Todo lo sucedido era muy grave y había que tomar medidas. Parece que de lo ocurrido en Behobia no tenía duda el Señor Padura, y sin embargo...

*“El Instructor (Padura), no considera suficientemente aclarado el hecho de que los tan repetidos camiones no pasaran el Puente; sin embargo ha podido apreciar por parte del personal de la Compañía a quien afecta el suceso en cuestión, una falta de celo e interés...”*

¿No hay suficientes pruebas? ¿Pero no dijo que “ha sido un hecho consumado”?

No obstante e independientemente de la entrega o no del wolframio a los alemanes, se imponen una serie de sanciones:

*“... sin embargo ha podido apreciar por parte del personal de la Compañía a quien afecta el suceso en cuestión, una falta de celo e interés que estima y propone a la Superioridad debe corregirse en la siguiente forma:  
-A los Guardias 1º y 2º respectivamente SANTIAGO MARTIN RODRIGO y ANTONIO GUTIERREZ OTERO, dos meses de arresto en el calabozo por no detener y reconocer el camión que entró en el recinto de la Aduana y retrocedió seguidamente.*

*-Al Guardia 2º ISAAC IZQUIERDO ZAPATERO, un mes de arresto en el calabozo por el mismo motivo.*

*-Al Teniente Jefe de la línea don TOMÁS SALVADOR MANSO, catorce días de arresto en banderas por no dar cuenta de los hechos a su Capitán*



*hasta el día treinta y uno de mayo de unos hechos de tal importancia; no haber tomado providencia con los Guardias de servicio en el Puente y autorizar declaraciones de los mismos sin el competente permiso.*

*-Al Capitán de la Compañía D. LUIS RUIZ HORN ocho días de arresto en Banderas por no haber dado cuenta de las investigaciones practicadas hasta las trece horas del día dos del mes en curso, no providenciar contra el Teniente Manso por su apatía manifiesta y por autorizar a dicho Oficial para que declararan los Guardias referidos sin autorización de su Jefe de Comandancia”.*

¿Y ya está?

Utilizando las palabras de “falta de celo e interés” podemos decir que sí pusieron mucho interés pero lo fue para arrinconar un hecho tan grave como el de permitir traspasar la frontera cerrada al tránsito rodado desde el año 1936, con el objetivo de efectuar la entrega ilegal de wolframio a los alemanes.

Sin embargo, el coronel José Tristán Palacios propuso medidas más duras:

*“... expulsión del Cuerpo del Comandante del Puesto, Guardia 1º SANTIAGO MARTIN RODRIGO, y de los segundos ANTONIO GUTIERREZ OTERO y ISAAC IZQUIERDO ZAPATERO, por habersele vulnerado la línea de servicio, encomendada a su vigilancia, y, no haber reaccionado, bien sea por descuido o por connivencia, cosa esta última no probada pero si existe la convicción moral en el paso... Al Teniente D. TOMAS SALVADOR MANSO, le propongo para “un mes de castillo” por habersele vulnerado igualmente su línea de servicio, y observar una actitud fuera de los Reglamentos del Cuerpo... me permito ratificar la propuesta hecha en mi citado escrito , referente a la “suspensión de mando de este oficial”... al volverse a colocar, debe serlo fuera de esta provincia, ... Al Capitán don LUIS RUIZ HORNS, igualmente me permito proponerle para “un mes de castillo”... bajo el concepto de “inexactitud en el cumplimiento de obligaciones reglamentarias” por haber sido vulnerado el distrito de su Compañía sin enterarse de nada y demostrar incapacidad y falta de condiciones de mando en su Unidad y pasar a Francia sin permiso de sus superiores,... permitiéndome igualmente proponer a V.E. su traslado a otra Unidad fuera de esta provincia...”*

Supongo que querrán saber cuál fue la pena final impuesta. ¡Yo también! Y no he podido satisfacer esta curiosidad, porque no he encontrado ningún documento en el que se exponga la sentencia definitiva.

Al igual que en algunas narraciones se ofrece más de un final de relato, podría resultar interesante que cada cual pudiera aportar el suyo imaginando hasta qué punto se depuraron o no las responsabilidades de este bochornoso suceso internacional.

## **BIBLIOGRAFIA**

- GARCÍA, R. *Franquismo y Tercer Reich*, Centro de Estudios Constitucionales 1994
- GORDON, D. y DANGERFUEKD, R. *The Hidden Weapon. The Story of Economic Warfare*, Harper-Brothers 1947
- IRUJO, J.M. *La lista negra. Los espías nazis en España*, Aula de Cultura Virtual 2003
- JIMENEZ DE ABERASTURI, J.C. *De la derrota a la esperanza: Políticas vascas durante la Segunda Guerra Mundial (1937-1947)*, Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundea 1999
- MORENO, A. *La política informativa del Conde de Jordana frente a la propaganda germana en España*, Historia del presente 2007
- RODRIGUEZ, M. *Espías Vascos*, Txalaparta 2004
- SACKS, O. *El tío Tungsteno. Recuerdos de un químico precoz*, Anagrama 2003
- THOMAS, J.M. *La batalla del Wolframio. Estados Unidos y España de Pearl Harbor a la guerra fría (1941-1947)*, Cátedra 2010
- CAMPO, R. *Canfranc. El oro y los nazis*, Mira editores 2012
- ROMÁN, P. *Los hermanos Delhuyar, la Bascongada y el wolframio*, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País 2000
- LABORDE, M. *Exposición y comentario técnico sobre la Memoria presentada por los hermanos Elhuyar, con motivo de su descubrimiento del metal Tungsteno o Wolframio*, Aranzadi



