

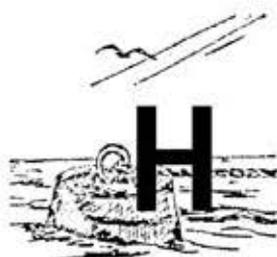
CRUZADA EN LOS MARES DE ESPAÑA

Por

Leandro F. BUENO Romero
Teniente de navío, Armada de España

Cuando la civilización está en trance de desaparecer, siempre hay un pelotón de soldados que la salva en última instancia.

SPENGLER.



HACE MESES, en estas mismas columnas, estudiamos, paso a paso, la situación española durante la primera mitad del presente siglo, que desembocó en una heroica catástrofe, única puerta que la subversión marxista había dejado abierta con el fin de utilizarla en su beneficio para el asalto final al poder.

El paralelismo de los acontecimientos que se relataron, con lo sucedido en otros países, no es una pura coincidencia.

Los procedimientos y las reglas del juego no han cambiado.

En estas fechas ha tocado a nuestros heroicos compañeros chilenos dar el paso definitivo.

Han sido pacientes, muy pacientes y disciplinados, diría yo, pero al final, obligados por las mismas fuerzas antinacionales que, en similares circunstancias, obligaron a los valerosos y honrados soldados de Santo Domingo, Brasil, Chile, Guatemala, Uruguay... han tenido, muy a su pesar, que tomar las medidas necesarias para salvar su patria en trance de aniquilamiento. Y otra vez, venturosamente, se ha cumplido la profecía de Spengler con la que encabezamos estas líneas.

Como sencillo homenaje a nuestros compañeros chilenos, relataré hoy una de las mayores y menos conocidas epopeyas de la Cruzada Española: La campaña en sus mares, gracias a la cual, las tropas de Franco consiguieron la victoria.

Ha sido normal, a lo largo de la historia, que las revoluciones empiecen siempre dentro de los barcos de guerra.

La dureza de la vida a bordo, la gran concentración de hombres en muy poco espacio, son caldo de cultivo inmejorable para ello.

A pesar de este axioma, y gracias a la tremenda labor de sus oficiales, la Marina española permaneció fiel y disciplinada aún, durante las sangrientas carnavales de la época.

Fue necesario para conseguirlo la expulsión sin miramientos de más de 500 individuos entre cabos y suboficiales, convictos de propaganda revolucionaria entre las dotaciones.

El triunfo del frente popular en febrero de 1936 terminó con esta callada y efectiva labor.

Mediante órdenes ministeriales se fue admitiendo a todos los revolucionarios expulsados, dándoles puestos de confianza dentro de los barcos, así como facilidades para establecer células marxistas en ellos.

Los cargos de mayor responsabilidad fueron puestos o bien en manos de simpatizantes marxistas o masones y para terminar el cuadro, se fortaleció con todo empeño la Asociación UMRA (Unión Militar Republicana Antifascista).

Mucho valor y mucho sentido de la responsabilidad, del honor y del deber necesitaron aquellos heroicos oficiales para no abandonar el servicio en tan dramáticas circunstancias.

Sólo les movió a continuar, su amor a España y la seguridad de que abandonando, entregaban su patria totalmente desarmada a sus enemigos.

La Revolución

El 17 de julio de 1936 saltó el primer, deseado y largamente esperado, chispazo en Melilla y Ceuta.

En contra de las previsiones de uno y otro bando, no preparados para una guerra, se encendería una larga, dura y cruel campaña.

Cartagena, ya en huelga desde el día 13, celebraba ese día una monstruosa manifestación con apoteosis marxista que

tuvo que ser disuelta por la oficialidad de la plaza.

Esa noche el gobierno de Madrid cursó orden de salida a los barcos.

Destructor "Churruca" a Ceuta, "Valdés" y "Sánchez Barcaiztegui" a Melilla.

De Ferrol bajarían el acorazado "Jaime I" y los cruceros "Cervantes" y "Libertad", además de 6 submarinos.

La misión de esta flota era la de bloquear los puertos rebeldes ahogando así la sublevación dentro de su propia madriguera.

Estas, naturalmente eran las órdenes; las intenciones de los mandos de los buques eran bien diferentes: unirse al levantamiento y hacer de transporte de tropas.

Esto sólo fue conseguido por el destructor "Churruca", aunque después de haber efectuado con éxito su primer transporte, quizás por demasiada confianza de su comandante, sufrió la misma terrible suerte que sus hermanos, dentro de los cuales, a espaldas de la oficialidad, se habían montado comités, organizados y dirigidos directamente desde el Ministerio de Marina, en manos de un ministro marxista, que siguiendo las órdenes recibidas, se hicieron dueños de los barcos sin dar tiempo a los oficiales a reaccionar, asesinando a los mismos sin la menor consideración.

En Ferrol, la sublevación marxista, encabezada por la marinería del acorazado "España", del crucero "Cervera", del Arsenal, y por grupos de obreros de astilleros, fue sofocada gracias al heroísmo de los oficiales y un gran contingente de fieles soldados de infantería de marina.

Cabe destacar al heroico capitán de fragata Salvador Moreno que redujo a la dotación rebelde del "Cervera" (fue condecorado con la Laureada de San Fernando por esta acción).

El no menos heroico Francisco Moreno que impidió la salida del arsenal de los grupos de revoltosos y consiguió mediante amenazas y razonamientos la rendición de los 700 hombres del acorazado "España" sin disparar un solo tiro (fue premiado con la medalla militar individual).

San Fernando, tercera base naval, no causó prácticamente ningún problema a los militares sublevados.

En ella casi no había barcos y los oficiales se hicieron con la situación inmediatamente.

El mismo día 18, el comandante de intendencia de la Armada, Isasi, se hacía cargo del ayuntamiento de la villa sin ninguna oposición.

Situación Estratégica Inicial

Triste fue para la que ya se autotitulaba España nacional el comienzo de la que llegaría a ser una larga y cruel guerra.

La zona fiel a la República, que ya empezaba a ser conocida por "zona roja", contaba con trescientos de los quinientos mil kilómetros cuadrados del suelo nacional, dentro de los que estaban enclavadas las ciudades y zonas auténticamente industriales o mineras.

La zona nacional estaba compuesta por dos trozos de península separados entre sí, sin posible conexión entre ellos, cinco enclaves dentro del territorio republicano, todos en muy precarias condiciones, las islas Canarias, los Baleares (menos Menorca) y las plazas de soberanía de Melilla y Ceuta.

En cuanto a costas, la nación quedaba dividida en las siguientes zonas:

Zona Nacional

Litoral norte, formado por las costas gallegas.

Dentro de ellas la mejor base de aquella época que España disponía, la de Ferrol.

Contaba con excelentes instalaciones, astilleros, buena artillería de costa y difícil entrada así como dos diques secos (uno para buques de línea), y toda clase de pertrechos.

También estaban enclavadas en estas aguas las estaciones navales de Ríos y Marín; la última contaba con una escuadrilla de aviones de observación "Machi 18" cuya sola amenaza convenció al acorazado "España" para rendirse.

A los pocos días del comienzo de las hostilidades se habilitó Ribadeo, en la misma frontera con Asturias para base de bous (*).

Estrecho

Formado por las costas de Marruecos español, los puertos de Melilla y Ceuta y la zona peninsular que comprende desde Algeciras hasta la desembocadura del Guadalquivir, aunque a pocos días del comienzo de las hostilidades este límite llegó a la línea fronteriza portuguesa.

En estas aguas se contaba con la buena base de San Fernando (La Carraca), con dos diques medianos, astilleros y pertrechos.

(*) Bou es un pequeño barco pesquero. En Chile no se emplea este término. Nota de la Dirección.



Mediterráneo

Sólo se contaba en estas aguas con las costas de las islas Baleares, totalmente indefensas, excepto con la isla de Menorca.

No se disponía en estas alturas de ninguna base, de ningún barco y de casi ninguna protección, lo que hace muy meritoria la labor de los habitantes de las islas que resistieron solos, sufriendo un desembarco en Mallorca y una invasión de Ibiza, ambos rechazados sin la menor ayuda.

Zona Canarias

Con las posesiones de Sahara y Guinea, la lejanía de estas provincias las mantuvieron físicamente lejos de los frentes de combate, si bien contribuyeron decisivamente a ganar la guerra, además de sus heroicos habitantes que marcharon como un solo hombre a defender la patria, con sus inestimables recursos, verdadero banco nacional.

La España roja disponía del resto del litoral.

La única verdadera base con que se contaba era Cartagena, con un excelente arsenal, dotado de dos diques flotantes y uno seco (capaz para cruceros), astilleros y toda clase de peitrechos.

Se disponía, además, de las bases aeronavales de Barcelona y San Javier y con la estación naval de Mahón que contaba con un dique flotante.

Contaba, además, esta zona con buenos puertos defendidos, con moderna artillería de costa y dotados de diques, astilleros e industria naval, que con pocas modificaciones hubiesen servido como bases de primera línea.

Fuerzas navales

Así como en instalaciones indudablemente la España nacional había salido mejor parada que la roja, no se puede decir lo mismo de los buques.

España poseía una buena Marina que la situaba dentro de las primeras potencias de la época.

Como se dijo anteriormente, en los buques se sublevaron los comités organiza-

dos directamente desde Madrid y encabezados por personas de confianza.

Sin vacilaciones, pues la cosa estaba ya preparada, se hicieron dueños de los barcos y asesinaron bárbaramente a los oficiales.

Muy pocas unidades pudieron ser salvadas.

La flota roja quedaba formada por las siguientes unidades:

Acorazado "Jaime I", cruceros "Libertad", "Cervantes" y "Méndez Núñez".
Destruyores: "Lepanto", "Ferrándiz", "Valdés", "Alcalá Galiano", "José Luis Díez", "Sánchez Barcaiztegui", "Miranda", "Churrua" y "Ulloa" y a punto de ser entregados en Cartagena "Jorge Juan", "Císcar", "Escaño", "Gravina" y "Antequera".

Destruyores: "Alsido" y "Lazaga".

12 submarinos modernísimos con un buque salvamento.

1 remolcador de altura, 1 transporte, 1 buque hidrógrafo, 6 torpederos, 4 guardacostas, además de 12 escuadrillas de aviones y un buque transporte para 25 hidros.

A esta formidable fuerza la España nacional sólo podía oponer el viejo acorazado "España", utilizado desde hacía algunos años como depósito de marinería y pendiente de desguace.

El crucero "Cervera", el destructor "Velasco" y los cañoneros "Cañalejas", "Dato", "Cánovas del Castillo" y "Lauria", de los cuales sólo el "Dato" estaba operativo (el "Cañalejas" estaba en Canarias).

Los pequeños y casi desarmados guardacostas "Arcila", "Alcázar Uad Martín" y "Uad Kert".

4 torpederos de 150 toneladas y los buques escuela de propulsión principal a vela "Juan Sebastián Elcano" y "Galatea".

A esta modestísima flota pronto se añadieron 6 buques pesqueros que armados con pequeños cañones llevaron a cabo el bloqueo del Mar Cantábrico.

(Su armamento era tan deficiente que como toda protección antiaérea sólo contaban con cohetes de feria).

A lo largo de la contienda fueron terminados los cruceros "Canarias" y "Ba-

leares", los minadores "Marte", "Júpiter" y "Vulcano" y artillados un buen número de mercantes que actuaron como cruceros auxiliares.

Batalla del Estrecho

Al igual que la Marina, el Ejército nacional no podía oponer grandes efectivos al republicano.

Tal era la desproporción que la prensa y radio de la zona roja, llena de triunfalismo, no daba más que muy pocos días, a lo que ellos calificaban como sublevación militar fascista.

Sólo en Africa se disponía de un buen y entrenado ejército.

Los primeros días del alzamiento fue relativamente fácil, aprovechando la confusión reinante, pasar contingentes de tropas y material desde Melilla y Ceuta a Algeciras y Cádiz, pero al reorganizarse la flota roja, esta operación, imprescindible para el bando nacional, se hizo poco menos que imposible.

Con base en Málaga, a un tiro de piedra del estrecho, un acorazado, dos cruceros, entre cinco y diez destructores modernísimos y entre cinco y diez submarinos constituían una tremenda e infranqueable barrera entre el norte de Africa y la península.

La siniestra silueta de alguno de estos barcos, siempre se podía contemplar rondando las diez millas de agua que separaban los dos trozos de la España nacional.

La situación, en estas circunstancias, si no desesperada, sí llegó a ser preocupante.

Aquellas 10 millas eran una barrera insalvable para uno de los más aguerridos ejércitos del mundo, la legión española.

El traslado se estaba efectuando por medio de aviones.

El cielo del estrecho, gracias a los nueve trimotores "Savoias" comprados a Italia los primeros días de la guerra, podía decirse, a pesar de los 20 "Potez" entregados por el gobierno francés a la República, que tenía los colores nacionales.

Pero por este medio y con tan pocas unidades se hubiesen tardado años en el

transporte que en los frentes de combate eran cada día más imprescindibles.

El general Franco, jefe de las fuerzas de Africa, acuciado por esta necesidad, decidió romper el bloqueo con un golpe de audacia y arriesgar un convoy de tropas a pasar el estrecho.

Para este fin se alistaron tres vapores cargados con 3.000 hombres y con un ingente cargamento de toda clase de pertrechos.

Para escolta se contaba, además, con los aviones de que hemos hablado, con el cañonero "Dato" (de menos artillería y mucho menos velocidad que el peor de los destructores del bloqueo) y del casi desarmado guardacostas "Uad Kert".

La discreción con que se llevaron a efecto los preparativos de la operación, hizo que los rojos, confiados en su tremenda superioridad, sólo mantuviesen en la mar constantemente a un destructor.

Sus cuatro cañones de 120 mm., sus seis tubos de lanzar torpedos y sus 34 nudos de andar lo hacían superiores al modesto barco "faccioso" "Dato".

Aquel 5 de agosto de 1936, día señalado para la operación, tocaba la guardia al destructor "Alcalá Galiano".

En cuanto asomó el "Dato" se dispuso a enviarlo a pique con su artillería, pero el bravo cañonero, al mando del capitán de corbeta Súnico, se defendió con tanta valentía y con tanto acierto que puso en fuga al destructor.

La distancia entre barcos fue tan corta que en algún caso se hicieron fuego de fusil.

Gracias a la huída del destructor, sin duda para pedir refuerzos, los barcos del convoy pudieron entrar sin novedad en Algeciras.

Cara pagó su victoria el bravo cañonero; al día siguiente fue furiosamente cañoneado nada menos que por el acorazado "Jaime I" que, manteniéndose fuera del alcance de su artillería, le causó tremendas averías, dejándolo fuera de combate para mucho tiempo.

Esta fue la única noticia del combate del estrecho que dieron la radio y prensa roja, y que como se ve, aunque presenta-

do como gloriosa victoria de la Marina republicana, la verdad es que era la cortina de humo para ocultar una de las más vergonzosas derrotas que a lo largo de la guerra sufrieron.

Los resultados fueron catastróficos para el bando rojo; el ejército nacional, reforzado con 3.000 valientes soldados y sobre todo perfectamente pertrechado, conquistó Extremadura, lo que hizo posible unir la zona norte con la sur y transportar entre otras cosas la munición de 203 del crucero "Canarias", a punto de entrar en fuego.

Campana del Cantábrico

A fin de que el lector pueda seguir cómodamente las operaciones marítimas, las trataremos separadamente, en cada teatro donde éstas se desarrollaron, aun sacrificando el orden cronológico de los acontecimientos.

Pocos días fueron necesarios a los barcos ferrolanos para quedar completamente operativos.

El 7 de agosto, el acorazado "España" (después de casi cinco años de inactividad), el crucero "Cervera" y el destructor "Velasco" estaban listos para hacerse a la mar.

Sus bisoñas dotaciones, hechas en menos de un mes, suplían con su patriotismo y con su juventud su patente falta de veteranía.

Siete pesqueros armados: "Tritonia", "Denis", "Virgen del Carmen", "Txitona", "Juan Ignacio", "Argós" y "Galicia", esperaban también impacientes la orden de salir al combate.

Por fin la orden fue dada y en la primera salida fueron cañoneados los fuertes de Santa Catalina en Gijón, los depósitos de combustible de Portugalete en Bilbao (siendo incendiados), los fuertes de Choriqúeta, San Marcos y Guadalupe en San Sebastián, así como los puestos fronterizos.

Fue hundido el vapor "Arriluce", de bandera republicana, que iba a Gijón cargado de municiones, y apresados los buques "Serra", "Ugondo" y "Ulia".

El pánico que estas acciones sembraron en todo el litoral cantábrico fue indescriptible.

La caída de San Sebastián y pasajes por el este y la llegada de las tropas nacionales, con el apoyo de la artillería de los barcos, hasta San Esteban de Pravia, por el oeste, así como el hundimiento del submarino B-6 por el laureado alférez de navío Federico Sánchez-Barcaiztegui, al mando del remolcador "Galicia", hizo que el gobierno rojo enviase al grueso de su flota a poner las cosas en su sitio en el mar Cantábrico, sacrificando el bloqueo del estrecho, completamente cerrado desde aquel 5 de agosto que narramos.

La flota llegó a mediados de septiembre a Gijón, visitó Santander y Bilbao dejando tras ella un rastro de asesinatos y barbarie.

Como vino, sin solucionar nada, evitando todo encuentro con las temidas unidades nacionales, volvió al estrecho.

Como protección quedaron en aquellas aguas los destructores "José Luis Díez" y "Císcar".

La actuación de estos barcos fue tan lamentable que uno de ellos el "Díez", recibió el sobrenombre de "Pepe el del Puerto", ganado por su poca afición a salir de la protección que le brindaba la artillería de costa.

El bloqueo del Cantábrico fue una tremenda realidad que estaba estrangulando las provincias rojas de esta zona, incomunicadas con el resto de la España republicana ya desde el principio de la contienda.

Sólo algunos barcos de nacionalidad francesa o inglesa, escoltados por buques de guerra de estas potencias, consiguieron entrar en puertos rojos.

Como hecho sobresaliente de esta campana debe destacarse la actuación del entonces teniente de navío Lostau.

El buque "Mar Cantábrico", con un importante cargamento de material de guerra, pretendía entrar en Santander camuflado de carguero inglés con el nombre de "Adda".

Reconocido y cañoneado por el crucero "Canarias", ya puesto hacía tiempo en servicio, se le declaró a bordo tan violento incendio, que ante el riesgo de explosión fue abandonado por su dotación.

En estas condiciones fue rescatado y salvado por el oficial mencionado al mando de 20 marineros de la dotación del "Canarias".

Recibió la "Laureada" por este hecho glorioso.

Cabe mencionar también los hechos para las armas nacionales.

En primer lugar la pérdida del veterano acorazado "España". Herido por una mina, frente a Santander, quedó perdido sin remisión, su dotación fue salvada por el destructor "Velasco", cuyo heroico comandante, capitán de corbeta Núñez (nuestro querido Don Paco, muerto hace poco tiempo) hizo famosa aquella frase de "O nos salvamos todos o todos nos vamos al fondo". Dios quiso que todos se salvaran.

No sucedió lo mismo con el bou "Virgen del Carmen", cuya dotación se sublevó y le condujo a Bilbao, donde su comandante, Javier Quiroga, conde de Villar de Fuentes, y su jefe de máquina, Cándido Pérez, fueron asesinados.

El 19 de junio de 1937, a pesar de su cinturón de hierro, Bilbao se rindió a las brigadas navarras.

El 27 de agosto lo hizo Santander y por fin el 21 de octubre del mismo año al hacerlo Gijón se cerró aquella gloriosa campaña, terminándose con los asesinatos en los barcos-prisión y la quema de iglesias.

Desde este día, el Mar Cantábrico tuvo los colores nacionales y sus puertos funcionaron con toda normalidad, contribuyendo decisivamente a los avances del ejército de Franco.

Campana del Mar de Alborán

Uno de los más graves problemas con que contó el bando nacional, al menos durante los primeros meses de la guerra, fue el completo dominio por parte de la flota roja del Estrecho de Gibraltar.

Para terminar con esta pesadilla fue enviada a esas aguas la división de cruceros nacionales, formada por el "Almirante Cervera" y el recientemente concluido "Canarias" al que se le había instalado una elemental dirección de tiro, procedente de artillería de costa, ya que la que debía llevar, no fue entregada por

el gobierno de Londres, simpatizante de la República.

El 28 de septiembre de 1936 hicieron su aparición en aguas del estrecho los dos cruceros mencionados.

Su primer encuentro a las primeras luces de la mañana, fue con los destructores "Ferrándiz" y "Gravina" que a uno y otro lado del paso montaban su guardia.

El "Ferrándiz" fue mandado a pique por el "Canarias" en un combate fulminante. Sin poder hacer un solo disparo, recibió un impacto que le dejó prácticamente inútil en la salva del crucero, nada menos que a 23.000 metros.

El "Gravina", gravemente dañado, pudo huir a Casablanca, en cuyo puerto permaneció bastante tiempo refugiado.

Si a esta fulminante victoria se añade los bombardeos con incendio de los depósitos de combustible de Almería, Port Bou y Mahón, el hundimiento del "Konsomol", buque corsario ruso, el hundimiento de dos guardacostas, se puede comprender el impacto causado por la sola presencia de los dos cruceros "faciosos", cuyo solo nombre llenaba de temor a las costas rojas.

Se cuenta que, impulsados los comandantes de las unidades rojas por la leyenda de que el "Canarias" llevaba un arma secreta importada de Alemania, hicieron popular su arenga de: "No importa, corremos mucho más que ellos".

El resultado más apreciado de esta campaña, además del moral, fue la limpieza total de las aguas del Estrecho de buques rojos; el grueso de su flota estaba visitando en esos días los puertos del Cantábrico, desde donde urgentemente fue despachada para Gibraltar, donde la esperaban los temidos cruceros nacionales.

A pesar de la constante vigilancia de los buques, apoyados por la aviación, la flota roja consiguió pasar al Mediterráneo, naciendo de nuevo el peligro para la navegación en el estrecho.

Málaga, a un tiro de piedra de Gibraltar, podía servir de refugio a los rápidos destructores rojos que en fugaces salidas estaban capacitados para causar irreparables daños. Para alejar este peligro, Franco ordenó la captura de Málaga.

El 10 de enero de 1937, el general Queipo de Llano, encargado de la campaña y cuyo puesto de mando estaba a bordo del crucero "Canarias", logró llegar hasta Marbella, terminando la ocupación de Málaga el 14 de febrero.

La colaboración de los barcos fue inapreciable durante esta campaña.

Bombardeo de objetivos, fuego de apoyo, aprovisionamiento de tropas, bloqueo de la carretera de Almería, fueron entre otras las misiones encomendadas y realizadas con matemática precisión por los buques.

Con la caída de Málaga el estrecho de Gibraltar quedaba definitivamente abierto a las proas nacionales.

Campaña del Mediterráneo

La campaña del Mediterráneo la podemos dividir en dos etapas completamente definidas.

La primera, desde la caída de Málaga hasta el traslado de la base de operaciones a Palma de Mallorca.

La segunda, desde este momento hasta el final de la contienda.

El objetivo principal en ambas fases fue el ataque al tráfico rojo, el bloqueo de sus puertos, medida que estaba produciendo un desastroso colapso a la economía republicana.

Por supuesto, siguió la persecución de los barcos de guerra rojos que, a pesar de haber entrado ya en servicio el crucero "Balears", aún superaban en número y calidad a los buques nacionales.

Fieles a la consigna de "corremos más que ellos", los encuentros de las naves de Franco con las de la República fueron escasos y fugaces.

El 25 de abril de 1937, la división nacional de cruceros encuentra a la flota roja que salía de Cartagena, camino de auxiliar al acorazado "Jaime I" que por impericia de su dotación había varado en Punta Sabinal, cerca de Almería.

Los buques rojos, sólo al advertir la presencia de los temibles navíos nacionales, corren espantados, casi sin abrir fuego, a ponerse al amparo de la artillería de costa, entrando en Cartagena sin haber cumplido su misión.

El "Jaime I", a pesar de todo, pudo ser puesto a flote y remolcado a Cartagena, donde, víctima de una explosión interna, acabó sus días sin pena ni gloria.

El día 7 de septiembre del mismo año, se produce un verdadero combate naval entre el crucero "Balears" (su gemelo el "Canarias" estaba escoltando al mercante "Mar Negro" que la sublevación de su tripulación en el puerto de Argel había puesto bajo bandera de Franco) y los cruceros rojos "Libertad", "Méndez Núñez" y seis destructores que escoltaban un convoy lleno de armas y material diverso, formado por los buques "Aldecoa", "Mar Caribe", "Satrustegui" y un cuarto no identificado.

El combate se desarrolló frente a Argel, en las inmediaciones de cabo Cherchel, con cuyo nombre pasó a la historia.

Durante el mismo, el "Balears" recibió un impacto que le causó un tremendo incendio en una caja de municiones, salvándose de una catástrofe gracias al heroico soldado de infantería de marina Manuel Lois, que a pesar de sufrir atroces quemaduras, logró lanzar al agua las cargas de la caja incendiada antes de que hiciesen explosión.

Murió casi inmediatamente sin poder recibir la Cruz Laureada de San Fernando que por este hecho le fue concedida.

La escuadra roja, como en otras ocasiones, escapó a toda máquina dejando sin protección a los mercantes que tuvieron que refugiarse en Argel para escapar del crucero vencedor, permaneciendo en este puerto durante largo tiempo en espera de mejor ocasión.

El último encuentro de la flota nacional con la roja durante esta primera fase fue el sostenido por una flotilla de destructores rojos con el crucero "Canarias".

En pocos minutos los destructores corrieron al amparo de los cañones de tierra, dejando también desamparados unos cuantos cargueros que fueron conducidos a Mallorca.

La segunda fase de la campaña comienza con el traslado a Palma de Mallorca de la base de operaciones y la orden de bloqueo de todos los puertos rojos del Mediterráneo.

Para llevar a cabo con éxito esta operación, con los barcos existentes, ya ve-

teranos, y algunos que se compraron en Italia y Alemania, se creó una verdadera flota integrada por las siguientes unidades: cruceros "Balears", "Canarias" y "Cervera" (además del "Navarra", que no era más que una batea artillada).

Destructores "Melilla", "Ceuta", "Huesca" y "Teruel" comprados a Italia y el veterano "Velasco".

Los minadores "Júpiter", "Vulcano" y "Marte".

Los cañoneros "Cánovas del Castillo", "Dato" y "Canalejas".

Los submarinos "Sanjurjo" y "Mola", comprados a Italia.

Cruceros auxiliares "Mar Cantábrico" y "Mar Negro".

Una flotilla de lanchas torpederas compradas a Alemania. Debiendo añadir una escuadrilla de trimotores Savoia y tres de caza (Fiat, Dornier y Heinkel).

Esta flota, incrementada con una brigada de soldados, fue puesta bajo el mando del contraalmirante Francisco Moreno.

No obstante la oposición de varios países que no aceptaron como legal un bloque ordenado por el, para ellos, gobierno ilegal de Burgos, y que reunidos en conferencia en Nyon decidieron no respetarlo, la verdad es que en los puertos de la España roja sólo logró entrar algún mercante extranjero escoltado por barcos de guerra ingleses o franceses.

La medida, como era de esperar, causó un tremendo colapso a la zona roja.

Su peseta dejó prácticamente de cotizarse y ninguna empresa de seguros se hacía cargo en estas circunstancias de los buques que a sus puertos se dirigían.

A partir de entonces, la moral de los combatientes rojos se limitaba a buscar la manera de salir con vida de la fracasada aventura.

Como hechos notables de la época, marcada bajo el signo de la persecución y captura de mercantes rojos y bombardeo y hostigamiento constantes de las costas republicanas, citaremos los siguientes:

Bombardeo del crucero "Cervera" por 30 aviones rojos a la altura de Sagunto.

Una bomba de las múltiples lanzadas, hizo explosión en cubierta causándole 23 muertos.

Dios y la Virgen del Carmen impidieron aquel día, no me cabe la menor duda, que una segunda bomba que se coló por la chimenea no hiciese explosión, quedando incrustada en el colector de una caldera que iba encendida.

Mucho valor necesitaron los hombres del crucero para incomunicar, apagar la caldera y desactivar la bomba en peligro inminente de explosión.

Otro hecho glorioso fue la pérdida del hermoso crucero "Balears".

Escortando, junto con sus hermanos, un convoy formado por los cargueros "Umbo-Mendi" y "Ascori-Mendi", sufrió el impacto de un torpedo lanzado, como siempre, en retirada, por la escuadrilla de destructores rojos, que para justificar su existencia, hacían breves salidas de Cartagena, aprovechando su gran velocidad, no llegando en muchas ocasiones ni a entrar en contacto con el enemigo al que teóricamente salían a combatir.

Aquel 6 de marzo de 1938, Dios concedió al heroico crucero el final de los predestinados y así, haciendo fuego con su artillería principal hasta que el agua cubrió sus cañones, entre las emocionadas notas del "Cara al Sol" y de la "Salve Marinera", pasó a montar la guardia eterna de los luceros, como rezaba su canción.

Los destructores ingleses "Kampenfert" y "Boreas", a pesar de "oficialmente" simpatizar con el bando rojo, sobrecogidos ante tanto heroísmo, haciendo frente a las bombas de la aviación roja, que acudió presurosa a rematar la ya abatida pieza, recogieron a los pocos sobrevivientes de la inolvidable nave.

El 25 de agosto, ya en franca derrota el ejército rojo, se tuvo noticias de que el "José Luis Díez" (Pepe el del Puerto) que había permanecido refugiado, según su costumbre, desde la caída del Cantábrico en un puerto francés, pensaba reunirse con la flota republicana.

Para interceptarlo se envió al crucero "Canarias", que en breve combate le causó graves averías, permitiéndole éstas, se-

gún el derecho marítimo, refugiarse en el puerto inglés de Gibraltar.

Una vez reparadas, fue obligado a salir por los ingleses, que ya viendo clara la victoria de la España nacional, no quería indisponerse con ella.

Nada más que salir, encontró al minador "Vulcano", que tras corto combate le obligó a varar en la playa inglesa de los Catalanes.

El comandante del minador, capitán de fragata Abarzuza, fue condecorado con la Laureada de San Fernando.

El día 27 de febrero de 1939, la hermosa y formidable flota roja, prácticamente intacta, sin más gloria en su haber que el rastro de sangre y barbarie que siempre la acompañaba, salió de Cartagena para internarse en el puerto francés de Bizerta, iniciando así sus dotaciones el voluntario exilio que las liberaría de pagar por los crímenes cometidos.

Aún antes de terminarse la contienda, otro hecho llenaría de luto las armas nacionales.

El hundimiento del "Castillo Olite" lleno a reventar de tropas nacionales, alcanzado por la artillería de costa de Cartagena, ciudad a la que se dirigía a liberar y que durante unos días había conseguido ponerse al amparo de las fuerzas nacionales, pero que el gobierno rojo, consciente de la necesidad de disponer de buenos puertos para la evacuación, que ya era inminente, había reconquistado.

Por fin, tras 1.000 días de fuego, el venturoso 1º de abril de 1939, desarmado y cautivo el ejército rojo, la guerra había terminado. Así lo anunció el Caudillo Franco en un lacónico parte.

Finalizada la contienda, la Marina española, con más de la mitad del escalafón de oficiales bárbaramente asesinados, podía gloriarse de que con unos pobres barcos, miserables restos de una escuadra sublevada, con unos pesqueros casi sin artillar, con unas bisoñas dotaciones apresuradamente formadas, listas para entrar en combate con sólo unos días de ejercicios, venció a una formidable fuerza naval, consiguió que ni un solo barco destinado a los puertos nacionales fuese hundido, dañado o apresado y por fin ahogó de tal modo el tráfico enemigo que causó el mismo colapso que los buques rojos, sin dificultad, hubiesen podido ocasionar a las heroicas tropas sublevadas.

Y una vez más, queda demostrado con esta epopeya, que nunca ningún ejército padece falta de material o crisis económicas.

Lo que puede acabar con las fuerzas armadas es solamente la crisis de valores humanos.

Es la falta de patriotismo, de disciplina, de honor, de honradez y de sacrificio.

Marín, 29 de septiembre de 1973.

(De "Revista de las Fuerzas Armadas" de la República Dominicana).

