

EL EXILIO EN GRAN BRETAÑA ALFREDO RUIZ, UN DONOSTIARRA EN EL DÍA D

Mikel Rodríguez
-Historiador-

El exilio en Gran Bretaña ha sido menos estudiado que el caso francés, mexicano o soviético. Y ello pese a que fue pródigo en acontecimientos, como la formación del Consejo Nacional de Euzkadi en Londres durante el verano de 1940 o el acuerdo con la Francia Libre el 17 de mayo de 1941.

Del grupo de niños vascos evacuados con el paso de los años surgieron figuras culturales de primera línea, como el bailarín y coreógrafo Pirmin Aldabaldetrekú o el escultor José Manuel Alberdi Elorza. Artistas más reconocidos en Gran Bretaña que en nuestro país.

Todavía menos conocido resulta el caso de los vascos que combatieron bajo la *Union Jack*. Y, sin embargo, los hubo en la *Royal y Merchant Navy*, en la RAF, en los Pioneros y hasta en el Cuerpo de Paracaidistas. Varias de sus bajas mortales figuran como de nacionalidad inglesa pese a tratarse de evacuados de Bizkaia en 1937.

Uno de aquellos niños evacuados fue el donostiarra Alfredo Ruiz. Alfredo participó en la caza de los U-Boot, en el desembarco de Normandía y otras arriesgadas operaciones como la invasión de la isla de Walcheren. Fue condecorado con la Estrella de 1939/45, la de la Batalla del Atlántico y la medalla de la Defensa de las Islas Británicas. Falleció en junio de este año y, por una vez, hubo reconocimiento institucional: corona de flores del Ayuntamiento donostiarra y presencia del agregado militar de la embajada. Esta es su historia¹:

“Mirando atrás, siento que los ingleses que organizaron en 1937 la evacuación de muchos niños españoles a su país para salvaguardar su seguridad resultaron ser nuestra salvación. Cuando Gran Bretaña entró en la II Guerra Mundial, sentí que era mi deber contribuir con algo para devolver el favor y por eso me hice voluntario para luchar por este país contra el fascismo uniéndome a la Armada Real.

Nací el 9 de noviembre de 1923 en la hermosa ciudad de San Sebastián, en el Norte de España, en la calle San Francisco del barrio de Gros. Fui el último de una familia de 6 hijos nacidos de Pedro y Felisa Ruiz López. Mis padres eran socialistas. Poco me daba cuenta en aquellos años de las aventuras que me esperaban y como las circunstancias me llevarían a vivir en otro país. Mi padre era herrero y yo crecí jugando y yendo a la escuela, teniendo los accidentes propios de los niños, como por ejemplo, que mi pie fuera atropellado por el carro de mi tío. No sólo eso, mis amigos y yo nos burlábamos de una policía municipal que era cojo, le gritábamos: “¡No podrás cogernos!”. Y nos reíamos, olvidando que mientras que caminábamos a la escuela el policía estaba en una esquina del camino. Nos cogió y nos dio una bofetada, diciéndonos: “¿Qué no os podía coger, no?”. Felices días.

La guerra civil y la evacuación a Inglaterra

Como niño no me di cuenta de que aquel verano del 36 era el inicio de la guerra civil. Cuando tenía 12 años toda la familia tuvo que salir de San Sebastián e ir a Bilbao porque mis tres hermanos



Los 18 tripulantes

mayores estaban luchando a favor del Gobierno legítimo. El general Franco era el líder de la oposición, ayudado por Mussolini y Hitler. Los alemanes le proveían de fuerza aérea y Mussolini le ayudaba con tanques y tropas. En esta época los alemanes destruyeron la ciudad de Gernika. Lo que ocurrió en Gernika causó indignación en el exterior y mucha gente quería ayudar. De hecho, tantos que se formaron las Brigadas Internacionales².

Pero Franco estaba ganando terreno y era cuestión de tiempo que tomara el Norte de España. Esa es la razón por la que el Gobierno vasco decidió que, por la seguridad de los niños, era necesario evacuarlos con ayuda del Gobierno británico³. En la primavera de 1937 mis hermanos Alfonso, Luis y yo, junto con 3.800 niños más, incluyendo profesores, curas y ayudantes, subimos a bordo del trasatlántico Habana con destino a Inglaterra. Un destructor británico⁴ nos escoltaba, lo cual fue muy acertado porque uno de los barcos de Franco intentó evitar nuestra salida y amenazó con hundirnos. Afortunadamente el destructor británico se le enfrentó y dieron la vuelta y huyeron. Debieron darse cuenta de que un enfrentamiento hubiese supuesto mala publicidad.

Los niños vascos sentían que su salida era una aventura, aunque muchos de ellos y los adultos sufrieron de mareo durante los 3 días que duró el viaje a Inglaterra. La idea original era que los niños estarían evacuados por tres meses.

La vida en Inglaterra

A la llegada a Southampton los *boy scouts* habían levantado tiendas para acomodarnos, éramos 4000 entre niños y adultos. La intención era encontrarnos un tipo más seguro de acomodo por toda Inglaterra. Tras dejar Southampton unos 100 niños, incluyendo a mis dos hermanos y a mí, además de profesores y un ayudante, fuimos enviados a Brampton. Aquí nos alojaron en un hostel y vimos la nieve por primera vez, lo que nos hizo pensar que era algo mágico. La gente era muy amistosa e invitaba a los niños a comer en sus casas. Ese fue el comienzo de nuestro aprendizaje del inglés, nos acostumbramos fácil al inglés hablado. Nos adaptamos rápido, siendo niño comes lo que te dan y te acostumbras fácil a todo. En ese momento de la vida todo era una aventura así que fue fácil adaptarse al nuevo país.

Como los evacuados no éramos independientes económicamente, debíamos confiar en las donaciones públicas. Por ello los niños españoles éramos llevados a conciertos para

entretener a la gente y recaudar fondos. El Comité de los Niños Vascos era el responsable de nosotros. Dos de las personas inglesas implicadas eran la señora Leah Manning, un miembro laborista del Parlamento y el doctor Ellis, uno de los médicos de la expedición.

Después de dos años de vivir en Brompton la situación económica seguía mal y el hostel, junto a otros que alojaban niños vascos por todo el país, tuvo que cerrar. Algunos de los niños volvieron a España pero mi hermano Alfonso fue a Francia para trabajar en una organización que ayudaba a los exiliados de la guerra civil. Esto nos dejó solos en Inglaterra a Luis y a mí, que tuvimos que separarnos. Luis fue acogido entonces por un doctor y su mujer en Glasgow y yo fui a Coventry después de una breve estancia en Welwyn Garden City. Estábamos tristes por dejar el hostel y el cuidado de Doña Lolita, la señora Southern, a quien todos queríamos. A lo largo de los años mantuve el contacto con ella y, cuando murió a finales de los noventa, Ricardo Martínez, Luis Porras y yo le hicimos una corona con los colores de la bandera española. Estuvimos en su funeral junto a su familia en Derbyshire.

Con 16 años llegué a Coventry, donde encontré trabajo y alojamiento. Compartía vivienda con Antonio Tudela y Juan y Víctor Cantalapiedra. Mi empleo era de ingeniería. Pero me daba cuenta de que estaba a punto de implicarme en otra guerra.

Voluntario en la Fuerzas Costeras

Con Inglaterra en guerra, creí que debía corresponder a lo que había recibido y que era mi deber colaborar en algo. Por razones tanto políticas como por el amor a mi patria y el sufrimiento que mi familia había experimentado en la guerra civil, decidí presentarme voluntario con 19 años, el 14 de mayo de 1943. Me llamaron el 7 de junio del mismo año, dando la casualidad de que ese día era el cumpleaños de mi padre. De los niños evacuados también se presentó voluntario Virgilio Molina Leturia, en la RAF. Me uní a la Fuerza Aérea de la Flota⁵ como mecánico de aviación en Peterhead, lleno de entusiasmo. Yo era bueno en las labores prácticas, pero mi dominio del inglés no era tan bueno. Así que me transfirieron a las Fuerzas Costeras⁶. Las Fuerzas Costeras se componían de barcas cañoneras, lanchas torpederas y lanchas a motor. Cuando me transfirieron al HMS Victory en Portsmouth tuve que aprender acerca de los distintos tipos de nudos y todo sobre cañones y equipos navales. Esto era necesario para cualificarme como marino. Justo antes de embarcarme, en octubre de 1943, hice un curso muy corto sobre radar, que resultó muy importante para mi futuro como demostró el tiempo.

Mi siguiente destino fue Fort William, en Escocia, para familiarizarme con las embarcaciones ligeras. El entrenamiento duró dos semanas. Mientras estaba allí nos llamaron en medio de la noche para una emergencia, para apagar un incendio. Esto ocurrió en el centro de entrenamiento de los comandos, que estaba casi vacío porque entonces estaban relevando un grupo por otro. Tuvimos que subirnos al tejado para apagar el fuego sin saber si había alguna munición en el edificio y teníamos que evitar las explosiones. Ya por la mañana, cuando volvíamos a nuestro cuartel, nos asustamos porque vimos a la luz del día lo peligrosa que era

la carretera. No nos habíamos dado cuenta de ello antes porque habíamos hecho el viaje para apagar el fuego en la oscuridad.

Al regresar de Fort William fui comisionado a la ML 147⁷, la capitana de una flotilla de 12 unidades del mismo tipo, como operador del radar. Toda la tripulación tenía a bordo una función específica pero en las lanchas, al ser pocos tripulantes, en caso de emergencia teníamos que ser capaces de cubrir cualquier puesto. Así que había que conocer todos los oficios y ser unos "manitas": poder manejar las distintas armas, conocer algo del motor, de las operaciones para el atraque... Las ML eran unas máquinas fiables y nos sentíamos confiados en ellas fuese cual fuese la circunstancia o las condiciones meteorológicas.

Después de hacer las pruebas y comprobar que la embarcación estaba en buenas condiciones de navegación, nuestras órdenes fueron volver a nuestra base principal, el HMS Hornet. Primero estuvimos escoltando barcos que llevaban provisiones por el Canal de la Mancha y posteriormente fuimos enviados al Atlántico, al sur de Inglaterra, donde la Flota esperaba a los convoyes que llegaban de América vía el sur de Irlanda. Nuestra labor era patrullar las aguas costeras buscando submarinos enemigos. Mientras operábamos allí detectamos varios U-Boat y usando el ASDIC les lanzábamos cargas de profundidad. En una ocasión aparecieron restos flotando en la superficie, lo que significaba que habíamos alcanzado el blanco. Pero no es seguro que lo hubiésemos hundido por que a veces los submarinos alemanes atacados lanzaban restos por los tubos de torpedos para engañarnos.

El Día D

Después una temporada escoltando convoyes nos llamaron a la base, donde nos dimos cuenta por la acumulación de materiales y de convoyes de tropas que algo era inminente. Esto probó ser cierto cuando nos ordenaron, diez días antes del Día D, con otras lanchas de nuestra flotilla, navegar hacia la costa de Normandía. Debíamos tender con la ayuda del sonar boyas sumergidas para balizar el canal por el que los dragaminas tenían que limpiar la zona para los desembarcos⁸.

Al amanecer del 6 de junio entramos con la primera oleada como capitana de la flotilla, guiando y escoltando las lanchas de desembarco de los tanques canadienses hasta la playa Juno⁹. Su comandante viajaba a bordo con nosotros. Yo era el responsable de darle con el radar las distancias exactas desde nuestro barco hasta tierra para que ordenase disparar a sus tanques durante el desembarco. Así que nos manteníamos en el mar mientras las lanchas nos adelantaban hacia la playa.

Diez días después del Día D el rey Jorge VI llegó a bordo del crucero HMS Arethusa. Nos ordenaron transferirle a él y a sus oficiales de alta graduación con nuestra lancha hasta un vehículo anfíbio que estaba preparado para llevarles a la playa donde el general Montgomery les esperaba.

Nuestro único resguardo contra el oleaje en la costa normanda era un pequeño grupo de mercantes que habían sido hundidos cerca de la playa para formar un refugio para las embarcaciones pequeñas hasta que los Mulberrys¹⁰ fueran levantados y edificados.

Desde el Día D estuvimos en estado de alerta, protegiendo a los buques de abastecimiento y a los de guerra. En unas pocas ocasiones fuimos atacados desde el aire¹¹. Cuando esto sucedía nuestra función era proteger a los barcos más grandes levantando una cortina de humo para ocultarlos. Afortunadamente en nuestra lancha no hubo bajas a bordo. Aunque los desembarcos progresaban como había sido planeado, el puerto de Le Havre seguía todavía bajo control alemán¹² por lo que los canadienses rodearon la ciudad por tierra. Las ML bloqueamos la entrada y la salida por mar, asegurándonos de que incluso los submarinos no tuviesen acceso al puerto de Le Havre.

Conforme pasaba el tiempo y el Ejército se adentraba en tierra había menos ataques. Con unos compañeros de la tripulación fuera de servicio decidimos coger una lancha neumática. Mientras pasábamos junto a un buque muy grande, algunos de sus tripulantes decidieron gastarnos una broma y vaciaron un cubo de basura sobre nosotros. Rápidamente nos tiramos al mar. Ellos se lo pasaron muy bien y se rieron mucho de nosotros. Nos invitaron a subir a bordo para ducharnos y el buque nos pareció lujoso comparado con nuestra pequeña ML.

En la tripulación teníamos muy buena relación, dentro y fuera del barco. Éramos como una gran familia feliz. De hecho, seguimos celebrando reuniones con la Asociación de Veteranos de las Fuerzas Costeras. Respecto a nuestra moral, estábamos demasiado ocupados a bordo para sentir miedo o estrés. Nos sentíamos felices de ser capaces de hacer frente a todo aquello que nos encontrábamos delante.

La invasión de la isla de Walcheren

Habiendo pasado cinco meses en la costa francesa, la fatiga por la tensión y la falta de sueño era enorme. A finales de octubre de 1944 nos llamaron a nuestra base. Íbamos con la esperanza de un permiso, aunque fuese por un tiempo breve, pero no sucedió. Al contrario, nuestras nuevas órdenes eran proteger un convoy militar que debía desembarcar en la isla Walcheren en Holanda¹³. Como éramos la capitana de nuestra flotilla hicimos un barrido del convoy asegurándonos que todo estaba bien. En este punto era mi turno de relevar al patrón y encargarme del timón como segundo de a bordo tras el capitán.

Poco después de haberme hecho cargo, a las 2 de la madrugada, me dieron la orden de cambiar el rumbo. Aparentemente me lo ordenaron demasiado pronto, la noche era oscura y colisionamos con el navío líder del desembarco. En el impacto creímos haber perdido un artillero pero simplemente había sido catapultado sobre el navío de desembarco y afortunadamente estaba sano y salvo.

Los daños de este accidente nos dejaron fuera de acción y nos pusimos a remolque. Se nos hizo retroceder a la base, quedando fuera de la operación. Quizá Dios estaba cuidándome, porque a causa del mal tiempo la aviación no pudo intervenir en el desembarco y la isla cayó en manos británicas con un coste muy alto de bajas¹⁴. Ahí terminó mi servicio con la ML 147. En la base nos concedieron un permiso antes de asignarnos a una nueva lancha.

En noviembre de 1944 fui comisionado a una embarcación recién botada, la ML 913. Después de las habituales pruebas para comprobar que todo estaba bien, nos ordenaron perseguir a los submarinos alemanes en aguas costeras holandesas e inglesas. Estos acechaban el momento en que los convoyes que llegaban de América se dispersaban y los barcos se dirigían a sus puertos de destino. Nuestras lanchas por su poco calado podían patrullar el interior de las bahías y a veces teníamos éxito.

Una vez París fue liberado pedí un permiso para visitar a mis tres hermanos mayores que habían luchado con los republicanos. Viaje a la Estación del Norte y mostré la dirección que tenía que encontrar a una persona porque no hablaba mucho francés por aquellos días. Fue tan amable que me llevó hasta la puerta. Se lo agradecí dándole un paquete de cigarrillos ingleses. Él estuvo muy contento de recibirlos.

Puede usted imaginar que mis hermanos estaban ansiosos y felices de ver al joven marino que estaba allí, en lugar del niño de 12 años que recordaban. ¡Chato!

Ya había rumores de que la guerra estaba a punto de terminar y, cuando por fin finalizó, nuestra labor fue reunir a los submarinos que se rendían. Llevamos nueve al muelle de Stranraer. Como no había facilidades para acomodar a las tripulaciones alemanas, lo que hicimos fue quitar a los submarinos todas sus armas y acomodarlos allí temporalmente, aunque se les llevaba a las duchas y a la atención médica cuando lo necesitaban.

En su frustración, uno de los oficiales alemanes, que hablaba inglés muy bien, nos dijo: "Ganasteis la I Guerra Mundial y ganasteis la II. Pero veremos quien gana la tercera". Una vez fueron repatriados y los submarinos enviados a Irlanda para su desguace, volvimos al HMS Hornet y al puerto de Poole.

Cuando llevamos la ML al puerto de Poole se me nombró timonel. Todas las embarcaciones quedaron recogidas en este puerto. Mi labor era, con dos marineros, vaciar la sentina que se estaba llenando de agua. Una vez lo hicimos, en junio de 1946 nos llevaron a Peterhead para la desmovilización. Peterhead era la base del Arma Aérea de la Flota donde había iniciado mi carrera naval tres años antes.

Una vez desmovilizados nos dieron un traje, un sombrero, una chaqueta, etc. para equiparnos para la vida civil.

Vuelta a la vida civil

Volví a Coventry donde había residido antes de la guerra y tuve la suerte de encontrar el mismo trabajo. En 1947 toda la familia se juntó en París. Mis padres obtuvieron el permiso para cruzar la frontera española y reunirse con sus hijos. Ello fue posible porque mi madre tenía cáncer terminal. Mis hermano Luis y yo fuimos y trabajamos en París durante un año mientras cuidábamos de nuestros padres. Mi padre murió poco después que mi madre y, tras enterrarlos, volvimos a Inglaterra.

Después de la guerra volví a la ingeniería y, como tanta gente, me casé. Fui padre de 5 hijos estupendos y 27 años después me casé por segunda vez, convirtiéndome en padre

adoptivo de 3, abuelo de 14 y bisabuelo de 2. Por segunda vez he estado casado durante 27 años.

Ahora visito a mis hermanos a menudo, aunque dos de ellos han muerto. También visito regularmente San Sebastián. Mantenemos un estrecho vínculo con mi ciudad natal y la visitamos tanto como es posible. Mi logro final fue recuperar la nacionalidad española¹⁵. Tengo el privilegio de haber elegido y de amar dos países: aquel en el que nací y que estará siempre en mi corazón y el que me adoptó.

Siento muy fuertemente que tengo que mencionar mi matrimonio presente. Desde el día en que conocí a mi mujer Janet hemos vivido el uno para el otro. Todas las decisiones las tomamos juntos. Me siento muy afortunado de sentirme así a mi edad, mientras que otros no tienen tanta suerte. De hecho, siento que no podría vivir sin ella. Aunque como cristianos sabemos que la vida debe continuar”.

Bibliografía del autor sobre la II Guerra Mundial y los vascos:

- RODRÍGUEZ, Mikel: *Maquis, la guerrilla vasca 1937-62*. Txalaparta, Tafalla, 2000.
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Los vascos en la II Guerra Mundial*. Pamiela, Pamplona, 2002.
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Pepita Altuna, una señorita de San Sebastián en el país de los soviets* en Historia 16, nº281 (septiembre 1999), p. 110-21
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Victorio Vicuña: Así comenzamos los españoles la Resistencia* en Historia 16, nº284 (diciembre 1999), p. 40-47
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Aventureras, espías y contrabandistas* en Historia 16, nº304 (agosto 2001), p.66-73
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Redes de evasión aliadas* en Historia 16, nº310 (febrero 2002), p.120-124
- RODRÍGUEZ, Mikel: *El País Vasco Francés en la II Guerra Mundial* en Historia 16, nº319 (noviembre 2002), p.64-79
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Victorio Vicuña: Así fue la Liberación del Sur de Francia* en Historia 16, nº321 (enero 2003), p. 76-85
- RODRÍGUEZ, Mikel: *El sorprendente Diario de José Antonio Aguirre (1941-42)* en Historia 16, nº344 (diciembre 2004), p. 48-61
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Luis Lavín, un piloto bilbaíno en la Gran Guerra Patriótica (1941-45)* en Historia 16, nº355 (noviembre 2005), p.114-25
- RODRÍGUEZ, Mikel: *Minorías nacionales en el III Reich: el caso vasco* en Historia 16, nº 375 (julio 2007), p. 48-65

¹Agradezco a Amaia Arregui y a Salvador Matías la traducción del inglés de las memorias mecanografiadas y de la correspondencia mantenida con Alfredo Ruiz.

² En realidad las Brigadas Internacionales entraron en combate en noviembre de 1936.

³ Según datos del Gobierno vasco, 22.234 niños fueron evacuados a Francia, 3.956 a Gran Bretaña, 3.201 a Bélgica, 1.889 a la URSS, 245 a Suiza y 105 a Dinamarca.

⁴ El Habana zarpó el 21 de mayo de 1937 escoltado por el destructor republicano Císcar y el británico Fearless.

⁵ El Arma Aérea de la Flota comprendía los aparatos embarcados en portaaviones y los hidroaviones de otros barcos, además de unas pocas escuadrillas que operaban desde tierra. Comparada con la RAF su volumen era pequeño, disponiendo de 350 aviones en septiembre de 1939.

⁶ En 1939 las componían sólo 3.000 hombres y unas pocas decenas de lanchas porque los mandos de la Royal Navy, oficiales de carrera, sentían poco interés por un arma servida por marinos aficionados, voluntarios procedentes de la reserva naval. A lo largo de la contienda su desarrollo fue espectacular, actuando en patrullas antisubmarinas, protección del tráfico marítimo, dragado, salvamento marítimo, ataques a barcos enemigos, guía de navegación, traslado de agentes clandestinos, colocación de campos de minas, protección de desembarcos... Cuando terminó la II Guerra Mundial servían en las Fuerzas Costeras más de 25.000 marinos, con más de 1.500 lanchas. Tres mil de sus tripulantes fueron condecorados y se perdieron 170 embarcaciones.

⁷ Todas las ML (*Motor Launches*) en las que sirvió Alfredo eran Fairmile Type B. Este modelo se fabricó de 1940 a 1944. La embarcación pesaba 85'6 toneladas a plena carga, con 34 metros de eslora, 5'6 de manga y un calado de 1'45. Su autonomía era de 1.100 kilómetros. Con una velocidad máxima de 18 nudos, eran las ML más lentas. La tripulación la componían 16 marineros y 2 oficiales. El armamento de la ML 147 era de dos torpedos, 1 ó 2 cañones de 2-3 libras, 1-2 cañones automáticos de 20 mm, ametralladoras dobles y cargas de profundidad. Durante la contienda se fabricaron 670 unidades Fairmile, de las que 79 se perdieron en combate.

⁸ En la época del desembarco de Normandía había 20 escuadrillas de ML en Gran Bretaña y un número superior de lanchas torpederas, con 495 embarcaciones. El capitán de navío Mc Laughlin era el encargado de coordinar desde Portsmouth las acciones de estas lanchas. Sus funciones eran proteger los flancos del desembarco de la Marina alemana, el minado, dragado de minas y guía de navegación.

⁹ Se trataba de la 2ª Brigada Acorazada Canadiense. El bombardeo aéreo y naval destruyó parte de las defensas alemanas, pero las minas submarinas, los escollos y el fuerte oleaje dificultaron mucho la operación. A costa de muchas bajas, al finalizar el Día D 15.000 canadienses habían desembarcado en tierra francesa.

¹⁰ Los *Mulberrys* eran dos puertos artificiales formados por 400 grandes bloques de hormigón transportados desde Inglaterra. Hasta su construcción los Aliados crearon cinco *Goosebernies*, pequeños refugios para embarcaciones ligeras hundiendo 60 viejos buques y gabarras.

¹¹ Frente a los más de 10.600 aviones de combate que desplegaron los Aliados, el X Fliegerkorps alemán sólo pudo oponer 190 aviones antibuque Focke Gulf 200, Heinkel 177, Junkers 88 y Dornier 217, que realizaron escasos ataques, principalmente nocturnos.

¹² Desde Le Havre, Cherburgo y Boulogne operaban lanchas torpederas y submarinos alemanes. Hasta el mes de septiembre realizaron numerosas salidas nocturnas contra las líneas de abastecimiento aliadas. Se produjeron algunos encuentros entre las unidades de ambos bandos, perdiendo los aliados dos lanchas y cuatro los alemanes.

¹³ La puesta en funcionamiento del puerto de Amberes, con capacidad para desembarcar 60.000 toneladas diarias, era esencial para la invasión del territorio alemán. La ciudad se tomó el 4 de septiembre pero los muelles no podían utilizarse porque los alemanes controlaban aún el estuario del Escalda desde Walcheren. Esta isla, de 19 km de longitud y 14 de anchura, estaba defendida por posiciones artilleras de hormigón, ametralladoras, minas y alambradas. Tras un fortísimo bombardeo aéreo en el que se lanzaron 900 toneladas de explosivos, el 31 de octubre embarcaron las fuerzas que debían asaltarla, la Brigada 4 de Comandos y unidades de escoceses y franceses, que desembarcaron el 1 de octubre.

¹⁴ Este accidente resultó providencial para Alfredo pues la operación de Walcheren causó enormes pérdidas a las embarcaciones de apoyo. De la flotilla de 28 unidades, 9 resultaron hundidas y 11 con daños graves. Sus tripulaciones tuvieron 192 muertos y 126 heridos.

¹⁵ Las autoridades franquistas le desposeyeron de su nacionalidad española en 1964 sin que él renunciase a ella.