

LA ESTRATEGIA NAVAL EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Ricardo CEREZO MARTINEZ
Capitán de navío

Preámbulo.

El objeto de la guerra naval es la explotación de las comunicaciones marítimas. La explotación presupone dominio del mar, pero la expresión *dominio* no se ajusta a lo que sucede en la práctica de la guerra —salvo en contadas ocasiones—, ya que es el dominio relativo, más que el dominio absoluto, lo que de hecho hace falta lograr, razón por la que parece más indicado hablar de *superioridad naval* que de dominio. Pero sea de dominio del mar o de superioridad, el poder determinante de la *situación creada*, que permite explotar el mar como vía de comunicación, emana de unos medios materiales capaces de proporcionar al usuario suficiente libertad de acción para operar dónde y cuándo sea necesario apoyados en unas bases terrestres estratégicamente distribuidas, organizados en agrupaciones operativas.

Así pues, la libertad de acción se obtiene disponiendo de superioridad naval, pero cuando existe equilibrio de fuerzas se logra por medio de la batalla, acto resolutivo que proporciona esa superioridad, o *dominio positivo*, en el teatro marítimo de la guerra. Los buques de mayor poder ofensivo organizados en escuadra se encargan de obtener esa decisión, de modo que, protegidas por la superioridad alcanzada, otras agrupaciones o unidades sueltas desarrollen sus funciones específicas de explotación de las comunicaciones protegiendo, a su vez, el tráfico marítimo propio y atacando al del adversario. Si hay inferioridad por parte de una fuerza naval respecto de la enemiga, su estrategia será la de ejercer un *dominio negativo* del mar, interfiriendo el dominio positivo del adversario, es decir, estorbando la explotación de sus vías marítimas de comunicación; la guerra de corso —de superficie y submarina— es la estrategia clásica de quien no posee el dominio del mar en el teatro donde ataca al tráfico enemigo o quiere desorganizarlo en zonas alejadas de la influencia del poder naval de éste.

La posesión de bases —estratégicamente dispuestas— es una circunstancia que en caso de equilibrio potencial puede inclinar la decisión en favor de su poseedor; en situaciones de inferioridad naval, la disposición de lugares de apoyo puede favorecer una estrategia de hostigamiento que erosione la superioridad del adversario, obligándole a sostener un esfuerzo continuado que propicie el éxito de acciones por sorpresa —nocturnas, generalmen-

te— cuyos efectos de desgaste, acumulativos, lleguen a equilibrar las capacidades combativas e incluso, a superar la inferioridad.

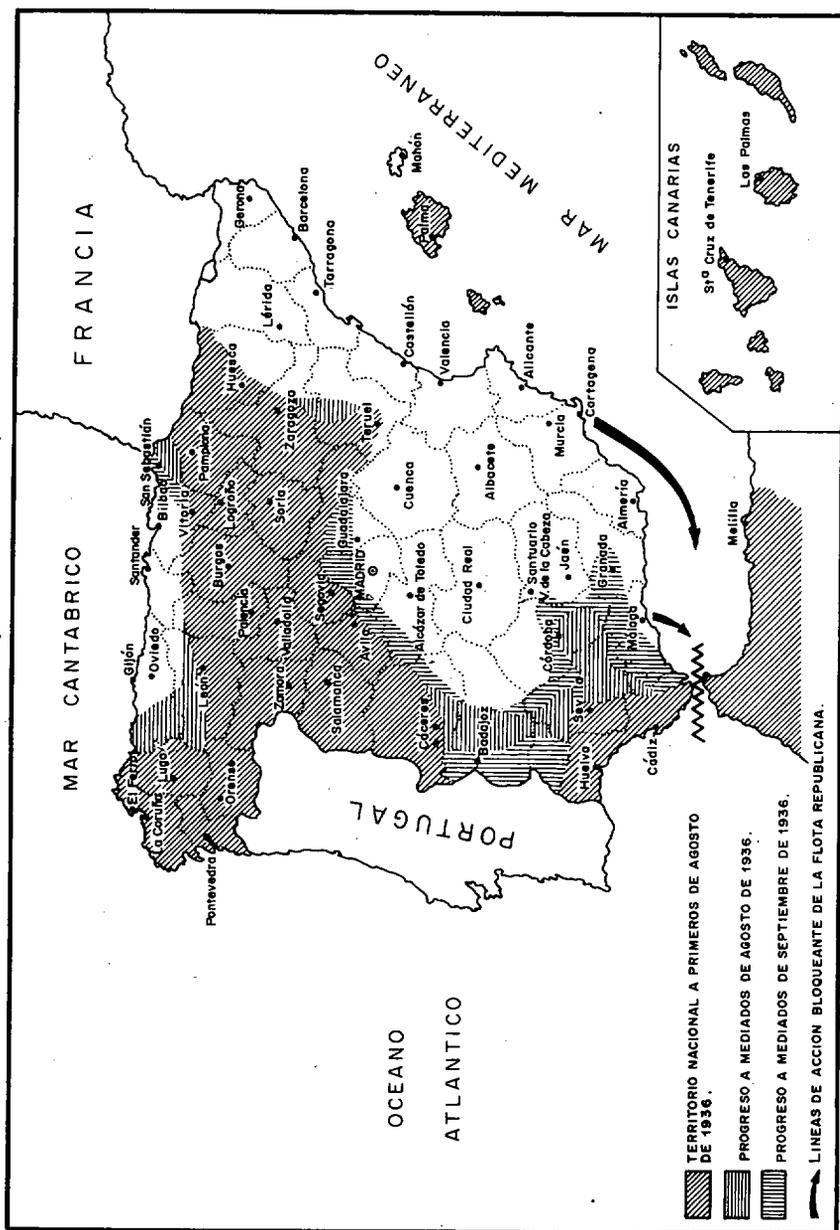
Los efectos acumulativos son más propios de las estrategias naval y aérea que de la estrategia de guerra terrestre. En esta guerra, las acciones militares se suceden en secuencia de causas y efectos concretos y ponderables, incitadores de decisiones que, de producirse de una u otra forma, conducen a situaciones diferentes de partida para el planeamiento y desarrollo de ulteriores acciones; son actos distintos, relacionados entre sí —por supuesto—, que llevan al desarrollo de la guerra en una u otra dirección, tangible en ambos casos, según se obtenga o no el éxito esperado. En nuestra guerra civil las ofensivas del Ejército republicano a mediados de abril y primeros de mayo de 1937 en el frente del Centro —Casa de Campo y Toledo— así como las de Brunete y Belchite —5 de julio y 24 de agosto, respectivamente— son efectos movidos por las sucesivas campañas del Ejército nacional en Vizcaya, Santander y Asturias, tendentes a conquistar la zona frentepopulista del norte de España.

En la guerra naval también existen situaciones en las que la estrategia es de clara tendencia secuencial, y en la guerra civil tenemos ejemplos de primera mano que las ilustran, como son: el establecimiento del dominio del Estrecho por parte de la Flota republicana, que determina el cierre del paso desde Africa para los nacionales; la rotura de ese dominio lograda por la Flota nacional a finales de septiembre de 1936, que implica el confinamiento de aquella Flota en el Mediterráneo; y la afirmación de Palma de Mallorca como base naval que asegura su presencia en este mar y permitirá más adelante el geobloqueo de la adversaria. Sin embargo, lo propio de la guerra en el mar, cuando los contendientes dependen del tráfico marítimo para subsistir y alimentar la guerra en tierra y en el aire, es negar al adversario la explotación de la comunicación marítima y asegurarla en beneficio propio; y en una guerra de estrangulamiento logístico, como es ésta, no existe solución de continuidad apreciable entre las causas y los efectos, de modo que éstos, acumulados en el tiempo, se manifiestan sin que nadie pueda predecir cuándo y cómo.

Pero esto no quiere decir que tales efectos se produzcan *per se* y sin motivo, sino todo lo contrario: son el producto de un *propósito* bien definido llevado a cabo conforme a los *planes* desarrollados, mediante una serie de *líneas de acción* muy concretas, por unos hombres, con unos medios actuantes en un ámbito dado. Es decir, son el resultado de una estrategia de acción —no de una teoría estratégica— que afronta una situación determinada y tiende a transformarla en otra situación más favorable para el propósito perseguido.

En este orden de ideas puede decirse que en el campo nacional cuaja el propósito de que la Flota cumpla la *misión primaria* de impedir la llegada de recursos al adversario, toda vez que éstos son el soporte fundamental de las fuerzas combatientes en tierra y en el aire. Pero la primordial atención puesta en este propósito no impide que la fuerza naval propia atienda a las

BLOQUEO DEL ESTRECHO POR PARTE DE LA FLOTA REPUBLICANA
(Julio - Septiembre 1936)



misiones de defensa del tráfico propio y de colaboración con el Ejército en acciones terrestres, como se hace en el Cantábrico, en Málaga y en Castellón.

Fases más características de la guerra civil en el mar.

En el transcurso de la guerra civil española, como en todas las guerras, la estrategia de los bandos enfrentados tiende a resolver los problemas específicos de cada circunstancia conforme sus respectivos propósitos, y será la claridad o ambigüedad con que se definan tales propósitos la causa determinante de la adecuación o inaceptabilidad —traducida en ineficacia— de las líneas de acción elegidas para afrontar la mutabilidad propia de las situaciones en los teatros y zonas de operaciones.

La mutación de las situaciones durante la guerra ofrece múltiples matices que dificultan una determinación exacta de los momentos en que se producen todos los cambios que obligan a modificar las líneas de acción estratégicas en la guerra naval, pero a fines de análisis histórico basta con escoger las variaciones más significativas acaecidas en la situación general de la guerra en el mar para señalar épocas concretas en las que puedan centrar los criterios de estudio. Según esta norma, se consideran aquí tres fases distintas de la guerra naval dentro de las cuales se observa suficiente estabilidad en las situaciones respectivas para enjuiciar las estrategias desarrolladas por los contendientes.

Una primera fase, que prácticamente se corresponde con la de apertura de hostilidades y delimitación de posiciones, comprende desde la concentración de unidades navales en la zona del Estrecho, 19 de julio, hasta el 29 de septiembre, día en que se produce el hundimiento del destructor *Almirante Ferrándiz*. Durante este período, la Flota republicana domina en el Mediterráneo y en el Estrecho y los buques nacionales el Cantábrico, sin contestación adversaria en estos teatros; ambos contendientes ejercen el bloqueo naval y del tráfico comercial en sus zonas de dominio y mantienen la libertad del tráfico propio.

Una segunda fase abarca desde el 29 de septiembre hasta una fecha no determinada de finales de 1937, en todo caso ulterior al término de la guerra en el Cantábrico. En ella la Flota nacional ostenta la supremacía en este mar y en el Estrecho, ejerciendo el bloqueo naval y comercial en éste con libertad de acción suficiente para emprender operaciones de apoyo a las ofensivas del Ejército. En el Mediterráneo existe disputa por conseguir la supremacía entre republicanos y nacionales, alcanzando éstos una situación de equilibrio táctico que aprovechan por llevar a cabo una eficaz campaña contra el tráfico marítimo del enemigo.

La última fase tiene como teatro casi exclusivo de operaciones el mar Mediterráneo, comprende los postreros meses de 1937 y se prolonga hasta el final de la guerra. Es éste un período de gran fluidez operativa en la mar cuyo dominio, indeciso inicialmente, pasa a manos de la Flota nacional

en la primavera de 1938. Una pequeña campaña corsaria en el Mar del Norte —a cargo de dos unidades de la Flota nacional— no restan primacía al teatro mediterráneo.

Primera fase (19 de julio a 29 de septiembre de 1936). Supremacía republicana en el Estrecho y nacional en el Cantábrico.

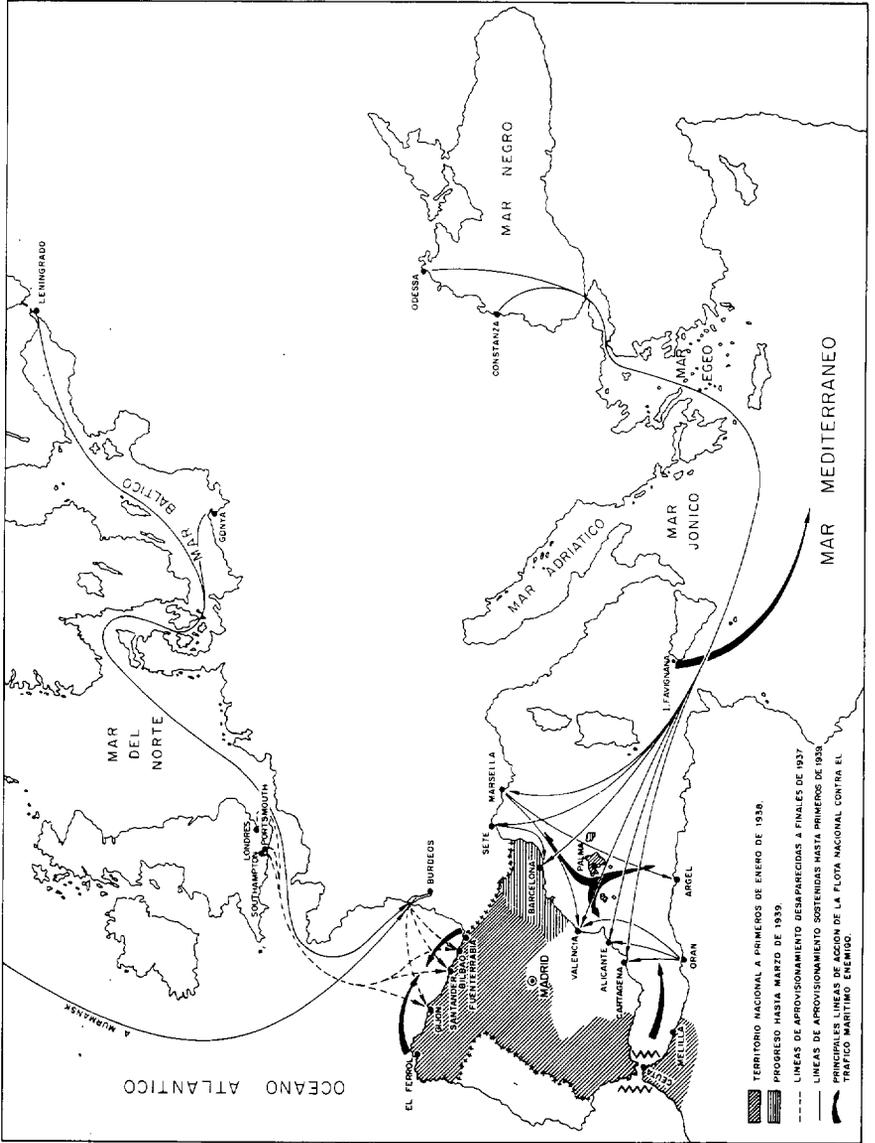
Consumadas las rebeliones a bordo de las unidades de la Flota española, los amotinados reciben órdenes del ministro de Marina —a través de la Ciudad Lineal— de concentrarse en Tánger. En días anteriores al 19 de julio se han destacado destructores a Almería y Melilla y se ha enviado una flotilla de cinco submarinos a patrullar en aguas del mar de Alborán y acceso oriental del Estrecho. El cañonero *Dato* y los pequeños guardacostas de las Fuerzas Navales del norte de Africa, que han quedado del lado nacional, nada pueden hacer para contestar la abrumadora superioridad naval republicana, efectiva con la mera presencia *in situ* del grueso de la Flota, destructores y submarinos. En consecuencia, la comunicación marítima entre los puertos nacionales y los de protectorado queda totalmente interrumpida merced a un riguroso bloqueo naval y marítimo en la zona, con lo cual las aguerridas tropas del Ejército destacado en Marruecos, no pueden ser trasladadas a la península para resolver la situación a favor de los partidarios del alzamiento y éste da paso a una larga guerra.

El puente aéreo sobre el Estrecho, iniciado el 20 de julio con los escasos aviones con que cuentan los nacionales, y el convoy del 5 de agosto, han permitido trasladar hombres y material a la península, pero no en cuantía suficiente para crear un contingente de fuerza capaz de inclinar decisivamente los efectos del alzamiento a favor de los seguidores de Franco. El paso del convoy ha sido una acción realizada aprovechando la sorpresa en circunstancias prácticamente irrenunciables por parte nacional para colaborar en la ofensiva sobre Madrid desde el sur y Franco se ha arriesgado a emprenderla, pero no tiene posibilidades razonables de repetirla.

La posición de la fuerza naval republicana en el Estrecho es sólida. Apoyada en el puerto de Málaga —habilitado de base naval avanzada— su supremacía en el Estrecho y sus accesos es prácticamente total frente a la debilidad del adversario (1). Una fisura importante presenta, no obstante, el dispositivo republicano: la Flota está falta de cobertura aérea y las unidades de superficie cuentan solamente con la información que obtienen por sus propios medios. Los aviones nacionales —pocos en los primeros días, pero con la superioridad a su favor desde la incorporación al servicio de aparatos *Savoia-81* de procedencia italiana y *Junker-52* alemanes— operan en la zona sin encontrar seria oposición del adversario, trasladando por vía

(1) El destacar los submarinos a Málaga, falta de instalaciones y medios de mantenimiento, fue un error estando la de Cartagena a 190 millas, distancia no excesiva —ni mucho menos— para que los submarinos operasen con continuidad en ambos accesos del Estrecho, ya que su autonomía era mayor de 6.000 millas.

ESQUEMA DE LA ACCION ESTRATEGICA DE LA FLOTA NACIONAL CONTRA EL TRAFICO MARITIMO FRENTEPOPULISTA



aérea hombres y material desde Marruecos a España, y atacando a las unidades navales enemigas.

Estratégicamente, la posesión del entorno geográfico Cádiz-Algeciras por parte de los nacionales representa tanto una peligrosa plataforma receptiva de refuerzos militares procedentes del Protectorado, como una base de apoyo a la fuerza naval de los nacionales, en el mismo Estrecho, desde la que se puede hostigar a las unidades de vigilancia. Pero significa también una posibilidad de apoyo a los cruceros que se están poniendo a punto en el arsenal de El Ferrol. El arrebatarles la base naval de Cádiz debe ser, pues, objetivo principal de la estrategia marítima republicana para erradicar definitivamente las amenazas de comunicación marítima entre la Península y el Protectorado y de estacionamiento a los cruceros con que cuenta el enemigo. Este objetivo se hace más señalado cuando el control del Estrecho por parte de la Flota republicana obliga a desviar a Lisboa y a Vigo el tráfico marítimo de ayuda militar para los nacionales procedente de Italia y Alemania, ya que con Cádiz en poder del gobierno de Madrid la Flota puede tener acceso al Atlántico y desarrollar las operaciones navales pertinentes contra ese tráfico, si es que con Cádiz en su poder hubiera proseguido la guerra.

Mas los políticos y mandos militares republicanos no logran explotar la eficacia del dominio naval que ejerce su Flota para liquidar el reducto de Algeciras-Cádiz, eliminando de raíz la posibilidad de utilización de la base naval gaditana —operativa y logísticamente— por parte de los nacionales. Tampoco pueden impedir la conjunción de las tropas nacionales en Mérida, que pone en comunicación las zonas adictas del norte y del sur peninsular, estableciendo con ello la ligazón entre las bases de El Ferrol y Cádiz; hecho de importancia capital para el intercambio, que permiten completar de inmediato el armamento de unidades navales regulares, mercantes y de pesca habilitadas para la guerra.

La supresión del Estado Mayor de la Armada —19 de julio— ha producido un irreparable vacío en la organización naval, dejándola incapacitada para desarrollar una estrategia meditada y coherente. La jefatura de operaciones, creada en sustitución del Estado Mayor, ha originado una perturbación funcional en la cadena de mando naval que le ha hecho entrar pronto en colisión con el jefe de la Flota y con el ministro, creando frecuentes situaciones de confusión e incertidumbre en la conducción de las operaciones, precariamente dirigidas y realizadas a causa de la falta de oficiales —asesinados y huidos en su mayoría— a bordo de las unidades y a la intrusión de los comités que ejercen el mando en ellas. En estas circunstancias tiene lugar la decisión del ministro de Marina, Prieto —con apoyo del Comité central de la Flota—, de enviar la Flota al Cantábrico sin más objeto en el *viaje* que el de levantar la moral del ejército propio y la población civil, decaídas desde la pérdida de San Sebastián el 13 de septiembre de 1936.

Un estado mayor habría analizado la situación motivadora de esa

decisión señalando el propósito estratégico, el plan y los medios para afrontarla sin olvidar la posibilidad de una incursión de los cruceros nacionales en el Estrecho y las medidas para prevenir sus efectos. La decisión ha sido motivada por fines políticos, pero esos fines, si emanan de una situación de guerra, han de cumplirse con unas líneas de acción estratégica y de acción operativa que sólo un estado mayor puede determinar con menores posibilidades de error que los cometidos por un mero grupo de asesores como el que rodea al ministro. El olvido de dos objetivos tan elementales como son los cruceros nacionales y el dominio del Estrecho, conduce a una operación naval estéril en los resultados que en el Cantábrico se quieren obtener y de consecuencias irreparables en el curso de la guerra naval en el Mediterráneo.

La Flota republicana parte de Málaga el 21 de septiembre: la constituyen el *Jaime I*, los cruceros *Libertad*, *M. de Cervantes* y seis destructores. Los submarinos destacados al Cantábrico por delante de la Flota para darle protección no desempeñan mejor papel que las unidades de superficie, de modo que cuando aquélla regresa hacia el sur —13 de octubre— los buques nacionales reanudan sus temporalmente interrumpidas actividades de explotación del dominio del mar. El hundimiento del *B-6* —19 de septiembre— ha enfriado no poco la combatividad de los otros submarinos que permanecen en el Cantábrico.

Una decisión estratégica marginal en esta fase de la guerra, adoptada en Barcelona sin el adecuado apoyo de la Marina de guerra, tiene asimismo capital importancia en el ulterior desarrollo de la guerra en el mar; es el desembarco de los 9.000 hombres al mando del capitán Bayo en la isla de Mallorca. La idea surge sin intención de protagonizar una estrategia marítima. Son también los meros fines políticos los que mueven a Bayo y al Comité de Milicias de Cataluña a apoderarse de la isla. El ministro de Marina accede a la participación de destructores, submarinos, barcas de desembarco y otras unidades menores en la operación, pero retira el apoyo a las fuerzas desembarcadas —pese a que la reacción defensiva de los nacionales en Mallorca no es demasiado fuerte— y Bayo ha de dar la orden de reembarco. En esta época —segunda quincena de agosto— nadie piensa que los buques nacionales puedan beneficiarse de Palma de Mallorca como base naval, pero la isla es lo suficientemente importante para tener muy en cuenta su valor estratégico en la retaguardia de la zona adicta al gobierno de Madrid y éste no ha debido desaprovechar la ocasión de apoyar decididamente su conquista a costa de un esfuerzo militar complementario del organizado por Bayo.

Tampoco en el lado nacional se han tenido aún en cuenta propósitos estratégicos para la conducción de la guerra naval. De momento, la atención se fija en poner a punto el crucero *Almirante Cervera* —que está en período de obras—, el destructor *Velasco* y el viejo acorazado *España* incapaz de rebasar los 16 nudos de velocidad. Se aceleran las obras de terminación del *Canarias* logrando que se haga a la mar con sus cuatro torres de

203 milímetros listas, pero a falta de la mitad de la artillería secundaria de 120 milímetros y sin dirección de tiro. Su gemelo, el *Baleares*, entrará en servicio a finales de 1936 con sólo dos torres de artillería principal dispuestas para el combate y una mezcla —mitad por mitad— de cañones de 100 y 120 milímetros como armamento secundario. También se hace un gran esfuerzo en el armamento de bous y más tarde de buques mercantes mayores para suplir la falta de unidades navales que el azar ha deparado en manos frentepopulistas.

El crucero *Almirante Cervera* participa en acciones de apoyo a las fuerzas nacionales que operan en tierra y lo mismo hacen el *España* y *Velasco* cuando días después se incorporan a la campaña del Cantábrico. Su presencia pone en desorden el tráfico marítimo republicano en este mar, en condiciones de superioridad incontestable, afirmada cuando los bous armados pueden operar con base en Pasajes —desde el 12 de septiembre— en el extremo oriental de la costa cantábrica y en Ribadeo, en el occidental. Esta superioridad se esfuma durante los días que la Flota enemiga permanece en el Norte, pero vuelve a imponerse cuando ésta regresa al Estrecho el 13 de octubre. El destructor *José Luis Díez* y los submarinos *C-2* y *C-5* que quedan en la zona, como núcleo básico de las poco combativas Fuerzas Navales del Cantábrico, influirán poco en el curso de los acontecimientos.

Gracias a la diligencia en armar al crucero *Canarias*, en dos meses escasos se puede constituir con él y el *A. Cervera* una sección de combate de gran movilidad y potencial de fuego, en condiciones de medirse a distancia —eludiendo la acción torpedera de los destructores— con la Flota republicana, apto para emprender acciones de incursión en lugares donde operen unidades enemigas sin el apoyo del grueso. La oportunidad de llevar a cabo una operación de este tipo se presenta cuando aquella Flota penetra en el Cantábrico; el objetivo *Estrecho* se convierte en presa asequible y se hace realidad el 29 de septiembre con unas cuantas salvas del *Canarias* que ponen fuera de combate al destructor *A. Ferrándiz*, mientras el *A. Cervera* persigue hasta Casablanca al *Gravina*, encargados ambos de vigilar los accesos del estrecho de Gibraltar. La sorpresa ha operado tanto en el nivel estratégico, asombrando a los altos mandos militares y a los políticos frentepopulistas, cuanto en el operativo, como lo manifiesta el hecho de que el *Almirante Ferrándiz* navegara con dos calderas apagadas a pesar de estar cumpliendo una misión de guerra. La falta de información sobre la ausencia de los cruceros nacionales en la base de El Ferrol ha jugado un papel negativo en las previsiones del ministro de Marina y sus asesores, desconocedores, al parecer, de las misiones básicas que pueden cumplir los cruceros, a las cuales, precisamente, deben su peculiar existencia.

Las consecuencias estratégicas derivadas del hundimiento del destructor *A. Ferrándiz* superan con mucho lo que pudiera esperarse del desenlace táctico. Automáticamente, el dominio del Estrecho cae en poder de los cruceros nacionales sin que en lo sucesivo intente recuperarlo la Flota republicana, por consiguiente, la relación logística entre la España nacional y el

protectorado marroquí permanecerá sin amenaza hasta el término de la guerra; y el uso del Estrecho queda interdicho para la navegación mercante y las unidades republicanas, salvo en contadas ocasiones que se utiliza de noche, fugazmente, y sólo por buques sueltos.

En la madrugada del 17 de octubre de 1936 pudo haberse producido un desenlace estratégico presumiblemente adverso a los cruceros nacionales, si éstos llegan a establecer contacto táctico con la Flota republicana a su regreso del Cantábrico tal y como se pretendía. Pero la búsqueda aeronaval establecida en el saco de Cádiz no da los frutos esperados —por causa de una información aérea defectuosa— y las flotas adversarias se cruzan en la oscuridad sin verse: la republicana pasa el Estrecho rumbo a Málaga y los dos cruceros, buques nacionales, entran en Ceuta.

Segunda fase (29 de septiembre de 1936-octubre de 1937). Dominio nacional en el Estrecho y en el Cantábrico; disputa de la supremacía en el Mediterráneo.

Consecuencia mediata de la obtención del dominio del Estrecho por parte de estos cruceros son la campaña de incursiones contra las costas españolas de levante y el afianzamiento en la posesión de Mallorca, con la facultad de utilizar la bahía y puerto de Palma como base naval situada en la retaguardia del adversario, en posición dominante del tráfico marítimo en el Mediterráneo occidental. Cabe preguntarse si todo esto hubiera tenido lugar de existir una conducción estratégica de las operaciones, motivadas por propósitos estratégicos, traducidos en líneas de acción definidas y planeadas, utilizando convenientemente el potencial submarino y la abrumadora superioridad en destructores con base en Málaga y Cartagena y contra dos cruceros solitarios que forzosamente han de recalar en el Estrecho.

Verdad es que la capacidad combativa de las unidades navales republicanas está en cotas bajísimas a causa de la falta de oficiales y de la desmoralización reinante por la quiebra de la disciplina, y es cierto que en estas condiciones las posibilidades de éxito en un combate naval son pocas, pero lo que aquí se comenta no es sólo la deficiencia operativa intrínseca de la Flota, sino también la falta del propósito estratégico de proyectar una estrategia marítima que prevé un despliegue de fuerzas adecuado para emprender acciones navales contra las dos únicas —tres desde finales de diciembre de 1936— unidades importantes con que cuenta el enemigo antes de que los acontecimientos previsibles e imprevisibles dificulten más las cosas: *dos unidades* que deben representar el primero y —por ahora— el más importante *objetivo* de la Flota republicana en el Mediterráneo: sobre todo cuando por causa de reparaciones o por ser destacada alguna de ellas —a veces dos— al Cantábrico, su potencial conjunto queda disminuido.

Contrariamente, se adopta una estrategia naval estrictamente defensiva, destinándose el esfuerzo principal de la Flota a la escolta de los buques mercantes soviéticos —con carga de abastecimientos de material bélico— en el último tramo de su recorrido, es decir, desde la costa de Argelia hasta

Cartagena. Gracias a esta tarea, sin embargo, el Ejército republicano recibe cañones, carros de combate y aviones en cantidad suficiente para detener el avance de las tropas nacionales sobre Madrid. Mas también a esta estrategia defensiva se debe el que los nacionales reciban impunemente suministros de material de guerra desde Alemania e Italia, precisamente en los momentos en que buques de guerra de estos países principian a intervenir, tímidamente aún, en el conflicto y cuando más eficaz puede ser una actitud de firmeza que demuestre lo cara que puede ser para la política internacional de Hitler y Mussolini la participación en la guerra de sus fuerzas navales.

La ausencia de oponente en la mar facilita la intervención italiana en la guerra para compensar la persistente —e inatendida— petición de material naval del almirante Cervera —jefe del Estado Mayor de la Armada nacional— para cortar el flujo de aprovisionamientos soviéticos a lo largo del Mediterráneo: Italia no facilita destructores ni submarinos, pero va a inmiscuirse en el conflicto visto que no existe amenaza seria que lo impida.

El torpedeamiento del crucero *Miguel de Cervantes* —22 de octubre— por el submarino italiano *Torricelli* y la pérdida fortuita en el mismo 1936 de los submarinos *B-5* y *C-3* (2) en el mar de Alborán y del *C-5* en el Cantábrico, representan duros reveses para las fuerzas navales republicanas que contribuyen a debilitar aún más la moral combativa de sus dotaciones. El meditado hundimiento del buque mercante soviético *Konsomol* por el crucero *Canarias* y la efervescencia propagandística promovida en los medios de difusión subrayan aún más en los políticos las servidumbres defensivas de los abastecimientos marítimos y no atienden a orientar los fines marítimo-estratégicos de carácter ofensivo contra la fuerza naval adversaria causante de las amenazas al tráfico.

Una agrupación naval, compuesta por el crucero *Méndez Núñez* y los destructores *Gravina* y *Sánchez Barcáiztegui*, destacada a Barcelona a mediados de diciembre para defender el tráfico con Francia, se reintegra a Cartagena a los nueve días de su creación para reforzar la protección de la navegación de buques soviéticos y propios entre Argel y Cartagena. Este tráfico se incrementa en la primavera y verano de 1937 hasta alcanzar el ritmo de un convoy de buques cada semana.

Cuando a finales de diciembre de 1936 se restablece el Estado Mayor de la Marina frentepopulista se redacta en éste una memoria en la que se establecen dos líneas de acción estratégicas bien definidas: a) conseguir el dominio del Mediterráneo y b) suprimir el control del Estrecho por parte de la Marina nacional. Para cumplirlas se solicita: aviación al servicio de la Flota para misiones de exploración, vigilancia y bombardeo; en este último aspecto se destaca la necesidad de atacar el arsenal de El Ferrol para impe-

(2) Se ha especulado con la posibilidad de que el *C-3* fuera hundido por un submarino alemán, el *U-34*, pero sólo existen pruebas circunstanciales del hecho. El testimonio de los supervivientes y el informe del jefe de los submarinos republicanos, capitán de corbeta Remigio Verdía, manifiestan que la pérdida fue motivada por una explosión interna.

dir la terminación del *Baleares* (3) y su incorporación a la Flota. También se requieren submarinos —tres escuadrillas de 6 buques cada una— para operar desde las bases de Mahón, Málaga y Bilbao; lanchas torpederas para complementar la acción de los submarinos; y unificación del armamento artillero de los destructores.

De todas estas necesidades sólo se conseguirán cuatro lanchas rápidas soviéticas, incapaces de navegar en el Mediterráneo con marejadilla. La política no respalda a la estrategia marítima. No se percata de que si los logros de los objetivos navales no aparentan ser tan inmediatamente decisivos como los terrestres, los cuales se aperciben incluso por los legos, no se podrán alcanzar sin conseguir previamente aquéllos. Esta es una desventaja para la comprensión de la estrategia acumulativa, de transcurso apenas perceptible, frente a la estrategia de causa y efecto, palpable y discreta en sus resultados inmediatos. Tal ineptitud para discernir estas cuestiones hará que la Flota republicana sea la única fuerza militar —tanto en el campo frentepopulista como en el nacional— que ni ha incrementado su poder combativo ni siquiera ha repuesto pérdidas ni armamento, a pesar de estar en tiempo de guerra.

Las reiteradas peticiones de aviación por parte del jefe de la Flota republicana —capitán de corbeta Miguel Buiza— para que ésta cuente con capacidades propias de exploración, cobertura y ofensiva aéreas, son adulteradas a nivel político por las exigencias soviéticas de seguridad de sus buques mercantes, hasta el extremo de dejar la opción ofensiva en la mar en manos de los pilotos soviéticos de una escuadrilla de bombarderos *Katiuska SB-2*, desconocedores de tácticas navales de combate e inadiestrados en el reconocimiento de buques en la mar. Sus logros se limitan al bombardeo de la motonave italiana *Barletta*, en Palma de Mallorca, del acorazado de bolsillo alemán *Deutschland*, en Ibiza, y del crucero *Almirante Cervera*, frente a las costas valencianas.

La inoperancia de la Flota republicana ofrece a la estrategia marítima nacional la facultad de cierre definitivo del paso de Gibraltar y una mayor libertad de acción en el Mediterráneo y mar de Alborán, convertido en una especie de reducto de seguridad para la recepción de los aprovisionamientos marítimos procedentes de Italia por vía directa o con escala intermedia en las islas Baleares. La base naval de Mahón no representa amenaza seria para la navegación nacional en la zona; falta de medios navales y aéreos ofensivos, su mantenimiento es una rémora cuando de hecho debiera ser una ventaja estratégica susceptible de proporcionar frutos *palpables*. Pero *palpable* es la estrategia que aconseja arrebatar el dominio del Estrecho a los nacionales y no cuaja como propósito operativo definido, dando ocasión a que sus adversarios lo afiancen cuando incorporan Málaga y su provincia al territorio adicto, con la colaboración de las unidades de la Flota nacional

(3) El 2 de enero, fecha en que se termina la memoria, el crucero *Baleares* está ya en Cádiz.

que explota el dominio del mar sin interferencias por parte de la Flota republicana, que no osa intervenir en acción directa, retirándose a su base de Cartagena en las dos ocasiones que intentan la aproximación hacia la zona en que operan los buques nacionales en misiones de apoyo naval al Ejército.

Mientras la Flota republicana queda relegada de cumplir las opciones ofensivas que ofrece la estrategia naval, la Flota nacional trata de sacar el máximo partido de ellas con sus tres cruceros, dos submarinos —*General Sanjurjo* y *General Mola*— adquiridos en Italia en abril y cuatro viejos destructores —*Ceuta*, *Melilla*, *Huesca* y *Teruel*—, también de procedencia italiana, incorporados en agosto; las lanchas de origen alemán e italiano —nueve en total—, no mejores que las soviéticas adquiridas por el gobierno frentepopulista, cuentan asimismo poco en las incidencias de la guerra. Mas a pesar de que la actividad ofensiva de la Flota nacional y la presencia de submarinos italianos (4) que patrullan frente a las costas españolas, no se logran detener los suministros soviéticos de material de guerra ni de petróleo de Rumanía.

El sistema de control naval establecido por el comité de no intervención en mayo de 1937, para impedir el suministro de armas a los contendientes, resulta prácticamente ineficaz, pues además de no considerar como material bélico elementos tan imprescindibles para la guerra como son el petróleo y los motores, los países responsables de efectuar el control —Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia— protegen sus respectivos tráficos hasta el límite de las aguas territoriales españolas —tres millas a partir de la costa— y el contrabando de guerra se realiza con toda impunidad en los puertos republicanos y nacionales.

Tampoco los nacionales emprenden acciones navales propiamente destinadas a disputar el dominio del mar en el Mediterráneo; un dominio que de hecho usufructúan sin el menester de empeñarse en un envite naval, de resultado siempre incierto, mientras se explote libremente el mar como vía de comunicación. Pero a pesar de todo han lugar algunos enfrentamientos en la mar entre los contendientes, si bien no se dan resultados aparentemente favorables para ninguno de ellos.

A finales de abril —el día 25— se produce un encuentro fortuito entre los cruceros nacionales y la Flota republicana, pero la acción se reduce a un intercambio de disparos frente a Cartagena en condiciones de baja visibilidad sin vencedores ni vencidos. El 11 de julio el *Baleares* intercepta una flotilla de destructores adversarios a la altura de cabo Cullera, poniéndolos en fuga. El 7 de septiembre, el mismo *Baleares* se bate con el grueso de la Flota republicana frente a las costas de Argelia y la mantiene a raya, a costa de un impacto de la artillería del *Libertad*, sin que los destructores adversarios reaccionen tampoco para utilizar sus torpedos en situación ventajosa para ellos toda vez que el crucero enemigo se encuentra limitado en sus

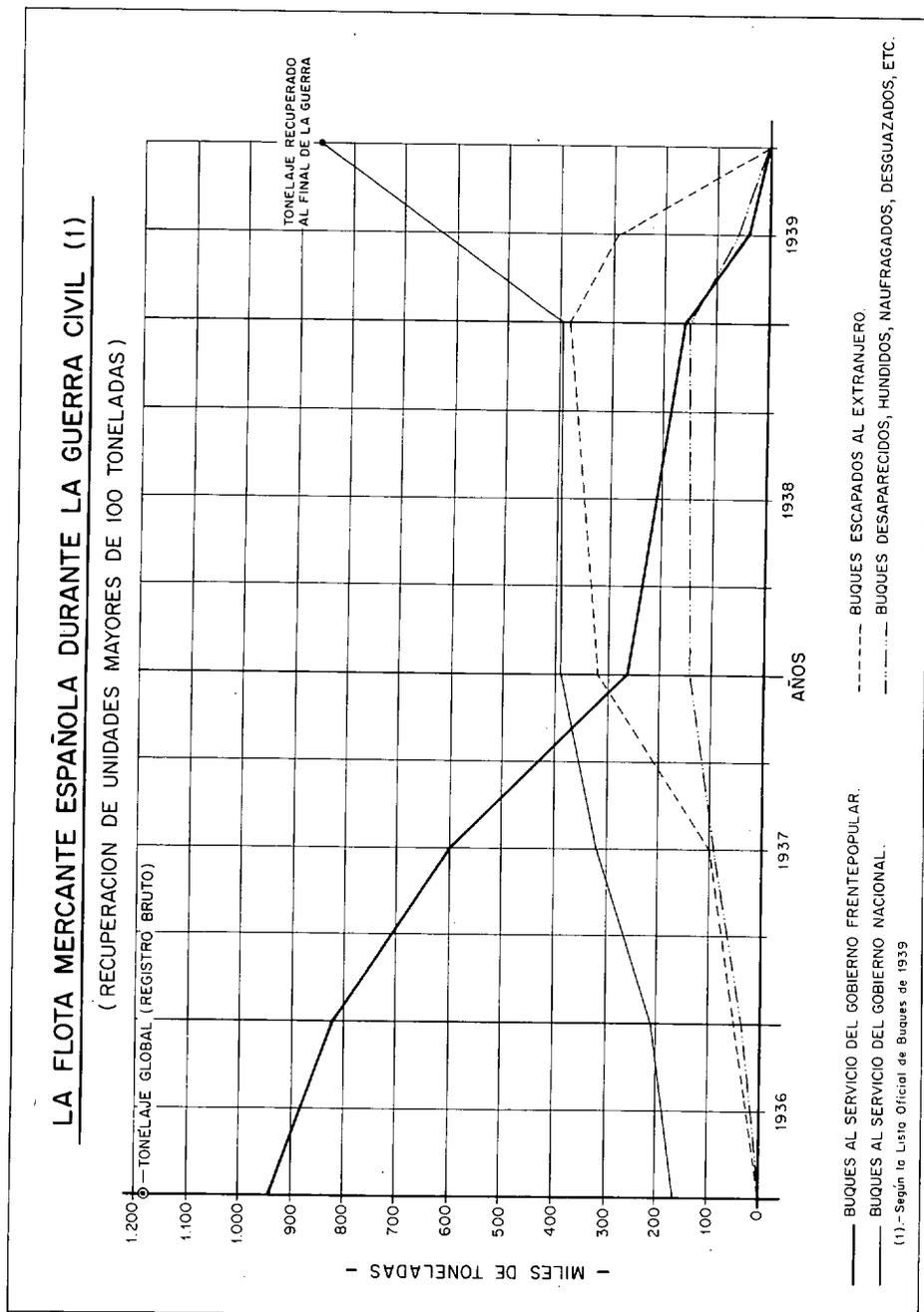
(4) Entre el 8 de noviembre de 1936 y el 16 de febrero de 1937.

movimientos, dada su posición desfavorable entre la costa y la Flota adversaria. Pocos días después —en la noche del 17— el *Canarias* dispersa una flotilla de destructores frente a Barcelona, capturándoles los dos buques mercantes que protegían sin que aquéllos coordinen la acción torpedera en circunstancias favorables de oscuridad.

En el teatro marítimo del Norte, las Fuerzas Navales del Cantábrico —dos destructores y dos submarinos— y los cuatro grandes pesqueros armados que constituyen el núcleo principal de la Flota Auxiliar de la Armada de Euzkadi, inciden poco en la libertad de acción de los buques nacionales —de la Marina regular, cruceros auxiliares y bous armados— en su misión de ataque al tráfico marítimo. La principal interferencia de las actividades de los buques nacionales parte de las unidades de la *Royal Navy* que impiden los reconocimientos de los mercantes con destino a puertos republicanos fuera de las tres millas de la costa española. A pesar de este serio impedimento, el tráfico marítimo republicano está sometido a un progresivo estrangulamiento en la recepción de material bélico que limita sensiblemente la capacidad combativa del Ejército, acosado por el avance de las tropas nacionales. Los efectos acumulativos de esta estrategia no se aperciben hasta mediado el año 1937, pero se muestran más evidentes desde la toma de Bilbao, sin que el accidental hundimiento del acorazado *España* signifique una limitación apreciable en la tarea del bloqueo.

De parte republicana no hay propósito estratégico definido en la guerra marítima del Cantábrico. Alejado este teatro del Mediterráneo, e interferida la comunicación entre ambos teatros por el dominio ejercido por las unidades navales nacionales en el Estrecho, el ministro de Defensa frentepopulista y el mando naval se sienten incapaces de fijar ninguna línea de acción ofensiva, sin arrebatar previamente a sus adversarios el control del Estrecho, lo cual, sin potenciar adecuadamente la Flota, sólo puede adquirirse mediante la contribución de un gran esfuerzo por parte del Ejército a la estrategia marítima; es decir, accediendo por tierra al entorno Algeciras-Cádiz, lo cual comporta no pocas dificultades, después de la pérdida de Málaga, o irrumpiendo desde Aragón —mediante una gran ofensiva— en dirección norte, que es prácticamente irrealizable.

El objetivo prevaleciente del mando naval frentepopulista es el de echar a pique al crucero *Almirante Cervera*, el más importante de los buques nacionales —desde abril hasta el fin de la campaña del Norte—, por lo que significa en cuanto al apoyo estratégico y táctico que presta a las unidades menores, soporte del que todas éstas facilitan a su vez al Ejército nacional en las sucesivas campañas de Vizcaya, Santander y Asturias. Pero el éxito no acompaña a los intentos de los submarinos para cazar la pieza, de modo que la supremacía ejercida por la presencia del crucero, que no tiene enemigo capaz de medírsele en el Cantábrico, llega a ser prácticamente total. En consecuencia, mientras la guerra en el mar discurre para los nacionales bajo los auspicios de la explotación del dominio que ejercen sus unidades, para los republicanos permanece mediatizada por las restricciones operativas



propias de quien está en inferioridad de condiciones y carece de opciones para superarlas.

Cuando la campaña militar en el teatro cántabro está virtualmente decidida a favor de los nacionales, las ofensivas frentepopulistas en el frente central —Brunete— y en Aragón —Belchite— en los meses de julio y agosto, muestran que la recepción de material de guerra procedente de la URSS se ha traducido en una manifiesta mejora de la capacidad combativa por parte del Ejército rojo. Las unidades navales nacionales en el Mediterráneo han hundido y apresado buques al servicio del adversario, pero aun explotando el dominio del mar son insuficientes para detener el flujo logístico que a través del mar nutre las tropas frentepopulistas. Una información llegada al cuartel general de Franco anuncia el paso de un gran convoy de buques mercantes soviéticos a través de los Dardanelos con carros de combate, artillería y aviones; de llegar estos cargamentos a sus puertos de destino, la suerte de la guerra puede serle contraria. Los efectos de la estrategia acumulativa no se han manifestado cuantitativamente válidos en la obtención de ventajas sensibles en el curso de la guerra a causa de la falta de medios navales que acusa la Flota nacional.

Consciente de lo que esto significa, Franco solicita de Italia el establecimiento de un dispositivo de vigilancia naval en el paso estrecho entre Sicilia y Africa llevada a cabo por destructores con bandera nacional, dotados de oficiales españoles en calidad de comandantes agregados, tal y como se hizo con los submarinos que intervinieron en la contienda a finales de 1936 y primeros de 1937. Sus deseos se ven satisfechos con la intensa campaña de superficie y submarina llevada a cabo por unidades italianas entre el 6 de agosto y el 12 de septiembre en el canal de Sicilia y mar Egeo contra los buques sospechosos de traficar a favor del gobierno republicano: en total hunden una decena de buques mercantes (5) —cuatro españoles, tres soviéticos y tres de otras nacionalidades— motivando con ello la detención de los suministros al adversario a través del Mediterráneo. La tensión internacional creada por esta campaña alcanza límites tan alarmantes que incluso el mismo gobierno de Mussolini se apresura a aceptar la iniciativa francesa de reunir una conferencia —en Nyon— para acordar medidas destinadas a la protección del tráfico marítimo internacional.

Suspendida la intervención de la Marina italiana, Mussolini rechaza la solicitud de venta de nuevos submarinos que pide la España nacional para proseguir la guerra al tráfico enemigo, pero cede cuatro —los denominados *legionarios*— aunque su participación no aporta los resultados que de ellos se esperaba; el 5 de febrero de 1938 serán retirados tras haber efectuado trece misiones con libertad de acción muy restringida.

En conjunto, los resultados obtenidos por la Flota nacional, al término de la segunda fase de la guerra, aparte de los efectos de la intervención italiana para cortar la corriente de ayuda soviética a la España republicana,

(5) Pueden incluirse otros dos buques hundidos si se atiende a informaciones orales no confirmadas.

son altamente satisfactorios: han apresado 180 buques mercantes españoles al servicio del enemigo —con un tonelaje global de más de 300.000 toneladas—, ha apresado otros 10 extranjeros —declarados buenas presas— y ha hundido 30 más; un balance logístico muy favorable para la economía de guerra de la España nacional.

Tercera fase (desde octubre de 1937 hasta el final de la guerra). Dominio nacional del Mediterráneo: el bloqueo.

Tras la entrada en Gijón de las tropas nacionales —el 20 de octubre— el panorama estratégico de la guerra sufre un cambio sustancial. Territorial y económicamente la comparación potencial entre ambos bandos antagonistas ha dejado de ser adversa para los nacionales; militarmente, la liquidación del frente de guerra del norte les libera de la necesidad de sostener en pie de guerra excesos de contingentes humanos; y en el aspecto marítimo, la totalidad de los efectivos navales pueden ser concentrados en el Mediterráneo que pasa a ser teatro único de la guerra naval.

Reforzada la vigilancia en el Estrecho, el vicealmirante Francisco Moreno —hasta ahora jefe de la Flota nacional— asume la jefatura de las operaciones de bloqueo de las costas enemigas. Todas las unidades navales de mayor valor militar operan a sus órdenes desde las bases de Mallorca: la de Palma utilizada por las de superficie y la de Sóller por los submarinos. En el transcurso de 1938 el jefe del bloqueo llega a disponer de tres cruceros, cinco destructores —el *Velasco* y los cuatro adquiridos en Italia— dos submarinos, dos minadores nuevos, cinco cañoneros, seis lanchas torpederas, diez cruceros auxiliares —mercantes armados—, cinco guardacostas, más de veinte bous armados, otros tantos rastreadores, diez transportes de guerra y varias lanchas de vigilancia. Teóricamente el vicealmirante Moreno ejerce también la jefatura de la aviación basada en la isla, pero de hecho el mando aéreo la maneja con más independencia de la que es deseable desde el punto de vista de la eficacia de un mando unificado como es el que ostenta Moreno. El núcleo aéreo asignado al bloqueo lo constituye un grupo de hidroaviones —12 *Cant Z501* y 6 *Cant Z506*— con base en Pollensa cuya misión es la de vigilancia, reconocimiento y ataque en el área del Mediterráneo occidental.

La Flota oponente dispone de tres cruceros, catorce destructores —doce de ellos modernos—, dos submarinos operativos, sendas flotillas de vigilancia —y otras tantas de rastreo— asignadas a las demarcaciones marítimas de Barcelona, Valencia, Cartagena y Almería, cuatro lanchas rápidas torpederas y varios mercantes armados en calidad de transportes rápidos. Una fuerza naval nada desdeñable para ser utilizada mediante contraataques menores —como diría Corbett— contra la enemiga y para acosar su tráfico marítimo. Pero esa fuerza actúa sin propósitos estratégicos ofensivos ni defensivos; es, por tanto, una herramienta de la que no se saca el rendimiento operativo que puede proporcionar en circunstancias decisivas para la guerra y —sobre todo— cuando ha quedado liberada de la misión de prote-

ger el tráfico marítimo procedente de la URRS, desviado desde el mes de septiembre hacia los mares nordeuropeos hasta los puertos franceses del Atlántico.

Estas nuevas líneas de suministros por vía marítima están en conexión con los ferrocarriles que trasladan las cargas a través de Francia hasta la frontera pirenaica y a los puertos galos del golfo de León, donde son embarcadas en pequeños buques y llevadas de nuevo por mar a los puertos de Cataluña. Para interferir esta vía de abastecimientos, los submarinos *General Mola* y *General Sanjurjo* operan preferentemente en las aguas fronterizas próximas a la costa, lugar de paso preferido por los pequeños buques que realizan este intenso tráfico de cabotaje.

En el canal de Sicilia establecen los nacionales una vigilancia con los cruceros auxiliares —que utilizan como base de aprovisionamiento de combustible un resguardo en la isla Favignana— con el propósito de impedir los suministros procedentes del Mediterráneo oriental, pero el sistema resulta poco eficaz por la escasez de unidades destinadas a este cometido, por su insuficiente velocidad e intermitente permanencia en las zonas de vigilancia y por la incapacidad de la aviación para mantener exploración aérea en áreas alejadas de Mallorca. En cambio el grupo aéreo estacionado en Pollensa se muestra verdaderamente eficaz en el bombardeo de los puertos y buques mercantes amarrados en ellos o que navegan en su demanda.

El hundimiento del crucero *Baleares* —el 6 de marzo de 1938—, pese a representar el potencial perdido la tercera parte del correspondiente al grueso de la Flota nacional, no influye negativamente en el mantenimiento de su supremacía en la mar. En ningún momento se ve disminuida su capacidad de acción en el Mediterráneo, fundamental para las sucesivas ofensivas de Teruel, Aragón y Cataluña, sostenidas con los aprovisionamientos bélicos llegados por vía marítima; la Flota republicana ni intenta impedirlo, ni hostiga a las unidades que atacan, hunden o apresan los buques que transportan los abastecimientos propios, ni busca el contacto con los cruceros enemigos creando cuantas situaciones favorables hagan falta para cosechar algún éxito. Estacionada en Cartagena desde que obtuvo la victoria táctica que le proporcionó el hundimiento del *Baleares*, no vuelve a salir a la mar constituyendo fuerza operativa hasta que parta rumbo a Bizerta el 6 de marzo de 1939 para ser internada en este puerto; sólo lo harán, esporádicamente, destructores que transportan a Barcelona personas o cargas selectivas dando un gran rodeo para eludir la vigilancia enemiga.

No cabe especular sobre la estrategia que debió inspirar la misión de la Flota republicana en una fase del conflicto en que se está decidiendo el curso de la guerra en las duras batallas de *desgaste* reñidas en los frentes de Aragón y Cataluña —precisamente cuando más se hace menester una ofensiva naval contra el tráfico del adversario— pero sí parece claro que sin ninguna estrategia marítima —de aplicación operativa—, los conductores de la guerra frentepopulista han creado la desfavorable situación militar que les lleva a la derrota.

Desde el 15 de abril de 1938 en adelante el mando naval de los nacionales modifica su estrategia: la conquista del puerto de Vinaroz y el afianzamiento de un amplio tramo de costa castellonense, con puertos capaces de sostener y evacuar hacia el interior los suministros procedentes de Palma de Mallorca, capaz de servir de base para las unidades de vigilancia, patrulla y rastreo de minas, el bloqueo *se cierra* en torno a los puertos de Cataluña y al ejército que se opone al avance nacional se le corta el flujo logístico procedente del exterior. Durante el mes de mayo el número de presas en la mar aumenta, y en los de junio y julio los hundimientos en puerto por la aviación basada en Mallorca superan a los producidos en la mar.

La estrategia acumulativa hace sentir ahora mayormente sus efectos y la ofensiva final en Cataluña se desencadena a finales de 1938, sin que el enemigo sea capaz de oponer resistencia organizada. Diecisiete buques extranjeros declarados buena presa y 60 hundidos en puerto y en la mar, extranjeros y nacionales, es el balance en 1938 de la estrategia nacional de atacar el tráfico marítimo enemigo. Resulta trágico para los vencidos que al norte de los Pirineos, en Francia, haya quedado material de guerra suficiente para detener —o al menos frenar— la ofensiva del Ejército nacional, pero no llega a tiempo de distribuirse en las unidades combatientes porque las vías de abastecimiento terrestres no son tan fluidas como las del mar.

Precisamente con el propósito de detener la llegada a los puertos franceses del Atlántico, los suministros soviéticos que por vía férrea se trasladan a la frontera con Cataluña, el mando naval nacional organiza una campaña corsaria —iniciada el 20 de octubre de 1938 y terminada el 21 de enero de 1939— contra el tráfico marítimo del enemigo en el mar del Norte, encomendada a dos cruceros auxiliares —el *Ciudad de Valencia*, rebautizado como *Nadir*, y el *Ciudad de Alicante*— y desempeñada con pleno éxito. Basta el apresamiento del mercante *Río Miera* y el hundimiento del *Cantabria* —ambos españoles— para que se paralice el tráfico de abastecimientos que, con destino al bando republicano, ha venido realizándose en el transcurso de esta tercera fase.

Resumen.

En la guerra naval, como en la terrestre y en la aérea —si es que se acepta esta clasificación, no del todo conveniente ni convincente en la época actual—, se hace preciso presuponer planteamientos estratégicos para traducirlos en realizaciones operativas incidentes con las estrategias terrestre y aérea. Unos y otras admiten actitudes ofensivas, conforme al problema situacional en presencia que se trata de resolver. Es posible adoptar una estrategia defensiva en un teatro de guerra determinado y resolverla mediante líneas de acción ofensivas conforme a las circunstancias previstas y sus alternativas. También cabe realizar un planteamiento estratégico ofensivo y tratar de resolverlo con líneas de acción operativa ofensivas. Pero lo que no cabe en la guerra en el mar es encerrarse en una idea estratégica

defensiva y prescindir de líneas de acción ofensivas, descartando el ataque; tampoco es permisible adoptar conductas que ignoren la existencia activa del adversario, como han hecho los responsables de conducir la guerra naval en el campo republicano en el transcurso del conflicto. El supuesto de que la dedicación de la Flota a la defensa de los convoyes y buques sueltos, cargados de abastecimientos y material de guerra procedente del mar Negro, era suficiente para proporcionar como contribución a la Marina a la victoria, ha resultado ser un planteamiento erróneo que les ha llevado al fracaso en los teatros marítimos de la guerra.

En la mar no existen —no deben existir— conceptos operativos basados en ideas meramente defensivas, porque, en contraste con lo que sucede en la terrestre, esto significa inactividad, pasividad y, por tanto, dejación al adversario de las ventajas que traen consigo la explotación del mar como vía de flujo logístico: para el tráfico marítimo, para la realización de expediciones militares, para la invasión anfibia y para el apoyo a los ejércitos terrestres propios. La capacidad de explotación de varias de estas posibilidades proporciona mayores ventajas que la explotación de una sola de ellas. Y cuando se depende del tráfico marítimo, las guerras las gana quien obtiene la superioridad en la mar, en la tierra y en el aire: no como si éstas fueran tres superioridades que ignoren una a otra, sino coordinadas mediante una conveniente conducción estratégica emanada de la política.