

CONDUCCION DE LAS OPERACIONES NAVALES EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Por
E. MANERA
Capitán de Navío
Armada de España

Es curioso observar lo poco que se ha escrito sobre el aspecto naval de la guerra civil española (1936-1939) por los marinos nacionales que tomaron parte en ella, ya que apenas si existe algún relato sobre las especiales características de aquella contienda. No se puede decir lo mismo del bando republicano-marxista, pues, como siempre sucede, los exiliados escriben mucho, y en este caso la regla se ha confirmado, existiendo un sinnúmero de libros sobre la Marina escritos por ellos, algunos muy buenos e interesantes, aunque con el defecto clásico de esta clase de escritores: la amargura y el resentimiento. Pero lo escrito, escrito está, y es de esperar que la Historia se apoye en gran parte en estos relatos por falta de obras de los marinos nacionales, quienes, a nuestro juicio, se han descuidado más de la cuenta en relatar lo que vivieron. Deberían hacerlo los que aún restan con objeto de que el torbellino de los días que pasan no lo arrastre en el olvido o, lo que es peor, se desvirtúen los acontecimientos, como comienza a suceder en la generación actual, que no comprende aquellos hechos, y mucho menos conoce sus razones ni su desarrollo.

Este trabajo tiene como propósito hacer una exposición del aspecto estratégico de la guerra, tratando de describir, en la forma más imparcial posible, todo lo relativo a la conducción de las operaciones por ambos bandos y su influencia en el resultado de la contienda. No se trata de ningún trabajo exhaustivo, sino de una exposición general de las líneas de acción más importantes empleadas en la conducción de las operaciones navales.

Al estudiar cualquier faceta de la guerra civil española entre 1936 y 1939 no es posible hacer una distinción total entre el aspecto revolucionario y el militar, ya que ambos factores se encuentran entremezclados, y es muy difícil separarlos como causa y efecto.

Desde el punto de vista de la guerra naval, el factor revolucionario pesó enormemente en los dos bandos, y en ambos de una forma extremadamente desfavorable. Por el lado de los nacionales la subversión trajo como consecuencia la casi desaparición del Cuerpo de Oficiales, así como la pérdida de las tres cuartas partes de los buques de la Flota, que quedaron desde el principio en el otro bando.

Por parte de los rojos, tras la primera victoria, consistente en apoderarse del mando de casi todos los buques, el planteamiento de la guerra naval hecha por los nacionales en forma estratégicamente clásica, les dejó prácticamente sin reacción, pues la falta de mandos calificados, que habían liquidado trágicamente, se volvió contra ellos al no disponer de directores ni conductores de la guerra marítima, lo que trajo consigo la acumulación de errores y les condujo a la pasividad más absoluta, primero, y, después, a la derrota.

El estudio de la guerra subversiva en su aspecto naval está por hacer, a pesar de su enorme interés, ya que se emplearon en ella las líneas de acción de este tipo de guerra, fijadas con precisión por los tratadistas franceses como consecuencia de sus experiencias en las guerras de Indochina y Argel. Es indudable que fueron aplicadas en nuestra Marina y llevadas paso a paso hasta conseguir la descomposición de nuestro cuerpo social naval, que desembocó en los acontecimientos del 18 de julio de 1936, difíciles de comprender sin la utilización implacable y sabia de esta doctrina revolucionaria. Pero en este artículo solamente nos vamos a ocupar del sentido estratégico de los acontecimientos, aunque nos veamos obligados a rozar a veces los temas de la guerra subversiva.

Situación de partida

Pasados los primeros días confusos y trágicos, en el aspecto naval los acontecimientos quedaron fijados así:

Los nacionales dominaban, en el Norte, Galicia y el trozo desde San Sebastián hasta la frontera francesa. En el Sur, desde Portugal hasta el límite occidental de la provincia de Málaga, aproximadamente. Las costas del Protectorado español de Marruecos y las islas Canarias. En Levante, únicamente las islas Baleares, excepto Menorca. En poder de los nacionales habían caído las dos grandes bases navales de El Ferrol y Cádiz.

Los rojos dominaban, en el Norte, prácticamente, la provincia de Vizcaya y parte de Guipúzcoa, toda Asturias y Santander. En el Sur y Levante, desde los límites occidentales de la provincia

de Málaga hasta la frontera francesa. De las islas Baleares, solamente Menorca.

Respecto a los efectivos, el reparto quedó como sigue:

Nacionales: Cruceros pesados "Canarias" y "Baleares", en su fase final de armamento. Acorazado "España". Cruceros ligeros "Cervera" y "República". Destructor "Velasco" y varias unidades menores de cañoneros y guardacostas.

Rojos: Acorazado "Jaime I", cruceros ligeros "Libertad", "Miguel de Cervantes" y "Méndez Núñez"; diecisiete destructores tipo "Sánchez-Barcáiztegui"; seis submarinos tipo C y seis tipo B; numerosas unidades menores. Toda la Aeronáutica Naval, con doscientos aviones.

Excepto los acorazados, casi todos los buques eran modernos para la época, con pocos años de vida, perfectamente entretenidos y tripulados con dotaciones profesionales que poseían un alto grado de preparación en todos los niveles.

En los primeros días, es decir, en la situación de partida, prácticamente todos los buques nacionales se encontraban en El Ferrol y los rojos en Cartagena.

Fases de la guerra naval

Están fijadas en líneas generales por las evoluciones sufridas por el primer objetivo, así como por los distintos aspectos que tomó la lucha contra el tráfico marítimo. Ninguno de estos factores, de tanta importancia, fueron comprendidos por completo por el bando rojo. Por el contrario, en el nacional los conductores de la guerra, especialmente el Jefe operativo de la Flota, Almirante don Francisco Moreno, y el Jefe de la Marina desde Burgos, Almirante don Juan Cervera, captaron con singular clarividencia las líneas de acción estratégicas a seguir.

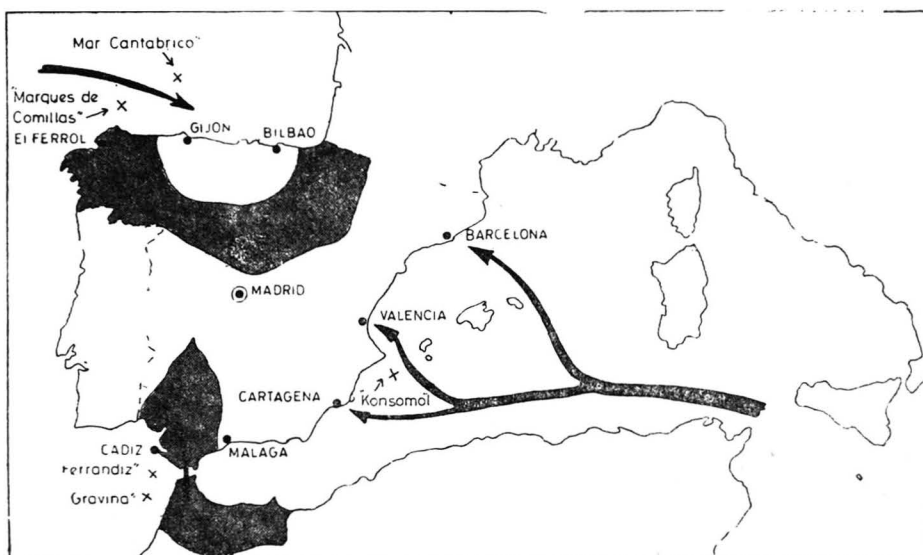
Primera fase

Está marcada en el aspecto naval por su primer objetivo: el dominio del estrecho de Gibraltar. Tal como se planteó la guerra civil, el grueso del Ejército nacional estaba formado por las excelentes y veteranas tropas mantenidas por aque-

llas fechas en el Protectorado de Marruecos. Dada la confusión de los primeros tiempos, para que las operaciones en la península tomaran un aspecto favorable a los nacionales era imprescindible conseguir el traslado de estas tropas a España, pues la victoria militar dependía casi por completo de ello. Para lograrlo es necesario dominar el estrecho de Gibraltar, y éste fue, en consecuencia, el primer objetivo de la guerra naval.

Los dos adversarios se dieron en seguida cuenta de ello, pero no de la misma forma:

El primer impulso de la Marina roja fue asegurar el dominio del estrecho de Gibraltar, enviando casi todas las fuerzas disponibles a Tánger, entonces puerto internacional, que no pudieron tomar jurídicamente como base de operaciones militares. Esta concentración en el Estrecho se hizo con una concesión al objetivo secundario de Baleares, y se envió allí nada menos que al acorazado "Jaime I" y a unos destructores, con el fin de apoyar una operación de desembarco en Mallorca organizada por la Generalitat con base de partida en Mahón,



1ª fase.—Lucha por el dominio del "Estrecho".

Los rojos tenían dos teatros secundarios importantes: El vasco-asturiano, que habían de socorrer si no querían que sucumbiera. El político, creado por las aspiraciones de la Generalitat de que se conquistaran las Baleares. Ambos pesaría mucho en las decisiones durante la conducción de las primeras operaciones navales.

Los nacionales tenían el teatro secundario, más bien sentimental, del cuartel de Simancas, en Gijón.

La reconstrucción y preparación de la Flota nacional en Ferrol dio lugar a una pausa de unos días, en los que se concentraron allí todas las fuerzas navales disponibles.

que por lo disparatado de su organización y mando fracasó ruidosamente, pero que tuvo repercusiones en el dominio del Estrecho y sirvió de diversión a los nacionales, ya que se llevaron al acorazado de allí en unos momentos en que todo dependía de su dominio.

La Flota roja no pudo continuar en Tánger porque una conminación y ultimátum del General Franco de bombardear la población si no la abandonaban sirvió para que dejaran aquel puerto, planteándoles el dilema de a dónde ir. Muy cuerdamente Málaga había sido habilitada con rapidez por el Gobierno de Madrid como base de avanzada para dominar el Estrecho. Desde allí, obrando

con energía y actividad, se podía haber hecho impracticable a los nacionales; pero, por una parte, el estado de descomposición interna de las dotaciones como consecuencia de la campaña revolucionaria impedía emplear apenas los buques, que no obedecían más que escasamente a sus mandos; y, por otra, la sirena del segundo e importante objetivo vasco-asturiano impulsó al Gobierno a mandar la Escuadra roja a socorrerlos.

Pero antes de la marcha dejaron un dispositivo para dominar el Estrecho: dos destructores, situados en permanencia en el acceso occidental, por donde lógicamente se podían presentar los buques nacionales, y un tercero en la propia angostura, a levante de Ceuta. Estos destructores contaban con dos relevos en el puerto de Málaga.

Cuando el Mando naval nacional, a cuyo frente se hallaba el Almirante Moreno, conoció la llegada de la Flota roja a Bilbao, tenía ya preparados y ligeramente entrenados a los cruceros "Canarias" y "Cervera". Su reacción fue instantánea al saber descubierto el Estrecho, y como un rayo fueron enviados allí los dos buques.

Encontraron a los dos destructores situados en el acceso occidental, frente a las costas de Marruecos. El "Canarias" se enfrentó con el "A. Ferrándiz"; el "Cervera", con el otro. El combate entre el "Canarias" y el "A. Ferrándiz" apenas duró cinco minutos; a la segunda salva el desgraciado destructor tuvo dos impactos de 20 centímetros, y a los diez minutos se hundía. El otro, perseguido por el "Cervera", se refugió en Casablanca".

Las consecuencias morales de este combate fueron inmensas. La rapidez y la distancia de 20.000 metros a la que el "Canarias" había hundido al "A. Ferrándiz" desmoralizaron por completo a las dotaciones rojas, quienes, a pesar de los asesinatos y muertes cometidos, generalmente por un pequeño grupo adiestrado en estos menesteres, tenían en un gran concepto a sus Oficiales; comprendieron que sin mandos competentes nada podían hacer a pesar de su indudable superioridad material.

La Escuadra roja abandonó el Cantábrico hacia el Mediterráneo, de donde

no volvería a salir. Se dirigió a Málaga a continuar el bloqueo del Estrecho, pero a los pocos días, al paso de un gran convoy nacional, se retiró a Málaga, sin combatir apenas, el destructor que estaba de guardia. Más tarde toda la Escuadra partió hacia Cartagena, de donde no saldría sino en contadas ocasiones.

El bloqueo del Estrecho fue confiado a los submarinos, pero éstos, en aguas de tanta corriente, no eran eficaces. Uno de ellos fue hundido por la aviación, con lo que disminuyeron aún más las probabilidades de lograr algo.

La consolidación del dominio del Estrecho por parte de los nacionales no llegó hasta que el Mando nacional, con un fino sentido estratégico, consiguió entrar en Málaga en una rápida campaña terrestre apoyada por los buques nacionales, ocupando toda la costa hasta el cabo Sacratif. Con ello, tan importante paso quedaba sólidamente en sus manos.

La lucha por el tráfico marítimo en esta fase

En los primeros días del Alzamiento Nacional la mayor parte de los buques mercantes cayeron en poder de los rojos. La razón de ello fue una previa preparación revolucionaria de sus dotaciones. En todos los buques existía, desde el advenimiento del Frente Popular al poder, y quizá antes, una célula subversiva que después del 18 de julio se erigió en comité revolucionario, apoderándose del mando del buque. Gracias a estas medidas adoptadas por los sindicatos revolucionarios, los nacionales se encontraron en los primeros momentos con escasísimos buques mercantes; prácticamente sólo aquellos que se hallaban en los puertos dominados por ellos. Pero esta situación iba a cambiar a su favor rápidamente. Por falta de protección, poco a poco fueron cayendo en manos de la Marina nacional, que organizó como pudo la vigilancia de las zonas de recaladas atlánticas. El apresamiento del transatlántico "Marqués de Comillas" constituyó una de las muestras de esta empresa. También hubo barcos que se entregaron espontáneamente.

El Gobierno de Madrid comenzó a organizar su tráfico marítimo, tratando de suministrar armas y pertrechos con los buques españoles que se encontraban

en América; así, desde Méjico se enviaron armas y municiones en abundancia. Otra corriente de tráfico se organizó en el Mediterráneo desde el puerto de Odesa, en el mar Negro. Este tráfico, de gran importancia, por recibirse por él armas pesadas, aviación y carros de combate, se hacía en buques de nacionalidad rusa.

Es de destacar la energía y habilidad con que todos los distintos Gobiernos republicano-marxistas trataron de mantener el tráfico marítimo, hecho que contrasta con la pasividad casi permanente de las fuerzas navales rojas.

Ante esta situación planteada, con gran repercusión en los frentes terrestres, ya que permitió algunas contraofensivas rojas, especialmente en los frentes cercanos a Madrid, la Marina nacional reaccionó con celeridad ante el peligro de los suministros que se avecinaban. En el norte de España el apresamiento del "Mar Cantábrico", en condiciones difíciles, concluyó de momento con los suministros mejicanos. En el Mediterráneo, el hundimiento del "Konsomol" y otro buque ruso, además de otros apresados, terminó con el suministro por buques sueltos. El transporte de los rojos por vía marítima entró en crisis a principios de 1937, porque los rusos no querían seguir perdiendo buques.

En el lado nacional, prácticamente los dos países suministradores fueron, desde los primeros momentos, Italia, en el Mediterráneo, y Alemania, en el Atlántico. Se establecieron dos corrientes de tráfico marítimo: una que tenía su origen en los puertos alemanes y solía terminar en Vigo y La Coruña. La segunda tenía como cabecera los puertos de Italia meridional y terminaba en Cádiz. Ambas se hacían indistintamente en buques italianos, alemanes y españoles. Es curioso consignar que jamás fueron molestados por el adversario, a pesar de que los buques que venían de Italia tenían que pasar, forzosamente, a pocas millas de Cartagena. ¿Falta de conceptos claros sobre el fin de la guerra marítima? ¿Temores a complicaciones con Italia? ¿Inactividad creada por la desmoralización? De todo hubo.

La primera fase de la lucha por el tráfico marítimo quedó a favor de los nacionales, explicable por la actividad y

energía desplegadas y la pasividad del adversario.

Segunda fase

Decidido por el General Franco terminar con el foco subversivo vasco-asturiano, quedó marcado en la guerra naval como primer objetivo el dominio del mar Cantábrico, que se convirtió, en consecuencia, en el principal teatro de las operaciones navales.

El Gobierno de Valencia mantenía en aquellas aguas a dos destructores y varios submarinos. Sus dotaciones estaban muy desmoralizadas y no daban muestras de actividad agresiva.

La Flota roja continuaba su concentración en Cartagena tratando de reorganizarse, pero con poco resultado por falta de cuadros de mando. Hacia el mes de marzo de 1937 los comités revolucionarios fueron disueltos y sustituidos por comisarios políticos. El diputado socialista don Bruno Alonso fue nombrado Comisario de la Flota. Su política general consistió en terminar con asesinatos y depuraciones y reforzar la posición de los mandos existentes; pero los comisarios de unidades entraban con frecuencia en cuestiones de competencia con aquellos, lo que no ayudaba a incrementar el rendimiento de los buques, especialmente por la falta total de oficiales profesionales, que no pudieron ser sustituidos por los oficiales movilizados de la Reserva Naval ni por los marineros extranjeros, aventureros que acudieron al río revuelto, como sucede siempre en estas situaciones. Las luchas intestinas entre los diferentes partidos políticos extremistas también fueron una de las causas por las que no pudo restaurarse la disciplina a bordo en la forma que exigían las circunstancias, haciéndose muy difícil la realización de operaciones y la puesta en práctica de un plan lógico y coherente.

Durante esta segunda fase el despliegue de las fuerzas navales nacionales fue el siguiente:

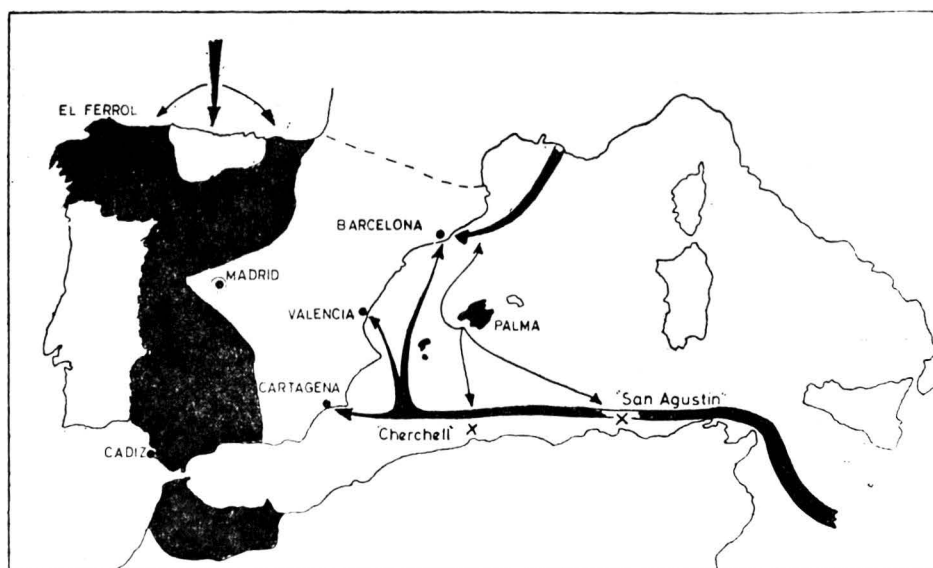
Se habilitó en el Mediterráneo, como base naval, a Palma de Mallorca, a la que se proporcionaron algunos recursos defensivos y logísticos. Sóller se convirtió en base de submarinos, desde don-

de operaron los dos submarinos adquiridos a los italianos.

Con el fin de fijar el grueso enemigo en Cartagena se enviaron al Mediterráneo, con base en Palma de Mallorca, los dos cruceros pesados "Canarias" y "Balears". Estos dos buques, desarrollando una enorme actividad, se dedicaron a realizar agresiones en distintos puntos de la costa mediterránea española, hundiendo buques en los puertos, destruyendo depósitos de combustible y hostigando al tráfico marítimo. En esta época se formó la leyenda del crucero "Canarias": en toda la costa de Levante, a la voz de ¡Que viene el "Canarias"! se abandonaban los pueblos y el trabajo no se reanudaba durante días. Toda la población de la costa estaba en un estado de nerviosismo extraordinario, divulgándose las historias más fantásticas e inverosímiles.

nizaba un bloqueo cerrado de las costas enemigas. Para ello se armaron una serie de pesqueros, que constituyeron las escuadrillas de "bous", que jugarían un papel muy brillante durante todas las operaciones en aquel mar. En el Cantábrico, el grueso estaba formado por el acorazado "España" y el crucero "A. Cervera", auxiliados por el destructor "Velasco". Lo mismo que en el Mediterráneo, la actividad fue la característica de su actuación durante toda la campaña.

Un hecho desgraciado lo constituyó el hundimiento por una mina del acorazado "España" al entrar, por error, en un campo propio. Su tripulación fue salvada milagrosamente por el "Velasco". Pero el hundimiento por explosión espontánea del "Jaime I" en Cartagena, sucedido a los pocos días, sin duda por falta de cuidados y precauciones con sus



2ª fase.—Bloqueo del Cantábrico.

Como siempre sucede en la guerra marítima, esta actividad afianzó el dominio del mar por parte de los nacionales, mientras que la inactividad de los encerrados en Cartagena les creó un complejo de inferioridad que duraría hasta el fin de la guerra.

Mientras tanto, en el teatro principal de operaciones, el Cantábrico, se orga-

nizaba un bloqueo cerrado de las costas enemigas. Para ello se armaron una serie de pesqueros, que constituyeron las escuadrillas de "bous", que jugarían un papel muy brillante durante todas las operaciones en aquel mar. En el Cantábrico, el grueso estaba formado por el acorazado "España" y el crucero "A. Cervera", auxiliados por el destructor "Velasco". Lo mismo que en el Mediterráneo, la actividad fue la característica de su actuación durante toda la campaña.

Un hecho desgraciado lo constituyó el hundimiento por una mina del acorazado "España" al entrar, por error, en un campo propio. Su tripulación fue salvada milagrosamente por el "Velasco". Pero el hundimiento por explosión espontánea del "Jaime I" en Cartagena, sucedido a los pocos días, sin duda por falta de cuidados y precauciones con sus

El no reconocimiento de beligerancia por parte de las potencias marítimas dio como resultado que la Marina británica auxiliara, con su protección de unidades pesadas, a los buques que entraban en los puertos, no pudiendo ser atacados más que dentro de las tres millas, naturalmente al alcance de baterías de costa adversarias. Pero a pesar de tan grandes dificultades, puede afirmarse que la Marina contribuyó en gran parte al feliz término de las difíciles operaciones en aquella zona y a su pacificación final.

La lucha por el tráfico marítimo en la segunda fase

A principios de 1937 el Gobierno de Valencia necesitaba angustiosamente suministrar armas y pertrechos militares a sus tropas. Se organizaron dos corrientes, una por tierra principalmente, que hacía venir de Francia toda clase de elementos, además de las Brigadas internacionales. La segunda, por vía marítima, tenía como cabecera Odesa, en el mar Negro, en donde cargaban buques españoles, pues Rusia, después de sus últimas experiencias, no quería arriesgar los suyos. Se llegó al acuerdo siguiente: Los buques navegarían en conserva por todo el Mediterráneo oriental y central hasta las costas de Argel. Una vez allí, la Flota roja los protegería hasta Cartagena. La organización de esta corriente de tráfico empezó a dar sus frutos, comenzándose a recibir suministros masivos de carros y aviones de caza magníficos, así como armamento pesado que dio posibilidades al Gobierno de Valencia de montar las ofensivas de Brunete, Belchite y otras.

Había que reaccionar ante esta peligrosa situación y tratar de cortar la línea de suministros. En Palma de Mallorca se situaron, además de los dos cruceros pesados, una serie de cañoneros y minadores que vigilaban aquellas aguas, con la cobertura de los citados cruceros.

Un convoy formado por tres buques mercantes procedentes de Odesa fue sorprendido frente al cabo Cherchel por el "Balears" en el momento en que se iban a concentrar con toda la Flota roja al complemento. Sin dudarlo, el "Balears" atacó a los buques contrarios, a pesar de su aplastante superioridad, y aunque fue tocado por un proyectil, con-

siguió mantenerlos a raya mañana y tarde, de tal forma que los buques mercantes, creyéndose perdidos, embarrancaron en la costa de Africa. Fue un combate en tablas táctico, pero de gran alcance estratégico, puesto que el convoy no llegó a su destino, que era de lo que se trataba.

Poco después, un gran buque mercante de 17.000 tns., el "Santo Tomé", fue descubierto y hundido en aquellas aguas por unos cañoneros, perdiéndose un riquísimo cargamento. El hecho tuvo gran resonancia, porque originó el cese de la conducción de convoyes en esta forma por falta de confianza en la protección.

Los suministros por vía marítima a los republicano-marxistas iban disminuyendo, al hacerse cada vez más angustiosa la situación en su zona, y muy difícil la organización de ofensivas, por no haber con qué alimentarlas.

Tercera fase

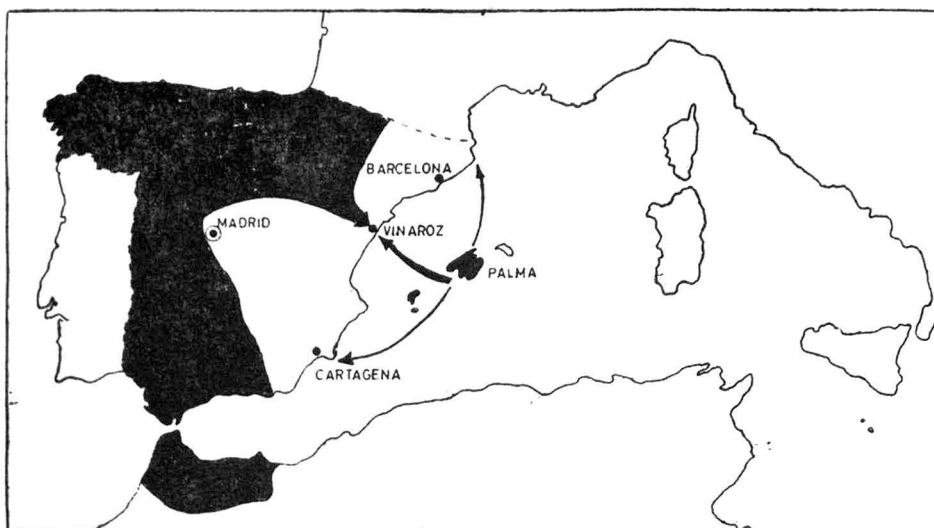
Terminado el foco subversivo vasco-asturiano, las costas del Mediterráneo español se convirtieron en el primer objetivo y, en consecuencia, en el primer teatro de operaciones navales las aguas comprendidas entre las Baleares, Almería y la frontera francesa.

Casi todas las fuerzas navales nacionales se concentraron en Palma de Mallorca, no quedando más que fuerzas sutiles de vigilancia en el estrecho de Gibraltar y el Cantábrico.

Se formaron las "fuerzas del bloqueo del Mediterráneo", cuyo título señala bien sus intenciones estratégicas; se trataba de realizar un bloqueo abierto, con base en Palma de Mallorca, de las costas del Levante español. Así como el bloqueo del Cantábrico fue un bloqueo cerrado, éste, debido a la situación estratégica de las Baleares respecto de las costas del Levante español, se imponía fuese un bloqueo abierto.

La lucha contra el tráfico en la tercera fase

El Gobierno de Barcelona, adonde había sido trasladado por esta época, al ver la necesidad imperiosa de recibir su-



3ª fase.—Bloqueo del Levante español.

ministros, que no venían de Rusia en la proporción que en las anteriores fases, tanto por las dificultades que ponían sus enemigos como por sutilezas de la política del Kremlin, haciendo uso de la habilidad y energía de que hemos hecho antes mención, ideó valerse de banderas de conveniencia y buques aventureros, que nunca faltan en toda clase de guerras al olor de buenas ganancias. Desde los puertos del mar del Norte y del mar Negro comenzaron a llegar buques cubiertos con pabellones, en apariencia, neutrales. Se consiguió llegar a un promedio de treinta y tres buques mensuales.

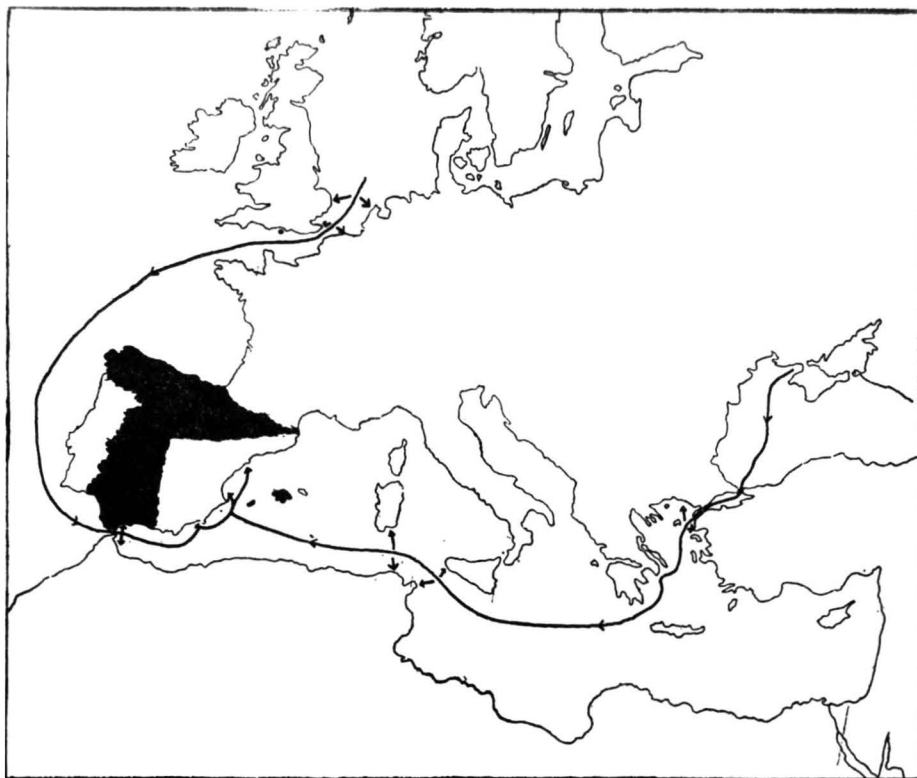
La reacción de la Marina nacional ante este nuevo peligro fue inmediata. Con anticipación se habían comenzado a armar buques mercantes como cruceros auxiliares; algunos de ellos se armaron hasta con cuatro cañones de 15 centímetros. Estos buques se situaron en los distintos focos del tráfico marítimo por donde forzosamente tenían que pasar los buques suministradores enemigos. Obrando con la máxima energía, a pesar de su precaria situación internacional, por no habérseles concedido la beligerancia, fueron enviados al Canal de la Mancha, a la salida de los Dardanelos, y al canal de Sicilia, además de la vigilancia permanente en el estrecho de Gibraltar.

Gracias a un servicio de información bien organizado, los buques puestos al acecho cayeron sobre sus víctimas, y la mayor parte de ellos, con sus cargamentos intactos, fueron, con dotación de presa, dirigidos a puertos nacionales. Así, petróleo, armas, equipos, que iban para las tropas rojas, fueron directamente al frente nacional. A los puertos levantinos solamente llegaban aquellos que conseguían filtrarse por la red, que fue cerrándose paulatinamente cada vez con más dureza.

Quedaba aún la línea que unía los puertos del sur de Francia con Barcelona. También fue hostigada y hecha muy difícil. Después del hundimiento del "Ciudad de Barcelona", los suministros se iban haciendo raros.

Cuando la ruptura por las tropas nacionales de la zona roja en dos partes, por medio de su ataque y avance hasta Vinaroz, las comunicaciones entre Cartagena y Barcelona se hicieron tan difíciles, que prácticamente sólo los buques de la Flota roja eran capaces de sostenerlas, de noche y navegando a toda velocidad.

Una de estas salidas nocturnas coincidió con otra de los cruceros nacionales, cuyo objetivo era proporcionar protección indirecta a un convoy propio que desde Palma de Mallorca se dirigía a



3ª fase.—Lucha por el tráfico.

Cádiz. Por casualidad hubo un contacto táctico nocturno, en el que la Escuadra roja, por llevar muchos destructores, pudo lanzar una salva de torpedos que alcanzaron al "Balears", hundiéndolo.

Este inesperado éxito táctico no fue en absoluto aprovechado como la lógica militar mandaba, pues el giro desfavorable que iban tomando los acontecimientos en los frentes terrestres y la desmoralización creada principalmente por la falta de actividad, hizo que los buques volvieran a encerrarse en Cartagena sin tratar de explotar el éxito. Por el contrario, pasados los primeros momentos, el Mando nacional montó una serie de operaciones secundarias, tales como un amago de desembarco en la bahía de Rosas, varias operaciones de minado ofensivo, etc., con el propósito de continuar con la iniciativa de las operacio-

nes navales, como de hecho consiguió. El bloqueo del Mediterráneo español cada día era más cerrado; el dispositivo formado con los cruceros auxiliares apenas dejaba filtrarse algún buque mercante con destino a los puertos de Levante. La zona roja, a comienzos de 1939, estaba prácticamente asfixiada.

Un levantamiento habido en Cartagena el 5 de marzo de aquel año decidió al Mando de la Flota roja abandonar la lucha, ya que la desmoralización producida por el bloqueo había conseguido romper los últimos resortes espirituales que mantenían la resistencia de las dotaciones. El día 7 de ese mes la Flota salió con rumbo a Bizerta, en donde fue internada. La guerra, en su aspecto naval, había terminado.

La lucha por el tráfico de los dos bandos, traducida a números, fue la siguien-

te: la Marina nacional hizo 337 presas, de las cuales correspondían 238 a buques nacionales y 99 extranjeros. La Marina roja hizo solamente una presa: el pailebote mallorquín "Cala Figueras", cargado con 200 toneladas de azúcar. La Marina nacional logró cumplir su misión fundamental de asegurar las comunicaciones marítimas propias e impedir las del adversario. La victoria cayó del lado de aquel que había sabido aplicar los principios que rigen la conducción de las operaciones en la guerra marítima. Fue un triunfo del espíritu creado por un

Mando inteligente, eficaz y conocedor de su oficio, contra otro que no supo superar el complejo de inferioridad que le producía la carencia de cuadros de mando, unido a una dirección estratégica desafortunada.

En los contactos tácticos, el valor desplegado fue el mismo en los dos bandos; todos eran españoles.

(De la "Revista General de Marina", España, febrero de 1969).

* ★ *

"El Torpedo Boomerang"

Algunos años más tarde, en el "Riquelme", gemelo del anterior, su Oficial Torpedista, que era muy entusiasta, y gustaba de emplear, todos los mecanismos y sistemas, preparó una vez un lanzamiento con ángulo de giroscopio. Al lanzarse el torpedo desde el puente, el mecanismo no funcionó correctamente y, cuando menos se pensaba, el torpedo viró bruscamente y se dirigió resuelto sobre su propio buque... El Comandante se vio en duros aprietos y debió realizar muchas y bruscas caídas, tanto a babor como a estribor, para evitar las continuas embestidas de su propio torpedo que, finalmente, consumido ya su combustible, vino a detenerse a escasos metros de su dueño.