

LAS ÚLTIMAS ACCIONES DE LA MARINA REPUBLICANA DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA DE 1936-1939

I. LA CAMPAÑA NAVAL DE 1938

Manuel Rolandi Sánchez-Solís
y Francisco José Franco Fernández
Investigadores Históricos

Recibido: febrero 2017/ aceptado: marzo 2017

RESUMEN

Este primer artículo analiza los aspectos generales del conflicto naval, la descripción de las dos flotas enfrentadas (unidades navales, bases y mandos disponibles), así como el grave problema de la carencia de mandos profesionales en la Marina republicana.

Asimismo, incluye las principales operaciones navales de los últimos meses de 1937 y las del año 1938, como la Campaña Naval del Cantábrico, el combate de Cabo de Palos y el hundimiento del crucero *Baleares*, el internamiento en Gibraltar del destructor *José Luis Díez* y el frustrado intento de desembarco republicano en Motril.

PALABRAS CLAVE

Guerra Civil en el mar. Flota republicana. Campaña naval de 1938.

INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Tras las dos primeras fases de la guerra (la de los diferentes intentos de conquista de la ciudad de Madrid por las tropas nacionales y las grandes batallas de envolvimiento de la capital en la carretera de La Coruña, el Jarama y Guadalajara, seguidas de la conquista, por los nacionales, de la franja cantábrica, desde el País Vasco a Asturias), entre los meses

de diciembre de 1937 y noviembre de 1938 se desarrollaría la tercera y más larga fase de la Guerra Civil, cuyo objetivo principal de los nacionales fue ocupar la zona NE del país (Aragón, norte de Valencia-Castellón y Cataluña). Esta fase comenzó con el ataque republicano a Teruel (Navidad de 1937) y concluyó con la larga batalla de desgaste del Ebro (julio a noviembre de 1938), en la que el Ejército republicano utilizó prácticamente todas las reservas armamentísticas que todavía le quedaban. La zona republicana quedó dividida en dos partes por el pasillo de Castellón, permaneciendo tan solo ya bajo control republicano, Cataluña (al norte) y la denominada Zona Centro-Sur (al sur).



Figura 1: Esquema de la Campaña de Aragón-Levante (diciembre de 1937 a noviembre de 1938). (Gráficos procedentes de “La Guerra Civil Española mes a mes”. Grupo Unidad Editorial S.A.)

A finales del año 1938, la guerra (en la que, en todo momento, las fuerzas nacionales habían llevado la iniciativa) estaba irremisiblemente perdida para el bando republicano. Tras la ofensiva nacional en Teruel y en el frente de Aragón y la ya comentada partición en dos del territorio

republicano por Vinaroz (mediados de abril de 1938), y la última y fallida reacción republicana de la Batalla del Ebro (julio a noviembre de 1938), el Ejército de la República se encontraba totalmente agotado y desgastado, en práctica retirada general (más bien desbandada) y sin apenas reservas con las que poder intentar una nueva ofensiva para recuperar todo el territorio perdido. El paso siguiente sería la rápida ofensiva nacional sobre Cataluña (diciembre de 1938, con la que comenzó la cuarta y última fase de la guerra), que caería en apenas dos meses y con escasa resistencia por parte de los Ejércitos republicanos del Ebro y del Este (todavía con cerca de 200.000 efectivos, al mando del general Hernández Saravia), que, en los primeros días del mes de febrero de 1939, se verían obligados a cruzar la frontera e internarse en territorio francés. Desde el punto de vista militar, la guerra estaba totalmente acabada y el final anunciado del conflicto se hacía inevitable en cuestión de pocas semanas.

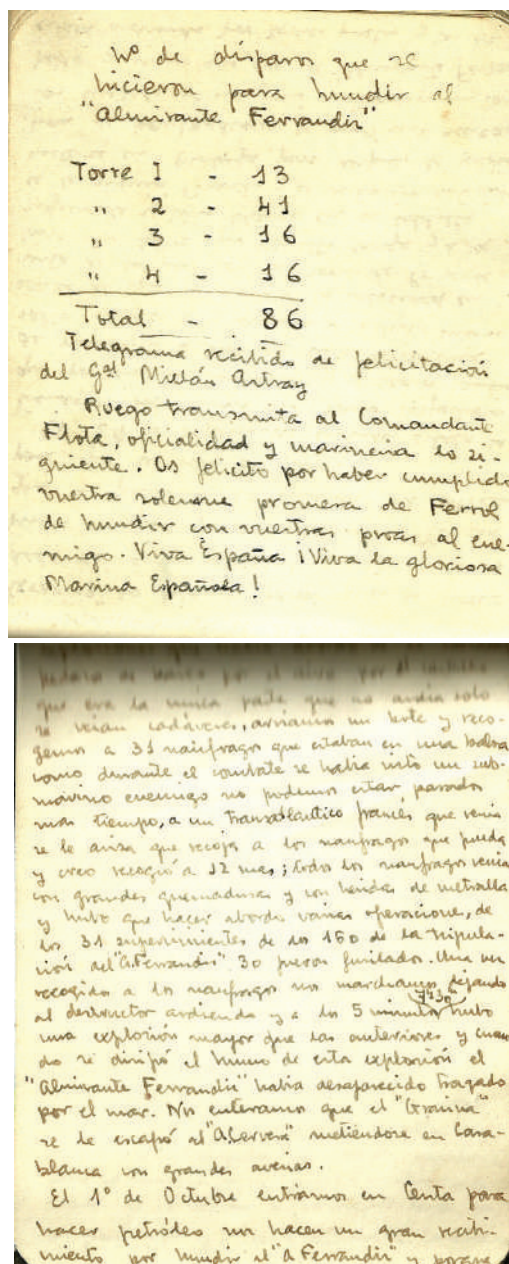
A mediados de febrero de dicho año, la República tan solo controlaba ya la tercera parte del territorio nacional (en el que se encontraba la capital, Madrid, y otras zonas de las provincias de Guadalajara, Ciudad Real, Jaén, Valencia, Alicante, Murcia y el este de Almería) y apenas disponía de capacidad militar para continuar resistiendo, aunque, a pesar de ello, el gobierno presidido por Juan Negrín realizaría un último y desesperado intento de alargar la guerra, con el único objetivo de obtener un final pactado del conflicto o de enlazarlo con un previsible conflicto europeo entre Alemania y las potencias democráticas (Francia e Inglaterra), que ya parecía inminente.

Por su parte, en el escenario marítimo, y en los dos primeros años de la guerra, se llevaron a cabo las operaciones de bloqueo del Estrecho (julio-septiembre de 1936) y las campañas navales del Cantábrico de 1937 y 1938, tras de las que la guerra naval volvió a concentrarse en el Mediterráneo, donde la flota nacional bombardeó Málaga y Motril y la aviación republicana (y por error) al acorazado alemán *Deutschland* en Ibiza (en mayo de 1937, produciendo 31 muertos a bordo del buque), a lo que los alemanes respondieron con el bombardeo de la ciudad de Almería, donde causaron 19 muertos y 55 heridos, junto con grandes destrozos en la ciudad.

Por esos mismos días, comenzaría también la actuación de los denominados “submarinos fantasmas” italianos apoyando al bando nacional (que carecía de unidades submarinas) y atacando a convoyes de buques mercantes que se dirigían a puertos republicanos, hecho que, en el mes de abril de ese mismo año, aceleraría la entrada en funcionamiento de la denominada “Patrulla de Control” del “Comité de No Intervención” internacional, aunque esta no se haría realmente efectiva hasta cinco meses después (septiembre de 1937) en la Conferencia de Nyon (Suiza), donde se establecieron rutas seguras para los buques mercantes que transitaran por el Mediterráneo y bajo la protección de unidades navales y aviones británicos y franceses.



Figuras 2 y 3: Fotografías del hundimiento del destructor republicano *Almirante Ferrándiz* (al mando del alférez de navío José Luis Barbastro Jiménez) por el crucero pesado nacional *Canarias*, en la madrugada del martes 29 de septiembre de 1936 en aguas del Mediterráneo, y de la recogida de algunos de sus supervivientes.

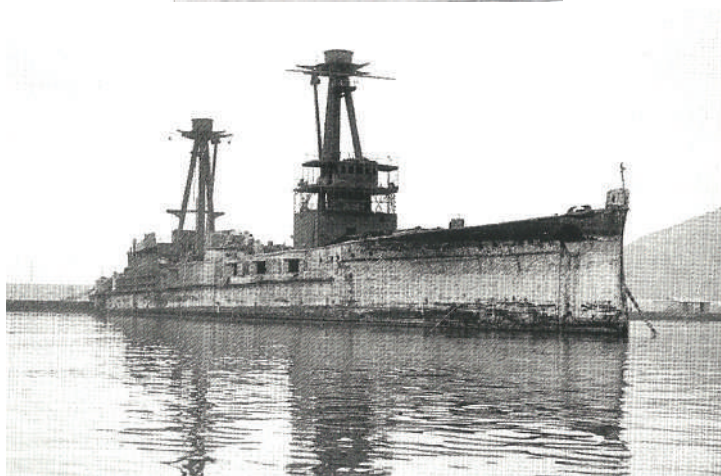


Figuras 4-5: Anotaciones sobre los citados hechos, realizadas por el entonces guardiamarina-aspirante de 2º año Enrique Rolandi Gaité, embarcado a bordo del mencionado crucero. (Archivo Rolandi.)

Por su parte, y para proteger sus rutas de abastecimiento por mar, el mando naval republicano (capitanes de corbeta Luis González de Ubieta González del Campillo -jefe de la Flota-, Horacio Pérez -jefe del Estado Mayor de la Flota-, Fernando Pérez Cayetano -jefe de Organización-, y Federico Monreal Pilón -jefe de la Defensa Móvil Marítima-) decidieron crear, a mediados de ese mismo año, una serie de flotillas de vigilancia y de defensa antisubmarina que actuaron en Cataluña, Valencia y Almería, y que estuvieron compuestas por bous y buques auxiliares armados con cañones (algunos de 101,5 mm rescatados del acorazado *Jaime I*), ametralladoras y cargas de profundidad soviéticas de 45 kg. Estas flotillas de vigilancia, encuadradas bajo la denominación de “Defensa Móvil de Costas”, en el mes de octubre de 1937 se pondrían bajo el mando del capitán de corbeta Miguel Buiza Fernández-Palacios (anteriormente jefe de la Flota), mientras que al frente de la flota se situaba al mencionado capitán de corbeta Luis González de Ubieta. Otra medida de protección de las rutas marítimas de abastecimiento sería la organización de unidades de dragado de minas, las cuales conseguirían mantener abierto un canal antiminas (de una milla de anchura y a una distancia de una milla de la costa) desde la frontera con Francia hasta Adra (Almería).

Otro hecho importante sería la pérdida accidental del único acorazado con que contaba la Flota republicana, el *Jaime I*, el cual sufriría una explosión interna, el jueves 17 de junio de ese mismo año, cuando estaba siendo reparado frente al muelle de La Curra de Cartagena (tras haber sido remolcado desde Almería, en cuyo puerto había sufrido un ataque aéreo unos meses antes), y cuyo resultado sería la pérdida del buque y 300 muertos y más de 200 heridos a bordo.

Asimismo, otro acontecimiento naval de gran trascendencia de este período de la guerra se produciría un mes después (concretamente, el lunes 12 de julio de 1937), con el primer encuentro serio entre las dos escuadras en contienda. En esta ocasión, y en aguas de Valencia, seis destructores republicanos que escoltaban al petrolero *Campillo* se enfrentaron al crucero nacional *Baleares* (al mando del capitán de navío Manuel Vierna Belando, y, pocos meses antes, jefe de Estado Mayor de la Base Naval Principal de Ferrol), que intentó interceptarlos. Tras una hora de intercambio de disparos, ambos contendientes se separaron sin resultados favorables para ninguna de las dos partes, aunque el mando



Figuras 6 y 7: Arriba, documento gráfico sobre la explosión del acorazado Jaime I (al fondo de la fotografía), ocurrida a mediodía del jueves 17 de junio de 1937 junto al Muelle de La Curra de Cartagena, mientras realizaba unas reparaciones. Y, a la derecha, el citado acorazado, ya reflotado, pocos meses después de su explosión.

naval republicano destituiría al jefe de la flotilla de destructores (teniente de navío Vicente Ramírez de Togores), al considerar que no había ordenado maniobrar adecuadamente a sus unidades para que pudieran disparar sus torpedos contra el crucero enemigo.

En el mes de septiembre de 1937 se producirían otros dos acontecimientos navales de importancia. El primero sería el combate

naval del Cabo Cherchel (ocurrido en aguas de la costa argelina cercana a Argel el martes 7 de septiembre), en el cual dos cruceros republicanos (*Libertad* –buque insignia en el que iba el jefe de la flota, capitán de corbeta Miguel Buiza, y el jefe de su Estado Mayor, capitán de corbeta Luis Junquera Ruiz-Gómez- y *Méndez Núñez*, al mando, respectivamente, de los tenientes de navío Eduardo Armada Sabau y Abelardo López González) y siete destructores (*Lepanto*, *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Jorge Juan* y *Escaño*) que escoltaban un convoy de cuatro barcos mercantes que transportaban material de guerra soviético y víveres desde el Mar Negro (*Aldecoa*, *Satrústegui*, *Mar Blanco* y *Mar Caribe*), se enfrentaron al crucero *Baleares* (que contaba con 8 piezas de artillería de 203 mm, de superior alcance a la de los cruceros republicanos, que disponían de 8 piezas de 152,4 mm y seis tubos lanzatorpedos de 533 mm), y tras dos encuentros y un intercambio de disparos de unas dos horas y media de duración, producido a unos 12.000 metros de distancia, el crucero nacional se retiró debido a “fallos eléctricos detectados en sus torres artilleras”, al parecer ocasionados por dos impactos de artillería del crucero *Libertad*, que le produjeron, además, cinco muertos y 21 heridos de distinta gravedad a bordo, así como daños de diferente consideración en la amura de babor, cuaderna 36, torres de proa, dirección de tiro y parte frontal de la chimenea.

El segundo encuentro se produciría once días después (en la noche del 18 al 19 de septiembre) en aguas próximas al archipiélago balear, donde tres destructores republicanos (*Almirante Antequera*, *Gravina* y *Sánchez Barcaiztegui*) que escoltaban un convoy de dos buques mercantes (*Jaime II* y *J.J. Síster*) que se dirigía de Barcelona a Mahón transportando material de guerra, vieron acercarse al crucero nacional *Canarias*, sobre el que lanzaron dos torpedos W-533 (con una carga explosiva de 250 kilos) desde una distancia de entre 2.000 y 2.500 metros (que no acertaron en su objetivo) e inmediatamente emprendieron la huida cuando el crucero nacional comenzó a dispararles con sus poderosas piezas de 203 mm, el cual, finalmente, terminaría por apresar a los buques mercantes y conducirlos a Palma de Mallorca. El comisario de la Flota republicana, Bruno Alonso, condenó la actuación poco combativa de los destructores republicanos (mandados por el capitán de corbeta Federico Monreal Pílon), y sobre todo del *Gravina* (al mando del alférez de navío Sebastián Gallo Martínez, alumno del

Curso de Submarinos en 1936, que sería nombrado, en los siguientes años, comandante de los submarinos B-2, B-5 y B-1, y que en el *Gravina*, había sustituido a su anterior comandante, el oficial soviético Egorov, conocido popularmente como "Juan García"), que no llegó a lanzar ninguno de sus torpedos, aunque sus mandos se excusaron argumentando que tenían órdenes expresas del jefe de la flota "de salvar, en última instancia, sus buques de guerra, abandonando si fuera necesario los mercantes".

— Es copia exacta del mandado de bitácora del des-
Acaecimientos

De Castañeda a Arzobispo

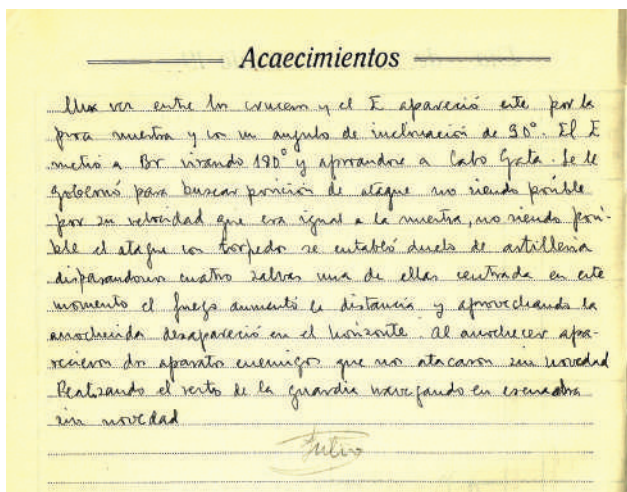
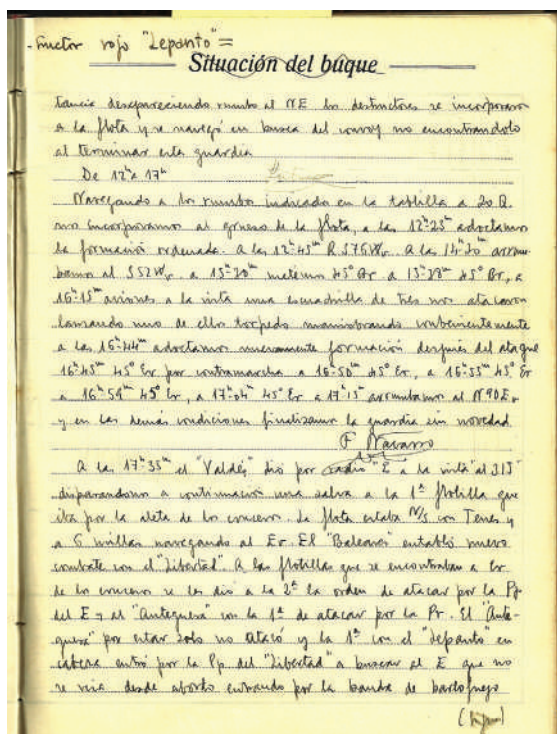
Guardia de 5^h a 5^h

Transcurrido el rumbo indicado en segundo contra-
submarino transcurre la presente guardia sin novedad.

F. Navarro

Guardia de 5^h a 12^h

Se continuó navegando el rumbo indicado hasta las
7^h 35^m que se encuentra el convoy formado por el "Autónoma"
y el "Alderson" adoptándose formación n.º 2 acordada en
la orden de operaciones. Se pasó a la voz del "Autónoma" para
que siguiera en línea de fila el rumbo del "Alderson" a las
10^h 35^m el "Corona" iba la retira de E a la vista apareciendo
por la banda de Br y al 270°. Zafarrameo de combate y se conti-
nuó navegando hasta que se recibió orden de adoptar forma-
ción de combate. El E de vuelta encontrada pasó entre la
flota y tierra y una vez pasada la flota volvió a Br entre-
dos por la Pp abriendo fuego sobre el "Alderson" de 1^a
batalla recibiendo orden de "atacar con torpedo no siendo pos-
sible por encontrarse por la alta de Br del E y a una dis-
tancia inferior al alcance de la artillería de esta flota. Combate
entre el "Alderson" y el "Balsara" y los destructores no pudieron
intervenir por haberse quedado los el convoy y cuando se man-
daron atacar a las 10^h 47^m estaban muy separados de los en-
cuentros. El "Balsara" al acercarse los destructores aumentó dis-



Figuras 8 a 10: Informe del oficial de derrota del destructor republicano Lepanto, F. Navarro, sobre el Combate de Cabo Cherchel, ocurrido frente a la costa argelina el martes 7 de septiembre de 1937. (Archivo Rolandi.)

LAS DOS FLOTAS ENFRENTADAS: UNIDADES NAVALES, BASES Y MANDOS

Pero, convendrá comenzar por conocer cuáles eran las dos flotas que se estaban enfrentando en el conflicto civil de 1936-1939, tanto en lo referente al tipo y número de unidades navales, como de las bases de refugio y de aprovisionamiento, así como de los mandos y el personal especializado con que contaban.

Unidades navales

Al inicio de la Guerra Civil, la Marina gubernamental (es decir, la que se mantuvo fiel al gobierno legal de la República) contaba con la mayor parte de la Armada española del momento, disponiendo de las siguientes unidades:

- Uno de los dos acorazados disponibles, el *Jaime I*, con 15.452 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 8 piezas de 305 mm.
- Tres cruceros de los denominados “ligeros” o “rápidos” (*Libertad* -ex *Príncipe Alfonso*-, *Miguel de Cervantes* y *Méndez Núñez*), con entre 7.850 y 4.650 toneladas de desplazamiento y artillerías principales de entre 8 y 6 piezas *Vickers* de 152,4 mm.
- Trece destructores en servicio y otros tres que entraron en prestación a lo largo del conflicto, todos ellos con 1.650 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de entre 5 y 3 piezas *Vickers* de 120 o 101,6 mm, además de seis tubos lanzatorpedos de 533 mm en montajes triples, de fabricación italiana y con una carga explosiva de 250 kg de trilita.
- Siete pequeños torpederos, todos ellos con 177 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 3 piezas de 47 mm.
- Doce submarinos, seis de la Clase C y seis de la Clase B, con entre 915 y 556 toneladas de desplazamiento y entre 6 y 4 tubos lanzatorpedos de entre 530 y 430 mm.

- Un solo cañonero, con 800 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 4 piezas de 76,2 mm.
- Cuatro guardacostas, con entre 768 y 400 toneladas de desplazamiento y artillerías principales de entre 2 y 1 piezas de 76,2 mm.
- El 93% de la Aeronáutica Naval, contando con 103 aparatos de los 111 disponibles, entre ellos 35 hidroaviones *Saboias S-62*, 27 aviones torpederos *Vickers Vildebest*, 10 aviones de caza *Martinsyde* y 5 hidroaviones *Dornier Wals*.



Figuras 11 y 12: Arriba, fotografía del crucero ligero *Libertad* (ex *Príncipe Alfonso*), buque insignia de la Flota Republicana durante los primeros años de la Guerra Civil.

Este crucero de los denominados “ligeros”, desplazaba 9.385 toneladas y estaba artillado con ocho piezas principales *Vickers* de 152,4 mm y 50 calibres, instaladas en tres montajes dobles y dos sencillos, que disparaban proyectiles de 45,4 k, con un alcance de 21.500 m. Y, a la derecha, “Bandera Guía de la 1ª Compañía de Marinería” del citado crucero (Museo Naval de Madrid).

Frente a ellos, la Armada de los sublevados (autodenominada “nacional”) comenzó el conflicto siendo muy inferior a la republicana, sobre todo en destructores, al disponer solo de uno, y en submarinos, de los que carecieron totalmente hasta el mes de abril de 1937 (es decir, hasta 10 meses después de iniciado el conflicto), en que se incorporaron las dos primeras unidades cedidas por la Regia Marina italiana (concretamente, los modernos submarinos *Archimede* y *Torricelli*, con 880 toneladas de desplazamiento y ocho tubos lanzatorpedos de 530 mm, que fueron rebautizados por los nacionales con los nombres de *C-3* y *C-5* para intentar simular que eran los antiguos submarinos republicanos que supuestamente habían logrado rescatar –y poco después vueltos a rebautizar como *General Mola* y *General Sanjurjo*–, y que fueron conocidos como los “submarinos legionarios”), a los que, posteriormente (ya en agosto de ese mismo año), se incorporaron otros cuatro submarinos italianos de la Clase *Archimede* y de la Serie 600, que se rebautizaron con los nombres de *General Sanjurjo 2*, *General Mola 2*, *González López* y *Aguilar*, los cuales llevaban mandos y tripulaciones de la Marina italiana, aunque con una representación española.

Hasta esos momentos, los nacionales dispusieron de las siguientes unidades:

- Un acorazado, el *España*, similar al *Jaime I* republicano, y con 15.452 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 8 piezas de 305 mm.
- Un solo crucero ligero, el *Cervera*, similar al terceto republicano, y con 7.975 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 8 piezas *Vickers* de 152,4 mm, aunque muy pronto se incorporarían otros dos cruceros pesados, el *Canarias* (construido en los Astilleros S.E. de Construcción Naval de Ferrol, entre 1928 y 1936, y botado el 28 de mayo de 1931, cuyo acto fue presidido por Santiago Casares Quiroga, ministro de Marina del primer gobierno de la II República, encabezado por Niceto Alcalá-Zamora), y el *Baleares* (primer buque botado por las autoridades republicanas, el 20 de abril de 1931), que entrarían en servicio entre septiembre y diciembre de 1936, con 10.668 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 8 piezas de 203 mm emplazadas en cuatro torres dobles, y un cuarto, también ligero, el *Navarra*, ex *República*, que entraría en servicio en agosto de 1938, con

5.590 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 6 piezas de 152,4 mm.

- Un solo destructor ligero, el *Velasco*, con 1.145 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de entre 3 piezas de 101,6 mm, aunque en octubre de 1937 se incorporarían dos viejos destructores italianos de 1.453 toneladas de desplazamiento (el *Aquila* y el *Falco*, rebautizados en España como *Velasco-Ceuta* y *Velasco-Melilla*).

- Tres grandes minadores, todos ellos con 2.000 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 4 piezas de 120 mm.

- Tres grandes cañoneros, con 1.314 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 4 piezas de 101,6 mm.

- Cinco guardacostas, con entre 640 y 400 toneladas de desplazamiento y artillerías principales de entre 2 y 1 piezas de 76,2 mm.

- Cinco pequeños torpederos de construcción española, con 177 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 3 piezas de 47 mm, a los que en octubre de 1937 se incorporaron otros dos italianos de 858 toneladas, el *Guglielmo Pepe* y el *Alessandro Poerio*, que fueron rebautizados como *Huesca* y *Teruel*.



Figura 13: Cruceros pesados nacionales *Canarias* y *Baleares*, atracados en el puerto de Ceuta en abril de 1937, junto al transatlántico *Marqués de Comillas*, a su derecha. (Archivo Rolandi)

Las pérdidas por ambos bandos también fueron significativas, pues mientras los republicanos perdían al acorazado *Jaime I* (en el accidente ya comentado anteriormente, ocurrido en Cartagena el jueves 17 de junio de 1937), a los destructores *Almirante Ferrándiz*, *Ciscar* y *José Luis Díez*, en diferentes acciones de guerra en septiembre de 1936, octubre de 1937 y diciembre de 1938, respectivamente), y a 9 submarinos (cuatro inutilizados por diversas causas y cinco hundidos por el enemigo), los nacionales perdían, a su vez, al acorazado *España* (hundido en la mañana del viernes 30 de abril de 1937, frente al Cabo Gatizano -Santander-, al colisionar con una mina probablemente puesta por el minador nacional *Júpiter* -o, según otras versiones, por un torpedo presumiblemente lanzado por un destructor británico-, y cuando intentaba capturar a un buque mercante británico y escapar del ataque de la aviación republicana), y al crucero pesado *Baleares* (alcanzado por varios torpedos de los destructores republicanos en el Combate de Cabo de Palos, ocurrido en la madrugada del domingo 6 de marzo de 1938).



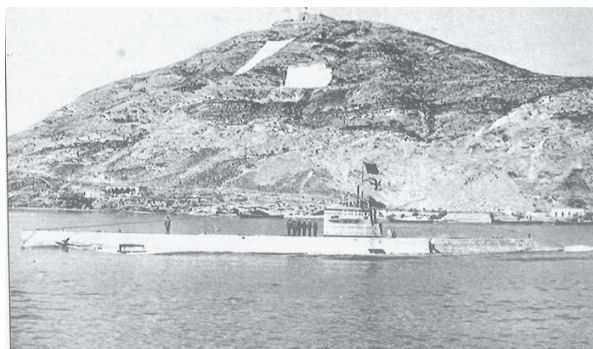
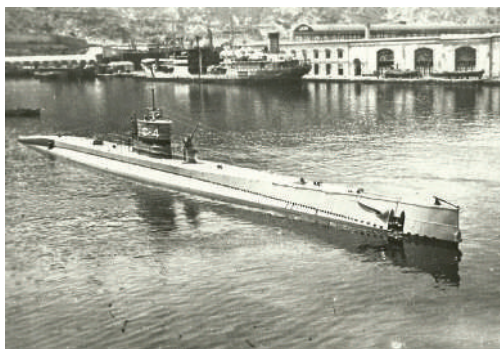
Figura 14: Hundimiento del acorazado *España* en la mañana del viernes 30 de abril de 1937, frente al Cabo Gatizano (Santander), tras colisionar con una mina submarina puesta por un minador nacional.

Con esta teóricamente superioridad de efectivos navales, la Marina republicana conseguiría dominar el Estrecho de Gibraltar y toda la costa mediterránea peninsular durante los primeros meses del conflicto (hasta que entraron en servicio los dos cruceros pesados *Canarias* y *Baleares* en los últimos meses del año 1936), incluso sin

tener necesidad de recurrir a sus submarinos, aunque su flota tendría una actuación muy ineficaz en la Campaña del Norte (donde perdieron varios destructores y submarinos) y dejó el dominio del mar totalmente en manos de la Marina nacional, al igual que a partir de 1938 en el Mediterráneo, donde también dejó toda la iniciativa a sus rivales y evitó, en todo momento (salvo en el caso del combate de Cabo de Palos, de marzo de 1938) el enfrentamiento directo con los cruceros pesados nacionales.

A pesar de su superioridad teórica, la flota republicana no conseguiría ejercer el dominio del mar en ninguna de las diferentes fases de la guerra, ni llevar a cabo una guerra agresiva y de apoyo eficaz a los ejércitos de tierra de la República. Su temor a perder sus buques (incrementado, a partir del mes de septiembre de 1936, con la pérdida del destructor *Almirante Ferrándiz*, y con la repetida situación de ineficacia de sus unidades navales, debida, fundamentalmente, al bajo grado de disciplina registrado a bordo de sus buques y a la falta de experiencia de sus mandos y dotaciones), llevaría a los mandos navales republicanos a aplicar la estrategia de *fleet in being* (flota en potencia o en existencia), por la cual era necesario continuar conservando el mayor número posible de sus buques, para que, al menos, pudieran seguir representando una amenaza potencial para el enemigo.

Y esta falta de agresividad de la Flota republicana les llevaría a desaprovechar la ocasión de bloquear y atacar a la base naval nacional de Palma de Mallorca (donde se aprovisionaban sus principales cruceros), o de realizar ataques sorpresa contra los transportes por mar de los nacionales (lo cual hubiera privado de muchos de sus recursos a sus rivales) o a sus buques de escolta de menor envergadura (del tipo destructores, minadores, torpederos y cañoneros). Y esta actitud pasiva se debió, en buena parte, a que no confiaban plenamente en su propia flota de submarinos, cuyos mandos eran de dudosa lealtad a la República, como se demostró en la Campaña Naval del Norte de 1937 y 1938, en la que la mayoría de sus comandantes actuó de manera deliberadamente negligente, boicoteando intencionadamente la mayor parte de sus actuaciones, negándose a atacar a los buques nacionales e, incluso, produciendo averías y sabotajes en sus propias unidades o huyendo con ellas a puertos franceses, donde terminaron “pasándose”, muchos de ellos, al bando nacional.



Figuras 15 y 16: Submarinos republicanos C-4 y B-6, en su base principal de Cartagena, los cuales fueron mandados, durante la Guerra Civil, por el teniente de navío Jesús Lasheras Mercadal, alférez de navío Sebastián Gallo Martínez y el capitán de corbeta Eugenio Calderón Martínez (caso del C-4), y por el alférez de navío pro nacionalista Oscar Scharfhausen Kebbón (caso del B-6)

Con el crucero *Miguel de Cervantes* inactivo y en reparaciones durante dieciséis meses (entre noviembre de 1936 y marzo de 1938, tras sufrir el ataque con dos torpedos de un submarino presumiblemente italiano –el *Torricelli*–, o incluso algún otro alemán, el domingo 22 de noviembre de 1936, mientras estaba fondeado fuera del puerto de Cartagena para evitar ser un blanco más fácil de la aviación enemiga, y por indicación de un asesor ruso), dos destructores también fuera de servicio (*Alcalá Galiano* y *Churruca*) a causa de los bombardeos aéreos y de un ataque de un submarino italiano, y casi todos los submarinos también fuera de servicio por diferentes motivos (hundimientos, reparación de averías, etc.), las únicas unidades que realmente fueron utilizadas con cierta eficacia durante las últimas fases de la guerra

serían los destructores, que, por lo general, actuando de noche y por parejas, se emplearon en misiones secundarias del tipo de transporte de autoridades, cargas reducidas de armamento y municiones, y en trayectos generalmente comprendidos entre Cartagena y Valencia, Barcelona o Mahón, sin que prácticamente actuaran en acciones de las consideradas “tácticas”, con la salvedad de las del Combate de Cabo de Palos y del frustrado intento de recuperar al destructor *José Luis Díez* (como se comentará más adelante), así como de la realización de alguna acción en el litoral catalán contra la Armada nacional y de simulación de protección de falsos convoyes y de bombardeos y desembarcos sobre la costa andaluza, que nunca llegaron, finalmente, a llevarse a cabo.

El grave problema de la carencia de cuadros de mandos profesionales en la Marina republicana

Pero, a pesar de la superioridad de sus buques, la Marina republicana presentó, a lo largo de todo el conflicto, dos significativas desventajas con respecto a sus contrincantes, como fueron la carencia de jefes y oficiales de la Armada profesionales y con la suficiente experiencia para poder mandar las importantes unidades e instalaciones navales con que contaban, y el disponer solamente de una única base naval principal para poder albergar y avituallar a su flota, como era la de Cartagena, la cual, a pesar de sus excelentes condiciones de defensa por mar y por tierra (y de constituir el más importante bastión defensivo de la República durante toda la Guerra Civil) presentaba unas significativas deficiencias en lo referente a algunas de sus instalaciones y a su defensa contra ataques aéreos, con respecto a las otras dos bases principales con las que contaban sus adversarios (Cádiz y Ferrol).

El problema de la carencia de mandos fue realmente importante y llegaría a convertirse, finalmente, en un elemento esencial. No solo que no se contó con el número de mandos que se necesitaba (tan solo dispusieron de 56 jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada, que apenas suponían el 9 % de la plantilla general de dicho cuerpo, que eran los únicos que realmente disponían de la formación profesional necesaria para poder ostentar los mandos de las unidades navales y de las flotas de combate), sino que, además, la experiencia y la preparación de

los disponibles no eran las adecuadas y necesarias para los importantes mandos que se les encomendó.

Y, a esta primera circunstancia, se uniría una segunda, como sería el de su escasa lealtad a la causa republicana, en la mayoría de los casos únicamente atribuible a lo que se conocía como la “lealtad geográfica” o “territorial”, debida a que simplemente se encontraban en la zona republicana cuando se inició el conflicto y se vieron obligados a permanecer en sus puestos forzados por las circunstancias. Muchos de ellos (la mayoría) eran partidarios de la causa nacional y en la Marina republicana actuaron como verdaderos quinta columnistas, saboteando unidades, haciendo que sus buques resultaran totalmente ineficaces, pasando información al enemigo e incluso pasándose ellos mismos al otro bando en cuanto tuvieron la más mínima oportunidad de hacerlo. Y esta preocupante situación de deslealtad de una buena parte de los mandos llegó a ser tan grave y acuciante, que el propio jefe de la Flota, capitán de corbeta Miguel Buiza, llegaría al extremo de proponer (en una reunión mantenida con el ministro de Defensa, Indalecio Prieto), “que se fusilara a las mujeres y los hijos de aquellos que se pasasen, o a los familiares más cercanos”. Mientras que, por su parte, el Jefe del Estado Mayor de Marina en aquellos momentos, capitán de corbeta Pedro Prado Mendizábal (militante del Partido Comunista), y al más puro estilo estalinista, recomendaría que los hijos menores de edad de los mandos que “se pasaran” fueran deportados a Rusia.

Igualmente, y a este respecto, el historiador naval Michael Alpert comentaría (en su excelente obra *La Guerra Civil española en el mar*, publicada en 1987), que “(...) la flota republicana no contaba con mandos suficientes. No eran aptos, por su inexperiencia o su falta de adhesión, ni para el mando de los buques ni para los órganos de dirección”. También el propio comisario político de la flota, Bruno Alonso, daría su personal versión sobre la deslealtad de muchos de los mandos a la Marina a la causa republicana (sobre todo durante los primeros días del conflicto), intentando justificar que fue precisamente por esta circunstancia por las que se produjeron las numerosas matanzas y represalias de los primeros días en cerca de medio millar de mandos de la Armada: “La Marina de Guerra no podía ser ajena a la empresa sediciosa. Sus jefes, aristócratas de rancia estirpe y de principios monárquicos, salvo honrosas excepciones, compartían con los oficiales y generales del ejército de tierra su odio a

la democracia y la libertad. (...) La marinería dominó la sublevación de los jefes, y tomó el mando de la escuadra al servicio de la República y de su Gobierno. Los jefes sublevados fueron muertos, y la venganza de los marineros llegó desgraciadamente a alcanzar a jefes que no tomaron parte en la sedición, pero que por pertenecer a un Cuerpo de raigambre nobiliaria y reaccionaria atraían la desconfianza y el odio de las fuerzas populares. Hecho lamentablemente si se quiere, pero justificado por el huracán de pasiones que toda revolución desencadena”.

Y este importantísimo problema se debía a que, durante los primeros días de la sublevación militar de julio de 1936 (que triunfó plenamente en las bases navales principales de Ferrol y Cádiz, pero no en la de Cartagena, ni en la secundaria de Mahón), el gobierno republicano de José Giral realizó una verdadera “limpia” de militares considerados implicados en los intentos de sublevación o simplemente “desafectos y peligrosos”, cuyas medidas afectaron a algo más de 600 jefes y oficiales de la Armada (bien por haber sido expulsados o ejecutados), produciéndose, con ello, un importante déficit de mandos de la Marina, cuya estimación de efectivos mínimos para las necesidades de la Flota republicana se evaluaban en unos 155 (es decir, tres veces más de los que realmente disponían). Y algo parecido ocurrió con los denominados “Cuerpos Auxiliares” o patentados (Ingenieros de la Armada, Máquinas, Artillería Naval, Intendencia de la Armada, Jurídicos, Sanidad Naval, etc.), de los que se dieron de baja más del 61%, quedando en activo solamente 243 de los 621 existentes en julio de 1936.

De los 56 jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada que terminaron “sirviendo” en la Marina republicana (con mayor o menor grado de “lealtad”), uno solo alcanzó el grado de contralmirante (el capitán de fragata en julio de 1936 Valentín Fuentes López, antiguo jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico a finales de 1936, ascendido contralmirante el 29 de febrero de 1937 y destinado a las órdenes del ministro de Defensa); dos ostentaron el grado de capitanes de navío (Joaquín García del Valle y Federico Aznar Bárcenas, ocupando puestos burocráticos); siete el de capitanes de fragatas (también con cargos administrativos en el Ministerio de Marina, agregadurías navales en el extranjero y profesorado de la Escuela Naval Popular); 17 el de capitanes de corbeta (entre ellos Miguel Buiza, Luis González de Ubieta, Pedro Prado, José Núñez, Federico Monreal y Horacio Pérez, que serían los

que verdaderamente ostentarían los principales mandos operativos de la Marina republicana durante todo el conflicto, como serían las jefaturas de la Flota y de su Estado Mayor, de las flotillas de destructores, de la Defensa Móvil Marítima, etc., a pesar de su juventud –una media de 37 años de edad y tan solo 14 de ellos de experiencia profesional-, ocupando unos cargos que, generalmente, estaban reservados a contralmirantes o a capitanes de navío); 27 el de tenientes de navío (que fueron los que ocuparon los mandos efectivos de las unidades navales, y con una edad media de 29 años y tan solo 7 de experiencia profesional, muchos de ellos alféreces de navío e incluso guardiamarinas en julio de 1936, aunque, tradicionalmente, estos cargos estaban reservados a capitanes de navío o capitanes de fragata, según el tipo de unidades); y dos el de alféreces de navío.



Figuras 17 a 19: Tres de los principales mandos de la Marina republicana durante la Guerra Civil. De izquierda a derecha, los capitanes de corbeta Miguel Buiza Fernández-Palacios, Luis González de Ubieta y Pedro Prado Mendizábal. Los dos primeros mandarían la Flota y el tercero, el Estado Mayor de Marina.

Este reducido personal del Cuerpo General de la Armada se completó, en marzo de 1937, con 20 mandos de los Cuerpos de Ingenieros y de Artillería de la Armada, 49 de Infantería de Marina, 58 del Cuerpo de Intendencia, 16 del Cuerpo Jurídico de la Armada y 93 del Cuerpo de Maquinistas, así como con 56 suboficiales y auxiliares que fueron ascendidos a puestos de mando y 111 oficiales de la Reserva Naval (en su mayoría procedentes de la Marina Mercante y antiguos capitanes o pilotos), que fueron habilitados de capitanes de corbeta (30), tenientes de navío (46) y alféreces de navío (34), ejerciendo, normalmente, de oficiales de derrota. Los casos más destacados serían los de los capitanes de la Marina Mercante Cándido Fulla (que fue habilitado de teniente de navío en el destructor *José Luis Díez*) y Esteban Hernando (habilitado de teniente de navío en el submarino *C-2*), aunque también un primer maquinista sería nombrado jefe de la 2ª Sección del Estado Mayor de la Armada, varios oficiales primeros jefes de diferentes servicios (incluida la jefatura de comunicaciones de la Base Naval de Cartagena) y un auxiliar de radiotelegrafía la propia jefatura de la Base Naval de Barcelona.

Reorganización de la Marina republicana. Creación de los Comités de Gobierno de buques y de la Sección de Operaciones

Ante la carencia de mandos profesionales en la escuadra republicana y la escasa confianza demostrada por los jefes y oficiales de que se disponía, en los primeros días del inicio de la guerra (concretamente, el lunes 20 de julio de 1936) el gobierno de José Giral nombraba jefe de la Flota de Operaciones al capitán de fragata Fernando Navarro Capdevila (que, días antes, había sido detenido en la Base Aérea de San Javier por los oficiales sublevados en favor de los nacionales) y en sustitución del capitán de corbeta Federico Monreal Pilón, que ejercía este cargo, aunque con carácter interino, desde el 18 de julio, el cual, rápidamente (el 21 de julio), emitió ya las primeras “Instrucciones” para intentar paliar el problema de la carencia de la tradicional cadena de mandos en los buques, en las que ordenaba nombrar “(...) un Comité de gobierno que disfrute de la plena confianza de la dotación (...)”, que “(...) designará una guardia militar que, debidamente armada, estará encargada de la vigilancia, seguridad y buen orden interior del buque (...)”. Es decir, para que se encargara de mantener la disciplina a bordo

y, sobre todo, de la “vigilancia” de los mandos profesionales que se habían asignado a cada buque.

Estos comités de cada unidad (por lo general, formados por clases subalternas, como maquinistas, fogoneros, buzos y cabos y auxiliares de diferentes especialidades) respondían ante el denominado “Comité Central de la Flota”, formado por un presidente, un secretario y varios vocales y delegados elegidos por las distintas unidades de la flota (siete por el acorazado *Jaime I* y por cada uno de los cruceros, dos por las flotillas de destructores y uno adicional por cada comité de buque). Este “Comité Central”, tenía su sede en el buque insignia de la flota (que, inicialmente, fue el crucero *Libertad* y, posteriormente, el *Miguel de Cervantes*), y estuvo presidido, según los diferentes períodos de la guerra, por el buzo Enrique Delmás Blanco, y por los terceros maquinistas del *Jaime I* José Caneiro y Santiago Valderas.

Un día antes de emitirse estas primeras “Instrucciones”, en Madrid el gobierno de José Giral disolvía el antiguo “Estado Mayor de la Armada” y lo sustituía por una “Sección de Operaciones”, a cuyo frente puso al teniente de navío Pedro Prado Mendizábal (hombre de la absoluta confianza del gobierno, militante comunista y ayudante personal de Santiago Casares Quiroga, ministro de Marina en el primer gobierno de la República en abril de 1931), y se nombraban nuevos jefes de las bases navales de Cartagena y Mahón al teniente de navío Antonio Ruiz González (conocido familiarmente como el “Nono Ruiz”) y al oficial 1º naval Nicanor Menéndez, así como nuevos comandantes de las principales unidades de la flota (cuyos cargos fueron cubiertos con capitanes de fragata y de corbeta, tenientes de navío e incluso alféreces de navío, cuando realmente tenían que haber correspondido a rangos muy superiores).

Al problema que suponía que toda la organización de la Marina republicana estuviera en manos de un capitán de fragata (como jefe de la Flota) y de un teniente de navío (como jefe de operaciones), se sumaba el de la ya repetida falta de personal cualificado (un alférez de navío se puso al mando del acorazado *Jaime I* y un teniente de navío del de la flotilla de destructores, así como a un segundo maquinista al frente de la Base Naval de Málaga), por lo que tendría que “habilitarse” en cargos superiores a personal subalterno, procedente de las clases de

“maestres, cabos, especialistas, fogoneros y otros”, así como incorporar a la Reserva Naval a maquinistas de la Marina Mercante y a personal procedente de empresas marítimas civiles.



Figuras 20 y 21: Arriba, cartel de propaganda republicana animando a los marinos mercantes a su incorporación a la Flota, Abajo, “Comité de gobierno” del crucero *Libertad* (con el jefe de la flota, capitán de corbeta Miguel Buiza, en el centro). Estos comités fueron creados con el principal objetivo de “vigilar y fiscalizar” a los mandos profesionales de los buques

Pocas semanas después (el sábado 22 de agosto de 1936), José Giral abandonaba la cartera de Marina y nombraba en su puesto al general de

brigada del Cuerpo de Artillería Naval Francisco Mátz Sánchez, con la intención de profesionalizar más este importante ministerio y de acabar, en todo lo posible, con las horribles matanzas de jefes y oficiales de la Armada que se estaban produciendo en Cartagena, Mahón, Málaga, la prisión militar de Guadalajara, Paracuellos del Jarama, y otros lugares del país (unos 400, como ya se comentará más adelante), y una de sus primeras medidas sería el nombramiento de un nuevo jefe de la Flota, cargo que recayó en el capitán de corbeta Miguel Buiza Fernández-Palacios, junto con la emisión de unas nuevas “Instrucciones Generales” por parte de la Jefatura de Operaciones Navales (es decir, por el todopoderoso teniente de navío Pedro Prado Mendizábal), con objeto de “procurar un mayor rendimiento y buen estado de eficiencia de las unidades navales”, en las cuales se reconocía la autoridad en los buques de una serie de “inspectores” de baja categoría y graduación militar, pero de “reconocida capacidad técnica, moral intachable y verdaderamente adictos al Frente Popular, con completa independencia de su categoría”, a los que se les responsabilizó de la mayor parte de los servicios del buque (máquinas, sanidad, intendencia, artillería y electricidad-radio). Estos “inspectores políticos” integrantes de los comités de gobierno de los buques (en su mayor parte anarquistas de la FAI y comunistas del PCE), tenían unas atribuciones muy amplias, entre ellas el control de la disciplina a bordo y de las claves reservadas que se utilizaban en las comunicaciones, así como la de “vigilar y fiscalizar” a los mandos profesionales de los buques (aunque se insistió que “sin mermar en nada las atribuciones de los jefes”, que quedaron reducidas a meras “responsabilidades técnicas”), creando, con ello, continuas y graves interferencias en el normal mando de los buques, al intervenir en las discusiones y decisiones que se producían para decidir las tácticas de las operaciones, como así lo reconocería incluso el consejero ruso Kuznetsov en varios de sus informes.

El papel representado por los “Comités de gobierno” de los buques, así como de sus continuos desencuentros y problemas surgidos con los mandos profesionales de las unidades navales, lo reflejaría también Bruno Alonso en su obra *La Flota republicana*: “(...) La refriega en la flota fue muy dura y sangrienta. Murieron en ella el 70% de los jefes y oficiales, quedando un pequeño grupo en los barcos leales, que uniéndose a los oficiales promovidos recientemente, constituyeron más adelante el mando militar y técnico de la flota republicana, la cual,

auxiliada por los pilotos mercantes ingresados en ella, quedó bajo el control y la vigilancia de los Comités de gobierno elegidos en cada barco por las dotaciones y legalizados por decreto del Gobierno en el mes de noviembre de 1936”.

“(…) La traición a que habían sido víctimas rodeaba a todos los mandos profesionales de la desconfianza general que, si en algunos casos individuales no estaba justificada, tenía sobrada explicación en la conducta colectiva de la oficialidad del ejército de tierra y de la armada. A causa de esto los Comités no podían sustraerse, en el ejercicio de sus funciones fiscalizadoras, a intromisiones excesivas cerca de los mandos militares —el cual, amedrantado, no osaba dar órdenes—. Por su parte el mando supremo no supo estar a la altura de las circunstancias, y a su pusilanimidad se debe en gran parte el no haber dominado Cádiz, Huelva y Algeciras y quizás Ceuta, Melilla y Palma de Mallorca”.

Creación del Comisario político de la Flota republicana. La figura de Bruno Alonso y la creación de la Escuela Naval Popular

Los comentados comités de gobierno de buques estuvieron funcionando durante varios meses, hasta que a finales de diciembre de 1936 el nuevo ministro de Marina y Aire, Indalecio Prieto, del segundo gobierno presidido por el socialista Francisco Largo Caballero, aprobara un nuevo “Reglamento de Reorganización de la Flota” (ya en anteproyecto desde finales del pasado mes de octubre), en el que se establecieron todas las atribuciones de la escuadra y un mando dual de la flota “para atender a las especiales circunstancias de la guerra”, que exigían un mando militar (el jefe de la flota) y otro político (un delegado del gobierno). También, por estos mismos días (*Gaceta de la República* nº 324, del sábado 26 de diciembre de 1936), Indalecio Prieto crearía el denominado “Estado Mayor Central de las Fuerzas Navales de la República” (que sustituía al antiguo “Estado Mayor de la Armada”, disuelto a finales de julio pasado), a cuyo frente puso al capitán de corbeta Luis González de Ubieta, y que contó con otros buenos profesionales leales a la República, como fueron los también capitanes de corbeta Julián Sánchez de Erostarbe (posteriormente ascendido a capitán de fragata y nombrado 2º Jefe del Estado Mayor) y Horacio Pérez Pérez, el teniente de navío Luis Huertas de los Ríos y otros jefes de Artillería, Ingenieros, Intendencia

y Máquinas, con los que se consiguió formar un Estado Mayor “muy cualificado, aunque quizás académico”, en opinión del historiador naval británico Michael Alpert. También se nombraría un nuevo subsecretario de Marina, siendo sustituido el antiguo, Benjamín Balboa (en el que Prieto ya no confiaba) por el hasta entonces jefe de la Base Naval de Cartagena, teniente de navío Antonio Ruiz González.

Como consecuencia de esta reorganización, se incorporó también la figura del denominado “Comisario Político de la Flota” (el nombre oficial era “Delegado Político del Gobierno en la Flota republicana”), cargo que recayó en un hombre de la absoluta confianza del gobierno, como era el socialista cántabro Bruno Alonso González (1887-1977), dirigente destacado del PSOE y de la UGT cántabra (cuya actividad le había ocasionado ser expulsado en varias ocasiones de su puesto de trabajo de obrero metalúrgico y dos encarcelamientos durante los años 20), fundador de las Juventudes Socialistas de Santander, concejal del Ayuntamiento de esa ciudad y miembro de su Junta de Defensa (que le nombró Comisario Inspector de sus fuerzas militares), así como diputado socialista en las tres legislaturas republicanas (1931, 1933 y 1936).



Figura 22: El Diputado socialista Bruno Alonso González, dirigente destacado del PSOE y de la UGT cántabra, fundador de las Juventudes Socialistas de Santander, concejal del Ayuntamiento de esa ciudad y miembro de su Junta de Defensa, el cual sería nombrado, el 29 de diciembre de 1936, por el ministro Indalecio Prieto, “Comisario Político de la Flota”.

Bruno Alonso fue nombrado comisario político de la flota el martes 29 de diciembre de 1936, por el ministro Indalecio Prieto, tan solo dos días después de producirse un duro bombardeo sobre Santander por parte de la aviación italiana y las consiguientes represalias y fusilamientos de más de un centenar de presos derechistas perpetrados por algunos dirigentes locales, que el sindicalista cántabro intentó evitar y parar mediante varias alocuciones radiofónicas, e inmediatamente partió para Valencia (en aquellos momentos sede del gobierno republicano), donde se reunió con el citado ministro de Marina y Aire y con dos de los principales mandos de la flota, el capitán de corbeta Miguel Buiza (recientemente nombrado comandante en jefe de la flota) y el teniente de navío Vicente Ramírez de Togorés (jefe de las flotillas de destructores), quienes le transmitieron la dificultad del cargo que se le encomendaba, pero la confianza del gobierno en su persona para desempeñarlo, como el mismo Bruno Alonso reconocería en sus escritos: “El cargo creado y para el que se me había designado era delicadísimo en extremo, y entrañaba dificultades tan enormes que fue rechazado por aquellos a quienes antes se le había ofrecido. Parecía que producía bastante temor en el ánimo de todos el estado de indisciplina que, al parecer, reinaba en la flota, y el predominio casi absoluto que habían impuesto en sus tripulaciones la C.N.T. y la F.A.I.”.

Desde Valencia, Bruno Alonso se desplazó rápidamente a Cartagena (donde también ejercería, aunque tan solo por unos meses -entre julio de 1937 y marzo de 1938-, el cargo de Comisario de la Base Naval Principal, así como el de director del diario *La Armada*, “Órgano Oficial de los Marineros de la República”, como el mismo periódico se definía en su cabecera), y donde se enteró de cierta frase comentada por Prieto a los mandos de la flota al despedirlos: “A ese (refiriéndose a Bruno Alonso) o lo tiran al agua o los mete en cintura a todos”. Y este temor de que pudiera “ser arrojado al agua” no solo era un presentimiento del ministro Prieto, sino que el propio Alonso lo viviría en sus propias carnes la misma noche en que llegó a Cartagena, en la que, desde el camarote donde le instalaron en el buque insignia de la flota (en aquellos momentos, el crucero *Libertad*), oiría las voces amenazadoras de algunos miembros del comité de dicho buque, que decían “a ese cabrón le fondeamos al amanecer” (se referían a arrojarlo al agua con pesos amarrados a sus pies, como habían hecho con muchos de los oficiales de la flota en los meses de julio y agosto de 1936). Pero

el nuevo comisario de la flota no se amedrentaría antes estas graves amenazas, sino que, por el contrario, decidiría enfrentarse abiertamente a sus opositores, pues, como el mismo reconocería en una entrevista periodística realizada algunos años después: “si me van a asesinar cobardemente, coño, tengo el deber de morir como un hombre (...)”. Y, sin pensárselo dos veces, se dirigió inmediatamente al camarote de los fogoneros del crucero (que era donde estaban los que le habían amenazado) y de un puntapié abrió la puerta y les dijo: “a ver quién es el hijo de su madre que me va a fondear con los tiburones, ¡me cago en Dios!, que dé un paso al frente”. Nadie se movió, y Alonso aprovechó la ocasión para echarles una arenga muy dura, en la que les aclaró que “quien quiera seguir este camino, advierto desde ahora, que se encontrará enseguida conmigo”.

A la mañana siguiente, y tras formar el jefe de la Flota (capitán de corbeta Miguel Buiza), a toda la dotación del crucero *Libertad* en la cubierta de proa del buque, Bruno Alonso tomó posesión de su cargo ante los mandos de la flota y el denominado “Comité Central de la Flota”, a cuyo presidente interrumpió su discurso de bienvenida, para ordenarle que hiciera desembarcar inmediatamente del buque a un “delegado sindicalista” armado con un gran pistolón y en actitud chulesca y provocativa, tras añadir que “Esto es una unidad de combate y no hay más que unos señores que mandan y otros obedecen; ya hemos terminado, usted está aquí de más, baje ahora mismo a tierra y que no lo vuelva a ver más por aquí”. Esta valiente actitud del nuevo comisario fue apoyada rápidamente por varios miembros de la dotación, que le animaron con voces de “Don Bruno, hasta el final”, a lo que este contestó: “pase lo que pase yo estaré hasta el final”.

Solucionado favorablemente este peligroso incidente inicial, Bruno Alonso se dirigió a todas las unidades por medio de la emisora de la escuadra y, en los siguientes días, se fue reuniendo, por grupos, con todas las dotaciones de los buques en un amplio local de la ciudad, donde les transmitió el significado de la guerra “y lo que en ella era o debía ser un delegado o comisario político”, insistiéndoles que él debía “dar ejemplo de independencia de conducta respecto a partidos y organizaciones”, así como de su firme promesa de que, desde ese momento, dejaba de ser militante activo de su partido (el PSOE), “para ser exclusivamente el comisario político de todos”. El objetivo final tenía



Figuras 23 y 24: Arriba, el nuevo “Comisario Político de la Flota”, Bruno Alonso González, dirigiéndose a las dotaciones de la escuadra en Cartagena. Abajo, cabecera del periódico *La Armada*, dirigido por Bruno Alonso, y desde cuyas páginas se lanzarían repetidos mensajes sobre la necesidad de mantener la disciplina a bordo de los buques y la absoluta lealtad al gobierno de la República

que ser conseguir una flota eficaz y disciplinada, cuyo único deber era “obedecer al Mando y a la República” y el que en la flota no hubiera “más bandera que la de todos los combatientes de la República”.

Bruno Alonso comprobó enseguida que la situación de la flota no era muy diferente a las de las milicias populares de tierra en los primeros momentos de su organización, en lo referente a la disciplina y subordinación a sus mandos, al estar subordinada a comités políticos que generalmente estaban controlados y al servicio de determinados partidos u organizaciones políticas, a las que respondían de forma

sectaria e intransigente, marginando al resto de los partidos. Por ello, opinaba que lo realmente importante era “poner al frente de las unidades hombres de confianza y con el tacto necesario para crear las condiciones de disciplina indispensables en la lucha militar”. Se acusaba en la flota una fuerte influencia de la propaganda ejercida por los principales partidos y organizaciones políticas (comunistas y anarcosindicalistas, principalmente), por lo que, desde el primer momento, intentaría controlar a los citados “comités de los buques”, que finalmente serían totalmente suprimidos en mayo de 1937 (y ya con el nuevo gobierno presidido por Juan Negrín) y sustituidos por “delegados políticos” nombrados directamente por Bruno Alonso, cuyo papel sería mucho más limitado que el de los comisarios políticos de las unidades de tierra, debido a que en la Marina todos los mandos de los buques tenían que ser profesionales.

Desde su nuevo puesto de comisario político de la Flota y de la Base Naval Principal de Cartagena, Bruno Alonso (que contó con la estrecha colaboración de otros dos diputados socialistas, Melchor Guerrero -diputado por Murcia- y Gabriel Pradal -diputado por Almería y superviviente del accidente del *Jaime I*-, a los que nombró delegados políticos en el arsenal y en el regimiento naval de la base, y otros “delegados de confianza” en otros puestos de confianza) intentaría que la Marina republicana y su flota no fuera controlada por ningún grupo político concreto, para lo que tuvo que enfrentarse, y con firmeza, a los poderosos y peligrosos comités anarquistas y comunistas de la flota, entre los que destacaba la temida “Guardia Roja” del acorazado *Jaime I*, que había sido, en Cartagena, la principal responsable de la mayor parte de las matanzas de jefes y oficiales de la Armada y del Ejército considerados desafectos durante los últimos meses de 1936 (unos 350, de los cuales 143 correspondieron a marinos de guerra, y en su mayoría ejecutados a bordo de los buques prisión *España 3* y *Rio Sil*, e incluso en el propio Arsenal y a bordo de diversas unidades de la flota), a los que habría que añadir otros 89 jefes y oficiales de la Armada ejecutados en Mahón (17), Paracuellos del Jarama (39) y otras ciudades de España, sin ningún tipo de juicios previos, ni de control por parte de la justicia regular republicana. Esta labor le acarrearía una fuerte oposición y respuesta de los grupos anarcosindicalistas (que contaban con cuatro ministros en el gobierno), que llegaron a pedir incluso la “eliminación” del nuevo comisario político, al igual que de los comunistas (muy

reforzados por la ayuda de material que se estaba recibiendo desde la URSS), quienes, también, aunque sin éxito, intentaron hacerse con el control de la flota y acusaron a Bruno Alonso “de haber hablado mal de Rusia”, a lo que éste contestó con su amenaza de dimisión si no se respetaba su decisión de no permitir ningún tipo de propaganda partidista encaminada a apoderarse de la flota y de que esta “no debe ser de nadie y solo de la República”. Pero, quizás, el enfrentamiento más serio con los comunistas se produciría durante el entierro de las cerca de tres centenares de víctimas de la explosión accidental producida a bordo del acorazado *Jaime I* (18 de junio de 1937), en el que estuvo a punto de producirse un enfrentamiento armado entre estos y los marineros de la escuadra, o incluso a finales del año 1938, en el que un asesor soviético de la Base de Cartagena denunciaría ante el jefe de la flota (capitán de corbeta González de Ubieta), y ocultándoselo totalmente a Bruno Alonso, un supuesto e imaginario complot de los mandos quintacolumnistas de la flota para sublevar al crucero *Libertad* y llevarlo a Palma de Mallorca, con la intención de unirlo a los nacionales, que, finalmente, resultó totalmente falso, pero que pudo haber provocado un nuevo y grave enfrentamiento entre los marinos republicanos.





Figuras 25 a 27: Diferentes carteles propagandísticos de la Guerra Civil, alegóricos a la bravura de los marinos republicanos y de sus flotas de combate.

Bruno Alonso protestaría también ante el gobierno por las actuaciones partidistas (a favor del PCE) del capitán de corbeta Pedro Prado Mendizábal (antiguo jefe de operaciones navales en la desastrosa Campaña del Norte y después comandante del crucero *Méndez Núñez*), al que Alonso propuso “enviar a una brigada disciplinaria en el frente”. El ministro Prieto apoyaría a Bruno Alonso en su peligroso contencioso con los comunistas (que incluso contaban con el respaldo del embajador en Rusia) y le contestaría con la siguiente nota: “No quiero oírle hablarme más de dimisión, porque usted sabe que tiene toda mi confianza, y todo cuanto usted ha hecho tiene mi aprobación. Además -y valga la chirigota- debe usted alegrarse, porque se acuerden de usted en las altas esferas de Moscú”. Y el apoyo se corroboró con la disolución de los problemáticos “Comités políticos” en mayo de 1937, aunque ya por el nuevo gobierno presidido por Juan Negrín, si bien no le satisfaría en sus propuestas sobre Pedro Prado, que no solo no sería castigado, sino, por el contrario, llamado a Madrid y nombrado nuevo jefe del Estado Mayor de Marina, cargo que ejercería hasta prácticamente dos meses antes de finalizar la guerra.

Tampoco resultaría fácil la relación de Bruno Alonso con algunos de los mandos navales profesionales, por la suspicacia de estos a que

un civil interviniera en los asuntos de la flota e intentara controlarla, como sería el caso del capitán de corbeta Luis González Ubieta, jefe de la flota en 1938 (uno de cuyos hermanos, el capitán de Artillería de la Armada en la Reserva, Álvaro González Ubieta, había sido, precisamente, uno de los oficiales ejecutados en Cartagena por los anarquistas y comunistas durante los primeros días de la guerra), con el que tuvo un enfrentamiento personal que llegó hasta el extremo de que Alonso abandonara su puesto en la flota durante algunos días, teniendo que intervenir el propio ministro Indalecio Prieto, para que regresara a su puesto. Aunque Bruno Alonso se esforzaría en participar en todas las acciones importantes de la flota, acompañándola (siempre a bordo de sus buques insignias, en los distintos períodos, los cruceros *Libertad* y *Miguel de Cervantes*) en los combates de Cabo Cherchell y Cabo de Palos, como así lo reconocería Cruz Salido en una crónica publicada en el periódico *El Diluvio* de Barcelona en agosto de 1938, en la que se decía que “(...) Enseguida se subordinaron los marinos a los nuevos mandos, y la disciplina se restableció rápidamente; (...) Eran días terribles aquellos para el Mando, que había de apoyarse en Bruno Alonso para hacerse oír y obedecer”.

Otra labor importante de Bruno Alonso sería la creación en Cartagena, en octubre de 1937, de la “Escuela Naval Popular” (cuya dirección se le encargaría al capitán de corbeta Luis Junquera Ruíz-Gómez), en la que consiguieron formar y graduar a 56 nuevos oficiales, a pesar de su corto período de formación (de sólo de seis meses), condicionado por las necesidades apremiantes de la guerra. Su incorporación sería muy necesaria en la Armada republicana, y no solo por su evidente carencia de mandos, sino también por su decaído estado de ánimo, como lo reflejaría un informe presentado al presidente Juan Negrín, en el que se señalaba no solo la falta de eficacia y de disciplina de la flota, sino, también, la existencia de muchos disidentes y quintacolumnistas: “En general la moral ofensiva de los mandos es pequeña y la moral de combate de las dotaciones es baja (...). Moral derrotista. Mucho fascista con entera libertad de acción (...)”.

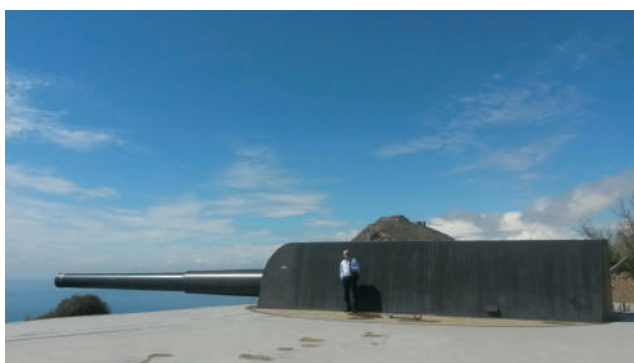
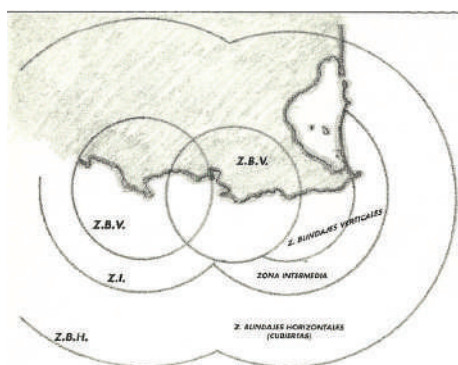
Ventajas e inconvenientes de la Base Naval de Cartagena, la única importante con que contó la Marina republicana

Otro de los graves problemas que tuvo la Marina republicana sería el que sólo contara con una única base naval de las denominadas “principales”, y, por tanto, suficientemente preparada y protegida, como era la de Cartagena, a pesar de que presentaba también algunos importantes inconvenientes y desventajas con respecto a las dos bases navales principales de los nacionales (Cádiz y Ferrol), al no disponer de un dique seco con las dimensiones necesarias para poder reparar las grandes unidades del tipo cruceros (tan solo contaba con un dique flotante para unidades intermedias y otro seco para submarinos), además de que su puerto natural y su dársena interior eran muy seguros para ataques por tierra y por mar, pero tenían unas dimensiones muy limitadas que obligaban a las unidades navales a fondear muy próximas (en muchas ocasiones incluso abarloadas en los muelles), lo que les hacía muy vulnerables a los ataques de los submarinos y, sobre todo, de la aviación enemiga. Sin embargo contaba con otras indudables ventajas con respecto a Cádiz y Ferrol, como era el contar con un imponente sistema de baterías para la defensa de la costa (considerada como la mejor de toda España), así como con un excelente Plan de Artillado y Defensa de la Costa y otro de Defensa Antiaérea de la Base Naval, que se vieron mejorados y actualizados durante la Guerra Civil (concretamente, en el año 1937) con un triple dispositivo de defensas terrestres, marítimas y antiaéreas, emplazadas en diferentes elevaciones montañosas de la zona y en las proximidades de la Base Naval, desde Tallante hasta el Mar Menor.

Estos completísimos cordones defensivos disponían de modernos sistemas de artillería Vickers de tres calibres principales (38,1, 15,24 y 10,5 cm), que se completaban con una extensa red de iluminación y acústica del espacio aéreo (proyectores y fono localizadores situados en determinados puntos estratégicos) y otras similares de comunicaciones, ópticas, telefónicas y telegráficas, así como abundantes nidos de ametralladoras, refugios antiaéreos, trincheras, alambradas y puestos de mando y de observación, que la convertían en la más moderna y eficaz plaza fuerte de toda España.

Las principales baterías costeras del exterior estaban emplazadas en las prominentes posiciones de las Cenizas y Castillicos (que disponían, cada una de ellas, de dos potentes piezas Vickers de 38,1 cm y 45 calibres, que lanzaban proyectiles de 885 kg, con un alcance máximo de 35,1 kilómetros), así como en La Chapa, Aguilones, La Parajola y El Jorel (con cuatro piezas, cada una de ellas, de 15,24 cm), a las que se unirían cuatro baterías antiaéreas de cañones Vickers de 10,5 cm y 43,5 calibres, instaladas en posiciones estratégicas próximas (Roldán, El Conejo, Los Dolores, Sierra Gorda, Atalayón y Cabo Negrete), así como dos escuadrillas de cazas de la Aviación republicana (“La Gloriosa”) estacionadas en los cercanos aeródromos de la zona del Mar Menor (Los Alcázares, San Javier, El Carmolí y La Asomada), cuyo principal cometido era, precisamente, defender el espacio aéreo de la base naval de Cartagena.





Figuras 28 a 31: Arriba, fotografía aérea y panorámica del puerto de Cartagena y de su base naval. Y, abajo, esquema de las “zonas de alcance” de las baterías de costa externas de la zona de Cartagena y fotografía de la Batería de Las Cenizas, artillada con dos potentes piezas Vickers de 38,1 cm y 45 calibres, que lanzaban proyectiles de 885 kg, con un alcance máximo de 35, 1 km.

La Marina republicana también disponía de una segunda base naval en Mahón (Menorca), que contaba con un dique seco para submarinos, aunque al estar muy próxima a la isla de Mallorca (en poder de los nacionales durante toda la guerra) y del puerto de Palma (donde tenían su base de aprovisionamiento las denominadas “Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo” nacionales), resultaba escasamente operativa e incluso peligrosa, por los continuos bombardeos aéreos a los que era sometida desde Palma de Mallorca. También, se intentaría habilitar una tercera pequeña base naval en la ciudad de Málaga, aunque carecía de las instalaciones y defensas de la de Cartagena (incluida la protección

antisubmarina), a pesar de que se instalaron en sus alrededores algunas baterías antiaéreas y ametralladoras.

Una última desventaja de la Marina republicana fue la escasa ayuda que recibió desde el exterior, que se limitó a tan solo cuatro lanchas torpederas de la Clase G-5 recibidas de la URSS (junto con cuatro ametralladoras de 20 mm), además de unos pocos mandos y especialistas en submarinos, que no fueron muy bien aceptados por los marinos profesionales republicanos, como se recogió en un informe “reservado y confidencial” presentado al presidente Negrín, en el que se les calificaba de “huéspedes molestos a los que hay soportar con amabilidad”. Estas escasas ayudas externas contrastaron con las recibidas por el bando nacional, que consistieron en seis submarinos de diferentes tipos (con mandos y tripulaciones italianas incluidas), dos viejos destructores y otros dos torpederos.

OPERACIONES NAVALES DE LOS ÚLTIMOS MESES DE 1937

Disponibilidades navales republicanas a finales de 1937 y cambios importantes en los mandos navales de diciembre de dicho año

A finales del año 1937, la Marina nacional dominaba ya el escenario marítimo de la guerra, a pesar de que la flota republicana todavía seguía conservando operativas la mayor parte de sus unidades navales, compuestas, en aquellos momentos, por dos cruceros ligeros (*Libertad* y *Méndez Núñez*, ya que el *Miguel de Cervantes* continuaba en reparaciones en Cartagena y todavía tardaría varios meses en conseguir entrar en servicio, concretamente hasta marzo de 1938) y ocho destructores (*Sánchez Barcaiztegui*, *Almirante Antequera*, *Almirante Valdés*, *Almirante Miranda*, *Gravina*, *Lepanto*, *Alsedo* y *Lazaga*), mientras otros cuatro permanecían en reparaciones (*Churruca* -construido en Cartagena y entregado a la Marina en junio de 1931-, *Escaño*, *Alcalá Galiano* y *José Luis Díez*) y dos últimos (*Jorge Juan* y *Ulloa*) seguían en construcción. La Flota la completaban cuatro lanchas torpederas (de fabricación soviética), aunque ya ningún submarino, debido a que tres de ellos estaban en reparación en Cartagena (*C-1*, *C-2* y *C-4*), cuatro habían sido inutilizados por diferentes causas (*B-1*, *B-2*, *B-3* y *B-4*) y cinco hundidos (*C-3*, *C-5*, *C-6*, *B-5* y *B-6*). A estas unidades, había

que añadir las flotillas de bous y de buques auxiliares de la Defensa Móvil de Costas. Las pérdidas habían sido también significativas y entre ellas el acorazado *Jaime I*, los destructores *Almirante Ferrándiz* y *Ciscar*, y nueve submarinos (cuatro inutilizados y cinco hundidos por el enemigo).

Coincidiendo con estas fechas de finales del año 1937 (concretamente, el martes 28 de diciembre de 1937), el primer gobierno presidido por Juan Negrín (17 de mayo de 1937 a 6 de abril de 1938), y su ministro de Defensa Nacional, Indalecio Prieto (que también incluía a la Marina), llevaron a cabo varios cambios significativos en el mando de la flota, como fueron el cese de su comandante en jefe, el capitán de corbeta Miguel Buiza, y su sustitución por el también capitán de corbeta Luis González de Ubieta (que había sido anteriormente jefe del Estado Mayor Central de Marina y comandante del crucero *Miguel de Cervantes* en el momento de su torpedeamiento en Cartagena), mientras que la jefatura del Estado Mayor Central de Marina la cubría el capitán de corbeta de ideología comunista Pedro Prado Mendizábal (antiguo jefe de operaciones en el Norte y comandante del crucero *Méndez Núñez*), y la del Estado Mayor de la Flota el capitán de corbeta Horacio Pérez (en sustitución del capitán de corbeta Luis Junquera Ruiz-Gómez, antiguo director de la Escuela Naval Popular).

Con Pedro Prado al frente del Estado Mayor Central de Marina, los comunistas volvieron a intentar controlar la flota e iniciaron una nueva ofensiva contra su comisario político, Bruno Alonso (ya comentada en páginas anteriores), al que intentaron repetidamente que el gobierno lo destituyera, a lo cual se negaron rotundamente, tanto Prieto, como el presidente Negrín. Bruno Alonso contraatacó solicitando más medios para que la flota pudiera seguir resistiendo, como lo reflejó en su carta al citado ministro con fecha 20 de febrero de 1938: “(...) El enemigo avanza siempre cubierto por cientos de aviones, mientras nosotros nos limitamos a resistir retrocediendo. ¿No es hora ya de decirles a esos amigos que no alarguen nuestra agonía? (...) Yo, amigo Prieto, estoy dispuesto a hacer lo que quieran, con solo una condición: ¡Que no se juegue con nosotros y que se nos dé el material preciso, como se lo dan a ellos Italia y Alemania, y si no es así, a morir los caballeros, pero a morir dignamente y no como estamos muriendo! (...)”.

Bloqueo nacional de las costas republicanas y acoso a los transportes de aprovisionamiento

En los primeros días del mes de diciembre de 1937, la Marina nacional declaraba de forma oficial el bloqueo de las costas del territorio controlado por los republicanos, y para ello concentraron en la zona a tres de los cuatro cruceros con que contaban (*Baleares*, *Canarias* y *Almirante Cervera*, los dos primeros con artillería superior a los cruceros republicanos), que se reforzaron con los seis “submarinos legionarios” y otras unidades compradas a Italia (dos viejos destructores y dos torpederos). Las medidas de bloqueo se completaron con su declaración de reservarse el “derecho de visita” (control de barcos sospechosos, incluso fuera de las aguas jurisdiccionales españolas), con lo cual, las posibilidades de llegada de material de guerra y de alimentos por vía marítima a los puertos republicanos quedaban muy limitadas. Y la primera acción en este sentido sería el bloqueo y bombardeo del puerto de Alicante el viernes 10 de diciembre de ese mismo año, ante lo que la Flota republicana (concentrada en Cartagena) no opuso ninguna resistencia.

El continuado bloqueo naval de los puertos mediterráneos por la Marina nacional obligó a que los transportes de material de guerra desde la URSS cambiaran sus habituales rutas mediterráneas (que se realizaban, fundamentalmente, desde el puerto de Odesa hasta Cartagena, Alicante o Valencia) y que comenzaran a utilizar una vía alternativa, desde los puertos soviéticos del Báltico. Los convoyes desembarcaban en puertos franceses el material transportado, y desde ahí lo trasladaban por tierra hasta la frontera catalana (todavía bajo control republicano). Este cambio de estrategia obligaría a la Marina nacional a enviar al Mar del Norte y al Canal de La Mancha a dos cruceros auxiliares (*Ciudad de Alicante* y *Ciudad de Valencia*), con la intención de interceptar los trasportes durante su recorrido, hecho que conseguirían a principios del año 1938 con el hundimiento de dos mercantes británicos con armamento soviético, lo que desencadenaría una grave crisis entre el gobierno británico y el gobierno nacional de Burgos.

También, por esas mismas fechas, se produciría el primer ataque a un buque mercante desde la firma de los acuerdos de la citada Conferencia de Nyon, cuando en la mañana del lunes 31 de enero de 1938

el mercante de bandera británica *Endymion* fue torpedeado y hundido por el submarino *General Sanjurjo* (vendido a los nacionales por los italianos), cuando transportaba carbón desde Gibraltar a Cartagena. Junto con 12 miembros de su tripulación, desapareció también un observador del “Comité de No Intervención” que iba a bordo del citado buque mercante, lo cual provocaría la consiguiente protesta del gobierno británico (que conllevó el relevó inmediato del comandante del submarino agresor, capitán de corbeta Pablo Suances Jaudenes) y el que se retiraran los cuatro “submarinos legionarios” italianos que habitualmente venían colaborando en el bloqueo del tráfico marítimo en el Mediterráneo.

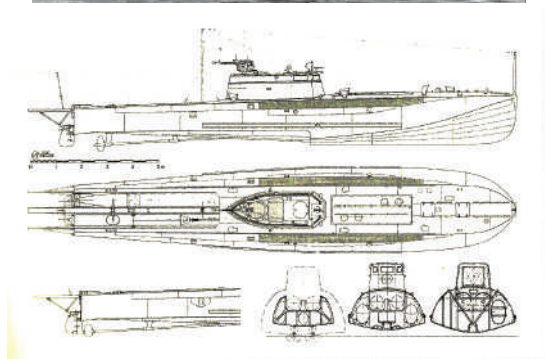
A este hecho se uniría, cuatro días después, el hundimiento en aguas próximas al puerto de Barcelona, y por un hidroavión alemán, del mercante *Alcira*, en el que también falleció otro observador del “Comité de No Intervención” que iba a bordo. El gobierno británico protestaría nuevamente y, para evitar nuevos problemas con los británicos, el mando nacional ordenó que la aviación alemana e italiana que operaba desde la base en Mallorca lo hiciera únicamente contra los puertos republicanos y los buques que ya se encontraran dentro de las aguas jurisdiccionales españolas. A esta resolución se añadiría la orden de no atacar a mercantes británicos en el mar, ni en los puertos donde no hubiese instalaciones militares, como así lo anunciaría el primer ministro británico, Neville Chamberlain, en la Cámara de los Comunes a finales del mes de julio de ese año, tras garantizárselo explícitamente el gobierno de Franco.

LA FRUSTRADA OPERACIÓN DE ATAQUE REPUBLICANO A LA ESCUADRA NACIONAL EN PALMA DE MALLORCA TERMINA CON EL COMBATE DE CABO DE PALOS Y EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO *BALEARES*

El Plan de Operaciones previsto por la flota republicana

A principios del mes de marzo de 1938, el mando de la Flota republicana (espoleado por el asesor soviético Piterski, llegado a España en noviembre de 1937) decidió salir de su inactividad de meses pasados y realizar un ataque sorpresa sobre el grueso de la escuadra nacional, que

en aquellos momentos se encontraba concentrada en la base de Palma de Mallorca. El plan original de la operación (con la que se pretendía levantar el decaído ánimo de las dotaciones de la Marina republicana) consistía en que tres lanchas torpederas G-5 de fabricación soviética (y con base en Portman, en las proximidades de Cartagena), escoltadas por la 1ª Flotilla de Destruyores, se desplazaran a la isla de Formentera, desde la que, en la noche del 5 al 6 de marzo, deberían llevar a cabo una incursión relámpago en la bahía de Palma, que incluiría el lanzamiento de torpedos sobre los cruceros nacionales (el ataque estaba previsto, concretamente, para las 00:30 horas del domingo 6), tras lo que escaparían rápidamente.



Figuras 32 y 33: Lancha de fabricación soviética G-5, similar a las que tenían previsto participar en la operación de torpedeamiento de los cruceros nacionales en la bahía de Palma, en marzo de 1938

La operación se completaría con una acción protectora del grueso de la Flota republicana (los cruceros ligeros *Libertad* y *Méndez Núñez*,

al mando, respectivamente, de los tenientes de navío Eduardo Armada Sabau y Pedro Prado Mendizábal, y cinco destructores de la 2ª Flotilla, al mando del también teniente de navío Fernando Oliva Llamusi, de tendencia pro nacional), que permanecería al nordeste del Cabo de Palos a retaguardia y como apoyo, “por si su intervención era necesaria”. Pero, cuando la operación ya estaba en marcha, y supuestamente debido al mal tiempo reinante, las lanchas no pudieron zarpar de Portman y la 1ª Flotilla de Destructores de escolta recibió la orden de unirse al resto de la flota a 10 millas (unos 18,5 km) al Este del Cabo de Palos. La excusa del “mal tiempo reinante” parece que no fue del todo cierta y que la decisión final de que no salieran las lanchas torpederas realmente la tomó el jefe ruso que las mandaba, por temor a fracasar en la operación, lo cual provocaría que el comandante en jefe de la flota (capitán de corbeta Luis González de Ubieto) pidiera su inmediata destitución.

Pocas horas antes de estos hechos, y desconocedores de los planes de los republicanos, en la tarde del sábado 5 de marzo los tres cruceros nacionales concentrados en Palma de Mallorca (los cruceros pesados *Baleares* y *Canarias* y el crucero ligero *Almirante Cervera*, al mando, respectivamente, de los capitanes de navío Isidro Fontela Maristany, Rafael Estrada Arnáiz y Ramón Agacino Armas, y con el contralmirante Manuel Vierna Belando como jefe de la División de Cruceros, embarcado a bordo del *Baleares*), junto con tres destructores (*Velasco*, *Huesca* y el *Teruel*, comprados recientemente a la *Regia Marina* italiana), zarpaban de su base mallorquina con la misión de escoltar un convoy que transportaba material de guerra desde Italia hacia el Estrecho, al que recogieron a la altura de la isla de Formentera. Pocas horas después, y ya anochecido, los tres destructores regresaron a su base de Palma, mientras los tres cruceros continuaban su operación de escolta hacia aguas del sureste peninsular, confiados en que, como en otras ocasiones anteriores, la Flota republicana no se atrevería a enfrentarse a su superior artillería.

El combate de Cabo de Palos y el hundimiento del crucero *Baleares*

Pero el mando de la flota republicana, que había decidido salir de su aletargamiento anterior, resolvió no regresar inmediatamente a Cartagena (para que no pudiera ser interpretado como un acto de

cobardía y de temor a los cruceros nacionales) y González de Ubieta, que había recibido una información (poco acertada, por cierto) de sus servicios de inteligencia que le aseguraban que los cruceros enemigos no estaban próximos, sino “en sus bases”, decidiría “(...) cruzar la mar durante aquella noche, ordenando a la flotilla que cruzase a la altura convenida anteriormente, y que al amanecer se reuniera con nosotros (se refiere a los cruceros) para entrar en Cartagena”.



Figuras 34 y 35: Arriba, mensaje republicano solicitando información sobre posibles avistamientos de la Flota nacional. Abajo, la Flota republicana navegando por aguas del Mediterráneo.



Figura 36: “Himno del crucero *Libertad*, Flota Republicana”. (Archivo Rolandi.)

Pero esta decisión tendría su recompensa para la Escuadra republicana. Hacia las doce y media de la noche del sábado 5 de marzo, y frente a la isla de Ibiza, la Flota republicana se encontró “de vuelta encontrada” y a menos de 2.000 metros de distancia con los tres cruceros nacionales (*Canarias*, *Baleares* y *Cervera*), ordenándose rápidamente “zafarrancho de combate”, que no tuvo mayores consecuencias al no arriesgarse los cruceros nacionales (a pesar de su superioridad de artillería pesada y de la corta distancia a la que se encontraban ambas escuadras) a un combate nocturno, por el peligro que suponían para ellos los torpedos de los destructores republicanos.

Ambas escuadras maniobraron rápidamente. La republicana poniendo rumbo hacia Cartagena para buscar el apoyo de sus potentes baterías de costa (que contaban con piezas de hasta 38 cm y un alcance máximo de 35,1 kilómetros), y la nacional intentando cortarle la retirada a la republicana y buscando un combate con ella en cuanto amaneciera y hubiese suficiente luz para un enfrentamiento a distancia y seguro.



Figuras 37 y 38: Crucero *Baleares* visto desde la banda de estribor del crucero *Canarias*, en julio de 1937, y sello de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo. (Archivo Rolandi.)

Pero, hacia las 01:45 de la madrugada del domingo 6 de marzo, las dos escuadras volvieron a encontrarse a unas 75 millas náuticas (unos 140 km) del Cabo de Palos (Murcia) y la flota republicana decidió pasar a la ofensiva y atacar a sus contrincantes, aprovechando su ventaja nocturna. El destructor *Sánchez Barcaiztegui* (al mando del teniente de navío Álvaro Calderón Martínez), y desde una distancia de unos 6.000 metros, lanzó dos torpedos sobre los cruceros nacionales, que no alcanzaron sus objetivos, tras de lo que estos decidieron alejarse de la zona ante el temor de nuevos torpedeamientos y la decisión del contralmirante Manuel Vierna de esperar a que amaneciera, para que con las luces del día pudiera hacer prevalecer la superior potencia de fuego de sus buques.



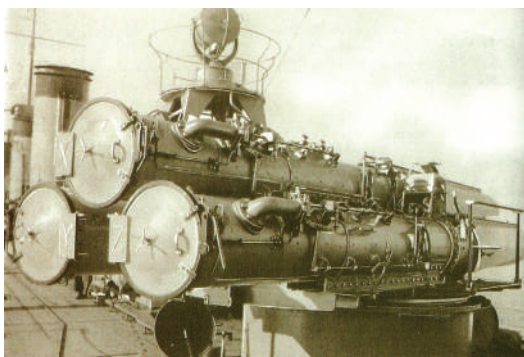
Figuras 39 y 40: Arriba, destructores republicanos *Sánchez Barcaiztegui* y *Lepanto*, que, junto con el Almirante Antequera, fueron las unidades que torpedearon al crucero *Baleares* en la madrugada del domingo 6 de marzo de 1938, durante el Combate de Cabo de Palos

La flota republicana, decidida a aprovechar su potencial ventaja nocturna, persiguió a los cruceros nacionales y hacia las 02:20 de la madrugada volvieron a encontrarse ambas escuadras y el contralmirante Vierna ordenó virar “180° por contramarcha”, para acercarse por estribor a los transportes que protegían, mientras lanzaba (muy imprudentemente, por cierto) varias granadas luminosas que permitieron que los buques republicanos pudieran identificarlo y localizar su posición.

Tras ser reconocido el crucero nacional por la flota republicana, comenzó un duelo artillero nocturno y a una distancia de unos 5.000 m, que resultó totalmente inefectivo por la escasa experiencia de ambos contendientes en los combates nocturnos. Pocos minutos después, acudieron a la zona del combate los tres destructores republicanos de la 2ª Flotilla de Destructores que iban a babor de los cruceros (los destructores *Sánchez Barcaiztegui*, *Lepanto* y *Almirante Antequera*, mandada por el teniente de navío Fernando Oliva Llamusi, que iba a

bordo del *Sánchez Barcaiztegui*), los cuales maniobraron rápidamente para situarse en posiciones adecuadas para el lanzamiento de sus potentes torpedos (concretamente, lanzaron 12 torpedos W-533 -que portaban una carga explosiva de 250 kilos de trilita- desde una distancia de entre 2.000 y 3.000 m, y entre las 02:17 y las 02:20 de la madrugada), dos de los cuales (al parecer, de los lanzados por el destructor *Lepanto*, mandado por el teniente de navío David Gasca Aznar, conseguirían impactar de lleno en la zona central el crucero *Baleares*, produciéndole varios incendios, explosiones, internas y desperfectos en los paños de proa, que inutilizaron sus calderas e hicieron que estallara una parte de su cubierta principal, tras de lo que el buque quedó totalmente parado y a oscuras. Además de los efectos de los torpedos, la artillería del crucero *Libertad* conseguiría acertar también en el puente del *Baleares*, cuyos impactos producirían la muerte instantánea del contralmirante Vierna, de su Estado Mayor y del comandante del buque, junto con otros oficiales y personal destinado en el puente de mando.

A pesar de que 469 supervivientes consiguieron concentrarse en la popa del buque y ser rescatados por los destructores británicos *Boreas*, *Kempenfelt*, *Brilliant* y *Blanche*, 788 tripulantes (entre ellos 31 oficiales y el jefe de la expedición, el contraalmirante Manuel Vierna Belando, junto con el comandante del buque, el capitán de navío Isidro Fontenla Maristany y el jefe del Estado Mayor de la División, capitán de fragata Gabriel Fernández Bobadilla, además de cuatro capitanes de corbeta, treinta oficiales, sesenta y dos suboficiales, treinta y dos cabos y 657 marineros) fallecerían en esta luctuosa jornada, que constituiría el mayor desastre de la Marina nacional durante toda la contienda, y, por el contrario, el mayor éxito de la Marina republicana.

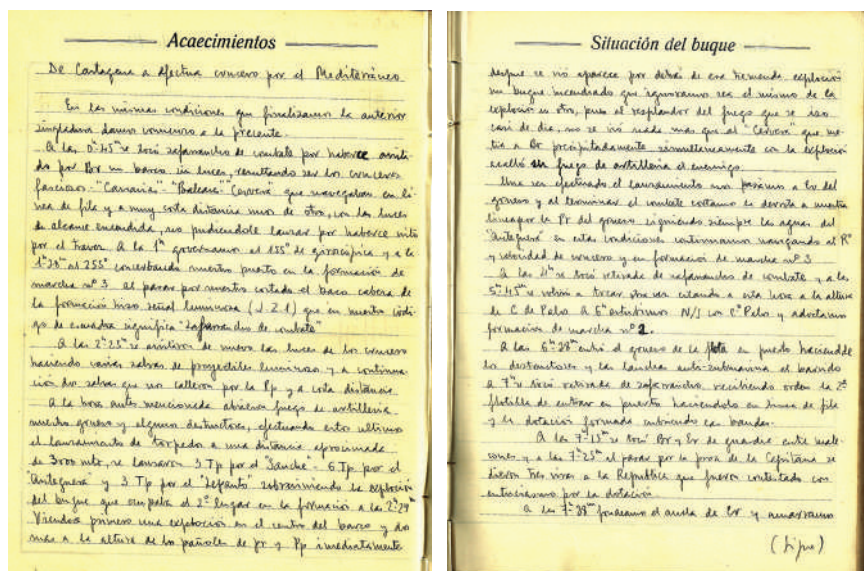




Figuras 41 y 42: A la izquierda, tubos lanzatorpedos del tipo W-533 (que portaban una carga explosiva de 250 kilos de trilita) utilizados por los destructores republicanos durante el Combate del Cabo de Palos. Y, a la derecha, momento del hundimiento del crucero *Baleares*, consumado hacia las cinco de la madrugada del domingo 6 de marzo de 1938.

Regreso de la flota republicana a Cartagena y valoración final de la jornada

Mientras el *Baleares* era torpedeado, los otros dos cruceros nacionales (*Canarias* y *Almirante Cervera*) tomaron la difícil, pero acertada decisión (desde el punto de vista naval), de alejarse rápidamente de la zona para evitar ser torpedeados también durante la noche, y poder continuar llevando el convoy hasta aguas francesas de Argelia, dejando a su suerte, y por unas horas, al crucero *Baleares*. Por su parte, el mando de la flota republicana (capitán de corbeta Luis González de Ubieta) decidió no perseguir a los cruceros nacionales en retirada (como así se lo requirió insistentemente el comisario de la flota, Bruno Alonso, quien, al parecer, le dijo: “D. Luis, ¡a por ellos, que son nuestros!”) y tomó la prudente disposición de no arriesgarse a un combate a plena luz del día con el superior crucero *Canarias*, y regresar a la segura base de Cartagena para que los destructores pudieran reponer sus torpedos (que los habían agotado en su totalidad).



Figuras 43 y 44: Páginas principales del informe manuscrito realizado por el oficial de derrota del destructor republicano *Lepanto*, F. Navarro, sobre el Combate del Cabo de Palos, ocurrido en la madrugada del domingo 6 de marzo de 1938. (Archivo Rolandi.)

A su llegada a Cartagena a primeras horas de la mañana, concretamente a las 06:38) “en línea de fila y con las dotaciones formadas cubriendo las bandas”, todos los buques “dieron tres vivas a la República” en el momento que pasaban frente a la nave capitana (el crucero *Libertad*), “que fueron contestados con entusiasmo por las dotaciones”, como se informa en uno de los partes republicanos sobre la acción de ese día. Bruno Alonso también recogería estos emocionantes momentos con los siguientes comentarios: “Entramos en puerto. La noticia es conocida ya por toda la España leal. Prieto la ha hecho pública, y el regocijo llena el ánimo de todos los republicanos. En el muelle se apiña la multitud, que agita sus pañuelos y alza sus puños al aire en señal de homenaje. Las gargantas enronquecen vitoreando a la República y a su heroica flota. Los rostros de millares de personas se llenan de lágrimas de emoción, y la tripulación recibe, contagiada del mismo sentimiento, el testimonio de adhesión y cariño de un pueblo”.

Por su parte, y al amanecer de ese mismo día (6 de marzo) los cruceros nacionales *Canarias* y *Almirante Cervera* regresaban a la zona del combate a recoger a los supervivientes del *Baleares* (que se había terminado de hundir a las 05:00 horas de esa misma madrugada), que les fueron transbordados desde los buques británicos.

El combate de Cabo de Palos y el hundimiento del crucero *Baleares*, y a pesar de tratarse del más importante enfrentamiento naval de todo el conflicto (Bruno Alonso lo calificaría como “(...) sin duda el más serio de cuantos tuvieron lugar en la guerra civil, y, desde luego, el más memorable”), no supuso ningún cambio significativo en el curso de la guerra, ni en el dominio de su escenario naval, que siguió bajo control de la Marina nacional. No obstante de su escasa incidencia en el desarrollo general de la guerra, los marinos republicanos celebraron el gran éxito conseguido, concediendo al jefe de la Flota republicana (capitán de corbeta Luis González Ubieta) la Placa Laureada de Madrid, que era la más alta condecoración militar de la República, que le fue impuesta por el mismo ministro de Defensa, Indalecio Prieto, y el general Miaja (jefe de la Agrupación de Ejércitos de la Zona Centro-Sur), en un solemne acto celebrado en las afueras de Cartagena, en el que acudieron una representación de todas las fuerzas de la plaza, incluidas dos escuadrillas de cazas que sobrevolaron la zona en homenaje a la flota y a su laureado jefe.

Y, el éxito obtenido también supondría un importante estímulo moral en toda la retaguardia republicana, muy afectada por la reciente derrota en Teruel, aunque la alegría duraría muy poco tiempo (“como en la casa del pobre”), porque al día siguiente de este combate naval (y mientras la propia ciudad de Cartagena era bombardeada por la aviación nacional y a punto estuvo de alcanzar al crucero *Libertad*, al que le cayó una bomba de gran potencia a apenas un metro de distancia de su casco), las tropas nacionales iniciaban una nueva ofensiva en el frente de Aragón, que terminaría, un mes más tarde, con la división del territorio republicano en dos partes y la llegada de los nacionales al mar Mediterráneo por el sector de Vinaroz.

LA FLOTA REPUBLICANA SE LIMITA A PROTEGER EL TRÁFICO MARÍTIMO EN SU ZONA DE CONTROL

Tras la Ofensiva de Aragón y la división del territorio republicano en dos partes, a partir de ese momento la actividad de la flota republicana se centraría, fundamentalmente, en proteger el tráfico marítimo entre sus dos zonas y entre Cataluña y la isla de Menorca (todavía en manos de la República), para cuyo cometido utilizarían las ya comentadas flotillas de la Defensa Activa Marítima, que se dedicaron a dar escolta a los convoyes (generalmente, de noche) llevando las banderas del control marítimo establecido en la Conferencia de Nyon o de un país extranjero, y siempre a través del ya citado canal antiminas abierto a una milla de la costa. De esta forma, intentaban protegerse de los ataques de la Marina nacional, que, por lo general, tampoco se arriesgaba a aproximarse demasiado a la costa por el peligro de perder a alguno de los dos cruceros que todavía le quedaban, a los que, a partir del 7 de julio de ese año, se incorporaría el viejo crucero *República* (antiguo *Alfonso XIII*, de tan solo 5.502 toneladas de desplazamiento, la mitad que las del crucero pesado *Canarias*, y artillado con 6 piezas de 152,4 mm) y rebautizado, nuevamente por los nacionales, con el nombre de *Navarra*.

Por su parte, la flota republicana consiguió recuperar, en marzo de 1938, varias de sus unidades que estaban fuera de servicio por distintas circunstancias, como fueron los casos del crucero *Miguel de Cervantes* (después de un año y medio en el dique seco y puesto al mando del teniente de navío Manuel Núñez Rodríguez –antiguo comandante del destructor *Jorge Juan* y profesor de la Escuela Naval Popular-, y al que se designó nuevo buque insignia de la flota), y a tres submarinos que estaban en reparación (dos de ellos en puertos franceses, donde habían desertado sus comandantes durante la campaña del Cantábrico de 1937, concretamente el *C-2* y el *C-4*), que, a partir de ese momento pasaron a ser mandados directamente por oficiales soviéticos, al carecerse de oficiales leales con la suficiente experiencia en esa arma submarina. La única salvedad sería el submarino *C-4*, cuyo mando soviético sería sustituido, en el mes de diciembre de 1938, por un mando español a causa de las protestas de su segundo comandante y del “delegado político”, mientras que el submarino el *C-1* resultaba hundido, a principios del mes de octubre, por un bombardeo aéreo en Barcelona.



Figuras 45 y 46: crucero *Miguel de Cervantes* (nuevo buque insignia de la Flota republicana a partir de marzo de 1938) y gallardete de este mismo crucero de la época de la Guerra Civil.

Sin embargo, y a pesar del reforzamiento de su escuadra, a partir de esos momentos la Flota republicana ya solamente saldría de su base de Cartagena en muy contadas ocasiones, excepto en los casos de las frustradas operaciones de intento de desembarco de tropas en Motril (Granada) y de rescate del destructor *José Luis Díez* (llevadas a cabo en el mes de diciembre de 1938), así como de las frecuentes “escapadas” rápidas que realizaba (normalmente por la noche) cuando se producían bombardeos de la aviación nacional e italiana desde sus bases aéreas de Mallorca, Armilla (Granada), Tablada (Sevilla) y Melilla, que fueron del orden de medio centenar, según diferentes fuentes bibliográficas, y más de la mitad de ellos, precisamente, durante los últimos seis meses de la guerra.

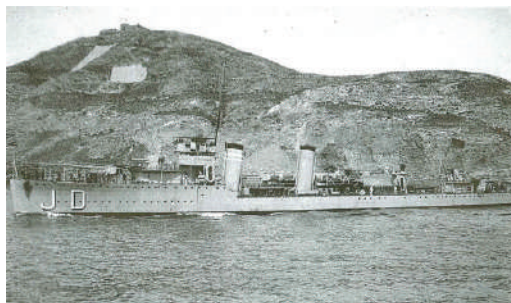
LA ODISEA DEL DESTRUCTOR JOSÉ LUIS DíEZ EN EL FRENTE DEL NORTE Y SU FRUSTRADO INTENTO DE REGRESAR AL MEDITERRÁNEO

La ineficaz actuación del destructor *José Luis Díez* durante la Campaña del Norte de 1937 y 1938

Otro acontecimiento importante del verano de 1938 sería la pérdida del destructor republicano *José Luis Díez* en aguas próximas a Gibraltar, el cual había pasado por varias actuaciones desafortunadas durante su escasamente efectiva participación en la Campaña del Cantábrico del año anterior.

Su primera acción negativa sería su inesperada retirada en el Combate del Cabo Machichaco (ocurrido el viernes 5 de marzo de 1937) en el que dejó solos, y frente al poderoso crucero pesado nacional *Canarias*, a los cuatro pequeños “bous” (bacaladeros artillados) de la denominada “Marina de Guerra Auxiliar de Euskadi” que escoltaban al mercante *Galdámez*, alegando una avería y refugiándose en el puerto francés de Burdeos, por orden de su comandante, el teniente de navío Evaristo López Rodríguez. Su negligente comportamiento y la dudosa lealtad a la República de las dotaciones de este buque (al igual que la de otros enviados al Norte, como el destructor *Ciscar* y los submarinos *C-2* y *C-5*), provocaría el disgusto del lendakari vasco, José Antonio Aguirre, y su protesta al ministro de Defensa, Indalecio Prieto, así como la sustitución de todos sus mandos y dotaciones (a finales de mayo de 1937, y con ayuda de fuerzas de la Ertzaña y de la Marina Auxiliar de Euskadi) por miembros de los Voluntarios del Mar (incluyéndose su arresto y encarcelamiento por unos días, aunque los mandos terminarían siendo liberados, poco después, al carecerse de sustitutos verdaderamente preparados). La medida coercitiva no resultaría eficaz, porque, cuatro días antes de la caída de Bilbao en manos de las tropas nacionales (concretamente, el martes 15 de junio de 1937), todas esas unidades navales terminaron huyendo a puertos franceses, donde sus comandantes y algunos de sus oficiales desertaron y se pasaron al bando nacional (incluidos el jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico, capitán de fragata Enrique Navarro Margatí, y el jefe de su Estado Mayor, capitán de corbeta Vicente Agulló Asensio, el cual,

además, había estado pasando información secreta y estratégica a los nacionales desde varios meses antes).



Figuras 47 y 48: Arriba, el destructor republicano *José Luis Díez*, y, a la derecha, el “bou” *Nabarroa* (bacaladero artillado de la denominada “Marina Auxiliar de Euskadi”), artillado con varias piezas de 101,6 y 47,75 mm, que intervinieron en el combate del Cabo Machichaco (Vizcaya).





Figuras 49 y 50: Arriba, crucero pesado nacional *Canarias*, con 13.200 toneladas de desplazamiento y una artillería principal de 8 cañones Vickers de 203/50 mm en 4 torres dobles (y un alcance de 16.000 metros) y 8 cañones antiaéreos Vickers de 120/45 mm en montajes sencillos (4 por banda). Abajo, orificio de entrada de un proyectil de 101,6 mm impactado en la banda de estribor del crucero *Canarias*, disparado por uno de los bous de la Marina Auxiliar de Euskadi durante el Combate del Cabo Machichaco del 5 de marzo de 1937. (Archivo Rolandi.)

Tras el regreso del destructor *José Luis Díez* a la costa cantábrica (Santander) con nuevos mandos nombrados por el mando naval republicano, el buque sería alcanzado por tres bombas de la aviación nacional a finales del mes de agosto de 1937 (que le causaron diversas averías, sobre todo en una de sus calderas) y su comandante decidió trasladarlo nuevamente a un puerto extranjero (en esta ocasión al puerto británico de Falmouth, el domingo 29 de agosto), mientras que los submarinos *C-2* y *C-4* se internaban igualmente en puertos franceses a finales del mes de agosto, lo cual condicionaría el que para la defensa final de la costa de Asturias solo quedaran el destructor *Ciscar* (que resultó hundido por un ataque la aviación nacional el martes 19 de octubre), el submarino *C-6* (con mando ruso, y que también resultaría hundido un mes más tarde) y el torpedero *T-3* (al mando del teniente de navío, también pro nacional, José Ruiz de Ahumada), a bordo del cual huiría, finalmente, y hacia la costa francesa, todo el Estado Mayor de la Fuerzas Navales del Cantábrico.

En el puerto inglés de Falmouth desertaron el nuevo comandante del destructor *José Luis Díez* y varios oficiales (entre ellos el jefe de máquinas y el oficial de derrota), tras de lo que se hizo cargo del buque el suboficial Fernando Navarso, que fue quien lo trasladaría al puerto francés de Le Havre, donde se haría cargo del mismo, como nuevo comandante, el teniente de navío del Cuerpo General de la

Armada (y reconocido pro comunista) Juan Antonio Castro Izaguirre, habilitado de capitán de fragata y antiguo comandante del destructor *Ciscar* recientemente hundido en el puerto asturiano de El Musel, quien tendría como comisario político a bordo al militante socialista Bernardo Simó (antiguo alcalde de Cullera y excomisario político del destructor *Almirante Miranda*). Castro viajaría a Barcelona antes de hacerse cargo del mando del buque, donde unos agentes nacionales intentaron sobornarlo y que se pasara a su bando (por medio de una bailarina italiana enviada por el almirante Moreno), y mientras Castro simulaba que aceptaba el soborno, recibía sus verdaderas órdenes del presidente del gobierno republicano (Juan Negrín), que consistían en llevar a cabo una operación militar muy arriesgada y complicada (más bien descabellada), consistente en intentar asaltar con su destructor el penal de Santoña (Santander) y liberar de él a 12.000 prisioneros gudaris del Ejército vasco, que, posteriormente, deberían ocupar la capital, Santander, e incluso el mismo Bilbao, con el supuesto apoyo, desde el mar, de la artillería del destructor *José Luis Díez* y, desde el aire, de la aviación republicana, con objeto de abrir nuevamente el frente oriental del Norte.

El desplazamiento del *José Luis Díez* hacia el Mediterráneo y su internamiento en Gibraltar

Obviamente, la rocambolesca operación de Santoña nunca llegaría a realizarse (ni tan siquiera a intentarse) y, en cuanto repuso sus averías, el destructor *José Luis Díez* se preparó para su verdadera misión (también muy complicada), como era la de intentar bordear toda la costa atlántica gallega y portuguesa e internarse en el Mediterráneo, para llegar a Cartagena, burlando la intensa vigilancia de la Marina nacional. Y para conseguir su cometido, el destructor intentó camuflarse como un verdadero destructor británico, modificando su artillería original (instaló un cañón de 76 mm en la torre nº 3, para que simulara ser de 120 mm, como en los destructores británicos, y dos ametralladoras de 40 mm llegadas al puerto de Le Havre en el doble fondo de unos camiones y otras dos ametralladoras de origen italiano) y pintando dos bandas negras en la chimenea trasera y el numeral D-19 en sus amuras, para que fuera identificado como el destructor británico *Grenville*. El

simulacro se completó con el izado del pabellón británico y la insignia de un comodoro de la Royal Navy.

Finalmente, y tras realizar una satisfactoria prueba de máquinas el miércoles 10 de agosto de 1938, en la que el buque “dio 33 nudos sin gran esfuerzo”, a las 20:00 horas del sábado 20 de agosto el destructor zarpó definitivamente de Le Havre con el pretexto de hacer unas nuevas pruebas, aunque ya con el verdadero destino previsto de llegar a Cartagena en el menor plazo de tiempo posible. Inicialmente (y para despistar a los previsibles informadores pro nacionales, que eran muchos) el destructor simuló que tomaba un falso rumbo Norte y hacia la Unión Soviética (que se escenificó incluso con el simulacro de la desertión de un fogonero y de un preferente), y cuando el buque ya se encontraba en mar abierto tomó rumbo Oeste, aunque procurando alejarse de las rutas habituales de los buques mercantes, para evitar ser identificado, y navegando siempre a unas 200 millas de la costa y a una velocidad de crucero de 15 nudos (15 millas náuticas por hora, equivalentes a unos 27,8 km/hora).

Tras cuatro días de navegación sin ningún tipo de incidentes, el miércoles 24 de agosto se produjo un encuentro previamente acordado con el buque nodriza *Saturno* que esperaba al destructor a la altura de Cabo Cantín, y, pocas horas después (y a pesar de las dificultades de la mar y del mal tiempo reinante), se realizó la carga de combustible y de agua, en cuya operación apareció un pesquero con bandera nacional (el *San Fausto*), que rápidamente fue apresado (a pesar de no llevar radio a bordo) y sus 12 tripulantes trasladados a bordo del destructor. Poco después apareció un segundo pesquero (el *Con*), repitiéndose la operación de apresamiento, tras de lo que ambas embarcaciones fueron hundidas.

Después de estos pequeños incidentes con los pesqueros, *el José Luis Díez* continuó su navegación y dos días más tarde se aproximó al estrecho de Gibraltar con la intención de realizar una operación previa que distrajera a la escuadra nacional, consistente en bombardear una refinería de petróleo costera, y con el desconcierto producido intentar cruzar el estrecho sin mayores dificultades. Pero, una vez más, esta operación también sería abandonada y, finalmente, a las 22:35 horas de la noche del viernes 26 de agosto avistaba el Cabo Espartel (a pocos

kilómetros de Tánger) y continuaba su navegación a media marcha (27 nudos, cuando su velocidad máxima podía llegar hasta los 36 nudos) para evitar producir mucho humo por sus chimeneas y ser descubierto por la escuadra enemiga y los barridos de los proyectores luminosos de Tarifa.

Dos horas más tarde (a las 00:45 de la madrugada del sábado 27 de agosto) se cruzaba con un trasatlántico que venía escoltado por un cañonero nacional con las luces apagadas, el cual, desde una distancia muy corta (apenas 200 metros), le disparó una andanada de seis proyectiles trazadores, que no le alcanzaron. El *José Luis Díez* había sido descubierto, a pesar de sus diferentes intentos de camuflaje. Una hora después (hacia las 01:16 horas de la madrugada), y a cinco millas y media (unos 10,2 km) de Tarifa, el destructor republicano avistaba por su amura de babor al poderoso crucero pesado nacional *Canarias* (mandado, en aquellos momentos, por el capitán de navío Ramón Agacino Armas), navegando a toda velocidad con su mismo rumbo y a unos 4.000 metros de distancia. El comandante del *José Luis Díez*, Juan Antonio Castro, ordenó abrir fuego contra el crucero pesado nacional, que tuvo que suspenderse por un accidente producido en su pieza nº 2 (de 120 mm), en la que se cayó un machete de circuitos y se incendió y explotó una jarra de pólvora, que produjo la muerte de prácticamente todos sus servidores (menos uno que fue lanzado al mar). Casi simultáneamente a esta explosión, el destructor nacional *Velasco-Ceuta* (de los entregados por la Marina italiana) se unía a las salvas del *Canarias* (que disparaba cada 10 segundos con cuatro de sus piezas principales de 203 mm), uno de cuyos proyectiles alcanzaba al destructor republicano en su banda de babor, a la altura de la pieza nº 1 y muy cerca de la línea de flotación del buque, en el momento preciso en que este viraba a estribor para escapar de un flotador luminoso. En pocos segundos el destructor comenzó a perder velocidad y a hundirse de proa, como consecuencia del impacto recibido (que produjo 26 muertos en el sollado de fogoneros y 17 heridos de diferente consideración en el puente, entre ellos el segundo comandante, Rafael Menchaca, y el comisario político del buque) y de la enorme vía de agua abierta en el citado sollado de fogoneros, en el que se desgarró el tanque de petróleo nº 1. La difícil situación del buque hizo que su comandante ordenara virar casi en redondo y poner rumbo a Gibraltar en busca de refugio, aunque perseguidos muy de cerca por una lancha torpedera nacional, a

la que el destructor le disparó con su cañón todavía útil de popa. Poco después, hacia las 03:15 minutos de la madrugada, el *José Luis Díez* conseguía llegar al puerto de Gibraltar y atracar en el denominado muelle militar del Almirantazgo, donde los heridos fueron trasladados al hospital (entre ellos el segundo comandante y el comisario político) y los muertos arrojados al mar fuera del puerto por un destructor británico, en cuya ceremonia se permitió la presencia de una reducida delegación de la dotación del destructor republicano.

LOS INTENTOS FRUSTRADOS DE LA FLOTA REPUBLICANA POR RECUPERAR EL *JOSÉ LUIS DÍEZ* Y SU FALLIDO INTENTO DE SALIR DE GIBRALTAR EN SOLITARIO

Los dos intentos de apoyar la salida de Gibraltar del destructor *José Luis Díez* terminan anulándose, al igual que un desembarco en la costa de Motril

El mando naval republicano, y desde el mismo mes de agosto de 1938, tuvo en su mente preparar alguna operación de recuperación del destructor *José Luis Díez*, aunque el temor a tener que enfrentarse con el crucero pesado *Canarias* fue aplazando la decisión de ponerla en práctica hasta finales del mes de diciembre, que fue cuando el citado destructor se encontró ya en verdaderas condiciones de volver a hacerse a la mar, tras las importantes reparaciones que tuvo que realizar en la propia base de Gibraltar.

Las averías del *José Luis Díez* eran importantes (aunque no afectaban ni a las máquinas, ni a las calderas) y las reparaciones tuvieron que realizarse en los plazos de estancia establecidos por la colonia británica, y para ello el gobierno republicano desplazó a Gibraltar al teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros de la Armada Carlos Lago Conceiro (el mismo que había supervisado las reparaciones llevadas a cabo en Le Havre, pocos meses antes), junto con medio centenar de expertos soldadores y mecánicos chapistas llegados desde Cartagena, que consiguieron reflotar la proa del destructor mediante dos barcazas traídas de Argel y una gran cadena que hicieron pasar bajo la quilla del buque. Mientras se realizaba la reparación, el comandante del buque, teniente de navío Juan Antonio Castro Izaguirre, se trasladaba

nuevamente a Barcelona, donde el jefe del Estado Mayor de la Flota republicana (capitán de corbeta Horacio Pérez) le informó de que tenían previsto enviar varias unidades navales a proteger la salida de su buque de Gibraltar, cuando este se encontrara ya en condiciones de navegar.

Finalizadas con éxito las necesarias reparaciones, el jefe del Estado Mayor de Marina (capitán de corbeta Pedro Prado Mendizábal) y la jefatura de la Flota y de su Estado Mayor (capitanes de corbeta Luis González de Ubieta y Horacio Pérez) pusieron en marcha el primer intento de llevar a cabo la recuperación del citado destructor a finales del mes de diciembre, para el que elaboraron una “Orden de Operaciones” (concretamente, la nº 270), en la que debía tomar parte el grueso de la flota casi al completo.

Junto con los dos cruceros operativos (el *Cervantes*, buque insignia de la Flota, y al mando del teniente de navío Manuel Núñez Rodríguez, y el *Libertad*, al mando del teniente de navío Eduardo Armada Sabau, ambos oficiales de reconocidas ideas pro nacionales, pero sobre todo el segundo, que estuvo a punto de ser asesinado por los temibles comités de buques en julio de 1936), irían las dos flotillas de destructores como protección de los cruceros. La 1ª Flotilla, al mando del capitán de corbeta Luis Abarzuza Pacheco, estaba compuesta por el *Ulloa* (al mando del teniente de navío Diego Marón Jordán), el *Jorge Juan* (al mando del teniente de navío Ignacio Figueras Alonso –procedente del exilio en China–), el *Almirante Miranda* (al mando del teniente de navío David Gasca Aznar), y el *Almirante Antequera* (al mando del teniente de navío Ricardo Noval Ruiz). Y, la 2ª Flotilla, al mando del capitán de corbeta José Mª García Barreiro, estaba compuesta por el *Almirante Valdés* (al mando del teniente de navío Juan Oyarzabal Oruete), el *Gravina* (al mando del teniente de navío José Luis Barbastro Giménez, también pro nacional, el cual, meses antes, había intentado escapar a bordo del destructor *Escaño*, aunque sin éxito, junto con su comandante, el también teniente de navío Luis Núñez de Castro), el *Escaño* (al mando del ya citado teniente de navío Luis Núñez de Castro Mínguez) y el *Lepanto* (al mando del teniente de navío Federico Vidal de Cubas).

En primera posición salió la 1ª Flotilla de Destructores, seguida de la 2ª Flotilla de los cruceros (que fueron los últimos en salir del puerto de Cartagena), tomando inmediatamente los destructores

posiciones de protección a ambas bandas de los cruceros. La flota navegó toda la noche siguiendo la línea de marcha indicada en la orden de operaciones, pero cuando se encontraban ya muy cerca de la “zona de acción”, el jefe de la Flota, capitán de corbeta González de Ubieta, recibió un mensaje enviado por el propio comandante del destructor *José Luis Díez* (teniente de navío Juan Antonio Castro Izaguirre), en el que recomendaba suspender la operación, para no atraer la atención de la escuadra nacional y poder intentar una posterior escapada nocturna y en solitario. Ante esta noticia, González de Ubieta pidió instrucciones al Estado Mayor de Marina, el cual le contestó que procediera según su propio criterio, “haciéndose responsable de todo lo que pudiera ocurrir”. Y el resultado sería que el jefe de la Flota terminaría tomando la decisión de suspender la operación y regresar rápidamente a Cartagena, por el continuo temor a un enfrentamiento con los cruceros nacionales en una posición tan alejada de su base principal de operaciones, así como sin la protección de su propia aviación.

Tras su regreso a Cartagena, se intentó realizar una segunda tentativa el jueves 29 de diciembre, en la que, junto con una nueva operación de rescate del *José Luis Díez*, se aprovecharía la ocasión para realizar una acción de protección del litoral granadino de Motril, donde se pretendía desembarcar una brigada del Ejército republicano, que finalmente tampoco se llevaría a cabo. Pero, este segundo intento también se frustraría al recibirse la noticia de que en la madrugada del viernes 30 el destructor *José Luis Díez* ya había intentado abandonar el puerto de Gibraltar en solitario y que había sido repelido por dos minadores nacionales, como se comentará más ampliamente a continuación.

En cuanto al mencionado desembarco de tropas en Motril, esta operación formaba parte de un plan estratégico mucho más amplio (denominado por el general Vicente Rojo “Plan P”), cuyo propósito principal era hacer creer al enemigo que se iba a desarrollar una ofensiva sobre Andalucía meridional, que reabriera el frente centro-sur, aunque su verdadero objetivo final era lanzar una gran ofensiva en Extremadura y Andalucía oriental con un Ejército de Maniobra compuesto por cinco Cuerpos de Ejército (al mando de los generales Escobar, Moriones, Toral, Ibarrola y Durán), que consiguiera ocupar Sevilla y cortar el territorio nacional en dos partes, por la zona de Mérida, con todo lo cual el Ejército nacional se viera obligado a suspender su ofensiva

sobre Cataluña, que ya estaba en marcha desde los primeros días de ese mismo mes de diciembre.



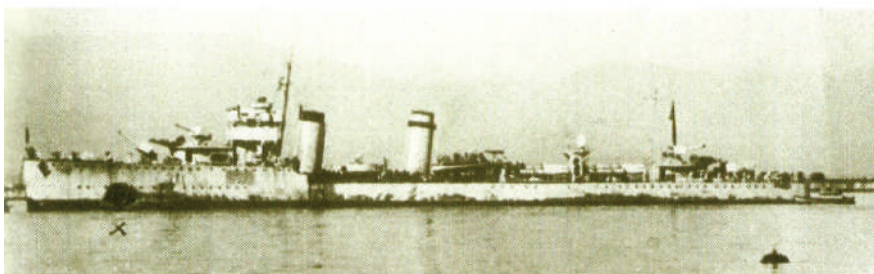
Figura 51: Esquema del denominado “Plan P”, diseñado por los generales republicanos Vicente Rojo y José Miaja, consistente en una gran ofensiva terrestre en Extremadura y Andalucía oriental, y con un señuelo de desembarco de tropas en la zona de Motril (Granada). Fuente Documental: “La Guerra Civil Española mes a mes: Diciembre de 1938”. Grupo Unidad Editorial S.A.

Dentro de esta gran operación militar, a la Marina se le encomendó la misión de llevar a cabo y dar cobertura a una “acción secundaria en la costa” (realmente se trataba de un “señuelo”), consistente en el desembarco de una brigada especial en las costas de Motril en la madrugada del miércoles 7 al jueves 8 de diciembre, que posteriormente se pospuso al 10 y al 11, y que finalmente se acabó suspendiendo definitivamente el domingo 11 (cuando ya la brigada se encontraba embarcada y camino de su lugar de desembarco), al insistir repetidamente el jefe de la Flota del gran peligro que suponía realizar el desembarco en unas noches con una gran luna llena (en la que había una visibilidad de hasta 14 kilómetros de distancia) y el general Miaja de que no se disponía de la suficiente cobertura aérea para proteger el desembarco y a la propia flota.

El intento frustrado de salida de Gibraltar del *José Luis Díez* y su enfrentamiento con dos minadores nacionales

Frustrados los intentos de la flota republicana de dar apoyo a la salida de Gibraltar del destructor *José Luis Díez*, este tuvo que diseñar su propio plan para intentarlo en solitario, que consistía en conseguir triplicar el volumen de combustible autorizado por los británicos (establecido en tan solo 100 Tm) para lograr llegar al puerto de Almería, y navegando muy cerca de tierra y con un explosivo submarino remolcado desde popa para utilizarlo contra posibles buques que le persiguieran, así como instalar dos estaciones de radio portátiles (traídas desde Londres) para que el teniente coronel de Ingenieros de la Armada Carlos Lago Conceiro mantuviera informado al buque desde tierra (concretamente, desde Punta Europa) de las posibles aproximaciones a la zona de buques enemigos. Esta operación resultaba bastante peligrosa, porque los nacionales mantenían una cerrada y continua vigilancia de la zona con varios barcos de guerra (concretamente, con cuatro o cinco minadores, cañoneros y bous armados), que recorrían de día y de noche las aguas próximas al peñón, además de la vigilancia realizada desde tierra (con puestos de observación en Algeciras, La Línea y Campo de Gibraltar), que hacían muy difícil una salida sin ser descubiertos.

Finalmente, en la madrugada del viernes 30 de diciembre (concretamente, a la una en punto) el destructor *José Luis Díez* abandonaba el puerto de Gibraltar con las luces apagadas, aunque su salida fue rápidamente descubierta y anunciada por algún espía del bando nacional mediante el disparo de dos bengalas luminosas desde el Club de Regatas del Peñón. El destructor republicano tocó “zafarrancho de combate” y se pegó lo máximo posible a tierra por la zona de Punta Europa, aunque rápidamente fue descubierta y enfocado por un reflector de los nacionales instalado en Punta Carnero, así como por el cañonero *Calvo Sotelo*, que dieron la voz de aviso, mientras se aproximaban dos minadores nacionales que estaban al acecho (concretamente, el *Vulcano* y el *Neptuno*, de 2.000 toneladas de desplazamiento y artillados con 4 piezas de 120 mm).



Figuras 52 y 53: Arriba, el destructor republicano *José Luis Díez* fondeado en Gibraltar poco después de recibir un impacto de artillería del crucero *Canarias* en su banda de babor y muy cerca de la proa y de su línea de flotación (marcado con una X). Abajo, detalle del citado impacto de artillería en el casco del buque. (Archivo Rolandi.)

El *José Luis Díez* (ligeramente superior en artillería a los minadores nacionales, por separado, pero inferior si se enfrentaba a los dos conjuntamente, aunque sí más veloz que ellos, al casi doblarles en velocidad), y a pesar de encontrarse todavía dentro de las aguas jurisdiccionales gibraltareñas, decidió pasar a la ofensiva y abrir fuego contra el *Vulcano* y posteriormente abordar al *Neptuno*, acciones que llegó a realizar (abriéndole una brecha al *Vulcano* en el costado del ancla y arrancándole un pescante y una lancha salvavidas, que quedaron en la cubierta del *José Luis Díez*), aunque al virar hacia el oeste recibió dos impactos de 120 mm del minador *Neptuno*, que le destruyeron la ametralladora del centro (matando a todos sus sirvientes) y afectaron a la sala de máquinas y a varias tuberías de vapor, tras de lo que el comandante Castro decidió varar su buque en la gibraltareña Playa de los Catalanes. Poco después, acudió en su ayuda el destructor británico *Vanoc*, que desembarcó a la tripulación (que sería trasladada a la Prisión Militar del Peñón), mientras el buque era remolcado hasta el puerto de

Gibraltar, donde permanecería ya hasta abril de 1939 custodiado por una guardia militar británica. Los 153 oficiales y marineros supervivientes (después de ser interrogados sobre a qué zona querían regresar, si a la republicana o a la nacional) fueron repatriados el miércoles 11 de enero de 1939 por dos destructores británicos que os trasladaron a Almería (todavía bajo control republicano), y, pocos días después (el miércoles 25 de enero), el gobierno británico entregaba el destructor republicano a la Marina nacional.

Con esta acción frustrada, terminaba el desastroso año 1938 para las armas republicanas, aunque todavía conservando una poderosa flota y, además, en razonable buen estado de mantenimiento, con la que el mando republicano intentaría jugar sus últimas bazas militares y políticas, como se verá en la segunda parte de esta publicación.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcófar Nassaes, José Luis: *Las fuerzas navales en la guerra civil*, Barcelona, 1971.
- Alonso, Bruno: *La flota republicana y la guerra civil de España: Memorias de un comisario general*, México, Imprenta Grafos, 1944.
- Alpert, Michael: *La guerra civil española en el mar*, Siglo XXI de España Editores, S.A., Madrid, 1987.
- Benavides, M. Domingo: *La Escuadra la mandan los cabos*, México D.F. Ediciones Roca, 1944.
- Cerezo, Ricardo: *Armada española siglo XX*, Madrid, Ediciones Poniente, 1983.
- Cervera Pery, J.: *Alzamiento y revolución en la Marina*, Madrid, Editorial San Martín, 1978.
 - *La guerra naval española (1936-1939)*, Madrid, Editorial San Martín, 1988.

- “Don Miguel Buiza y Fernández-Palacios, el otro almirante de la flota republicana”, *Revista General de Marina*, agosto-septiembre de 2004.
- “La Escuela Naval Popular de Cartagena, 1938-1939: un intento frustrado”, *Revista Cartagena Histórica*, Cuaderno Monográfico nº 12, Cartagena, Editorial Áglaya, junio de 2004.
- Cervera Valderrama, J.: *Memorias de guerra*, Madrid, 1968.
- Estado General de la Armada para el año 1936. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina, 1936.
- Fernández Díaz, Victoria: *El exilio de los marinos republicanos*, Universidad de Valencia, 2009.
- Franco Fernández, Francisco José: *Cartagena, 1931-1936. Los años de la esperanza*. Cartagena, 2005.
- -*República, Guerra y Exilio. Antonio Ros y la Generación del 27*. Cartagena, 2007.
- Gretton, P.: *El factor olvidado: la Marina británica y la guerra civil española*, Madrid, 1984.
- Grupo Unidad Editorial S.A.: *La Guerra Civil española mes a mes*, Madrid, 2005.
- Hernández Conesa, Ricardo: “El Crucero *Libertad*”. *Cartagena Histórica*. Cuaderno Monográfico nº 15, Cartagena, Editorial Áglaya, febrero de 2005.
- Ibáñez de Ibero, C.: *Historia de la Marina de Guerra española*, Madrid, 1942.
- Jackson, G.: *The Spanish Republic and de Civil War*, Princeton, 1965.
- Kuznetsov, Nicolai G.: “Con los marinos españoles en su Guerra nacional-revolucionaria”, en *Bajo la bandera de la España republicana*, Editorial Progreso, Moscú, 1967-1968.

- Martínez Leal, Manuel: *República y Guerra Civil en Cartagena (1931-1939)*, Universidad de Murcia, 1993.
- Menéndez Luengo, Ernesto: *Motín en la Flota: La Guerra Civil en el mar*, León, Edilesa, 2001.
- Moreno de Alborán y Reyna, Fernando y Salvador: *La guerra silenciosa y silenciada: Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, Madrid, 1998.
- “Naval operations in the Spanish Civil War”, *Naval War College Review*, 37, I, Enero-febrero de 1984.
- Rolandi Gaite, Enrique: “Archivo Documental sobre la Guerra Civil en el mar (1936-1939)”.
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel: “Algo más sobre los bombardeos de Cartagena y la voladura del acorazado *Jaime I*, durante la Guerra Civil de 1936-1939”. *Revista Cartagena Histórica*. N° 31, octubre-noviembre de 2009.
- Romero, Luis: *Desastre en Cartagena*, Barcelona, 1971.
- Ruíz Sierra, Manuel: *Así empezó todo. Memorias de un marino de la República*, Valladolid, A.F. Editores, 2005.
- Salas, J.: *Intervención española en la guerra de España*, Madrid, 1974.
- Sueiro, Daniel: *La flota es roja*, Barcelona, Argós-Vergara, 1983.
- Thomas, Hugh: *The spanish Civil War*, Harmondsworth, 1977.