

HISTÓRICA

CARTAGENA

2,50 €

CUADERNO MONOGRÁFICO Nº 6

NIKOLAI
GERASIMOVICH
KUZNETSOV

El futuro
Almirante,
Ministro
y Héroe
de la Unión
Soviética
Consejero
principal
de la marina
Republicana
en la Base
Naval de
Cartagena
(1936-1937)



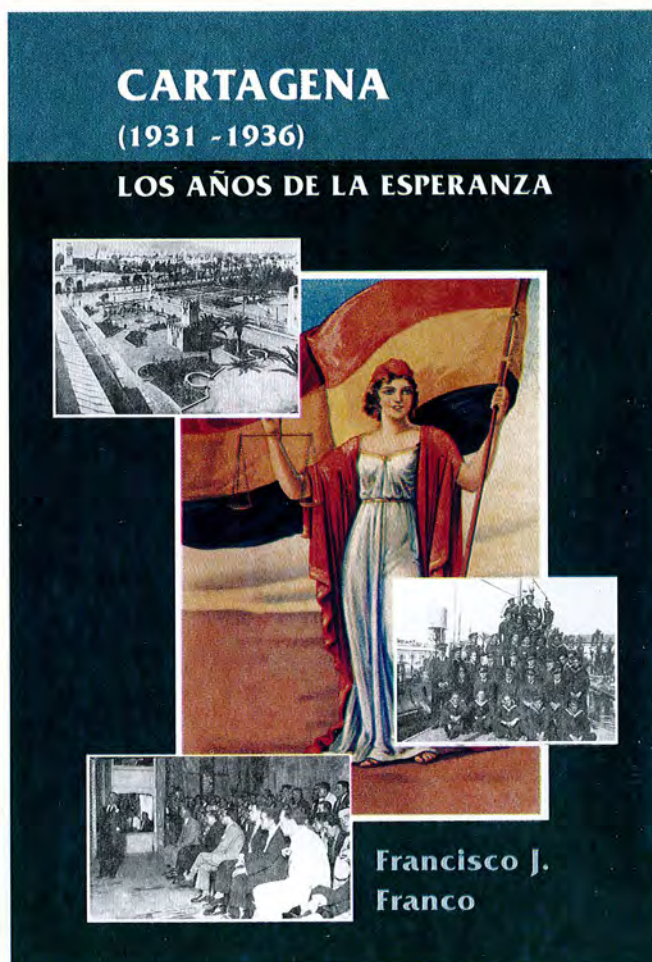
¡¡COMPAÑERO RUSO!!

CARTAGENA (1931 - 1936)

LOS AÑOS DE LA ESPERANZA

FRANCISCO JOSÉ FRANCO

El pueblo de Cartagena recupera por fin la parte de su historia más presente en la memoria colectiva y, al tiempo, más olvidada por los historiadores. **Editorial Áglaya**, empeñada en rescatar todas las páginas de nuestra historia, ofrece a sus lectores en *Cartagena 1931-1936. Los Años de la Esperanza* algunas de las claves de lo que fue *La Segunda República* en Cartagena. **Francisco José Franco** pretende con este nuevo libro, ofrecer un testimonio abierto a todo tipo de lectores, un testimonio acompañado de imágenes de aquel tiempo, imágenes de la Cartagena que desapareció tras la **Guerra Civil**.



LOS AÑOS DE LA REPÚBLICA EN CARTAGENA



EDITORIAL

¡Compañero ruso...!

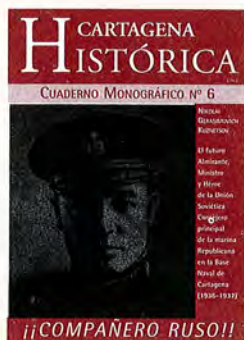
De esta forma llamaban los cartageneros a los asesores navales que envió la Unión Soviética a España y que fueron destinados a Cartagena para coordinar la llegada de los buques con ayuda a la República Española y asesorar a los mandos de la Flota Republicana, y así hemos titulado este monográfico que se adelanta, estaba planificado para el último trimestre de este año, pero compromisos profesionales del autor del Monográfico previsto como número 6: *1898, Cartagena y la guerra contra los Estados Unidos* han aconsejado posponerlo.

El capitán de fragata de la Armada Soviética Nikolai Gerasimovich Kuznetsov, también conocido en Cartagena por *don Nicolás*, permaneció en nuestra ciudad desde primeros de septiembre de 1936 hasta la primavera de 1937. Fue el oficial naval de más alto rango enviado a Cartagena y su función principal consistió en coordinar con la marina republicana la protección de los buques mercantes procedentes de Rusia durante la última y más peligrosa fase de su travesía, es decir, desde el estrecho de Mesina hasta el puerto de Cartagena, trayecto en que podían ser atacados por los buques de guerra italianos o nacionalistas. Desempeñó esta labor durante la última parte del año 1936, período en el que se recibió el armamento, sobre todo tanques y aviones, utilizados con éxito en la defensa de Madrid. Su labor continuó durante los primeros seis meses de 1937 hasta los acuerdos de Nyon. A partir de tal fecha las rutas de los cargueros en el mar Mediterráneo se hicieron imposibles por los ataques de la marina de Mussolini apoyando descaradamente a los cruceros Canarias y Baleares. Desde mediados de 1937 los suministros rusos llegaron por la ruta del Báltico hasta puertos franceses. Una vez en este país el Gobierno francés, según su conveniencia, abría y cerraba la frontera con la España republicana.

El capitán de fragata Kuznetsov regresó a Rusia y durante la II Guerra Mundial se convertiría en Almirante, ministro de Marina y Héroe de la Unión Soviética. Participó en las conferencias de Crimea y Postdam como asesor naval de Stalin, en la posguerra sería nombrado almirante de la Unión Soviética y ministro de Defensa. Nunca olvidó su estancia en Cartagena recogida en un capítulo completo de sus memorias en las que recuerda con gran cariño su estancia en nuestra ciudad.

En 1968 la editorial Progreso de Moscú publica en castellano *Bajo la bandera de la España Republicana*, una obra que recoge la experiencia en España de los asesores Soviéticos durante la Guerra Civil, entre otros Voronov trata sobre la artillería, S. Krivoshein sobre tanques, Prokofiev sobre aviación y Kuznetsov, que titula su trabajo sobre la marina: *Con los Marineros Españoles en su Guerra Nacional Revolucionaria*, texto que hemos elegido como base para este Monográfico, excluyendo por su poca relación con Cartagena la expedición de la Flota Republicana al norte en septiembre de 1936 e incluyendo algunos fragmentos de *Memoirs of Wartime Minister of the Navy*, las memorias de Kuznetsov, publicadas en inglés en 1990.

En su introducción a la obra del almirante Gretton *El Factor Olvidado* sobre la actuación de la Royal Navy en la Guerra Civil, Francisco Felipe Olesa Muñido, profesor de la Universidad de Barcelona alude a Kuznetsov como el marino profesional más calificado que actuó en España. Dice literalmente: *Primero fue marino de guerra, después hombre de partido*. Está refiriéndose a las acertadas conclusiones del almirante ruso sobre la Marina republicana publicadas muchos años después en Moscú y que hoy reproducimos para los lectores de CARTAGENA HISTÓRICA.



EDITORIAL ÁGLAYA
Calle Real, 16
30201 CARTAGENA

DIRECTOR
Ángel Márquez Delgado

CONSEJO EDITORIAL
José Luis Sánchez López
Antonio González Velázquez
Luis Delgado Bañón
Federico Santaella Pascual
Francisco J. Franco
Luis Miguel Pérez Adán
Manuel Rolandi Sánchez-Solis
Miguel Puchol Franco
Ricardo Hernández Conesa
Francisco Velasco Hernández

AUTOR
Nikolai Gerasimovich Kuznetsov
Adaptado por Editorial Áglaya

ADJUNTA A DIRECCIÓN
Blanca González Gutiérrez

PRODUCCIÓN EDITORIAL
José Antonio Minguéz Saura

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Eva Márquez Zayas

EQUIPO TÉCNICO
Vanessa Martín
Francisco Tito

MAQUETACIÓN
MONTAJE
FOTOMECAÁNICA
IMPRESIÓN
ÁGLAYA GRÁFICA

Depósito Legal
MU-2129-2002

Kuznetsov

Almirante de la Unión Soviética



CON LOS MARINOS ESPAÑOLES EN SU GUERRA NACIONAL-REVOLUCIONARIA

España

Cuando fui llamado a Moscú mandaba el crucero *Chervona Ukraina* en la flota del mar Negro. Como era costumbre en 1936, hacíamos intensos ejercicios de combate. Los buques salían con frecuencia al mar y un simulacro sucedía a otro. Pero a pesar de la tensión de las maniobras y de nuestras ocupaciones, todos nos interesábamos vivamente por los acontecimientos que tenían lugar en la España republicana. En la cubierta superior y en el salón de oficiales pendían mapas de España con las regiones en las que se habían hecho fuertes los facciosos, sombreadas con lápiz negro. Los facciosos se habían apoderado del Marruecos español y del Sur del país con las grandes ciudades de Cádiz y Sevilla. El territorio faccioso se prolongaba en estrecha franja, cortada por los republicanos en la zona de Badajoz y Mérida, a lo largo de la frontera portuguesa.

Estaba nervioso cuando entré en el nuevo edificio del Ministerio de Marina, no podía imaginar cuál era la causa de la llamada que me conminaba a presentarme con urgencia en Moscú. Conocía a Vladimir Mitrofanovich Orlov, el ministro, desde mis tiempos en la Escuela Naval. Había-

mos tenido muchos contactos y nos considerábamos amigos. A Orlov le encantaba charlar con los jóvenes marineros, le gustaba provocar con agudos argumentos para escuchar nuestros puntos de vista en asuntos navales y otros. Durante cinco años había sido el jefe de las fuerzas navales. Se rumoreaba que pronto dejaría de serlo.

Cuando entré en su oficina Orlov se condujo sin ceremonias y me preguntó sobre cuestiones de servicio en mi buque y me dijo que debía esperar una llamada de K.Y. Voroshilov.

No tuve que esperar mucho tiempo, me reuní con R. P. Khmelnitski, el Secretario, que me presentó a Semyon Petrovich Uritski, Jefe de departamento, el cual me preguntó:

—¿Conoce lo que sucede en España?

—Por supuesto -respondí, pensando ¿qué querrán de mí?

Sin esperar una aclaración a mi respuesta comenzó a instruirme sobre la guerra civil en la Península Ibérica, exagerando deliberadamente los peligros que correría cualquiera que fuera a España en aquellos momentos.

—Piénselo bien antes de decir si o no, porque lo que voy a comunicarle necesita una respuesta sin ninguna

Nikolai Gerasimovich Kuznetsov nació en 1904 aunque en sus documentos figura el año 1902, confesaría años más tarde que falsificó la edad para entrar en la Academia Naval en 1919. Cinco años más tarde, en 1924, forma con la compañía de marina que rindió honores en los funerales de Lenin. El mismo año ingresó en el partido comunista. Tras completar los estudios navales superiores en la Escuela Naval Frunze su primer destino fue el crucero *Chervona Ukraina*, años después en agosto de 1936 era capitán de fragata y mandaba el mismo buque cuando fue llamado a Moscú para notificarle que se le destinaba a España como Agregado Naval.

clase de dudas por su parte: Ha sido nombrado Agregado Naval en España.

Fue tan inesperado que me quedé sin saber qué hacer, Uritski me deseó buena suerte.

En la mañana del 23 de agosto de 1936 salí en avión de Moscú. Los viajes aéreos eran muy diferentes a los que hoy conocemos, hice muchas escalas. En Kaunas tomé un avión alemán. En Königsberg otro que nos llevó a Berlín, por fin aterrizamos en Orly.

Me dirigí a la Embajada Soviética, el embajador era Potyomkin, que me recibió en su despacho informándome de la situación y comunicándome las últimas noticias. La principal era que entre París y Madrid no había servicio aéreo regular desde hacía tiempo. Cuando el embajador en Madrid, Rosenberg, o el agregado militar, Gorev, venían a París lo hacían en un avión especial. Después me reuní con Vasilchenko el agregado aéreo que me informó de la situación en los frentes de España. También que la Unión Soviética había decidido ayudar al gobierno de la República española con todos los medios disponibles, aunque un vistazo a los mapas mostraba las grandes dificultades existentes para

llevarlo a cabo.

Sveshnikov, nombrado recientemente Agregado aéreo en España llegó por vía aérea al día siguiente, pronto tuvimos la oportunidad de conseguir plaza en un avión que nos llevaría a Madrid.

De París a Cartagena

De hecho, mi participación en la guerra española comenzó ya en París. En el aeródromo de Orly, nutridos grupos aclamaron calurosamente la aparición en la pista de despegue del avión con los distintivos de la España republicana. Los viajeros comenzaron a ocupar sus sitios. Eran pocos, unos cuantos españoles que llevaban a Madrid las piezas de repuesto compradas por ellos en Francia para los aviones franceses *Potez*, que figuraban entonces en la aviación militar española. Entre los españoles se encontraba José López, representante del Ministerio de Hacienda de la República, con el que posteriormente me encontré en otras circunstancias. Me acomodé como pude en uno de los cajones con piezas de repuesto para hacer el vuelo de París a Toulouse, donde debíamos pernoctar.

Intenté trabar amistad con mis compañeros de viaje y, aunque desconocía totalmente el español y sólo churreaba el francés, nuestra conversación transcurrió mejor de lo que yo esperaba. Claro está, que la mímica y los gestos fueron nuestros mejores auxiliares. Los españoles me parecieron sumamente amables y cuando en Toulouse nos alojamos en el hotel donde debíamos pasar la noche, ya no me sentí solo.

Antes de retirarse a descansar, los aviadores españoles se reunieron para estudiar el itinerario del vuelo del día siguiente desde Toulouse hasta Madrid. Discutieron cómo mejor volar: a través de Zaragoza, en manos de los facciosos, o dar un rodeo, desviándose hacia el Este y pasando cerca de Barcelona. Decidieron hacerlo en línea recta. Cuando por la mañana temprano llegamos al aeródromo, los técnicos ya estaban calentando los motores que expulsaban volutas de humo mezclados con llamas por los tubos de escape. Las nubes estaban tan bajas que apenas podían divisarse los techos de los hangares en el extremo del aeródromo. A la hora fijada iniciamos el despegue y apenas se separó de la tierra el tren de aterrizaje una densa masa de nubes nos

ocultó todo lo que quedaba bajo las alas. Por delante nos aguardaban los Pirineos y, tras ellos, España.

No habían pasado tres horas de vuelo y el aparato tomó tierra en el aeródromo militar de Getafe, en las cercanías de Madrid. En el centro del campo de vuelo se veían los embudos recientes de las bombas.

Sin perder un minuto me dirigí a la ciudad, al hotel Alfonso, sede de la representación soviética. Una enorme bandera roja ondeaba sobre la entrada. El vestíbulo estaba lleno de gente y vi una ametralladora servida por un pelotón español. Busqué a nuestro representante y le entregué mis documentos, pero respecto a lo que debía hacer después, por el momento, nadie pudo darme indicaciones concretas. Me dediqué a estudiar la situación, tarea nada fácil, debido a la complejidad y confusión general reinantes en el país, tanto militar como política, también a la situación en el mar.

La ofensiva de los rebeldes desde el Norte había sido detenida firmemente en la sierra de Guadarrama, pero ya se vislumbraba una nueva amenaza del lado de Extremadura. Las unidades africanas de los facciosos avanzaban con rapidez hacia Madrid. La víspera se había bombardeado por primera vez la capital. Las bombas cayeron en las afueras sin causar daño, pero el tiroteo, o mejor dicho, las salvas habían sido abundantes. Toda la población armada empezaba a disparar pistolas y fusiles a troche y moche en cuanto aparecían los aviones enemigos. Nos advirtieron que era peligroso asomarse a las ventanas para no ser víctima de una bala perdida. En lo que concernía a la Flota, sólo pude saber que fondeaba en Cartagena y Málaga, que actuaba en la región del estrecho de Gibraltar y que, al parecer, se preparaba para una operación de importancia. Todas estas noticias eran bastante nebulosas, pero nadie me pudo dar más explicaciones.

El Gobierno republicano izquierdista de Giral, en el Poder desde el levantamiento de Franco, vivía sus últimos días. Era inevitable la formación de un gobierno más fuerte en el que participasen socialistas y

comunistas. Acerca de ello ya se sostenían conversaciones, pero quién de los miembros del Gobierno dirigía entonces la Flota, nadie podía decirlo. Se sabía que los asuntos de la Armada le interesaban al socialista Indalecio Prieto, quien, por lo visto, ocuparía el puesto de ministro de Marina en el futuro gobierno de coalición, pero por el momento...

Entretanto me aconsejaron recorrer Madrid y estudiar el idioma español.

Al día siguiente salí a visitar la ciudad con el agregado aéreo Sviéshnikov. Me asombró la gran animación que reinaba en sus calles, la multitud de banderas y carteles. Todos sin excepción, incluso las muchachas, vestían mono azul marino con cierre "relámpago" y la cabeza descubierta. Se consideraba que era más juicioso vestirse modestamente. Muchos llevaban armas. Cuando hablé de la gran afluencia de tráfico, hubo quien me dijo que esto no era nada comparado con el de Barcelona, donde todos los coches llevaban pintadas consignas y banderas anarquistas rojinegras. También en Madrid muchos automóviles las llevaban, pero no en tan gran cantidad y las rojas y negras casi no se veían; la mayoría eran las tricolores de la República.

Pasaron varios días. Los aproveché para ponerme al corriente de la situación y visité varias veces el lujoso edificio del Ministerio de Marina, con sus interiores adornados con enormes lienzos de las batallas navales del pasado. En el edificio había poca gente. Por sus anchos pasillos andaban paisanos y sólo de vez en cuando pasaba un oficial de marina, de graduación no superior a la de capitán de fragata. Allí conocí a Pedro Prado, oficial de la Armada y presidente del Comité Central de la Marina de Guerra que a la sazón dirigía de hecho la Flota. De elevada estatura, esbelto y de extraordinaria vivacidad, empecé por ponerme al corriente de los asuntos, proponiéndome después que le acompañase a Cartagena, la base principal de la Flota republicana. Ni que decir tiene que acepté gustoso.

Fijamos el viaje para el 30 de agosto. En el día y hora convenidos Pedro vino a buscarme en coche al hotel y, ya juntos, nos dirigimos a la estación del ferrocarril. El tren salía de Madrid al final del día y llegaba a Cartagena por la mañana del día siguiente. Cuando partimos, aún no era tarde y mi acompañante comenzó a narrarme las acciones de la Flota republicana en los momentos del levantamiento fascista. Un mapa extendido en la mesilla del departamento nos ayudaba a entendernos mutuamente.

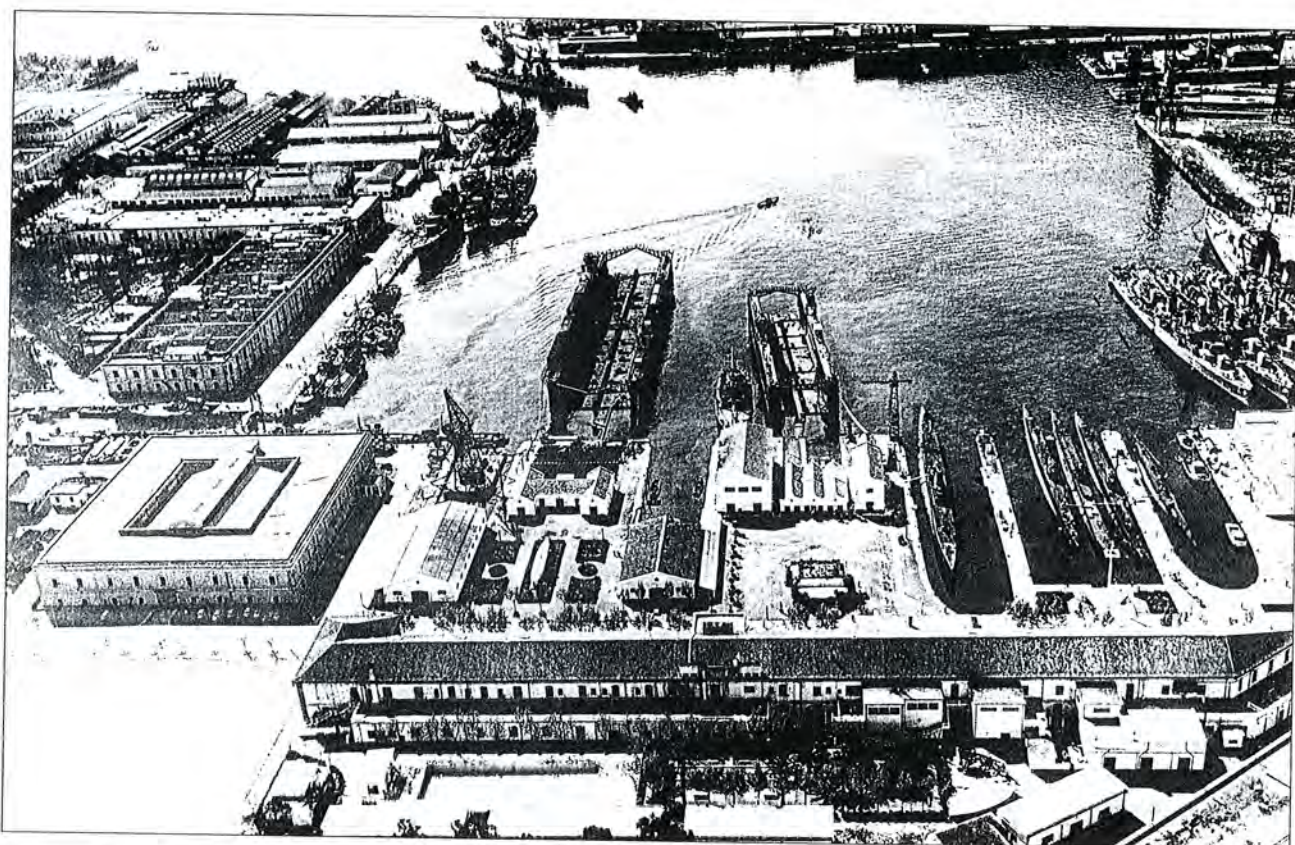
Cartagena

En las primeras horas de la mañana, el tren se detuvo en la bonita estación de Murcia, donde todavía no todo estaba tranquilo. Según Pedro los tiroteos nocturnos continuaban, de lo que nos convenimos al cabo de unos días, cuando íbamos en automóvil por la ciudad.

La vía subía serpenteante para salvar, la última cordillera antes de llegar a Cartagena. El sol ya estaba muy alto, calentando de lo lindo, incluso a través de la ventanilla del vagón. Llegamos a Cartagena.

Me alojé con el jefe de la Base Antonio Ruiz. Prado, ocupado con sus asuntos, me dejó en Cartagena y al día siguiente voló a Málaga. Como el Ministerio de Marina aún no había expedido el permiso para mi permanencia oficial en la Flota, no pude tomar parte activa en ninguna operación, aparte de que por el momento no me sentía suficientemente preparado para ello. Dispuse de unos cuantos días que aproveché para conocer la ciudad, su puerto, Arsenal, diques y talleres.

Mi primera impresión de Cartagena, así como de la Flota, me dejó estupefacto por sus acusados contrastes sociales. Allí se veían juntos el lujo y la miseria, el esplendor y la suciedad. Confortables automóviles, "Hispano-Suiza" y pequeños y débiles pollinos que tiraban de pesados carros. La enorme residencia del Almirante, jefe de la Base, en las Puertas de Murcia, en la que casi la mitad del inmueble lo ocupaban sus apartamentos personales con capi-



Darsena del Arsenal cuando la conoció "don Nicolás", como era conocido Kuznetsov en Cartagena

lla y el pequeño cuerpo de guardia en el que el nutrido retén de soldados o marineros vivían en medio de suciedad disponiendo solamente de un catre y del capote-manta, insustituible para todos los casos del servicio. Magníficos salones para la oficialidad en los barcos y angostos sollados sin la menor comodidad para la marinería. Emolumentos desmesurados para los oficiales y misera soldada con un pobre rancho para los marineros y subalternos.

El fondeadero de Cartagena consta de las dársenas interior y exterior. La dársena interior era poco extensa y en ella sólo podían entrar destructores y submarinos. En sus orillas se encontraban los diques y el astillero. La dársena exterior, con varios muelles, era suficientemente ancha y con buen calado, pudiendo fondear en ella cruceros e incluso un acorazado. Al comienzo de la sublevación, el dique sólo era apto para destructores.

Para defender la Base del lado del mar, en las alturas costeras circundantes había instaladas baterías de gran calibre (hasta 15 pulgadas) y gran número de cañones menos

potentes. Sin embargo, los medios antiaéreos eran débiles y solamente unos cuantos cañones de tres pulgadas, con instrumentos de dirección de tiro anticuados, protegían Cartagena de los ataques desde el aire. No lejos de la ciudad había dos aeródromos, el de Los Alcázares y el de San Javier, en los que durante la guerra se basaron los cazas que protegían la base principal de la Flota y el puerto.



Antonio Ruiz, Jefe de la Base Naval de Cartagena a la llegada de Kuznetsov

A excepción de la base de Mahón, en la isla de Menorca, próxima a los puntos ocupados por el enemigo, Cartagena era la única base para la Marina de Guerra que tenía la República en el mar Mediterráneo. Los numerosos puertos mercantes de este litoral, sólo podían cumplir un papel auxiliar como fondeaderos provisionales para los buques de guerra. Por esto, la Escuadra gubernamental utilizó, durante los tres años de lucha, Cartagena como base, recibiendo su puerto mercante gran cantidad de cargamentos militares con destino al frente. A esta actividad estaba subordinada toda la vida de la ciudad.

En el transcurso de la lucha cambió el aspecto de la Base. Las incursiones de los aviones facciosos obligaron a reforzar la defensa antiaérea y la aviación para proteger la Base y colaborar con la Flota. Las grandes operaciones de carga y descarga exigieron ampliar el puerto, construir refugios y equiparlo con grúas. El astillero pasó a ser empleado totalmente en la reparación de los barcos de guerra y el dique para

los destructores fue alargado en las dimensiones necesarias, después del torpedeamiento del crucero *Cervantes*.

Me he anticipado un poco en mi narración. Cuando llegué a Cartagena, en la dársena interior, Arsenal, había unos cuantos destructores que acababan de regresar de las operaciones en Gibraltar y que municionaban para hacerse de nuevo a la mar. Junto al muelle de los talleres, estaba amarrado, el destructor *Antequera*, reparando calderas después de largas operaciones en el mar. La dársena exterior estaba desierta, pues el acorazado y los cruceros se encontraban en Málaga y Almería.

Los barcos que vi en el Arsenal estaban algo sucios cosa permisible después de regresar del mar, pero el ruido y el ajetreo en la cubierta superior demostraban que se carecía del orden debido. Vestidos con la ropa grisácea de faena, con boina o descubiertos, los marineros trabajaban sin la disciplina reglamentaria, pero con entusiasmo.

Al quedarse sin oficiales, la inmensa mayoría de los cuales se habían pasado a Franco o habían sido neutralizados al comienzo de la sublevación, el personal de la Flota comprendía que había que luchar contra los fascistas para defender la República, trabajar sin escatimar fuerzas y acatar las órdenes del Comité Central que dirigía la Flota y de los Comités de a bordo. Esto se hacía con el deseo sincero de aplastar al enemigo, poniendo en ello el máximo de esfuerzos. Por desgracia estos esfuerzos no estuvieron organizados y encauzados como correspondía a la consecución de un objetivo único. Una vez libres del yugo de los oficiales, los marineros no querían volver a la vieja disciplina del palo. Y se comprendía. Pero lo que aún no les entraba en la cabeza era que en las nuevas circunstancias se exigía una disciplina todavía mayor. Este proceso de comprensión se prolongaba mucho, en parte, porque los oficiales que habían quedado leales a la República eran incapaces de resolver las nuevas tareas surgidas ante ellos. Los viejos hábitos fueron para ellos pesada

carga durante toda la guerra. La mayoría de los oficiales veía la sublevación y la guerra como un acontecimiento que no tocaba a los fundamentos del orden social, y menos aún al orden militar y de la Flota. Acostumbrados a la despreocupación y a una vida fácil, les costaba grandes esfuerzos habituarse a los trabajos inherentes al tiempo de guerra. A veces, no había situación posible que pudiese distraerles de una comida prolongada con alegres conversaciones.

Mucho más capaces para el trabajo resultaron ser los subalternos y marineros ascendidos en el período del alzamiento y de la guerra, dispuestos día y noche a trabajar, convencidos de que había entablada una lucha a muerte contra los fascistas. Y si estuvieron en condiciones de asimilar rápidamente su nueva especialidad y de aprender a cumplir las funciones como oficiales, se debía a que en tiempos de paz ellos fueron precisamente quienes asumían, de hecho, todo el peso del servicio a bordo y los que gobernaban los mecanismos. Un representante de este medio en Cartagena era A. Lago, jefe de vigilancia de las dársenas, quien con energía y probidad extraordinarias cumplía su deber. Hombres como éste había muchos. De ellos se podían hacer y preparar con rapidez buenos oficiales. Pero los dirigentes del Gobierno republicano y del ministerio de Marina subestimaron la trascendencia de este paso y el ministro de Marina el socialista Indalecio Prieto, sabotó claramente la creación de una oficialidad de Marina auténticamente democrática.

La aviación enemiga apenas molestaba a Cartagena. Sólo realizó un bombardeo dos días antes de mi llegada, durante el cual fue destruida una casa y varios ciudadanos resultaron muertos. Durante el día, junto a los escombros de la casa se amontonaba la gente indignada por la barbarie de los fascistas.

Aunque los marinos sabían que los barcos de guerra alemanes ayudaban a Franco y obstaculizaban las maniobras de la Escuadra republicana para bombardear Ceuta y Algeciras, en Cartagena aún funcio-

naba el consulado alemán y en la rada se veían los barcos de guerra de Alemania e Italia. Todos señalaban con evidente disgusto al cónsul alemán cuando paseaba con su esposa por el malecón, desde donde se podía observar perfectamente todos los movimientos de los barcos. Pero la etiqueta diplomática no permitía tomar medidas resueltas contra él, pues las relaciones oficiales entre Berlín y Madrid todavía no habían sido rotas.

Viaje a Madrid

Después de conocer brevemente a los hombres, los barcos y la Base, el 3 de septiembre regresé a Madrid. Debía hacer un informe de la situación en la Flota y recibir permiso en el Ministerio de Marina para permanecer más tiempo en Cartagena y en los barcos. El automóvil corría veloz por la carretera costera de Alicante. Además del chofer, me acompañaban dos marineros desconocidos.

El jefe de la Base, Antonio Ruiz, me aconsejó llevarlos conmigo por si acaso. El escaso léxico español que poseía sólo me permitía hablar de temas generales, y esto, ayudándome por gestos. Advertía que mis acompañantes querían contarme muchas cosas, pero convencidos de que casi no les entendía, se limitaron a los objetos que podía ver o tocar. Más tarde supe que los dos marineros eran anarquistas, considerados en aquellos tiempos, no sé por qué, como los más seguros guardaespaldas.

Cuando pasamos junto a los aeródromos de Los Alcázares y San Javier, vimos en ellos unos cuantos bombarderos viejos.

—*"Potez" ... français* -me dijo el chofer, señalando los aparatos.

Nadie podía figurarse entonces que dos meses más tarde se desplegaría un gran trabajo en estos aeródromos montando y probando los nuevos cazas y bombarderos traídos de la Unión Soviética.

Llegamos a Alicante, ciudad completamente distinta a Cartagena. Centro balneario con un anchuroso boulevard que circunda la bahía. En vez de los grises edificios



José Giral, Ministro de Marina en los momentos de la sublevación

oficiales y las agostadas laderas de las montañas de Cartagena, aquí había mucha arboleda y palmeras. Las fachadas de los edificios eran de tonalidades más claras, infinidad de restaurantes y cafés con sus veladores en el boulevard. La vida era completamente pacífica, no se dejaban notar los menores síntomas de la guerra. Por doquier se veían muchos extranjeros paseando y damas lujosamente vestidas. El mono no estaba aquí tan de moda como en Madrid o Cartagena. El chofer miraba de reojo a los peatones y, no sé por qué, a todos los tildaba de fascistas. Tuve la impresión de que no se equivocaba mucho. En la rada estaban anclados barcos de guerra alemanes e italianos.

En aquellos días se operaba en Madrid un cambio de gobierno: dimitió el Gobierno republicano de izquierdas de Giral, sustituyéndole el Gobierno de coalición de Largo Caballero, en el que participaban seis socialistas (incluyendo al jefe del gabinete), dos comunistas, tres republicanos de distintas tendencias y un representante por cada uno de los partidos nacionalistas catalán y vasco. El nuevo Gobierno era mucho más fuerte que el viejo, pero recibió de su predecesor una herencia nada envidiable. La situación en los frentes empeoró: los facciosos habían tomado Talavera, situada a 120 kilómetros de Madrid.

Franco había anunciado oficialmente que emprendía la ofensiva general sobre la capital. Por primera vez en la historia apareció la expresión "quinta columna", que tan gran difusión tuvo en años posteriores.

La representación soviética se trasladó del hotel Alfonso al hotel Palace. Los acontecimientos habían cambiado mucho a Madrid, en sus calles se veían menos paseantes y más voluntarios armados de la Milicia Popular. Se hablaba mucho de la magnífica actividad del Quinto Regimiento que, dirigido por los comunistas, formaba unidades y destacamentos combativos.

Como era de esperar, fue nombrado ministro de Marina Indalecio Prieto. Este personaje, grueso, de baja estatura, me recibió en su despacho del ministerio sentado tras una enorme mesa, despidiendo centelleantes miradas con sus pequeños ojitos, escondidos bajo unas espesas cejas. A pesar de su compleción, Prieto se distinguía por su gran movilidad, su conversación era irónica y a veces hasta cínica. Hablé con él sobre mi destino en Cartagena y a bordo de los barcos. Accedió a mis propuestas, recomendándome al mismo tiempo que participase en el crucero que la Flota republicana iba a emprender al Norte, al golfo de Vizcaya, de lo que yo todavía no sabía nada. Muy contento, agradecí a Prieto la posibilidad que me brindaba de tomar parte en esta importante operación naval. El ministro prometió dar las indicaciones necesarias al Mando de la Flota (hacía dos días que se había designado para este cargo al Capitán de Fragata Miguel Buiza), diciéndome con sorna que el champagne lo beberíamos después del final feliz de la operación. Con la sonrisa irónica que le caracterizaba, Prieto agregó: "Naturalmente, si es que tenemos ocasión de encontrarnos".

Con esta gestión terminó mi estancia en Madrid. Estuve otras dos veces en la capital cuando todavía el gobierno no se había trasladado a Valencia, pero mi lugar permanente de trabajo fue ya Cartagena.



Indalecio Prieto, Ministro de Marina en el gobierno Largo Caballero

La situación política en la flota y los mandos

El cuadro que ofrecía la Flota era muy complejo y contradictorio. La vida política, antes restringida por los reglamentos militares y la oficialidad reaccionaria, desde la sublevación se desarrolló con particular fuerza en los barcos y en la Base. Activaron su trabajo todos los partidos: socialistas, comunistas, anarquistas y republicanos. Después de subir al poder en septiembre de 1936 y de entregar la cartera de ministro de Marina a Indalecio Prieto, los socialistas tomaron todas las medidas para extender su influencia a la Flota. Los anarquistas ya tenían antes de la Sublevación gran ascendiente entre los obreros y la pequeña burguesía de Cataluña, Valencia y Murcia. Entre los marineros había muchos oriundos de estas regiones, que ya eran anarquistas antes de alistarse en la Flota. En algunos barcos, los anarquistas eran mayoría. Al principio de la sublevación, había pocos comunistas a bordo y sólo en el transcurso de la guerra fue creciendo su número y prepotencia. La política clara y consecuente del Partido Comunista en la lucha contra el fascismo atrajo a su lado a gran parte de las tripulaciones de los barcos. Y aunque el ministerio de Marina controlaba la selección de los cuadros de mando,



Miguel Buiza, Jefe de la Flota de la República

impidiendo que los comunistas ocuparan estos cargos, entre los marineros rasos crecía incesantemente el número de adeptos del Partido Comunista. En su mayoría, los oficiales que siguieron fieles a República apoyaban formalmente a los socialistas o a los republicanos. Había muy pocos oficiales anarquistas y comunistas. El número de estos últimos aumentó un tanto después de incorporar al servicio en la Marina de Guerra a los especialistas de los barcos mercantes, en particular a oficiales de derrota y mecánicos que procedían de las amplias capas populares. Los que sirvieron en los transportes marítimos cumplieron abnegadamente su peligroso trabajo, trayendo cargamentos militares de distintos países. Los capitanes y oficiales de los transportes *Santo Tomé*, *San Agustín*, *Mar Cantábrico*, *Magallanes* y

otros prestaron un servicio colosal al Gobierno republicano y al pueblo español.

En los primeros dos meses, mientras estuvo en el Poder el gobierno Giral, la vida política en la Flota se controlaba débilmente por el Gobierno, siendo los anarquistas quienes jugaban el papel más destacado en las unidades. Este fue un período de agudísima lucha entre los partidos. La Flota la dirigían Comités elegidos a base de representantes de los distintos partidos. Las disputas y las discusiones no cesaban un momento. En Cartagena se publicaban dos periódicos, *Cartagenero* y *El Liberal*. El primero era el portavoz de los anarquistas, el segundo el de los socialistas y republicanos. La enconada polémica que se hacía en las páginas de estos diarios, a veces, se exacerbaba hasta el extremo de llegar a choques armados en la calle. Durante las operaciones navales -y de esto fui testigo durante el crucero de la Flota republicana al Norte-, en el puente del barco insignia *Libertad* siempre se discutía acaloradamente la forma de rechazar mejor el ataque de los buques rebeldes.

Los anarquistas proporcionaban muchos sinsabores al Mando, creando dificultades complementarias. En los barcos eran los marineros más indisciplinados. La rimbombante frase de "Vencer o morir" de que tanto les gustaba presumir no se respaldaba por los hechos. Por lo común, los anarquistas ni morían ni vencían. En cierta ocasión, pasé todo un día a bordo del acorazado *Jaime I* en el que los anarquistas tenían especial predominio. En tres lugares del barco, por lo menos, se celebraron reuniones-mítines en las que se exhortó a "demostrar quiénes eran los anarquistas", pero sin que en parte alguna se advirtiesen preparativos para que el barco se hiciese a la mar y estuviese dispuesto a presentar combate. Meses después, el acorazado *Jaime I* se hundió en la dársena de Cartagena como consecuencia de una explosión en los pañoles de munición. Fumar en la santabárbara del *Jaime I* era un fenómeno corriente, cada cual hacía a bordo lo que le venía en gana, rela-



Bruno Alonso, Comisario General de la Flota Republicana

jando las ordenanzas y la disciplina. La "quinta columna" de los fascistas supo aprovechar bien la atmósfera de negligencia creada por los anarquistas, encontrando con facilidad entre ellos agentes provocadores.

Deseando mantener en sus manos el predominio en la dirección de la Flota, Prieto nombró a su adepto Bruno Alonso Comisario general de la Flota. Lo primero que hizo Bruno fue seleccionar socialistas para ocupar los puestos de comisarios y cargos de mando, afianzando su posición en las unidades de la Escuadra.

Miguel Buiza, Capitán de Fragata, era el Comandante en Jefe de la Flota. Antes del alzamiento fascista mandaba un barco auxiliar, no pertenecía a la nobleza de recio abolen-go y disfrutaba de la confianza de las tripulaciones. Alto y delgado, no le gustaba hablar mucho y cuando

lo hacía, exponía sus ideas con frases entrecortadas y secas, como ráfagas de ametralladora, después de lo cual se sumía de nuevo en el mutismo.

Después de la sublevación, Buiza mandó el crucero *Libertad*, pues conocía perfectamente cómo se gobernaba un barco. Luego, el Comité Central de la Flota le propuso encargarse de las funciones de Comandante en Jefe de la Escuadra republicana, cargo en el que fue ratificado el 2 de septiembre por orden del ministro de Marina. Oficial leal al Gobierno republicano, carecía, por desgracia, de la experiencia y conocimientos suficientes para un puesto de tanta responsabilidad. Valiente por naturaleza, podía, dirigir su barco contra un enemigo más fuerte, siéndole difícil, en cambio, dirigir toda la Escuadra en consonancia con las reglas navales. Los acontecimientos posteriores lo confirmaron, siendo sustituido por Luis Ubieta.

Bruno Alonso era la segunda figura en la Flota. Su papel, como dirigente, en las complejas circunstancias de las mutuas relaciones políticas, era extraordinario. Titulándose Comisario Político General, se consideraba superior al Mando de la Flota, llegando hasta el extremo de estampar su firma delante de la de Buiza. Su prepotencia entre las dotaciones de los barcos y en los asuntos al margen de la Flota no hay que subestimarla, especialmente después de liquidarse los Comités y de crearse el Comisariado de Guerra en noviembre de 1936. Con el pretexto de restringir la influencia de los anarquistas, Bruno Alonso, en la práctica, aplicó una línea sectaria de lucha contra los comunistas, debilitando la autoridad en la Flota del Frente Popular y reforzando las posiciones de los capituladores entre la vieja oficialidad.

El Capitán de Navío Luis Junquera desempeñaba las funciones de Jefe del Estado Mayor de la Escuadra. Hombre amabilísimo pero sin voluntad, no prestaba la ayuda necesaria al Mando. Junquera sólo era capaz de rogar tímidamente a sus subordinados que hicieran esto o lo otro y no valía



Vicente Ramirez, Jefe de la flotilla de destructores de la República

para mandar.

Luis Ubieta había mandado el crucero *Cervantes*. Tenía la graduación de Capitán de Fragata y era un oficial con bastante experiencia que gobernaba suficientemente bien un barco. Como era un arribista, Ubieta intentaba a toda costa encontrarse a bien con todos los adeptos de los distintos partidos, pero no sentía el menor deseo de dar combate a los facciosos. En noviembre de 1936, su barco, anclado descuidadamente en la rada exterior de Cartagena, fue torpedeado por un submarino desconocido, dejándolo inactivo para mucho tiempo. Prieto protegía mucho a Ubieta, ascendiéndole a los



Ubieta

puestos de mayor responsabilidad, y siendo un tiempo Comandante en Jefe de la Flota. En esencia, Ubieta era un reaccionario que se encubría temporalmente con el ropaje de republicano. En la última etapa de

la guerra se quitó la careta, ayudando a que los fascistas se apoderasen de la isla de Menorca.

La Flotilla de destructores la mandaba el Capitán de Fragata Vicente Ramirez. Como buen andaluz, era extraordinariamente expansivo y, en ocasiones, hasta escandaloso. En el puente de mando sólo se oía su conversación llena de fuertes expresiones marineras. Cuando estalló la sublevación, Ramirez era un oficial muy joven, pero su participación en el aplastamiento de la facción le colocó en un trabajo de mayor responsabilidad. Activo y enérgico, se presentaba en uno u otro destructor y en las reuniones con el Mando de la Flota su voz, de ordinario, ahogaba a todas las demás. Ramirez tenía conocimientos suficientes para dirigir la Flotilla, pero su carácter atropellado le impedía establecer el orden necesario. En la Flotilla le trataban de *Don Vicente*, utilizando raramente el apellido. El tratamiento por el grado no se utilizaba.

R. Verdía mandaba la Flotilla de submarinos. Oficial de baja estatura y recia complexión, fue un ejemplo de heroísmo y de fidelidad a la República. Mandando el sumergible C-5, Verdía fue el único oficial que no se sumó al alzamiento. Tenía la confianza de la dotación y sabía llevar tras él a todo el personal. Gracias a Verdía todos los submarinos siguieron leales al Gobierno republicano y es indudable que hubiera hecho mucho en la lucha contra los rebeldes de no haber sucumbido en los primeros meses de la guerra en Málaga.

Antonio Ruiz era el Jefe de la Base Naval de Cartagena. Submarinista por especialidad, se consideraba republicano y partidario de Indalecio Prieto. Alto, con atrayente fisonomía morena y bien cuidado, no le gustaba trabajar, limitándose, más bien, a contemplar lo que ocurría en la Base a él subordinada, que a dirigirla. Su despacho y el comedor servían de solaz para los jefes de los barcos. Cuando Ruiz tenía que ocuparse de la descarga de transportes con bombas y aviones, se esforzaba por encomendar esta misión "desagradable" a cualquiera. Y si por un

casual se acumulaban enormes pilas de explosivos en los muelles próximos al edificio del Jefe de la Base, Ruiz se ponía nervioso, mostrando entonces energía para sacar lo antes posible este peligroso cargamento de Cartagena. Cuando así sucedía, yo pensaba: "No hay mal que por bien no venga". Me correspondió vivir y trabajar durante muchos meses con Ruiz. Después de marcharme de España, fue nombrado Subsecretario de Marina.

Cordero, el Gobernador de la Base, se mantenía aislado de los marinos. Daba la impresión de un general que casualmente se había atascado en el campo republicano y esperaba la ocasión de poder pasarse a Franco. En Cartagena no molestaba mucho y pronto fue requerido para trabajar a las órdenes de Largo Caballero. Recuerdo bien a Cordero por el siguiente episodio. En una reunión con Prieto, sin advertir mi presencia, se manifestó contra los voluntarios soviéticos. Cuando yo le repliqué, se puso rojo como la grana y se azaró, pues hacía sólo unos días, en Cartagena, Cordero se había deshecho ante mí en cumplidos para los voluntarios de la URSS. Más tarde, Cordero fue desenmascarado como traidor.

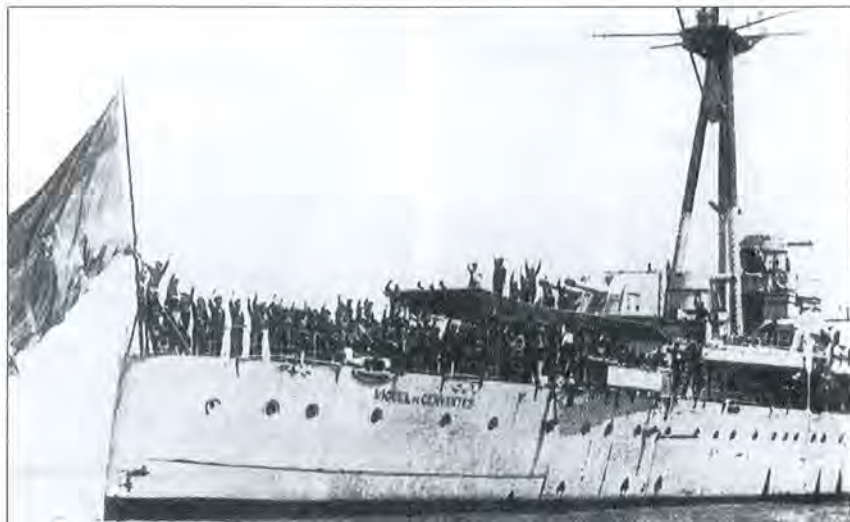
Los buques de la escuadra española y sus bases

En vísperas del alzamiento fascista, España tenía en total dos viejos acorazados, siete cruceros de distintos tipos y 17 destructores, como núcleo fundamental de la Flota de superficie. Además contaba con varios torpederos pequeños, de unas 180 toneladas de desplazamiento cada uno que no representaban ningún valor.

También formaban parte de las fuerzas militares marítimas cinco cañoneros, con un tonelaje global de 1.350 toneladas y unos 20 pequeños guardacostas.

La Flotilla submarina de España constaba de seis sumergibles del nuevo tipo "C" y otros seis del tipo anticuado "B".

Por los datos citados, se ve que



Crucero Miguel de Cervantes

España disponía de una Escuadra considerable. Cuando comenzó la sublevación, se encontraba en diferente grado de preparación combativa: unos barcos estaban en los diques o en reparación y se terminaba la construcción de dos cruceros tipo *Canarias*.

La difícil situación económica que atravesaba el país, se reflejaba en los plazos de construcción de los barcos, las reparaciones no se hacían a su debido tiempo, por lo que no siempre se encontraban en estado satisfactorio.

Las bases más importantes de la Marina de Guerra de España, además de Cartagena, eran El Ferrol y Cádiz, en el litoral occidental. De ellas, El Ferrol era la Base más moderna, la que tenía los diques más grandes y contaba con astilleros.

Cádiz también tenía gran importancia militar. Era un viejo fondeadero de los barcos de guerra de la Escuadra española, con muchos centros de estudios y polígonos. (Cádiz era para la Flota española una especie de centro cultural y reliquia, que recordaba a los marinos poderío marítimo de España en el pasado). La importancia estratégica de Cádiz residía en su proximidad al Estrecho de Gibraltar.

Además de las Bases enumeradas, la Escuadra española tenía otras muchas de menos dimensiones: Bilbao en el Norte, Vigo en el Oeste, Ceuta y Algeciras en el Estrecho de Gibraltar y Mahón y Málaga

en el mar Mediterráneo. Como complemento, España disponía de abundantes puertos comerciales a lo largo de todo el litoral y en las islas, que en caso de necesidad podían servir también como fondeaderos y bases para los barcos de guerra.

Las dotaciones de la escuadra española y su preparación

La Escuadra y el Ejército españoles se estructuraron, especialmente en los últimos decenios que precedieron a la revolución de 1931, no tanto para luchar contra el adversario exterior, sino contra el enemigo interno. Esta circunstancia explica precisamente por qué se seleccionaba con tanta meticulosidad a los militares de todas las categorías y más particularmente a los que debían servir en los buques de la Flota. La oficialidad privilegiada podía dividirse en dos grupos fundamentales.

Primer grupo: la oficialidad que mandaba los barcos, los oficiales de los Estados Mayores y los Mandos de las Bases Navales. Todos ellos figuraban en el escalafón del Cuerpo General de la Armada y constituían el apoyo de la monarquía. Por esto se escogía con especial cuidado para este grupo a los representantes de las familias aristocráticas y de la nobleza palaciega. Esta conducta se había ido formando en la Marina de

Guerra durante centenares de años. La revolución de 1931 no aportó cambios esenciales. Los barcos los siguieron mandando los mismos almirantes y oficiales. Nada se había modificado tampoco cuando estalló el alzamiento faccioso en 1936.

Integraban el segundo grupo los oficiales que desempeñaban cargos técnicos en los barcos, arsenales y bases, en lo fundamental, compuesto por oficiales de rango medio del Cuerpo Auxiliar. El que los aristócratas no quisiesen ocuparse de un trabajo "de brega" obligó a dar acceso a los cargos de ingenieros, diseñadores y mecánicos a los representantes de la pequeña y media burguesía. El segundo grupo, en su mayoría, apoyaba al Gobierno republicano, manifestando con frecuencia abiertamente su descontento respecto a los grupitos aristocráticos que predominaban en el Ministerio y en la Flota.

Ambos grupos constituían el Cuerpo de Oficiales de la Armada, que se diferenciaba acusadamente por su posición jurídica y material del personal subalterno y raso.

Los subalternos se seleccionaban del personal de filas y pasaban una instrucción y educación especiales. Eran principalmente elementos pequeñoburgueses. Sin embargo, también había entre ellos elementos proletarios, particularmente en los sitios donde el conocer una especialidad técnica era la exigencia principal. En la Escuadra española se realizaban medidas para atraer a los subalternos al lado de la oficialidad. Para este grupo era característico un gran porcentaje de reenganchados y muchos años de servicio. En los submarinos, los reenganchados constituían del 65 al 70 por ciento del personal subalterno. No obstante, los oficiales tenían pocos éxitos en el "amaestramiento" de los subalternos, la mayoría de los cuales eran republicanos, socialistas o anarquistas.

Los marineros y clases de reemplazo procedían, en lo fundamental, de las regiones industriales, habían trabajado en fábricas y empresas y eran los portavoces de los sentimientos y puntos de vista del proletariado.



Las tripulaciones abortan la sublevación de los oficiales y se hacen dueñas de los buques

Las relaciones entre la oficialidad, de una parte, y las clases y marinería, de otra, eran de una hostilidad manifiesta. Los oficiales estimaban que tenían derecho a no cargar con las exigencias del servicio, encomendando el trabajo fundamental a los subalternos y marineros. La preparación profesional de los oficiales se encontraba a un bajo nivel. Como recompensa por los años de servicio, se les ascendía a cargos y rangos superiores, aunque mandando barcos no sabían salir ellos mismos de la dársena y, como regla, tenían que recurrir a prácticos y remolcadores. Era natural que esto no contribuyera a darles autoidentidad entre las tripulaciones.

Conservando su neutralidad en la guerra de 1914-1918 y, sin tener práctica combativa, la España monárquica reestructuró muy lentamente su Marina de Guerra para adaptarla a la experiencia de la Primera Guerra Mundial. La Escuadra española se ocupaba fundamentalmente de ejercicios, prestando mucha atención a todo lo relacionado con desfiles y no a una verdadera preparación para la guerra.

La preparación combativa de las distintas grandes unidades de la Escuadra no se coordinaba. Los submarinos se construían con la sola finalidad de no quedar a la zaga de la moda, pero ocupándose poco de ellos. En los supuestos tácticos no cooperaban en modo alguno con los barcos de superficie y estaban muy descuidados. La escasa avia-

ción naval estaba mal ligada, desde el punto de vista orgánico, con la Flota.

Todo lo dicho explica el nivel de preparación operativo-táctico de la oficialidad de la Marina de Guerra española y de sus unidades navales antes de la sublevación.

A la marinería se le exigía una instrucción relativamente pequeña.

Comienzo de la sublevación

Pasando a describir las acciones de la Flota en el período de la sublevación, hay que hablar de la situación política que reinaba en la Marina de Guerra española por esta fecha.

La revolución de 1931 ejerció gran influjo entre el personal de la Flota. Los adeptos de los distintos partidos comenzaron a expresar más abiertamente sus puntos de vista. Mientras que casi todos los oficiales siguieron siendo monárquicos después de proclamarse la República toda la marinería se pasó al lado de ésta, circunstancia que remarcó aún más las contradicciones irreconciliables entre la oficialidad y la marinería de la Marina de Guerra española.

El Gobierno llevó a cabo algunas medidas de organización en la Flota: se dio el retiro a varios almirantes y oficiales conocidos en la Flota por sus malos tratos a los marineros; se amplió formalmente

el acceso a las escuelas navales de la juventud de la pequeña y media burguesía; se mejoró en cierta medida la situación de la marinería en los barcos, tanto en el aspecto material, como en el jurídico (un servicio más llevadero, permisos para bajar a tierra, etc.).

Sin embargo, estos cambios eran demasiado insignificantes para crear una situación realmente nueva en la Flota, aparte de que los comandantes de los barcos los saboteaban por todos los medios. Cuando a finales de 1933 subieron al poder los partidos burgueses de derecha, los almirantes y oficiales que mandaban los barcos se lanzaron contra las escasas conquistas de la marinería, conseguidas en los primeros años de existencia de la República.

Las elecciones a Cortes en febrero de 1936, que dieron la victoria al Frente Popular, demostraron claramente que la revolución española no había acabado, que existían todas las condiciones para que prosiguiera su desarrollo. Perdidas las esperanzas de poder aplastar la revolución por vía constitucional, los elementos reaccionarios, encabezados por generales y almirantes, centraron todos sus esfuerzos en la sublevación armada contra la República.

Los Estados fascistas de Alemania e Italia, con los que el generalato reaccionario español ya hacía tiempo que mantenía contacto, debían ayudar en su empresa a los rebeldes. En los Estados Mayores de Alemania e Italia ya funcionaban secciones especiales que se ocupaban de preparar y planear el pronunciamiento en España. Y, sin embargo, el gobierno de Azaña no sólo no emprendía medidas eficaces para aplastar el complot que maduraba, sino que incluso no advirtió el peligro que representaba.

El general Franco, acusado de proponer un alzamiento militar, al día siguiente de haber triunfado el Frente Popular, fue destinado, como "castigo", al puesto de Gobernador Militar de las islas Canarias, y sus cómplices, generales y oficiales, dados de baja con todo el sueldo en el Ejército, pudiendo así seguir preparando la conjura contra la Repú-

blica a costa del Tesoro. Los facciosos crearon en Portugal los depósitos necesarios de reservas de armas. Los barcos de Alemania, un acorazado y varios cruceros y destructores, estuvieron todo el verano de 1936 en los puertos españoles dispuestos a correr en ayuda de los rebeldes.

Poco a poco se unieron a los preparativos de la subversión la mayoría de los oficiales, "trabajándose" bajo distintos pretextos a las guarniciones del Ejército de Tierra, al personal de Aviación y a las tripulaciones de la Flota española. La participación de casi el total de la oficialidad en el complot, facilitó que se guardase el secreto necesario.

La actividad de la Flota en las últimas semanas que precedieron al alzamiento fascista estuvo encauzada, en lo fundamental, a terminar los preparativos para la sublevación. En banquetes especialmente organizados, los oficiales del Ejército y la Flota hablaban sin tapujos de "salvar a la patria", y en las islas Canarias el general Franco se negó demostrativamente a brindar "por la República".

Unos días antes del levantamiento el comandante del crucero *República*, sometido a reparación general en Cádiz, dio cuenta al ministro de la sublevación que se preparaba. No atreviéndose, a denunciarlo mediante sus oficiales, lo hizo a través del Gobernador Civil de Cádiz. El radiograma recibido en el Ministerio de Marina se discutió secretamente, sin participación del Estado Mayor de la Flota, pues no se sabía en quién podía confiarse. Y no obstante, tampoco en esta ocasión se hizo nada para conjurar la subversión.

En la noche del 17 al 18 de julio de 1936 estalló la sublevación en todas las guarniciones de España. Pero fallaron los cálculos para un alzamiento rápido y simultáneo en todo el país. A pesar de que el Gobierno no estaba preparado, la ira y la voluntad de lucha de las amplias masas populares eran tan grandes, que los destacamentos obreros de la Milicia Popular, surgidos espontáneamente, bastaron para aplastar la facción, tanto en la

capital, como en la mayoría de las provincias industriales.

Excepto Marruecos, los facciosos sólo consiguieron adueñarse del poder, en algunas provincias del norte y del sur del país. Divididos en dos partes, se encontraron en una situación crítica.

¿Qué ocurría en los barcos de la Flota?

Ya antes del alzamiento fascista, las tripulaciones de los barcos repararon en la inusitada actividad de los oficiales, en reuniones desacostumbradas de la oficialidad en los camarotes y en las Bases. La vigilancia a que fueron sometidas las dotaciones (prohibición de desembarcar, etc.) aumentaron aún más las sospechas y alertó a los marineros contra los oficiales.

En los últimos días ya se hablaba abiertamente a bordo de la sublevación que se preparaba y de la necesidad de tomar las medidas correspondientes contra los facciosos. No dieron tampoco resultado los intentos de la oficialidad para despistar a la marinería mediante informaciones falsas acerca de presuntos desórdenes en el país. En los barcos había un número crecido de miembros activos de los diferentes partidos del Frente Popular, que se encontraban al frente de los marineros invitándoles a estar vigilantes.

Y cuando el 18 de julio se dio la señal para el levantamiento y los rebeldes consiguieron engañar y arrastrar tras ellos a los soldados de algunas guarniciones de tierra, las dotaciones de los barcos de guerra continuaron fieles a la República.

En algunas unidades que estaban en el mar, hubo verdaderas batallas entre los oficiales armados y las tripulaciones, que terminaron, como regla, con la liquidación de una parte de la oficialidad.

Así, pues, el pronunciamiento reaccionario en la Flota fracasó. De los barcos que estaban en situación de combatir, sólo el destructor *Velasco* quedó al lado de Franco.

Trágica fue la suerte corrida por los barcos fondeados en El Ferrol y, en primer lugar de los dos nuevos cruceros tipo *Canarias*, todavía no acabados de construir, del acoraza-

do *España* (que estaba en dique) y del crucero *Cervera* (que estaba en reparación ordinaria).

La marinería de estos barcos apoyaba al Gobierno y en los primeros días de la sublevación ofreció una resistencia tenaz a los rebeldes. Como no podían sacar los barcos de la Base, los marineros se apoderaron de su recinto, del Arsenal y del Astillero. Se entablaron sangrientos combates en las calles y en la dársena, pero la suerte de El Ferrol la decidió la guarnición de tierra mandada por oficiales fascistas. La Base y los barcos allí fondeados fueron tomados por las tropas de la guarnición..

Siguieron leales al Gobierno el acorazado *Jaime I*, los cruceros ligeros *Libertad* y *Cervantes*, el viejo crucero *Méndez Núñez*, los destructores *Lepanto*, *José Luis Diez*, *Sánchez Barcáiztegui*, *Ferrándiz*, *Churruca*, *Alcalá Galiano*, *Valdés*, *Antequera*, *Gravina*, *Escaño*, *Ciscar*, *Jorge Juan*, *Ulloa*, *Alsedo*, *Lazaga* y toda la flotilla de submarinos.

Los facciosos pudieron disponer del acorazado *España*, los cruceros sin terminar *Canarias* y *Baleares*, el crucero ligero *Cervera*, el viejo crucero *República*, el destructor *Velasco* y todos los cañoneros, excepto uno. En el transcurso de la guerra, Italia "vendió" a los rebeldes cuatro destructores que recibieron los nombres de *Ceuta*, *Teruel*, *Melilla* y *Huesca*, más los submarinos alemanes e italianos que a menudo prestaban "amistosos servicios" a Franco.

Ofrecen interés algunos pormenores acerca de lo que ocurrió en los barcos cuando comenzó la sublevación. Las afirmaciones de los almirantes y oficiales de la Marina de que podrían contar con las dotaciones de los barcos, dio fundamento a los cabecillas rebeldes para encomendar a la Flota la misión activa de asegurar el traslado de tropas desde la costa africana a la Península.

Todos los que dirigían el Estado Mayor del Ministro de Marina, complicados en el pronunciamiento, dieron las órdenes necesarias a los barcos para que apoyaran a los rebeldes. Sin embargo, las circunstancias hicieron que algunos tenientes



Crucero *Libertad* la unidad más eficaz y combativa de la escuadra republicana, lo demostró en el combate de Cherchel

radios siguieran leales al Gobierno republicano y en vez de transmitir los radiogramas con la orden de sumarse a la facción, informaron a los barcos que se encontraban en el mar que Franco se había sublevado y que los rebeldes se proponían trasladar urgentemente la Legión Extranjera a la Península. Estos comunicados los recibieron antes que nadie los cruceros *Libertad* y *Cervantes*.

Cuando los radiotelegrafistas del crucero *Libertad* recibieron este despacho, no se lo entregaron al comandante del barco, sino a los dirigentes políticos de la tripulación, los cuales exhortaron a los marineros a desobedecer a los rebeldes.

En los primeros días del alzamiento fascista la cabina de los radiotelegrafistas del crucero *Libertad* se transformó en una especie de puesto de mando de la Flota. Mientras que en el puente y en los camarotes se luchaba contra los oficiales que se resistían, la cabina de radio lanzaba llamamientos a todos los barcos para que siguiesen leales al Gobierno legítimo republicano y no creyesen a los oficiales que intentaban engañar a las dotaciones, diciéndoles que el Poder había pasado a Franco.

La insignia del Comandante en Jefe de la Escuadra fue izada en el crucero *Cervantes*. Lo primero que hizo la tripulación de este barco en cuanto recibió la comunicación del crucero *Libertad*, fue, por decirlo así, bloquear a todo el Mando de la Escuadra. Casi todos los oficiales fueron arrestados, y en vez de poner rumbo a Algeciras, como ordenaba el Estado Mayor de la Marina, la tri-

pulación decidió entrar en el puerto internacional de Tánger. Mientras tanto, la situación en Madrid se iba inclinando a favor del Gobierno de la República, de lo que daba cuenta abiertamente la radio. Los testigos presenciales contaban cómo el Almirante M. Mier, Jefe de la Escuadra, paseaba por el puente, lleno de impotente rabia, después de haber fracasado los intentos de sumar sus barcos a la sublevación. Al principio vacilaba, pero cuando se le planteó de cara: ¿Está dispuesto, Mier, a mandar la Escuadra a las órdenes del Gobierno republicano?, respondió con la negativa. Inmediatamente fue detenido.

Después de recibir el radiograma del crucero *Libertad*, los oficiales del acorazado *Jaime I* se resistieron tenazmente a los republicanos, llegando incluso a disparar con ametralladoras desde el puente, lo que tuvo como consecuencia que se represaliase severamente a la oficialidad.

O este otro episodio característico, narrado por un participante activo de los acontecimientos a bordo del destructor *Lepanto*. En cuanto se enteró de la sublevación el Gobierno republicano destacó a Melilla, una flotilla de destructores compuesta por el *Lepanto*, el *Sánchez Barcáiztegui* y el *Valdés* para impedir el traslado de tropas facciosas a la Península.

Sin embargo, de los tres comandantes de los destructores, dos estaban de acuerdo con los rebeldes y sólo el capitán del *Lepanto*, Valentín Fuentes, se mantuvo leal al gobierno de la República.

"Mis oficiales se han sublevado",

comunicó Don Valentin -este tratamiento se le daba en la flotilla- a la dotación de su barco, ordenando detener a los rebeldes. Su disposición fue cumplida.

Una situación distinta tuvo lugar en el *Sánchez Barcáiztegui* y en el *Valdés*. Las incesantes conversaciones entre los comandantes de estos barcos y la comunicación sospechosa con la costa obligaron a las dotaciones a tomar medidas resueltas contra sus oficiales.

Bastarreche, comandante del *Sánchez Barcáiztegui* y activo faccioso, saltó a bordo del *Valdés*. Llevaba un telegrama falso mediante el cual intentó arrastrar al alzamiento a la tripulación, declarando que en el país había estallado una sublevación y que Franco había dirigido un llamamiento a los patriotas exhortándoles a salvar la patria. Bastarreche dijo que los masones y los comunistas eran los mayores enemigos internos de su "patria", contra los cuales, en primer lugar, luchaba Franco.

Pero su arenga no surtió efecto.

El maquinista Guevara le interrumpió replicándole:

—*Lo que nos interesa saber es a quién se subordina Vd. y de quién ha recibido la orden.*

En el Primer momento, el oficial se desconcertó, pero, recobrándose, contestó:

—*Acatamos la orden del general Franco, el salvador de la patria.*

—*Nosotros no podemos acatar ninguna orden que no parta del Gobierno instituido por la vía legal — respondió el maquinista.*

—*No debemos cumplir la orden del Gobierno — insistió el comandante del Sánchez Barcáiztegui—, pues con arreglo a ella debemos abrir fuego contra nuestros hermanos en Melilla. ¿A quién de nosotros se le moverá la mano para esto?*

Pero la voz más fuerte del maquinista Rocha le cortó:

—*En 1934 también estaban en Asturias nuestros hermanos, lo que no impidió que ustedes los ametrallasen sin compasión.*

—*¡Para qué hablar con vosotros!* — exclamó ya descompuesto el comandante faccioso.

Esta actitud decidió la suerte de

los destructores.

—*¡Viva la República!* — gritó toda la tripulación—. *Exigimos poner rumbo a España. ¡No participaremos en la sublevación!*

Con grandes apuros de carácter técnico y ayudados por un remolcador, los destructores salieron del puerto rebelde y se dirigieron hacia Cartagena. Los buques se aproximaron a este puerto con grandes precauciones, pues no sabían en manos de quién se encontraba. Se detuvieron largo tiempo frente al cabo de Palos, intentando conocer la situación. Sólo al día siguiente, cuando se acabaron las reservas de combustible y los víveres, se decidieron a entrar en la dársena. Cartagena seguía fiel al Gobierno republicano. El personal de la Base y los obreros de la ciudad aclamaron a los buques que fondeaban.

Así, uno tras otros, según iban recibiendo noticiase de Madrid y del crucero *Libertad*, las tripulaciones de los barcos reducían a los oficiales traidores y se unían paulatinamente a la Flota republicana. Cartagena se transformó espontáneamente en el centro de su concentración y, más tarde, en su Base principal durante toda la guerra.

Fueron muy pocos los oficiales de la Escuadra que se mantuvieron leales a la República. A continuación, damos unos datos curiosos que lo evidencian.

Se mantuvieron fieles al juramento dado: de 19 almirantes, dos; de 31 capitanes de navío, dos; de 65 capitanes de fragata, siete y de 128 capitanes de corbeta, trece.

La flota republicana en la lucha por el Estrecho de Gibraltar

Una vez impuesto su dominio, al comienzo de la sublevación, en la parte meridional de Andalucía y en África, los rebeldes se apoderaron simultáneamente de todos los puertos y bases en el Estrecho de Gibraltar. Ambas costas quedaron en su poder. Cádiz y Algeciras en la Península y Ceuta y Melilla en el continente africano sirvieron a Franco como puntos de apoyo para contro-

lar el Estrecho.

La Flota republicana no estuvo en condiciones de evitar este indudable éxito de los facciosos, debido a que los barcos fieles a la República tuvieron que ocuparse, ante todo, de aplastar a los sublevados que tenían a bordo. Los comités de marineros asumieron el mando de los barcos y su protección, pues en todas las unidades había partidarios encubiertos de los rebeldes a los que se precisaba desenmascarar. Era necesario orientarse en la situación, determinar qué puertos les podrían servir de Base, para repostar combustible y recibir las indicaciones correspondientes.

Hay que tener en cuenta que los facciosos hacía ya mucho que se preparaban para la sublevación, que contaban con planes detallados y que todos los cabecillas sabían lo que tenían que hacer cuando se diese la señal para el pronunciamiento. Por el contrario, los comités y los comandantes de los barcos, recién elegidos, nuevos mandos de la Flota, conocían mal la situación existente en el país después de la subversión. Las noticias que transmitían las radios eran contradictorias. Sólo en la Base Naval podían obtenerse datos fidedignos acerca de los acontecimientos que se desarrollaban en España.

Esta fue la razón por la que los cruceros *Libertad* y *Cervantes* se vieron obligados a entrar en Tánger, a fin de precisar qué Bases y puertos se encontraban en manos del Gobierno republicano. Al acorazado *Jaime I*, que navegaba hacia el Estrecho de Gibraltar, le faltó poco para echar el ancla en Cádiz, ya en poder de los rebeldes. Sólo el radiograma recibido oportunamente del crucero *Libertad* permitió a su dotación orientarse justamente y poder sumarse a la Flota republicana.

De hecho, la Flota fue abandonada a su libre albedrío. Cogido de improviso y no preparado para aplastar la sublevación, el gobierno de la República fue incapaz en los primeros días de controlar los acontecimientos. Con mayor razón no pudo resolver problemas tan complicados como coordinar las acciones de la Flota y de las tropas de tie-



El Comisario general de la Flota Bruno Alonso dirigiéndose a la tripulación en uno de los buques de la Flota republicana. Kuznetsov no se llevaría bien con él porque no toleró el control comunista sobre la Flota de la República

rra para apoderarse de uno de los puertos en el Estrecho, del de Algeciras, por ejemplo, sin lo que era imposible dominar el Estrecho de Gibraltar.

Fueron muy pocas las tropas regulares que siguieron leales al Gobierno. Sólo los destacamentos de milicias organizados por los partidos y los sindicatos combatían en defensa del régimen legalmente constituido. Y así resultó, que las organizaciones catalanas, guiadas por consideraciones de orden puramente localista, prepararon, ayudadas por la Flota, un desembarco en un punto diametralmente opuesto a lo que dictaban los intereses vitales de la República. Después de un mes de baldíos e innecesarios esfuerzos, las fuerzas desembarcadas en la isla de Mallorca fueron evacuadas a finales de agosto. Todavía se habría podido entonces intentar hacer un desembarco en un punto del Estrecho de Gibraltar, apoyándose en la superioridad numérica de la Flota republi-

cana y en la creciente fuerza de las milicias republicanas. Pero en esta ocasión, las consideraciones regionalistas se manifestaron en el propio Gobierno y, guiándose por ellas, el ministro de Marina, Indalecio Prieto, diputado por Bilbao, sacó del Mediterráneo toda la Flota, enviándola al golfo de Vizcaya. Por desgracia, el Estado Mayor Central de la Marina carecía de especialistas prestigiosos y competentes que hubieran podido dirigir con la debida garantía las operaciones de la Flota.

Cuando, a mediados de octubre, la Flota regresó al Mediterráneo, la correlación de fuerzas en el mar había cambiado y todo el Ejército de África de Franco había sido ya trasladado a la Península.

Málaga era el último puerto próximo al Estrecho que seguía en manos de los republicanos, donde a finales de julio se concentraron un acorazado, los cruceros, siete destructores y algunos sumergibles republicanos.

La misión primordialísima de la Flota republicana en aquella ocasión era impedir que pasaran las tropas de Marruecos a la Península.

Una vez establecida la observación constante por destructores y submarinos en la zona del Estrecho, el 23 de julio, los buques de línea salieron por primera vez de operaciones, bombardeando Ceuta. Participaron en ello los cruceros *Libertad* y *Cervantes* y el acorazado *Jaime I*. Fueron bombardeadas las baterías costeras enemigas y el puerto.

Los rebeldes contestaron con artillería de costa y sucesivos ataques de la aviación a los navíos republicanos.

El 25 de julio, esta misma división cañoneó el puerto de Melilla, donde según datos se concentraban las tropas y los transportes destinados para llevar la Legión Extranjera a la Península.

Los destructores y los sumergibles reforzaron la vigilancia del Estrecho, impidiendo totalmente la

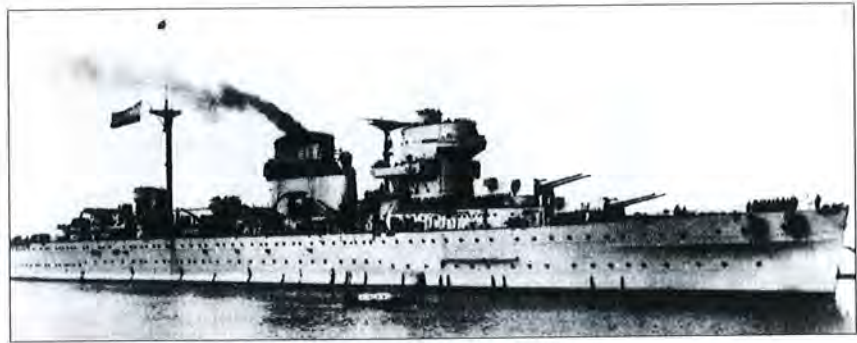
travesía de transportes facciosos entre Marruecos y los puertos peninsulares.

Los puertos de Melilla, Ceuta y Larache estaban sometidos a observación insomne por los destructores y submarinos republicanos.

Los rebeldes, por su parte, no podían hacer nada para contrarrestar las operaciones de la Flota republicana. A la sazón, aún no disponían de unidades de línea en el mar y los ataques de su aviación contra los barcos republicanos no surtían gran efecto. Ante el sesgo que tomaban los acontecimientos, los buques de guerra alemanes e italianos acudieron en ayuda de Franco. Ya durante el primer bombardeo de Ceuta, el acorazado alemán *Deutschland* dificultó con sus maniobras las acciones de la Flota republicana. Después se situaron permanentemente en estas aguas cruceros y destructores alemanes e italianos que no sólo se limitaban a seguir a los barcos republicanos, sino que con sus maniobras provocadoras reducían el campo de acción de la Escuadra de la República.

Hasta finales de julio, los barcos leales tuvieron bloqueado el Estrecho. Durante este lapso, los rebeldes sólo pudieron trasladar a la Península unos dos mil hombres, la mayoría por aire.

El 3 de agosto, el acorazado *Jaime I*, el crucero *Libertad* y el destructor *Valdés* bombardearon, nuevamente Ceuta. Y aunque en el puerto se produjeron grandes incendios, en la noche del 4 al 5 de agosto



Crucero *Canarias*

to los franquistas consiguieron pasar sus primeros transportes de Ceuta a Algeciras, protegidos por sus cañoneros. Los destructores *Lepanto* y *Alcalá Galiano*, que vigilaban el Estrecho, no supieron cumplir su misión y los transportes facciosos pasaron.

El 5 de agosto, un fuerte destacamento de la Flota republicana, compuesto por un acorazado, dos cruceros y varios destructores, entró en la bahía de Algeciras y cañoneó intensamente el puerto. La artillería de los barcos hundió al cañonero *Dato* y causó destrozos a otros transportes enemigos, pero, por lo visto, las tropas desembarcadas la víspera se encontraban ya fuera del puerto. Además de Algeciras, los barcos bombardearon también Ceuta, Tarifa, Cádiz y La Línea, provocando en estos puertos grandes incendios.

La aviación rebelde, mejor dicho, los aviones de los intervencionistas italo-germanos, que habían concentrando en la zona del Estrecho tres escuadrillas de bombardeo *Junkers*

y *Savoia* atacaron intensamente a los buques republicanos, acertando con una bomba al acorazado *Jaime I*. La permanencia de la Flota republicana en el Estrecho se hizo ya muy difícil.

La navegación de los destructores que patrullaban estas aguas se hizo también más peligrosa y el bloqueo del Estrecho comenzó a debilitarse. En agosto, los fascistas pudieron ya trasladar por vía marítima más de 7.000 hombres, cifra que pasó ya de 10.000 en septiembre, más gran cantidad de cargas.

La prolongada navegación de la Flota republicana exigía reparar sus barcos. En septiembre, fondearon todos en Cartagena, excepto el *Jaime I* que quedó en Almería en reparación.

Tal fue el final de los primeros meses de lucha de la Flota republicana por el dominio del estrecho de Gibraltar. A pesar de la falta de oficiales, las tripulaciones de los barcos demostraron que podían combatir y que estaban dispuestas a luchar hasta el fin contra el enemigo.

El traslado de tropas a la Península, tan necesario a Franco, fue interrumpido totalmente durante dos semanas, lo que fue una ayuda inapreciable para la República.

Pero hasta finales de octubre, la Flota republicana patrulló sistemáticamente el Estrecho de Gibraltar, manteniendo bajo su control estas aguas.

El Canarias y el Baleares en el Estrecho

A finales de septiembre, cuando la Flota republicana pasó al Norte,



Destructor *José Luis Díez* entrando en Gibraltar. Obsérvese en la proa el impacto de la artillería del crucero *Canarias*

los cruceros rebeldes *Canarias* y *Cervera* se trasladaron a la Base de Cádiz. El 29 de septiembre atacaron a los barcos de patrulla republicanos, hundiendo al destructor *Ferrándiz* y averiando al destructor *Gravina*. A continuación, basándose en Ceuta y Cádiz, los cruceros franquistas emprendieron el cañoneo de los puertos y poblaciones mal defendidos del litoral republicano. Uno de estos bombardeos marítimos destruyó los grandes depósitos de gasolina en Almería, reduciendo las ya de por sí exiguas reservas de combustible de los republicanos.

El 13 de octubre, la Flota republicana regresó a Cartagena. Los facciosos dejaron en el Norte al acorazado *España* y al destructor *Velasco* que intentaron bloquear la costa cantábrica.

Así terminó el año 1936. Después de activos y tensos meses de lucha (de julio a octubre) se inició una tregua temporal, pues ambas flotas necesitaban reparaciones.

La primera operación en gran escala de los rebeldes y de las tropas de los intervencionistas italianos en 1937 fue la ofensiva sobre Málaga, en la que participó activamente su Flota, considerablemente reforzada para aquellas fechas.

Tres cruceros franquistas el *Canarias*, el *Baleares* (que había entrado en servicio en enero de 1937) y el *Cervera*, teniendo como bases Ceuta y Cádiz, ayudaron mucho con su fuego a las tropas de tierra que avanzaban sobre Málaga. Los intentos de la Flota republicana para contrarrestar las acciones de los cruceros facciosos no dieron resultado, pues los navíos de guerra alemanes hacían demostraciones amenazadoras en las cercanías y los cruceros italianos maniobraban ínesantemente en los límites de visibilidad, confundiendo al Mando de la Flota republicana y distrayendo a los barcos republicanos del enemigo verdadero.

Una vez tomada Málaga, los facciosos dominaron indivisiblemente el Estrecho de Gibraltar, obligando a que la Flota republicana limitase el radio de acción de sus unidades a la zona del Mediterráneo al este de Málaga. Terminada la ofensiva en la



Kuznetsov, agregado Naval y Stern (conocido en España como Grigorovich), agregado militar en Valencia. Fotografía tomada en Vladivostok en 1938

dirección de Andalucía, los insurgentes activaron sus operaciones en el Norte. En abril emprendieron la ofensiva sobre Bilbao, apoyados por el Cuerpo Expedicionario Italiano. Dos cruceros y un acorazado rebeldes actuaban permanentemente en aguas cantábricas, bloqueando la costa y cañoneando los puertos y las carreteras ribereñas. En aquellas fechas, los republicanos tenían en el Norte los destructores *Císcar* y *José Luis Díez* y tres submarinos.

Esta flotilla poco podía hacer contra los cruceros y el acorazado enemigos. Y no obstante, a pesar de las condiciones difíciles en que se encontraban, consiguieron algunos éxitos. En agosto de 1937, por ejemplo, cuando la población civil y el Ejército pasaban una penuria extrema en alimentos y combustible y en aguas cercanas a Gijón se encontraban el petrolero *Valleta* con 8.500 toneladas de combustible y varios transportes con productos alimenticios y en las cercanías de Santander aguardaban otros transportes con cargamento diverso, los marinos republicanos emprendieron una arriesgada operación. Para distraer del objetivo a los cruceros enemigos, los dos destructores republicanos decidieron actuar por separado: uno salió de Gijón y el otro de Santander. Se hicieron a la mar simultáneamente, decidiendo entablar desigual combate con uno de los cruceros, atrayendo al enemigo sobre sí, es decir, sobre uno de los destructo-

res, dando posibilidad al otro de convoyar los transportes a los puertos republicanos.

Aquel mismo día, se consiguió que entraran en Gijón y Santander el petrolero *Valleta* y varios transportes con víveres. Pero la ayuda recibida por mar fue insuficiente. La superioridad de fuerzas estaba de parte de los fascistas, quedando limitadas las acciones de los barcos a defender la costa de los cañoneos y a evitar los desembarcos. Desde los primeros días de marzo y hasta finales de octubre se desarrolló una reñida lucha por el Norte. Durante este período, el destructor *Císcar* sufrió grandes destrozos, cayendo en poder de los facciosos. El destructor *José Luis Díez* pudo abrirse paso a Francia, donde después de grandes dificultades pudo ser reparado, escribiendo al poco tiempo otra gloriosa página, cuando intentaba abrirse paso hacia Cartagena. Después de un combate desigual con fuerzas superiores en el Estrecho, el destructor fue internado en Gibraltar. Cuando cayó Gijón se perdió también el submarino *C-6*, que hasta los últimos días luchó con extraordinario arrojo en el Norte de España. Como sus averías le impedían hacerse a la mar, su tripulación decidió volarlo al sonoro grito de "¡Viva la República!". Mandado por el comunista Matisse (el voluntario ruso Nikolái Eguipko) y teniendo como comisario a Paolo, este sumergible atacó varias veces a los

barcos de guerra rebeldes, logrando hacer blanco con sus torpedos, aunque estos no explotaban. Con qué pesar recordaba más tarde su jefe lo difícil que era combatir cuando los submarinos no disponían más que de un módulo de torpedos "Fiume", de dudosa acción, comprados por el Gobierno español en 1928. Testimonio fehaciente del heroísmo y de su voluntad de lucha fue que la dotación y el comandante Matisse, tripulando ya otro submarino, el C-2, después de larga odisea y de ser reparado en Francia, consiguieron, a pesar de todo, llegar a Cartagena. El pundonoroso comisario Paolo perdió la vida luchando por la República.

En el transcurso de esta lucha, en abril de 1937, el acorazado faccioso *España* chocó con una mina y se hundió. Después de caer Gijón en octubre de 1937 y de ser liquidado el Frente del Norte, todas las operaciones marítimas de ambos bandos se concentraron en el mar Mediterráneo.

Cartagena fue mi residencia permanente cuando regresé del Norte. Pero la necesidad de resolver personalmente asuntos de importancia, me obligaba a desplazarme, primero a Madrid, y después a Valencia, adonde se habían trasladado el Gobierno republicano y, nuestra Legación. Me vi precisados mantener estrecho contacto con el ministro de Marina, Indalecio Prieto. Prefería viajar una vez más al Ministerio para informar de viva voz al ministro de Marina, que utilizar la radio o el teléfono para las conversaciones confidenciales. El ministro sabía qué cargamentos importantes venían por vía marítima de la Unión Soviética, indicando al Mando de la Flota que cumpliera oportunamente todas mis disposiciones para salir al encuentro, convoyar y asegurar la descarga del transporte.

Nuestro consejero principal, G. Stern, siempre al corriente de las operaciones contra los rebeldes, estaba sumamente interesado en que los cargamentos llegaran a su debido tiempo. Y aunque, comprendía que por teléfono no se debía hablar nada relacionado con la recepción del armamento, a veces,

El mercante ruso *Komsomol* fotografiado en uno de sus viajes a Cartagena. Sería hundido meses después por el Canarias



me llamaba a Cartagena para saber cómo marchaban mis asuntos.

—¿Cuándo vas a venir a vernos a Valencia? —comenzaba, de ordinario, la conversación. Estas palabras había que comprenderlas así: ¿Qué día estará ya descargado el transporte?

—Mañana me pondré en camino —le contestaba, esforzándome por terminar lo antes posible esta peligrosa conversación—. Me encontraba tan compenetrado con Stern que bastaban para entendernos unas palabras. Cuando regresé de España, el destino nos reunió de nuevo en el Extremo Oriente, quedándome agradabilísimos recuerdos de mi trabajo con él.

Mis viajes a Madrid y a Valencia están relacionados, con algunos episodios.

Regresando en cierta ocasión de Madrid, cuando pasaba cerca de La Mancha, no pude resistir la tentación de seguir el camino recorrido por el famoso Don Quijote.

"Aquí tiene usted el molino de viento —me dice Juan López, admirador de las celebridades españolas—, donde el hidalgo Don Quijote se detuvo a platicar con la hermosa Dulcinea". Era el camino: que todos los admiradores del talento de Miguel de Cervantes estimaban obligatorio recorrer. Yo también lo seguía, y con mayor motivo, pues por él llegaría también a Cartagena. De Cartagena salieron en otros tiempos las galeras en una de las cuales servía el joven oficial Miguel de Cervantes.

En mis viajes a Valencia tuve ocasión de encontrarme con

muchos conocidos. Por aquellos días se reunían en el Hotel Metropol los escritores, periodistas y personalidades políticas de todo el mundo. Allí podía uno encontrarse con Alexéi Tolstói e Ilyá Ehrenburg, Ernst Hemingway y Mate Zalka. Muchos hombres progresistas acudían animados del deseo de ayudar a los republicanos.

Hasta hoy recuerdo un vuelo inesperado que hice de Valencia a Barcelona en marzo o abril de 1937, para mí memorable, porque tuve la posibilidad de pasar dos tardes con nuestro cónsul V. Antónov-Ovséienko, al que ya conocía. Estando con él, me encontré de nuevo con M. Koltsov que acababa de llegar del Frente de Aragón y salía para Francia o Bilbao. Estuvimos recordando a la Patria. Les narré cómo en compañía del pintor B. Efimov, hermano de M. Koltsov, hicimos una travesía por el extranjero a bordo del crucero *Cáucaso Rojo*. Siempre es agradable rememorar estos acontecimientos cuando nos encontramos lejos de nuestro país. Estas fueron mis últimas entrevistas, tanto con V. Antónov-Ovséienko como con M. Koltsov.

La misión más importante de la flota republicana: El aseguramiento de los transportes marítimos desde la URSS a España

Las tropas de los sediciosos que a finales de octubre se acercaron a Madrid, iban pertrechadas con

armas y artillería italiana y alemana, abriéndoles camino los carros y aviones italo-germanos. Se hizo evidente que, apoyándose en la agresión militar abierta de las potencias fascistas, los generales rebeldes habían conseguido transformar la sublevación en una guerra grande. Los destinos de la República y de la libertad del pueblo español dependían ahora de la rapidez con que se organizaran y armasen las unidades del nuevo Ejército regular y de lo pronto que se creara una nueva aviación republicana. Pero esto lo obstaculizaban los gobiernos de Francia, Inglaterra y de los Estados Unidos, quienes bajo el farisaico rótulo de la "No-Intervención" privaban al Gobierno español de su derecho legítimo a adquirir material bélico.

En este momento crítico para el pueblo español, acudió en su ayuda la Unión Soviética. A partir de entonces, la seguridad de los transportes marítimos, y en primer término, los provenientes de la Unión Soviética fue la tarea principal que debía resolver la Flota republicana.

Es indudable que el aporte más valioso hecho por la Flota republicana en la guerra nacional-revolucionaria del pueblo español fue el aseguramiento de las comunicaciones marítimas. Este trabajo lo percibían poco los amplios círculos de la población, pues, como regla, no iba acompañado de brillantes acontecimientos y de operaciones conocidas.

En aquellos años, el transporte de armamento y de otros materiales de vital importancia para la República se hacía primordialmente por mar: desde los puertos soviéticos del mar Negro a los puertos españoles en el Mediterráneo, y en primer lugar, al de Cartagena. Los franquistas y los fascistas italianos y alemanes intentaban por todos los medios (incluidos el bombardeo aéreo y torpedeamiento de los barcos) cortar las comunicaciones entre la URSS y España. En estas circunstancias salió a la palestra la Marina de Guerra republicana, que arrojando todas las situaciones, convoyó a España los barcos que traían tan preciados cargamentos. Y hay que decir sin rodeos, que a pesar de

todas sus dificultades internas, la Flota republicana cumplió con esta misión. Más de 20 grandes transportes hicieron sin novedad la travesía de la Unión Soviética a España hasta septiembre de 1937, y sólo las acciones piratas de los navíos de la Flota italiana interceptaron, a finales de 1937, la comunicación marítima con el Este. Quiero decir algo acerca de esta gloriosa página en la historia de la Marina de Guerra republicana.

Ya en septiembre de 1936, los barcos soviéticos *Neva* y *Kuban* entraron en el puerto de Alicante, procedentes de Odesa, con cargamento de víveres y ropas para las mujeres y niños españoles, donados por los Sindicatos soviéticos. A partir de octubre comenzaron a llegar transportes con armamentos y municiones. El primer barco de esta serie fue el *Komsomol*, que trajo carros de asalto, automóviles y alguna artillería. Como el *Neva* y el *Kuban*, el *Komsomol* hizo la travesía sin ninguna protección por parte de los buques de guerra republicanos. Sólo el práctico salió al encuentro en una motora para indicarle su lugar de fondeo en el puerto. G. Mézentsev era el capitán del transporte, a bordo del cual llegó un grupo de tanquistas voluntarios mandados por S. Krivoshein.

Cuando el *Komsomol* echó el ancla en la rada de Cartagena me dirigí a él en una lancha motora. El capitán y yo nos pusimos inmediatamente de acuerdo, a pesar de que era la primera vez que nos veíamos. No ocurrió lo mismo con los tanquistas. S. Krivoshein, como superior del grupo, me pidió que le presentase los documentos que me acreditaban el derecho a disponer de la carga. Documentos de esta naturaleza ni yo ni nadie podía tenerlos en aquel tiempo. Sólo él sabía qué clase de cargamento y en qué cantidad había traído el barco. Yo, en cambio, sabía que este cargamento había que enviarlo lo antes posible a Madrid. En aquellos momentos no había ningún representante del Ministerio de la Guerra en Cartagena, sin embargo, no se podía perder ni un minuto en la descarga, pues la aviación franquista

podía bombardearlos en cualquier momento. Como en las condiciones de Cartagena era absolutamente imposible guardar ningún secreto, intenté convencer a los tanquistas de que empezaran inmediatamente a descargar el barco. Mientras G. Mézentsev amarraba el buque al muelle, llegó al Arsenal un oficial tanquista al que Krivoshein creyó, aunque no tenía ningún mandato.

Todavía estaba la primera partida de carros tras la alta muralla del Arsenal y ya toda la ciudad conocía y comentaba animadamente el acontecimiento. Cuando los tanques pasaron con su propia marcha a través de la ciudad en dirección a Murcia y de allí a Archena, donde debían disponerse a toda prisa para entrar en combate por Madrid, el júbilo de los cartageneros se desbordó.

-¡Viva Rusia! -gritaba la muchedumbre, tirando al aire las gorras.

Madrid nos apremiaba, pues cada día que pasaba costaba muy caro. Olfateando sin duda que los republicanos habían recibido una partida de armas, el general Queipo de Llano amenazaba desde radio Sevilla con destruir Cartagena.

La descarga se hacía con lentitud, pero lo que más me preocupaba era el descuido con que los españoles manejaban las municiones y la gasolina. No se guardaba la menor precaución con los proyectiles, arrojando sus cajas a los camiones como si se tratara de naranjas. El fumar junto a los bidones de gasolina era el segundo peligro, y aunque don Antonio, el Jefe de la Base Naval había amonestado varias veces a los obreros, poco se había logrado. ¿Por qué estos hombres siempre dispuestos a dar su vida por la República no comprendían cosas tan simples y no se atenían al orden más elemental? Opino que esto se debía a que el pueblo hacía mucho que había olvidado la experiencia militar.

Tuve que pedir a los tanquistas y a la tripulación de barco que establecieran ellos su propia guardia en el muelle. Los españoles comprendieron que así debía ser y no se ofendieron lo más mínimo.

De una u otra forma, al cabo de

unos días, los tanques estuvieron dispuestos para el combate y con sus dotaciones completas salieron para el lugar de destino. A ellos les correspondió a comienzos de noviembre recibir los golpes de las unidades facciosas que presionaban sobre Madrid, misión que cumplieron.

Al cabo de unos meses me encontré de nuevo con algunos camaradas tanquistas que marchaban a descansar o a curarse a la URSS. Algunos ya eran Héroes de la Unión Soviética, y despidiéndolos en Valencia o Cartagena, recordábamos con agrado sus primeros pasos por esta lejana y desconocida tierra.

A últimos de octubre fondeó en Cartagena el transporte soviético *Kursk*, trayendo aviones de caza, bombas, gasolina y un cargamento considerable de harina. Esta última iba destinada a Barcelona, pero los pertrechos de guerra debían descargarse en Cartagena. La aglomeración de otros transportes en este puerto entorpecía la rápida descarga del *Kursk*, exigida por Prieto. Don Indalecio me llamaba diariamente por teléfono: *Don Nicolás* —me preguntaba—, ¿cómo va la descarga de esos importantes materiales? Y me rogaba encarecidamente que acelerara la operación, sin preocuparse mucho de que nuestra conversación por la línea telefónica pública revisitase el carácter confidencial debido.

Se acercaban los célebres combates de noviembre por la defensa de Madrid. Cada hora tenía un valor inapreciable para que los aviones recibidos llegaran oportunamente al frente.

Sometiendo a un gran riesgo el cargamento y el barco, decidimos enviar este último a Alicante, a pesar de que este puerto no estaba en manera alguna adaptado para fines militares ni protegido de las incursiones aéreas, careciendo por lo tanto de las exigencias más elementales de seguridad. Pero otra salida no había. Sólo la rápida descarga y la sorpresa de tan arriesgada operación nos podían garantizar el éxito.

El enorme transporte atracó a uno de los muelles. Los alicantinos lo miraban curiosos. Pero cuando

Kuznetsov
con V. Drozd
en Cartagena.

Drozd
(alias don Ramón)
fue asesor
adjunto al jefe
de la flotilla de
destruidores
Vicente Ramírez



comenzaron a salir de sus bodegas enormes cajas con aparatos de caza y después las bombas, la intranquilidad se reflejó en ellos. Cuando la mayor parte del cargamento del *Kursk* estaba ya sobre ruedas o apilada en los muelles, aparecieron sobre el puerto varios aviones enemigos. La falta de defensa antiaérea creó una situación extremadamente tensa. Nos ayudó una circunstancia imprevista: la sazón estaba anclado en el puerto de Alicante el crucero argentino *25 de mayo*. Cuando empezaron a caer las bombas, el crucero no tuvo más remedio que defenderse, disparando contra la aviación franquista. El fuego de los argentinos surtió su efecto y los aviones facciosos escaparon a toda prisa. No obstante, nos apresuramos a enviar el *Kursk* a Barcelona y a no repetir estos experimentos.

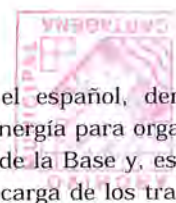
Aproximadamente por aquellas fechas, en la segunda quincena de octubre de 1936, me correspondió organizar una operación de transporte de un carácter totalmente especial y, además, en dirección diametralmente opuesta de España a la URSS. Se trataba de lo siguiente. Para pagar las grandes compras de armamento y municiones hechas a la URSS, el Gobierno republicano decidió trasladar a Moscú una cantidad determinada de sus reservas de oro. Yo no estaba al corriente de todas las conversaciones preliminares sostenidas a este respecto entre Madrid y Moscú, pero lo que sí recuerdo, es que el oro destinado para el envío se encontraba ya en Cartagena, depositado provisional-

mente en los polvorines de la Base Naval. En vista de la premura y del carácter tan secreto de esta insólita operación, el factor tiempo tenía una singular trascendencia. Por otra parte, tampoco era deseable cargar grandes partidas de tan preciado metal en un sólo transporte. De aquí que propusiese que, además de los barcos *Neva* y *Kuban*, a la sazón en Cartagena, destacar urgentemente a este puerto otros dos transportes más que zarparían uno tras otro con un día de intervalo. La Flota republicana debía encontrarse en alta, mar por si hacían acto de presencia los buques fascistas.

Para regular todas estas cuestiones llegó a Cartagena Negrín, por aquel entonces ministro de Hacienda de la España republicana. Nos conocíamos superficialmente por las entrevistas en Madrid. Me llamó a su residencia para presentarme a



S. Ramishvili (Capitán de fragata Juan García) asesor del jefe de la Base Antonio Ruiz



los funcionarios de su departamento que debían acompañar el oro a la Unión Soviética. Entre ellos se encontraba mi viejo conocido José López, con el que había volado desde París y pernoctado en Toulouse y, al que después había visto dos veces en Madrid.

—¡Salud! —me dijo, tendiéndome la mano, cuando Negrín se disponía a presentármelo y, sonriente, le contó al ministro nuestro encuentro en el avión.

El transporte de las cajas con el oro desde los polvorines hasta los barcos, no me atañía, correspondiéndome, en cambio, las funciones de proteger, los transportes "auríferos" en la Base Naval y en el mar. Se precisaba elegir el lugar de fondeo de los barcos, la hora de su salida, y los rumbos que debían seguir hasta alcanzar las aguas jurisdiccionales africanas, donde estarían a salvo de todo peligro. Este trabajo, a primera vista pequeño, resultó ser en realidad muy difícil. No cumplimos los plazos que nos habíamos fijado, y hubo que detener la salida de la Flota al mar. No me preocupaba menos la publicidad que se había dado a esta operación en la ciudad, especialmente entre los anarquistas. El cargamento, hasta entonces secreto, al día siguiente era la noticia más sensacional que corría en boca de los cartageneros. Las tripulaciones de los barcos bromeaban también diciendo, que cargaban frutas, pues las cajas eran más pequeñas que las utilizadas para estos efectos e inusitadamente pesadas.

Cuando subí a bordo del crucero *Libertad* para tratar con el Comandante en Jefe, Buiza, la conveniencia de asegurar la protección de estos transportes con salida de la Escuadra completa al mar, me respondió, esbozando una sonrisa, que estaba al corriente de todo y que sólo pedía que se le precisasen los plazos de permanencia en el mar.

Los trabajos de carga, suspendidos durante el día, se reanudaban al llegar la noche con un incesante ir y venir de camiones entre los depósitos y los muelles.

Aún no había concluido la carga del último transporte, cuando el primero ya había zarpado. La Escua-

dra navegaba a la altura de la línea Cartagena-Argel con misiones de protección. A los capitanes de los mercantes se les ordenó navegar a lo largo de las costas de África, lo más cerca posible de sus aguas jurisdiccionales, pues el peligro provenía tanto de los buques facciosos como de los navios de guerra italianos. Como zonas particularmente peligrosas se consideraban el estrecho de Túnez y los Dardanelos.

Cuando el último transporte llegó frente a las costas de Argelia, la Escuadra retornó a la Base, pues aunque el peligro persistía ya no podía hacer nada por ayudar al convoy.

Buiza me preguntaba frecuentemente si los transportes seguían sin novedad. Sólo me tranquilicé definitivamente cuando supe que el último de ellos había salido del Bósforo y entrado en el mar Negro.

En noviembre de 1936, el Gobierno se trasladó de Madrid a Valencia. Se combatía encarnizadamente por la capital. En el mar Negro, los barcos españoles tomaban cargamento y ponían rumbo a Cartagena. Después de las primeras operaciones de descarga, desacertadas y lentas, se habían tomado medidas para ampliar el puerto, construir refugios antiaéreos y seleccionar los obreros.

Fueron utilizados como transportes grandes barcos españoles de hasta 20.000 toneladas de desplazamiento. La organización de sus encuentros en alta mar por la Flota fue complicándose paulatinamente, pero asegurada con los medios de comunicación y con los hombres necesarios. La Flota se nutría mensualmente con marinos soviéticos voluntarios. A comienzos de noviembre llegaron S. Ramishvili y V. Drozd. A los dos los conocía bien y sentí gran placer en presentárselos a los jefes de la Flota y de la Base Naval. S. Ramishvili hablaba bastante bien el francés, lo que le ayudó mucho en su trabajo desde los primeros días de su permanencia en España. Antonio Ruiz, Jefe de la Base Naval, le pidió que se quedara con él como consejero, a lo que accedió gustoso. Tres o cuatro meses después, Ramishvili hablaba

ya con soltura el español, derrochando mucha energía para organizar los servicios de la Base y, especialmente, la descarga de los transportes.

V. Drozd (que adoptó el seudónimo de Don Ramón) fue destinado a la Flotilla de destructores de escuadra mandada por el impetuoso Vicente Ramírez.

Burmistrov servía en los submarinos. Hacía todo lo posible para el buen éxito de sus operaciones, desempeñando paralelamente el cargo de comandante de un sumergible tipo "C". A mí me correspondió establecer comunicación directa y segura con Moscú y con los barcos que navegaban hacia España. Para guardar el secreto de las operaciones, a los transportes se les llamaba "ies griegas". Corrientemente, las operaciones para salir a su encuentro empezaban, recibiendo yo los datos acerca de la fecha posible de salida del transporte y calculando la hora en que debía llegar al lugar de encuentro. Todo esto se concertaba con Moscú y se ratificaba definitivamente. Cuando el transporte había pasado ya determinados puntos, Cartagena se ponía en comunicación directa con él, siguiendo su navegación. A medida que el barco se aproximaba, se precisaba también la situación operativa en el mar, a tenor de la cual, el Jefe de la Flota determinaba las fuerzas de protección que se necesitaban. Como regla, la presencia de los cruceros rebeldes en la isla de Mallorca o en Gibraltar obligaba al Mando de la Flota a destacar uno o dos cruceros y varios destructores para proteger las comunicaciones. Partiendo de estos mismos datos se fijaba también el lugar de encuentro. En un principio, los transportes eran esperados, de ordinario, más cerca de Cartagena, en cualquier zona próxima al cabo Tenés en África. Más tarde, la Escuadra se vio obligada a desplazarse más al Este. Los meses de invierno con sus noches oscuras y sus temporales facilitaban, por un lado, el trabajo de convoyar los transportes, haciendo, de otro, las salidas sumamente difíciles, especialmente para los destructores. Cuántas veces, después de

capear un duro temporal, regresaban los barcos con los costados abollados, aunque, como regla, sin quedar fuera de servicio. La solidez de los barcos españoles y el hábitamiento al mar de las dotaciones ayudaron mucho.

Así transcurrió el invierno de 1936-1937. Recuerdo lo duro que fue el mes de febrero. Las incesantes salidas al mar habían obligado a poner en reparación la Escuadra. En aquellos momentos, tan desfavorables para la Flota republicana, los facciosos comenzaron la ofensiva sobre Málaga. La operación terrestre de los fascistas no sólo era apoyada por sus cruceros *Canarias* y *Baleares*, sino también por los buques de guerra italianos que maniobraban en aquellas aguas cumpliendo misiones de reconocimiento y observación. A la operación de los fascistas, bien coordinada y preparada, los republicanos no pudieron oponerle una defensa bien organizada y fuerte, pues en la provincia de Málaga predominaban los anarquistas. La Flota supo tarde el comienzo de la ofensiva enemiga. Salió al mar, tropezando incesantemente con los cruceros italianos y cuando, confundidos con los barcos de los facciosos, empezaba a maniobrar para entablar combate, los italianos lo eludían izando su pabellón neutral.

Hay que reconocer que las acciones de la Flota republicana habrían podido tener más éxito, pero la deficiente preparación operativa impidió atacar a los buques rebeldes. Particularmente ventajosas pudieron haber sido las acciones nocturnas de los destructores.

La caída de Málaga, de tan grandes consecuencias para toda la España republicana y que dio un fuerte impulso a las medidas para fortalecer al ejército regular, para los marinos republicanos fue un golpe muy serio.

Primavera de 1937

Gracias a la ayuda de la Unión Soviética y de los voluntarios de las Brigadas Internacionales, el Ejército Popular español paró en seco la

ofensiva fascista sobre Madrid, causó un desastre a los rebeldes e italianos en Guadalajara y empezó a prepararse él mismo para la ofensiva. En el Gobierno se produjeron cambios beneficiosos. Dimitió, perdida la confianza del pueblo, Largo Caballero, siendo sustituido por Juan Negrín. Aparecieron nuevas esperanzas de terminar victoriosamente la lucha. La cuestión del armamento tenía importancia decisiva. Alemania e Italia enviaban a los rebeldes grandes unidades completas de aviación, carros y de infantería. Los barcos de guerra italianos, sin preocuparse ya de camuflarse con su bandera, actuaban abiertamente contra los republicanos. Le fueron "vendidos" a Franco, para completar su escuadra, destructores y submarinos. De hecho, esto no era más que un cambio de bandera, pues las tripulaciones seguían siendo italianas.

También por aquellas fechas ocurrieron cambios esenciales en la Flota republicana y en la Base Naval de Cartagena. Mandada por Miguel Buiza, la Escuadra empezaba a comprender que, además del entusiasmo, se necesitaban conocimientos y aprender diariamente. Y aunque esto se hacía con poca frecuencia y a regañadientes, los barcos salían al mar a prácticas de tiro y coordinación de maniobra. Varias decenas de marinos voluntarios de la Unión Soviética navegaban en distintas unidades, ayudando con sus conocimientos a los bisoños oficiales y a las tripulaciones. También cambió la vida en la propia ciudad. La Flota recibió cierto número de aviones de bombardeo y los cazas defendían la Base contra las incursiones aéreas. Después de los bombardeos invernales, los cartageneros se acostumbraron a protegerse en los refugios y a continuar el trabajo en cuanto cesaba la alarma.

Se concentró toda la atención en el trabajo del puerto y de los talleres del Arsenal. Con antelación a la llegada del transporte de turno, los camaradas interesados comenzaban a intranquilizarse. "¿Qué, novio, todavía no has recibido a tu prometida?" -me preguntaba Volter (N. Vóronov), suponiendo que diciéndo-

lo así se mantenía el secreto. "Todo ha sido a pedir de boca, nos encontramos y estamos ya en Cartagena" -tenía que engañar a Volter, desorientando simultáneamente al enemigo.

Cuando el transporte fondeaba en Cartagena, ya no sólo participaban en su descarga los portuarios españoles, sino también aviadores, tanquistas y artilleros de entre los voluntarios internacionales soviéticos, que, interesados en recibir cuanto antes las máquinas y las armas, habían preparado de antemano los medios necesarios para su transporte por ferrocarril y carretera. Aquí mismo, en Cartagena, se señalaban los puntos de destino.

De ordinario, los días de llegada de los barcos reinaba en los muelles gran animación. Los marinos españoles ya conocían a muchos camaradas soviéticos y los recibían como viejos amigos. Por la noche, en un pequeño club, mejor dicho, en un apartamento de cinco piezas adaptado para estos menesteres, se organizaba una cena de camaradas (a veces con embutido curado y vodka enviados de la URSS) y se escuchaba el gramófono. El disco "Siete audaces" era el preferido, tocándose varias veces seguidas. Sintonizábamos la radio en la onda de Moscú, e involuntariamente, todos los pensamientos se trasladaban a nuestra Patria. Por desgracia, era frecuente que estos días estuviesen acompañados de bombardeos que malograban nuestros planes de asueto. Recuerdo el Primero de mayo de 1937. Este día llegó a Cartagena el *Santo Tomé*, transporte español de gran tonelaje, con cargamento muy valioso. Atracó por la mañana temprano en el muelle principal del puerto. Los barcos de guerra que le habían convoyado estaban ya entrando en la dársena. Por entonces, en Cartagena se disponía ya de gran experiencia en la organización de la descarga de barcos, a fin de no perder un tiempo precioso. Sabíamos que en cuanto se hiciera de noche nos visitarían infaliblemente los "huéspedes" *Heinkel* o *Fiat* y era muy posible que hubiera que sacar el transporte del puerto. Los camaradas españoles responsabilizados

de recibir el cargamento se habían reunido ya la víspera con el Jefe de la Base Naval, Antonio Ruiz, para ver la forma de empezar lo más rápidamente posible los trabajos en cuanto el barco se arrimase al muelle y para impedir el amontonamiento de carga tan peligrosa en el puerto o en la estación del ferrocarril. Llegó también en avión a Cartagena Ignacio Hidalgo de Cisneros, Jefe de la Aviación republicana, intranquilo no sólo por el transporte de aviones tan grandes a los aeródromos vecinos de Los Alcázares y de San Javier, donde se procedería a montarlos, sino también preocupado por proteger toda esta zona contra posibles incursiones de la aviación facciosa. Teníamos la certeza de que si el enemigo no había olfateado la presencia del buque durante la navegación (lo que era poco probable), con su arribada al puerto ya no podíamos, ni por lo más remoto, pensar que la operación transcurriría en secreto. Bastó que los remolcadores empezasen a tirar del gigantesco casco negro del *Santo Tomé* hacia la dársena, para que toda la ciudad se enterase inmediatamente de ello. Sólo el mantener las patrullas de cazas en el aire y una constante alerta de la artillería antiaérea podía garantizar el buen éxito de los trabajos portuarios. Cuando las grúas del muelle y los cabrestantes de a bordo retiraban las pesadas cargas de la cubierta superior, en las bodegas ya estaban preparados los obreros esperando que les llegase el turno a ellos. Las bateas ferroviarias y los camiones con remolques estaban alineados al costado del buque. Resumiendo, la descarga empezó a toda marcha y lo único que hacía falta es que no hubiera alarmas aéreas.

Como de ordinario, también acudieron a Cartagena los aviadores voluntarios soviéticos de los aeródromos cercanos para recibir los cargamentos a ellos destinados y ver a sus camaradas. En aquellos meses, el general Douglas (Y. Smushkévich) tenía su Estado Mayor en Murcia, aunque pasaba la mayor parte del tiempo en los frentes. El Primero de mayo llegó también a Cartagena. Un día le acompañé a

bordo del crucero *Libertad*, aclamándosele merecidamente con gritos de "¡Viva Rusia!". En este viaje, la nave trajo cargas de grandes dimensiones. Enormes cajas conteniendo bombarderos desarmados y colocadas sobre camiones especiales, debían desembarcar lo antes posible y enviarlas a los sitios de montaje. Además de aviones, en la cubierta superior, tapadas con lonas, llegaron también lanchas torpederas para la Flota republicana. Aprovechando la travesía vinieron nuevos voluntarios. Aún no había tenido tiempo el barco de lanzar amarras, cuando ya los gritos de saludo en español y en ruso se cruzaban entre el muelle y la cubierta.

"¡Salud, amigo!" -gritaba uno al capitán del transporte, por todos conocido y de quien se contaban con admiración sus atrevidas travesías.

"¡Priviet (¡Salud!) Grisha!" -se oía, decir en ruso a los marineros que habían ya localizado a su amigo, saludándole con sus boinas.

Posteriormente vinieron más camaradas voluntarios nuestros. Todos ellos compartieron las penalidades y peligros de las operaciones con los marinos españoles en barcos de superficie, submarinos y en la aviación. En mayo de 1937, llegó en el *Santo Tomé* a Cartagena, V. Alafúzov, que pronto sustituyó como consejero en el crucero insignia *Libertad* a N. Anin, participante del crucero al Norte. V. Alafúzov me ayudó mucho, organizando la espera de los transportes y su convoy a la Base de la Escuadra republicana española.

Cuando tendieron la pasarela y el Jefe de la Base, Antonio Ruiz, subió al puente, en la cubierta y en el muelle se intercambiaban cariñosos saludos. Encontrarse en un país extraño con una persona, a quien incluso conoces poco, pero que es compatriota, es algo que produce una impresión extraordinariamente agradable. Esto lo saben perfectamente todos los que se han encontrado con un paisano lejos de la Patria. Tales sentimientos son doblemente más intensos cuando tienen lugar en la guerra, dando sinceridad a los fuertes abrazos de los que se encuentran. Los hombres sentían una afinidad mutua, aun-

que muchos se veían por primera vez.

A pesar de las alarmas aéreas nocturnas, aquel día reinó en el puerto animación y alegría. La fiesta del Primero de mayo daba a todo un sello determinado. Allí donde esté, los camaradas recuerdan que este día se conmemora con solemnidad y alegría en nuestra Patria.

En Cartagena finalizaba la primera etapa del envío de cargamentos militares a España. Después, empezaba la segunda etapa: todo lo recibido había que descargarlo urgentemente y trasladarlo a los distintos puntos de formación de unidades.

Los aviones se llevaban a los aeródromos vecinos. Allí, diseminados por todo el campo e incluso hasta en la misma carretera, se montaban disponiéndolos para combatir. A veces, en los aeródromos había tanta intranquilidad como en nuestra ciudad, pues cuando en Cartagena no había barcos las incursiones aéreas facciosas se hacían sobre los aeródromos. En ellos vivían muchos camaradas nuestros encargados de montar los aparatos. En sus días libres de servicio les gustaba visitar Cartagena para beber una taza de café o una copita de coñac, prefiriendo que la taza fuese menor y la copa mayor.

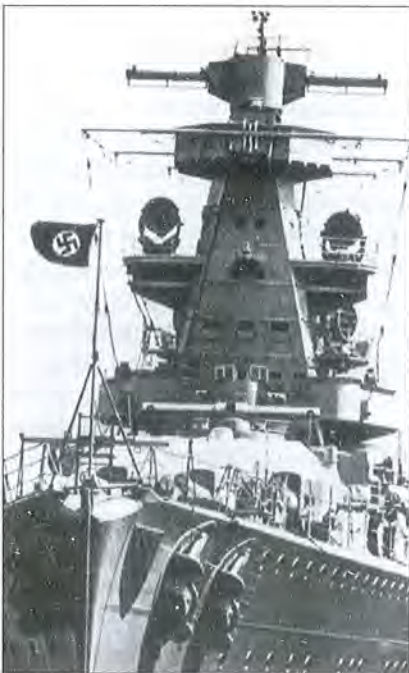
Manteníamos la amistad propia de compañeros de armas con los aviadores españoles y con nuestros camaradas que trabajaban en los aeródromos próximos a la ciudad. Los bombarderos actuaban en el mar, cooperando con los navíos republicanos, o bombardeaban los puertos y los barcos de los rebeldes. Unos cuantos habían sido subordinados a la Flota, y cuando la situación lo exigía, pedíamos al general Douglas que nos prestara un par de escuadrillas, accediendo siempre que la situación en los frentes lo permitía.

I. Progkúrov y N. Ostriakov encabezaban este pequeño grupo de bombarderos afectos a la Flota, con la que estaban especialmente relacionados. Después de un malogrado bombardeo de los cruceros enemigos, devanándose los sesos para encontrar la forma de maniobrar



El Deutschland alcanzado por las bombas de la aviación republicana en el puerto de Ibiza

mejor y dónde descargar las bombas a fin de causar más daño al enemigo, acudieron a los barcos anclados en la Base y estudiando el blanco al natural elaboraron su táctica para las futuras operaciones. Eran hombres magníficos y audaces pilotos. Sin importarles el tiempo que hiciera, ni las largas distancias, salían al mar en patrulla o cada uno en su avión, disgustándose mucho cuando las bombas lanzadas parecían haber hecho impacto en el objetivo



Crucero Admiral Scheer bombardeó el puerto de Almería en represalia por el bombardeo del Deutschland. No se atrevieron con los 38,1 de Cartagena

y, sin embargo, el crucero enemigo escapaba sin averías. A su regreso a la Patria, N. Ostriakov mandó toda la aviación del mar Negro y murió en Sebastopol durante la Gran Guerra Patria.

También los tanquistas acudían con frecuencia a Cartagena. Llegados a bordo de un "Y" o recibiendo los carros en el puerto, atravesaban ruidosamente la ciudad y, a menudo, "sobre la marcha", entraban en combate en cualquier punto cercano a Madrid. En su mayoría eran tanquistas soviéticos voluntarios que después de los reñidos combates consideraban como un descanso los días pasados en Cartagena, reincorporándose después a sus unidades.

Todos los voluntarios -aviadores, tanquistas y marinos- cumplieron su deber con honor. Vestidos con el mono con las boinas gallardamente echadas sobre la coronilla, aprendieron pronto las palabras españolas que necesitaban, sintiéndose en su propio elemento.

En cierta ocasión, regresando de Barcelona y Valencia en tren, entraron en mi vagón unos cuantos jóvenes acompañados por una muchacha intérprete. Esta les hacía las últimas recomendaciones: "En Valencia les esperarán, por el momento acomódense aquí" -y les indicaba el departamento del vagón. Estos jóvenes viajeros, que acababan de cruzar la frontera francesa, se mantenían en grupo hablando entre ellos en voz baja. Quise enta-

blar conversación con ellos sin lograrlo.

—¿Adónde se dirigen? —les dije con la pregunta acostumbrada para hilar una conversación.

Los muchachos cambiaron unas miradas, pero decidieron no darme a conocer sus propósitos. El que hacía las veces de superior entre ellos me contestó:

—Adonde nos es necesario —dándome a comprender que no quería extenderse más sobre este tema.

Sabiendo el sitio al que tenían que presentarse en Valencia, decidí aprovecharme de esta circunstancia y al cabo de media hora les ofrecí mis servicios, añadiendo que no necesitaba saber nada más de ellos. La conversación fue animándose paulatinamente. Cuando los camaradas que les esperaban en la estación de Valencia identificaron mi personalidad, los muchachos se disculparon confusos.

Las tripulaciones más valerosas de todos los mercantes españoles que hicieron varias peligrosas travesías de Cartagena al mar Negro fueron las del *Santo Tomé* y del *Magallanes*, ya citados por mí. El primero, a últimos de 1937, después de haber regresado yo de España, fue hundido por su tripulación al verse rodeado de barcos, facciosos. El segundo, cesó también sus viajes aproximadamente por estas fechas, en vista la superioridad manifiesta que adquirió en el mar la Flota rebelde y la intervención abierta a su lado de la Marina de Guerra italiana.

Con la última travesía del *Magallanes* están relacionados dos acontecimientos dignos de mención.

El acorazado alemán Deutschland

Cuando llegó mayo de 1937, la lucha por proteger cada transporte con cargamento de guerra que venía del Este exigía, la participación de toda la Escuadra republicana. Los cruceros fascistas basados en Mallorca, ocupaban una posición flanqueadora. Los barcos de guerra alemanes e italianos les prestaban toda clase de ayuda. Durante una

operación de este tipo realizada a últimos de mayo ocurrió el bombardeo del acorazado alemán *Deutschland*, por los aviones republicanos, incidente que tanto dio que hablar.

Los acontecimientos se desarrollaron así.

El 31 de mayo, la Escuadra republicana salió al mar para encontrar y convoyar al *Magallanes*. Las noticias de que los cruceros facciosos surcaban aquellas aguas, obligaron al Mando de la Flota a disimular sus propósitos a fin de distraer la atención del enemigo de la zona fijada para la espera. Elegido para dar el golpe un puerto de la isla de Ibiza, la Flota republicana se dirigió hacia este punto con la misión de bombardearlo y, en cuanto se hiciese de noche, poner rumbo a la zona de encuentro con el *Magallanes*, cerca del cabo Bon. Era un transporte grande y su carga exigía una protección especial.

Cuando los barcos republicanos llegaron a la altura del puerto de Ibiza y vieron anclado en él al acorazado alemán, el jefe de la Flota, Miguel Buiza, decidió no complicar la situación internacional, renunciando a cañonear la costa puesto que el objetivo principal de atraer la atención del enemigo ya había sido logrado. La Escuadra viró y puso rumbo al Sur. Pero, además de los barcos, en la operación participaba también la aviación.

A la hora establecida, apareció una patrulla de aviones sobre la isla, para atacarla simultáneamente con los barcos. Sin embargo, desde los aviones es mucho más difícil que desde los barcos apreciar justamente la situación, aparte de que, dirigir las acciones de los aviones desde abajo, cuando se encuentran en el aire, no es siempre posible. Los aviadores afirmaron que, cuando sus aparatos sobrevolaban la isla de Ibiza, el acorazado alemán abrió fuego contra ellos. Como respuesta, los pilotos dejaron caer sobre él sus bombas, que hicieron impacto en la popa del acorazado y causaron a la tripulación del *Deutschland* 80 bajas. Cuando la Escuadra, en cumplimiento de su misión principal, navegaba al encuentro del *Magalla-*

nes, las radioemisoras de todos los países transmitieron la sensacional noticia del "ataque" de los aviones republicanos al acorazado alemán. El *Deutschland* se dirigió al puerto inglés de Gibraltar, radiando que se le permitiera entrar para reparaciones y que le preparasen un determinado número de "ataúdes para enviar sus muertos a Alemania".

Entre los barcos de guerra alemanes se entablaron febriles conversaciones por radio. Se advertía que se preparaba algo no bueno. El general Douglas, que aquella misma tarde llegó a Murcia para verme, se interesó mucho por la situación creada y examinamos las medidas necesarias de precaución. Recuerdo que la tensión era tan grande que no excluíamos la posibilidad de que Alemania declarase la guerra a la España republicana.

El día siguiente transcurrió tranquilo. Sólo en el éter se discutía bajo todos los puntos de vista el episodio acontecido y se hacían las suposiciones más diversas. Cartagena, como Base Naval sólidamente fortificada y artillada con cañones de 15 pulgadas, se excluía como posible objetivo para el ataque de los barcos alemanes, mientras que sobre el resto de los puertos y ciudades del litoral sólo podíamos hacer conjeturas.

La noche del 1 de junio, después de que el encuentro con el *Magallanes* se había realizado normalmente y, convoyado por toda la Escuadra el buque se dirigía a Cartagena, se produjo el encuentro de la Flota republicana con los alemanes. La Escuadra republicana, que navegaba sin luces, tropezó inesperadamente con una división de buques de guerra alemanes, compuesta por el acorazado de línea *Scheer* y tres destructores de escuadra. Con todas las luces encendidas, la escuadra alemana se dirigía al punto de espera. Sorprendidos, los buques alemanes izaron rápidamente sus pabellones nacionales iluminándolos con los reflectores. Pero nadie tenía intención de atacarlos y ambas escuadras se separaron rápidamente.

A la mañana siguiente, cuando la Flota republicana entraba en su

Base, los buques alemanes aparecieron frente a Almería y, sin la menor advertencia, comenzaron el bárbaro cañoneo de la ciudad. Después de destruir varias decenas de edificios y de asesinar gran número de pacíficos ciudadanos, se retiraron a alta mar.

Así quedó terminado el episodio con el acorazado *Deutschland*, pero la marejada levantada por el incidente, siguió figurando durante mucho tiempo en la prensa.

Bajo una protección especial descargábamos el *Magallanes* en Cartagena, sacándolo a la dársena cuando se hacía de noche. En este barco había llegado un cargamento de particular valor. Al fin y a la postre todo salió bien y en Cartagena se estableció una calma temporal.

El trágico episodio del Magallanes

Libre del cargamento traído de la URSS, el *Magallanes*, como de ordinario, cargó plomo y fruta para la Unión Soviética. Se decidió también enviar en él un grupo de aviadores y tanquistas soviéticos que regresaban a la Patria. Una parte de ellos aún no se habían curado de sus heridas y necesitaban un tratamiento complementario.

En junio de 1937, día fijado para la salida, el transporte zarpó protegido por un destructor. Encontrándose ya a 40 ó 50 millas de la costa africana, antes de amanecer, el destructor deseó al *Magallanes* feliz viaje y decidió regresar a la Base. En adelante, las aguas jurisdiccionales de África debían servir como única protección al barco. Y en este momento ocurrió una desgracia inesperada. Maniobrando con rapidez, pero mal, el destructor no tuvo tiempo de pasar por delante de la proa del enorme barco, siendo embestido en el costado. Privado de movimiento y muy escorado, el destructor se encontró muy lejos de su base poniendo en peligro al mercante y así mismo. Perdida la comunicación con el barco, el Mando de la Flota, aconsejado por nosotros, se decidió a destacar un avión en reconocimiento. Cuando este último

llegó al lugar del suceso no supo orientarse en la situación, informando erróneamente que un crucero faccioso se encontraba junto al mercante.

Posteriormente, ya tranquilos, nuestros camaradas que viajaban en el *Magallanes* nos contaban cómo miraban impotentes a los "Katuskas" republicanos que sobrevolaban el mercante transporte y que, con las escotillas de lanzar las bombas abiertas, parecían estar dispuestos a dejar caer su mortífera carga. *Desde el puente agitábamos incluso nuestras maletas para demostrarles que éramos de los suyos* -decían después riéndose-. Por fortuna, a los aviadores se les había ordenado actuar con precaución (no se les fuera a ocurrir bombardear a un barco neutral) y no lanzaron las bombas sobre el mercante y el "crucero enemigo", sino que se limitaron a escribir una extraña nota que dejaron caer directamente sobre el puente del malhadado barco. En el papelito se decía: *Si el barco de guerra es republicano que dé una vuelta en torno al Magallanes, de lo contrario...* Pero el mal residía, precisamente, en que el destructor no podía moverse y, por consiguiente, demostrar que era republicano. Suerte que en este momento se consiguió restablecer la comunicación con el mercante y, en el último instante, ordenar a los aviones que regresaran a Cartagena. Para socorrer al mercante se decidió enviar cuatro destructores desde Cartagena que, llegados al lugar del suceso pudieron, por fin, establecer la verdad. Pero el malparado destructor y el *Magallanes* habían pasado varias horas angustiosas. Los destructores que acudieron al lugar del suceso, tomaron bajo su protección a los desafortunados barcos y los convoyaron a la Base.

Pero bien se dice que una desgracia no viene sola. El *Magallanes* se hizo nuevamente a la mar y después de llegar sin novedad hasta los Dardanelos, chocó allí con otro mercante español, recibiendo averías que le obligaron a estar mucho tiempo en reparación. Es difícil decir cuál fue la causa: la falta de conocimientos, un descuido o la mala

intención. De cualquiera de las maneras, este fue el último viaje del *Magallanes* y, con él, el último intento del Gobierno republicano para recibir materiales de guerra por el itinerario Sebastopol-Cartagena.

A finales de 1937, la correlación de fuerzas en el mar había cambiado muy desfavorablemente para la República española, hasta el extremo de hacerse imposible utilizar las comunicaciones por el Mediterráneo. Hubo necesidad de recurrir al camino que llevaba desde el Báltico hasta los puertos franceses de El Havre y Cherburgo y, de allí por ferrocarril a través de Francia. Esta vía no ofrecía peligros para los barcos que traían el armamento de la URSS, pero era muy insegura desde el punto de vista político: el tránsito a través de Francia dependía totalmente de los cambios rápidos de gobierno y de la coyuntura política en la Tercera República. Las armas que llegaban a El Havre o a Cherburgo, se las daba franqueo o se detenían y, en cualesquiera condiciones, se precisaba "untar" de lo lindo al aparato político-administrativo de Francia para que las cargas pudiesen llegar a España.

El que París fuese la posición clave para el pertrechamiento militar de la República Española tuvo consecuencias fatales para ésta en la última etapa de la guerra: en el momento culminante de la lucha por Cataluña (diciembre de 1938-febrero de 1939), en la frontera francoespañola, en el territorio francés, se aglomeró una cantidad enorme de armamentos (aviones, cañones, carros, lanchas torpederas y otro material) comprado por la República española a la URSS y a otros países. Si todo este armamento hubiese llegado a manos del Ejército republicano español, el desenlace de la contienda habría podido cambiar radicalmente. Mas a pesar de todos los ruegos y exigencias del Gobierno republicano, el Gobierno francés se negó a entregar al primero el material de guerra que le pertenecía, predeterminando con ello la derrota del ejército republicano en Cataluña y, por consiguiente, la victoria definitiva de Franco y de sus protectores fascistas.

Las operaciones en el mar

Aunque la misión más importante de la Escuadra republicana en los años 1936 y 1937 fue la de asegurar el transporte de cargas desde la URSS a España, las acciones combativas contra la Flota facciosa se sucedían. Dos circunstancias trascendentales así lo dictaban. Primero, que el convoyamiento de los transportes que venían del Este a veces se transformaba en un combate en el mar. Y segunda, que los marinos republicanos ardían en deseos de pelear contra los odiados fascistas, especialmente por lo mucho que se hablaba en la retaguardia, acerca de la inexistente "inmovilidad" de la Flota, por gentes poco enteradas de los heroicos esfuerzos de la Escuadra para proteger los cargamentos de material de guerra provenientes de la URSS. De aquí, que los marinos tendiesen a utilizar cualquier posibilidad para entrar en combate contra los barcos rebeldes o cañonear las fortalezas y bases ocupadas por los franquistas.

En abril de 1937 se produjo una pausa en las frecuentes salidas hacia las costas de África a la espera de los transportes, tiempo que el Mando de la Flota aprovechó para realizar varias operaciones activas contra las bases enemigas. El acorazado *Jaime I*, fondeado en Almería, exigía también actividad combativa para levantar el ánimo de su tripulación.

Sujeto a la Base después del crucero al Norte, recabé se me permitiese participar en las presuntas operaciones. Se accedió a mis deseos y la víspera de la salida me trasladé al crucero *Libertad*.

A comienzos de abril se decidió, con una división compuesta de un crucero y seis destructores, emprender la busca de los buques facciosos que salían frecuentemente a interceptar nuestros transportes. Si no se lograba entablar contacto con los barcos enemigos, debían bombardear Málaga y el puerto de Melilla.

Según la regla establecida, los destructores reconocieron a plena máquina y en todas direcciones la salida de la Base, buscando subma-

rinos enemigos, mientras los cruceros maniobraban lentamente en la dársena y salían al mar.

Para encubrir sus propósitos, los barcos pusieron rumbo al Norte y sólo cuando se hizo de noche viraron en redondo hacia el Sur. Desplegados en un frente ancho y a toda máquina, empezaron la búsqueda del *Canarias*, pero sin resultados. Se limitaron a que los destructores cañonearan, Málaga y Melilla y al día siguiente retornaron a la Base.

En el crucero *Libertad* había descontento.

Sólo disparamos con artillería anti aérea, mientras que las piezas de grueso calibre hace ya más de medio año que no han tirado un proyectil —decía disgustado el suboficial F. Mira, que desempeñaba las funciones de oficial de artillería. En vista de ello fue trazado el siguiente plan: realizar a mediados de abril una operación de más envergadura en la que participarían el acorazado, dos cruceros y la flotilla de destructores. Esta operación merece un breve relato. Por aquellas fechas, la situación en el mar era la siguiente: los nuevos cruceros facciosos *Canarias* y *Baleares* habían entrado en servicio y tenían a Cádiz como base. Realizaban salidas episódicas al Mediterráneo, pero temían el combate abierto con la Flota Republicana. A pesar de que los citados cruceros eran superiores en velocidad y artillería, la Escuadra republicana no rehuía el encuentro con ellos. Todos tenían la certeza de que las dotaciones de los barcos facciosos no querían servir a Franco y no lucharían contra los republicanos, afirmaciones basadas en la realidad.

Partiendo de estas consideraciones, se pensó el plan de la operación: la Flota republicana completa atacaría la costa entre Málaga y Motril y si aparecían los cruceros enemigos los obligarían a aceptar combate. Si la operación de la Flota republicana en la citada zona tenía éxito, contribuiría a levantar la moral en la zona republicana.

Al anochecer del 15 de abril, la Escuadra compuesta por los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* y la

Flotilla de destructores salió de Cartagena. La mañana del 16 de abril se reunió el acorazado *Jaime I*, que había zarpado de Almería. Después del mediodía, los barcos se aproximaron a la costa enemiga y comenzaron el bombardeo de Motril. El grupo de destructores, destacado para cañonear Málaga, se encontraba más al Sur, cumpliendo su misión.

Aproximándose en formación de columna a una distancia de 4 a 5 millas de la costa, el crucero *Libertad* rompió el fuego, secundándole en el orden establecido el acorazado y el otro crucero.

En esta operación, me interesaba conocer más de cerca, las acciones de los destructores, por lo que elegí al Antequera como observatorio, el cual era al mismo tiempo puesto de mando del jefe de la flotilla, Vicente Ramírez y de nuestro camarada soviético Drozd.

Navegando a la cabeza de la columna, podíamos observar perfectamente el fuego de todos los barcos. Excepto una débil resistencia en la zona de Motril, donde una batería de calibre medio abrió tarde el fuego, la Escuadra no encontró ninguna otra resistencia. Como si de un supuesto táctico se tratase, los barcos disparaban por turno sobre uno u otro objetivo, o simplemente sobre cualquier obra sospechosa en la costa. Con un gasto módico de municiones, el acorazado y los cruceros se limitaron a disparar unas cuantas andanadas, al contrario que los destructores, quienes hacían un fuego más cerrado gastando gran cantidad de proyectiles. Como los barcos distaban poco de la costa y la visibilidad era inmejorable, podíamos apreciar el impacto de cada proyectil. El cañoneo provocó algunos incendios, mas no explosiones en los supuestos polvorines enemigos.

El repliegue, previsto por el plan para las 5 de la tarde, hubo que anticiparlo. A eso de las 3 de la tarde distinguimos en el horizonte el humo y, un poco después, las siluetas de nuestros destructores. La espuma que levantaban con el espolón y que dejaban a popa denotaba que se apresuraban por unirse a la

Escuadra, sin que por el momento pudiésemos adivinar la causa. Es muy posible que al Mando de la Flota ya se lo hubiesen dado a conocer, pero los que nos encontrábamos en el *Antequera* no teníamos aún la menor noticia. Cuando le pregunté a don Vicente, abrió los brazos perplejo, ordenando acto seguido al marino de señales que se encontraba en el puente inquirir la causa de esta retirada prematura.

Pronto estuvo todo claro. Manteniéndose a cierta distancia, varias lanchas torpederas facciosas habían intentado atacar a los destructores, los cuales hacían fuego espaciado contra ellas, esquivándolas. Cuando los barcos hacían esta maniobra, las lanchas se alejaban. Mas bastaba que los destructores pusieran proa a la costa para cañonear Málaga, para que aquellas atacaran de nuevo. Los destructores trasladaban su fuego contra las lanchas torpederas y la historia se repetía. Tal fue el cuadro que se ofreció a nuestra vista cuando nos acercamos a Málaga con toda la Escuadra.

No tardaron varios aviones enemigos en atacar la Escuadra lanzando sobre ella unas cuantas bombas. Todo esto reunido y la proximidad de la noche obligaron al Mando a acelerar el regreso. A eso de las cuatro de la tarde, la Escuadra puso rumbo al Norte, ocupando los destructores su puesto en la formación.

Y, aunque de las acciones de la Escuadra no se podían esperar grandes resultados, sin embargo, sirvieron para levantar la moral combativo de sus tripulaciones. En el puente se discutía animadamente y se hacían juicios sobre las supuestas pérdidas del enemigo. Ramírez, que todo el tiempo había estado corriendo de una borda a otra, e incluso había subido al puesto de observación alto, se sentó por fin en un sillón giratorio, se quitó la gorra y, limpiándose el sudor, dijo: ¡Muy bien, muy bien!

Nadie temía en aquellos momentos encontrarse con los barcos enemigos, tal era el enardecimiento que embargaba a todos. Pero la experiencia de los días que siguieron demostró que, a pesar de su elevado espíritu combativo, a la Escuadra le



Destructor *Sánchez Barcáiztegui*

faltaban conocimientos para entablar un combate naval en toda regla. Por fortuna, los facciosos adolecían, de los mismos defectos. Cuando llegó la noche, pasando a la formación de columna y disminuyendo, distancias entre los barcos, la Escuadra continuó navegando hacia el Norte. Cerca de las 8 de la noche, el acorazado *Jaime I* se apartó de la Escuadra y, protegido por dos destructores, se dirigió hacia Almería. Los cruceros y los restantes destructores, continuaron rumbo a Cartagena. El crucero *Libertad* encabezaba ahora la columna seguido del *Méndez Núñez*. El *Antequera* iba el tercero, al frente de la Flotilla de destructores.

La situación dictaba que toda la tripulación estuviese constantemente alerta y en sus puestos de combate. Pero el cansancio se hacía sentir y, acomodándose en los sitios resguardados de la cubierta superior, los hombres dormían cubriéndose con sus marseleses. El cielo estrellado meridional, sin una nube, me recordaba el mar Negro, aunque el ambiente era mucho más templado. En abril, en el mar Negro sólo hace calor durante el día, mientras que por la noche y, especialmente a las horas que preceden al amanecer, hace a veces tanto frío que, incluso en el puente hay que ponerse el capote. En el mar Mediterráneo, en cambio, se puede, estar toda la noche con la guerrera de hilo. ¡Qué mar tan benigno! No en vano oí decir más de una vez a los marinos mercantes de España que hacían la travesía a América que, en cuanto

entraban en el Mediterráneo, ya se consideraban llegados a puerto. Esto, naturalmente, no es del todo así. También en este mar hay sus temporales, pero son menos frecuentes y se capean mucho mejor que en las altas latitudes. Me arrellané en una butaca, recorriendo de vez en cuando con los prismáticos el horizonte y todos los barcos y pensaba en el caprichoso destino que me había traído a estos lugares.

Cuando empezó a amanecer y la estela lunar se esfumó en la claridad incierta del día que empezaba, a la Escuadra no le quedaban más que unas horas de navegación hasta su Base, que sin embargo, resultaron ser bastante intranquilas para el jefe de la Flota, Miguel Buiza. La primera sorpresa desagradable fue la comunicación de que, cuando se dirigía a Almería, cuyos faros costeros estaban apagados, el acorazado *Jaime I* había encallado y pedía ayuda. Media hora más tarde, un avión desconocido pasó por la derecha, volando a lo largo de la costa, como anunciando la posibilidad de un ataque aéreo.

—*La Escuadra debe poner rumbo hacia Almería para proteger al acorazado* —opinaba excitado Vicente Ramírez.

—*En este caso, allí se concentrarán más barcos y a los aviones facciosos les será más fácil atacar a la Escuadra* —respondía Ramón, su jefe de Estado Mayor, que se distinguía por su flema, poco común en los españoles.

—*¿Qué piensa usted, Nicolás?* — Me preguntó, buscando apoyo.

En mi deseo de no mezclarme en la disputa, contesté que el Mando sabía mejor cómo obrar, aunque personalmente estimaba que lo más acertado era continuar hacia la Base, pero estando dispuestos a salir al mar si la situación así lo requería.

Aconsejé a Don Vicente que preguntase al Jefe de la escuadra qué propósitos tenía y esperé la contestación. El *Libertad* tardó mucho en responder. Después se recibió esta lacónica comunicación: *Me dirijo a la Base*. Tuve la impresión de que el propio Comandante en Jefe se encontró en situación difícil y vaciló mucho tiempo antes de tomar esta decisión.

En el puente se acabó el buen humor. La acogida jubilosa que se suponía recibir en Cartagena se había ensombrecido por el gran disgusto que suponía el embarrancamiento del acorazado. Y, de pronto, otros acontecimientos relegaron a segundo plano el incidente del *Jaime I*, complicando aún más toda la situación.

Primero, a unas 40 ó 50 millas de la costa, apareció en el horizonte el crucero alemán *Leipzig*, que constantemente navegaba en aguas de Cartagena. Y aunque se mantuvo en el límite de visibilidad en el horizonte, esto no barruntaba nada bueno.

Ramírez no dejó pasar la ocasión de blasfemar contra los alemanes, mas considerándose fuera de peligro, me invitó a una taza de café.

—*¿Con coñac o con leche?* —Le pregunté en broma.

—*¡Hombre!* —Dijo sonriendo, cediéndome el paso al salón de oficiales.

Apenas acabábamos de llegar abajo, cuando el grito fuerte y de alarma desde el puente: *¡Aviones!*, nos obligó a volver a cubierta. Todos los que estaban en el puente escudriñaban el aire con los prismáticos en todas direcciones sin ver avión alguno.

—*Al destructor Lepanto le bombardea la aviación* —dijo el marinero de señales, indicando en la dirección donde se encontraba este barco.

Y en realidad así era. En torno al destructor se levantaban surtidores

de agua y el humo abundante que despedía su chimenea evidenciaba que navegaba a toda máquina.

Pero ¿dónde estaban los aviones? Y aunque no aparecían por parte alguna, altas columnas de agua, tres y cuatro a la vez, se levantaban, próximas al destructor. ¿De qué se trataba, pues? Fijamos de nuevo nuestra atención en los surtidores de agua y nos dimos cuenta que no se debían a bombas de aviones, sino a proyectiles de barcos que se encontraban mar adentro, a los que no veíamos.

—¡El Canarias! —gritó Ramírez, todavía sin ver nada. Esta suposición suya resultó ser cierta.

La Escuadra viró hacia el supuesto enemigo. Aumentando su marcha, los barcos lanzaban espesas columnas de humo y su formación se deshizo. Los cruceros se adelantaron, mientras que los destructores, claramente desorientados, sin saber qué maniobra emprender, daban peligrosos virajes cruzando unas por delante de otros. Careciendo de la velocidad necesaria, y no considerando posible luchar durante el día con los cruceros enemigos, más rápidos, Miguel Buiza decidió que los destructores pasaran al ataque. Los cruceros republicanos debían apoyarlos. La Escuadra se dirigió hacia el enemigo. Al cabo de unos 10 ó 15 minutos dejaron de caer proyectiles cerca del *Lepanto*. Los barcos enemigos no se divisaban. Tras avanzar un poco hacia el lugar donde se suponía pudieran encontrarse los buques rebeldes, el Jefe mandó poner proa a la Base, anulando la orden de ataque dada a los destructores, decisión a todas luces justa. Los destructores no habrían podido atacar durante el día a un enemigo que maniobraba libremente y que tenía casi la misma velocidad que ellos. Sin embargo, este contenido táctico de la maniobra siempre se interpretaba mal por las tripulaciones. Ansiosos de combatir, los marineros maldecían la indecisión de los oficiales. Como en todos los casos de esta índole, los anarquistas encizaban y escandalizaban profiriendo frases izquierdistas e irresponsables.

Ahora me pesaba haber salido a la operación en los destructores y no saber las intenciones del Jefe de la Escuadra en el momento en que la situación se complicaba. Y la realidad era que la situación era compleja. A la entrada de Almería seguía varado el crucero, al que habían probado a desencallar destructores, remolcadores y hasta un submarino, y que podía ser presa fácil de una incursión hábil de la aviación o de una correría audaz de los cruceros enemigos. El destructor *Sánchez Barcáiztegui* se dirigía de Almería a Cartagena y también podía caer fácilmente bajo el fuego de éstos. Y, por último, la Escuadra no tenía combustible suficiente para emprender una operación prolongada en el mar.

Por fin llegamos a Cartagena. Como de costumbre, los cruceros fueron los primeros en entrar en la dársena, mientras que los destructores patrullaban a toda marcha los accesos al puerto, protegiéndolos contra los submarinos.

—¿A qué altura cree usted, que se encontrará el *Sánchez Barcáiztegui*? —pregunté a don Vicente.

—Pienso que debe estar al llegar a Cartagena, —me respondió, gritando al puente de señales que reforzarán la vigilancia.

—¿Quizá sea conveniente esperarle sin entrar, por el momento, en la dársena? —aconsejó Ramón a su jefe.

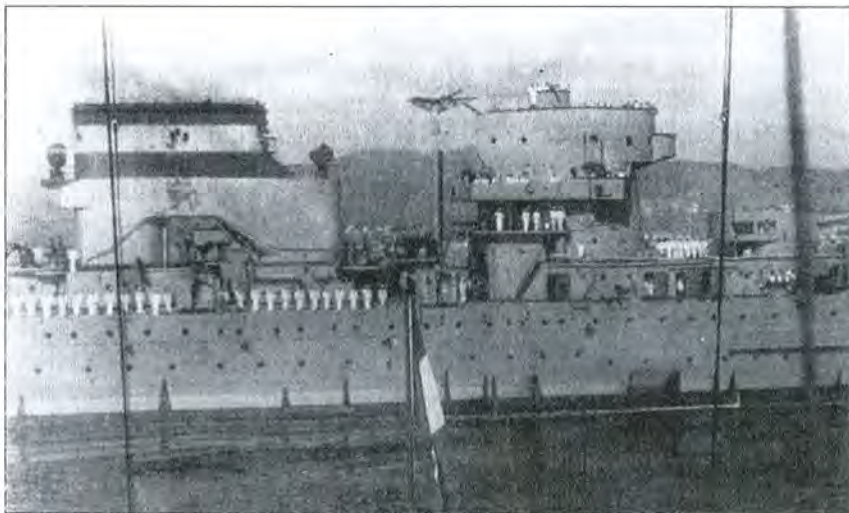
Pero la respuesta de Don Vicente estaba de más. En el horizonte, despidiendo negras nubes de humo y levantando espumosas olas con el espolón, el destructor se dirigía a toda máquina en dirección a Cartagena. Durante unos minutos observamos cómo, en torno del destructor reventaban los proyectiles, levantando el agua por encima de las chimeneas. No ofrecía duda que se trataba de proyectiles de ocho pulgadas disparados desde los cruceros *Canarias* o *Baleares* y, posiblemente, de ambos a la vez. Como en una caldera hirviente, el destructor seguía su marcha hacia nosotros.

—¡Vira en redondo a estribor! —ordenó Ramírez y los barcos, uno tras otro, maniobraron siguiendo a su comandante.

Para todos estaba claro que un solo impacto en el *Sánchez Barcáiztegui* bastaba para hundirlo o para transformarlo en blanco inmóvil para el enemigo.

El que ahora se dirigieran cuatro destructores al encuentro de los cruceros facciosos era, desde el punto de vista táctico, todavía más desacertado que antes, cuando se encontraban en el mar. Y sin embargo, en aquellos momentos era imposible no acudir en ayuda de su infortunado "gemelo". Todos miraban sin quitar ojo, con la respiración contenida, cómo el destructor avanzaba entre los surtidores de agua. La distancia se acortaba a ojos vistas, pues la flotilla iba a su encuentro lanzada a toda máquina. El crucero enemigo, hasta estos momentos no localizado, incluso con los prismáticos, ahora empezó a destacarse en el horizonte, primero con el humo de sus chimeneas, y gradualmente, con los contornos de su silueta. La distancia iba acortándose: 190-180-170 cables. Cuando los cruceros rebeldes se acercaron más, la batería republicana de 15 pulgadas del cabo Tiñoso disparó dos o tres andanadas. Este fue el momento de más tensión. De pronto, dejaron de caer proyectiles cerca del *Sánchez Barcáiztegui* y la distancia comenzó a aumentar rápidamente. Cuando los telémetros señalaron 195 cables, sólo algunas nubecillas de humo indicaban en qué dirección se retiraban los barcos facciosos.

Todavía no habían tenido tiempo los cruceros de amarrar al muelle, cuando notificaron al Comandante en Jefe la aproximación del enemigo y la peligrosa situación en que se encontraba el *Sánchez Barcáiztegui*. Miguel Buiza decidió salir de nuevo al mar. Desde los destructores podía verse cómo las altas torres de los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* se movían cada vez con más rapidez hacia la bocana del puerto. Pronto la proa del primero asomó por detrás del muelle de la Curra seguido del otro. Otra vez estaba toda la Escuadra junta. Sólo el *Sánchez Barcáiztegui*, acortando la marcha, no sabíamos por qué, se mantenía apartado como el que toma aliento



Crucero Baleares entrando en la bahía de Palma

después de un esfuerzo agotador.

Sin aguardar a que todos los barcos ocuparan su puesto en la formación, el buque insignia condujo la Escuadra en la dirección donde se había localizado por última vez al crucero fascista, aumentando la velocidad hasta llegar a la máxima. Altas columnas de humo se levantaban sobre todos los barcos, en tanto que la costa iba alejándose paulatinamente por la popa.

—¡Muy bien, muy bien! —dijo con voz tonante, o mejor dicho, gritó Don Vicente Ramírez, agitando un radiograma. Se había recibido un parte informando que el acorazado *Jaime I* había desembarcado sin novedad y se dirigía a Almería sin necesidad de ayuda.

Con la misma rapidez que unas horas antes se había complicado la

situación, se aclaraba ahora a favor de los republicanos. El *Jaime I* y los dos destructores se encontraban, por fin, fuera de peligro en Almería. El *Sánchez Barcáiztegui* se había unido sin novedad a la Escuadra. Los cruceros del enemigo habían huido en dirección desconocida. Más tarde se puso en claro que, aprovechando la descubierta de los alemanes, el *Canarias* y el *Baleares* resolvieron acercarse a Cartagena y, en caso de encuentro con barcos aislados de los republicanos, atacarlos. Por lo visto, para atraer al enemigo, un crucero (el *Canarias*) se puso a la vista de la Escuadra en tanto que el otro se mantenía más alejado, dispuesto a apoyarle.

—¿Dónde están nuestros aviones? —repitió Ramírez varias veces, dirigiendo sus miradas al espacio.



Destructor republicano *Lepanto*. Todo indica que fueron sus torpedos los que hundieron al *Baleares*

También me interesaba a mí esta cuestión. Nos parecía que era imposible encontrar situación más propicia para atacar a los barcos enemigos, tan cercanos a la Base. Pero las dos patrullas de aparatos de que disponía la Flota (seis bombarderos medios), habían bombardeado, con arreglo al plan, objetivos en el flanco del ejército y recién aterrizados, no habían podido aún levantar vuelo. ¡Qué posibilidad se perdió! Claro está que, cuando sólo se dispone de pocos aviones, es difícil planear sus vuelos, teniendo en cuenta todos los imprevistos.

Al final de la tarde, todos los barcos ocupaban sus puestos en la Base, repostando combustible y preparándose para la siguiente operación. Pero los comentarios en torno a los dos días finalizados: las acciones en la zona de Málaga, el embarrancamiento del acorazado, la suerte del *Sánchez Barcáiztegui* y, particularmente, la aparición de los cruceros facciosos en las proximidades de la Base, sirvieron aún mucho tiempo de tema principal para animadas pláticas y discusiones en los barcos y en tierra.

En los primeros días de agosto de 1937, recibí la orden de volver a Moscú. Durante mi permanencia en España, casi desde los primeros días de la guerra, logré conocer de cerca a los hombres, sus puntos de vista y las órdenes a que se atenían en la Flota. Cumpliendo la misión de Consejero Principal Naval, me veía obligado a ausentarme frecuentemente de Cartagena para informar de los asuntos a los representantes soviéticos en Valencia y entrevistarme con los funcionarios del Ministerio de Marina. En la Base Naval de la Flota, donde tuve que pasar la mayor parte del tiempo, ya no me sentía aun extraño, como un año atrás en mis primeras visitas a Cartagena, Málaga y a los buques de la Escuadra.

No sabía para qué me llamaban y si regresaría o no. Tenía un gran deseo de volver a mi Patria, no obstante, me apenaba separarme de la Flota republicana y, especialmente, de los camaradas soviéticos con los que trabajaba. Me llevó poco tiempo hacer la maleta y en la noche fijada

abandoné Cartagena. Como siempre, los cruceros estaban amarrados al muelle de la Curra y en la dársena del Arsenal y en los restantes muelles, los destructores. La ciudad estaba a oscuras y el chófer Ricardo conducía el coche despacio por las estrechas callejuelas del arrabal de Santa Lucía, hasta que salimos a la ancha "carretera nacional" con firme de asfalto.

Me detuve brevemente en Valencia para enterarme cómo enjuiciaba G. Stern la situación en España e informar de ello en Moscú y seguí rumbo a Barcelona. V. Antónov-Ovsienko me recibió cariñosamente, invitándome a pasar la tarde en nuestro consulado antes de continuar a la frontera francesa, donde debía tomar el tren a París.

No volví a España.

Epílogo

Los acontecimientos posteriores en España los supe por mis camaradas que de allí regresaron o por la prensa. Pero hay un episodio de este período que merece, aunque no sea más que brevemente, detenerse en él: me refiero al torpedeamiento y hundimiento del crucero *Baleares*.

El traslado de los barcos facciosos a las bases en el Mediterráneo y su fondeamiento frecuente en la isla de Mallorca durante el segundo semestre de 1937, obligó a que la Flota republicana, utilizando la Flotilla de destructores, intentara localizar y torpedear de noche a los barcos enemigos. Un éxito en este sentido debilitaría a la Flota rebelde y permitiría a los republicanos asegurar mejor sus comunicaciones, tanto de día como de noche.

A últimos de 1937 y durante los meses de enero y febrero de 1938, se realizaron diez búsquedas nocturnas. Sin embargo, todos los intentos de atacar a los barcos franquistas no dieron resultado. En dos casos, se logró descubrir a los navíos enemigos, fracasando los ataques. Así ocurrió, por ejemplo, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1937, cuando en aguas de Barcelona los destructores *Antequera*, *Gravina* y *Sánchez Barcáiztegui* localiza-

ron y atacaron al crucero *Canarias*. Pero los errores en la utilización de los tubos lanzatorpedos permitieron al crucero eludir el ataque. Hasta que, por fin, en la noche del 5 al 6 de marzo de 1938, tuvo lugar el encuentro nocturno de las dos escuadras.

Una vez lograda la superioridad en la flota de superficie después de entrar en servicio el crucero *Baleares*, los facciosos, activamente apoyados por los navíos de Alemania e Italia, emprendieron desde finales de 1937 el bloqueo de todo el litoral republicano. Pero un bloqueo seguro sólo se podía establecer destruyendo los barcos fundamentales de la Flota republicana.

El Mando faccioso decidió realizar una operación en la que participarían todas las unidades de su Flota, con la misión de hundir los cruceros republicanos. Tres cruceros, el *Canarias*, el *Baleares* (buque insignia) y el *Cervera*, los cuatro destructores "comprados" a Italia, el *Ceuta*, *Teruel*, *Melilla* y *Huesca* y el *Júpiter* y el *Neptuno*, dos nuevos minadores, zarparon el 5 de marzo de 1938 de la Base de Palma (Mallorca) rumbo al cabo de Palos (situado al norte de Cartagena), al objeto de obligar a la Flota republicana a salir al mar y en combate diurno asestarle una derrota decisiva. Como tarea secundaria, la Escuadra facciosa debía colocar minas en la zona de la Base Naval republicana (para ello iban los minadores *Júpiter* y *Neptuno*).

Este mismo día, la Escuadra republicana compuesta por los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez*, y los destructores *Sánchez Barcáiztegui*, *Antequera*, *Gravina*, *Lepanto*, *Lazaga Jorge Juan*, *Escaño*, *Huelva* y, *Valdés* salió al mar en busca del enemigo.

Los rumbos de los adversarios convergían y a las 0 horas y 40 minutos del 6 de marzo, el destructor *Sánchez Barcáiztegui*, que navegaba en punta de su grupo, a la izquierda del crucero *Libertad*, descubrió tres cruceros enemigos e informando de ello, les atacó con dos torpedos.

Este primer ataque del *Sánchez Barcáiztegui* fracasó y los barcos se

separaron rápidamente, sin haber podido apreciar plenamente la situación ni establecer qué enemigo tenían delante.

A las 0 horas 50 minutos, cuando en el crucero *Libertad* se recibió el radio del destructor *Sánchez Barcáiztegui* y los cruceros enemigos fueron identificados, el Jefe de la Escuadra ordenó a ésta tomar un rumbo que, cortando el camino a los cruceros facciosos, proporcionaba una posición favorable y al mismo tiempo permitía acercarse a la Base propia.

Después del primer tropiezo con los barcos republicanos, el Mando de la Flota facciosa, comprendiendo, por lo visto, el peligro que entrañaba mantenerse entre la costa y la Escuadra republicana, cambió de rumbo, esforzándose por que los barcos republicanos quedaran al Norte y evitar el choque hasta que amaneciese, momento en que la superioridad de sus barcos de línea se haría evidente.

Sin embargo, a las 2 horas y 15 minutos los adversarios se aproximaron mutuamente de nuevo y el destructor *Sánchez Barcáiztegui*, que por segunda vez descubría a un crucero enemigo, soltó contra él los cuatro torpedos que le quedaban. Después dispararon sus torpedos el destructor *Antequera* (cinco) y el destructor *Lepanto* (tres torpedos).

El crucero *Baleares* recibió los impactos de tres torpedos, hundiéndose envuelto en llamas. Temiendo ser torpedeados, los cruceros facciosos se retiraron, dejando abandonada a su suerte a la tripulación del buque insignia, mientras que los republicanos, embriagados por tan brillante victoria, se apresuraban a regresar a la Base. No se hicieron más tentativas de reanudar el combate nocturno. Un barco inglés recogió a 200 supervivientes de la dotación del *Baleares*.

El hundimiento del crucero franquista *Baleares* demuestra que, aunque a la sazón la Flota facciosa era superior, la Flota republicana no temía encontrarse con ella.

Los marinos republicanos cumplieron también la misión de guardar la costa, impidiendo los desembarcos, varias veces intentados por

los facciosos. Pero la situación general en los frentes de tierra y la política de las potencias occidentales (Inglaterra y Francia), que en esta época se manifestaban abiertamente al lado de Franco, hicieron lo suyo. Maduraba un complot capitulador entre los políticos republicanos y socialistas, secundados por los anarquistas y los oficiales superiores profesionales del Ejército y de la Marina de Guerra. Los capitulados sembraban el desaliento entre las masas, propalaban la falta de perspectivas y la inutilidad de proseguir la lucha. También aprovechaban las dificultades en la Flota, como la insuficiencia de combustible y de municiones, para sus torvas maquinaciones. A la breve reanimación moral que siguió al feliz combate nocturno del 6 de marzo, le sucedió inmediatamente el desaliento. La operación de desembarco en la zona de Motril, planeada por el Estado Mayor Central en diciembre de 1938, para aliviar la situación en Cataluña, se hizo fracasar por los mandos del Frente y de la Flota, bajo el pretexto de falta de tropas y combustible. La Flota se encontraba mucho tiempo en Cartagena y sólo barcos aislados se aventuraban a realizar arriesgadas operaciones, para proteger los transportes que navegaban entre los dos territorios republicanos. La situación no era mejor en la propia Cartagena. Buiza, que había vuelto a ocupar el cargo de Comandante en Jefe de la Flota, se manifestó abiertamente partidario de los capituladores en la reunión convocada por Negrín el 1 de marzo de 1939. Los elementos fascistas se activaron, y el 4 de marzo se amotinaron en Cartagena los falangistas. La intentona fue aplastada, pero sirvió de pretexto para que, por orden de Miguel Buiza, la Flota republicana abandonase Cartagena y entrase en el puerto francés de Bizerta (Túnez), poniendo fin a su existencia. Esto, aconteció del 5 al 7 de marzo de 1939.

Sin entrar en conclusiones multilaterales acerca de las acciones de la Flota republicana, es necesario, no obstante, hacer un balance de su actividad combativa durante casi

tres años.

Es indiscutible que su personal, en su masa fundamental, se mantuvo leal y continuó siendo fiel al Gobierno republicano, que luchó heroicamente contra los facciosos y que su espíritu combativo fue hasta el final de la guerra más elevado que el de las tripulaciones de los barcos rebeldes. El torpedeamiento y hundimiento del crucero *Baleares* en marzo de 1938 y el heroico combate del destructor *José Luis Díez* en diciembre de 1938 son testimonio convincente de ello. El mérito fundamental de la Flota republicana consiste en que supo asegurar las comunicaciones marítimas (en primer lugar con la Unión Soviética) en los años 1936-1937, sin las cual habría sido imposible la formación de un Ejército republicano, nuevo, y hacer la guerra en todos los frentes.

Tampoco ofrece la menor duda el que, a pesar de todas las dificultades y defectos, la falta de oficiales y la insuficiencia de combustible y municiones, más la desfavorable situación geográfica de su única Base Naval en Cartagena, la Flota pudo haber hecho mucho más, especialmente en el primer período de la guerra, cuando la Flota de los rebeldes era débil. Las causas de esto residen tanto en la propia Flota, como en la dirección de ella por parte del Mando Supremo y del Gobierno de la República.

Examinando las acciones de estas dos Armas del Ejército de Tierra y de la Flota, hay que tener en cuenta que la ayuda prestada al Gobierno republicano por el Gobierno soviético estuvo menos relacionada con la Flota. La Escuadra republicana tuvo (a la diferencia de los facciosos) que pasarse durante todos los años de la guerra con las mismas dotaciones que quedaron fieles al gobierno de la República. Por toda una serie de causas insuperables, la Unión Soviética no pudo ayudar a la España republicana con sus barcos de guerra de superficie o submarinos. Debido a las particularidades específicas propias de la Flota, incluso el armamento y mecanismos en los barcos (cañones, torpedos, etc.) no pudieron ser renovados desde fuera. Inglaterra, con

cuya ayuda se habían construido muchos barcos españoles hubiera podido ayudar vendiendo material de guerra utilizable para la Escuadra republicana, pero se negó a hacerlo.

Recordando ahora, al cabo de veinticinco años, estos acontecimientos, quiero remarcar especialmente el hondo y sincero espíritu revolucionario de la marinería de la Flota republicana. Los marineros y clases sentían un odio ardiente contra el viejo régimen y dirigían todos sus esfuerzos a la creación de un nuevo sistema social que defendiese verdaderamente los intereses del pueblo.

Esta unidad espiritual no existía entre la oficialidad de la Flota republicana, entre la que había revolucionarios sinceros, indiferentes e incluso reaccionarios temporalmente emboscadas.

La desgracia de los hombres "rasos" de la Flota residía en que aún no tenían una idea clara de cómo debería ser el nuevo régimen social y con ayuda de qué medios conseguirse.

La influencia de los comunistas en la Flota aumentaba paulatinamente, pero en el período de mi permanencia en España carecía aún de fuerza suficiente.

Por todo lo expuesto, se deduce que la Marina de Guerra de la República Española adoleció de debilidades y defectos que no fueron superados totalmente en toda la guerra. Y pese a todo, la Flota republicana escribió una página gloriosa en la historia de la heroica lucha del pueblo español por su libertad e independencia.

Creo que cada marino soviético que participó como voluntario en los acontecimientos anteriormente narrados, sentirá satisfacción por haber podido contribuir, aun con su aportación más modesta, a la lucha de la Flota republicana española contra el fascismo.

A su regreso a la Unión Soviética Kuznetsov sería nombrado comandante jefe de la flota rusa en el Pacífico y el 28 de abril de 1939, con 35 años, Comisario del Pueblo para la Marina (Ministro), puesto que desempeñó durante la Gran Guerra Patria, como es conocida en Rusia la II Guerra Mundial. En este puesto dirigió a la marina durante los años de guerra, asistió a las conferencias de Yalta y Postdam como asesor naval de Stalin. Al finalizar la guerra fue nombrado Héroe de la Unión Soviética.

Entre 1946 y 1955, sería Ministro de Defensa, Comandante en jefe de las fuerzas armadas de la URSS, Comandante en jefe de la Marina y Almirante de la Flota Soviética. El 8 de diciembre de 1955 a causa de una explosión ocurrida en el acorazado *Novorossiisk* en el puerto de Sebastopol, cayó en desgracia y fue destituido de todos sus cargos, degradado al grado de Vicealmirante y retirado del servicio.

En su retiro siguió sirviendo a la marina. Escribió unas excelentes memorias e infinidad de artículos publicados en diversas revistas sobre el desarrollo de la Marina Soviética y sus problemas, así como el papel jugado por ésta en la destrucción del fascismo. Murió en 1974.

El 26 de julio de 1988 el Presidium Supremo de la Unión Soviética rehabilitó a Kuznetsov en su rango de Almirante de la Flota de la Unión Soviética.

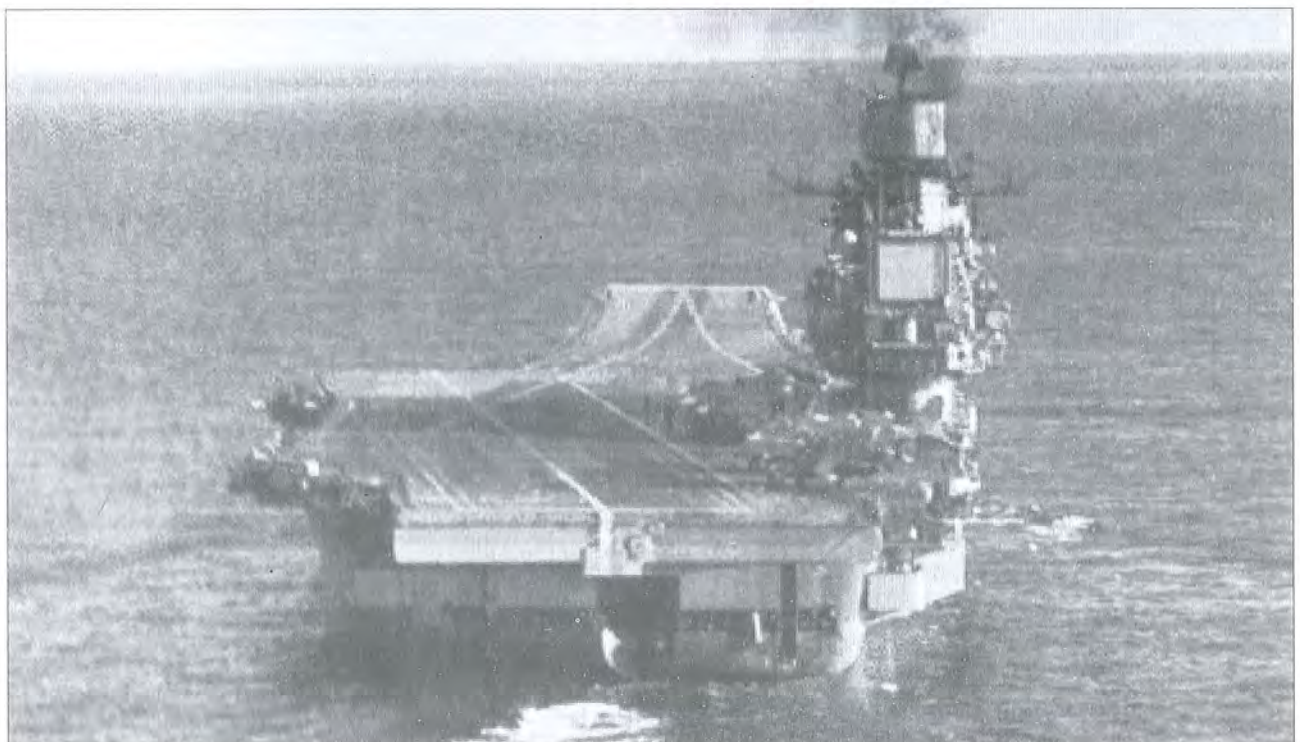
En la actualidad un portaaviones de la Flota Rusa lleva su nombre.



Kuznetsov en la II guerra Mundial



Kuznetsov en su casa de Moscú. 1970



Portaviones Kuznetsov

Cartagena Histórica

NÚMEROS PUBLICADOS

NÚMERO 1. OCTUBRE - DICIEMBRE 2002

El Chipé. Tragedia en julio de 1936
La expedición de la flota cantonal a Valencia
Francisco Villamartín y Ruiz (1833-1872)
Gibraltar. De Utrecht al siglo XXI
El museo Militar Regional
Proyectos...
El ataque a Tarento

NÚMERO 2. ENERO - MARZO 2003

El hundimiento del Castillo de Olite. La mayor tragedia naval de la Guerra Civil
La llegada del ferrocarril a Cartagena
Isaac Peral
El Teatro Romano de Cartagena
El Museo Naval del Mediterráneo
Las elecciones del 16 de febrero de 1936 en Cartagena
La carga de la Brigada Ligera

NÚMERO 3. ABRIL - JUNIO 2003

El bombardeo de las cuatro horas
Jiménez de la Espada
La patente de corso de los Reyes Borbones en Cartagena
Los Ayuntamientos constitucionales del campo de Cartagena (1812-1845)
Museo Nacional de Arqueología Submarina
Forzados en Galeras
Operación Torch

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 1

Cartagena. 15 de agosto de 1936. Muerte en la Marina.
El España N.º 3 y el Río Sil

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 2

El bombardeo de Cartagena por la artillería del Gobierno Centralista (1873-1874)

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 3

El artillado del frente marítimo de la Base Naval de Cartagena
como consecuencia de la amenaza de los buques acorazados

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 4

El acorazado Jaime I

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 5

Las visitas de Franco a Cartagena

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 6

¡¡COMANDANTE RUSO!! NIKOLAI GERASIMOVICH KUZNETSOV

Pedidos de números atrasados:

Editorial Áglaya · Calle Real, 16 · Tel: 968 320 680 · e-mail: info@editorialaglaya.com

Revista: 4,50 € Monográfico: 2,50 € (más gastos de envío)



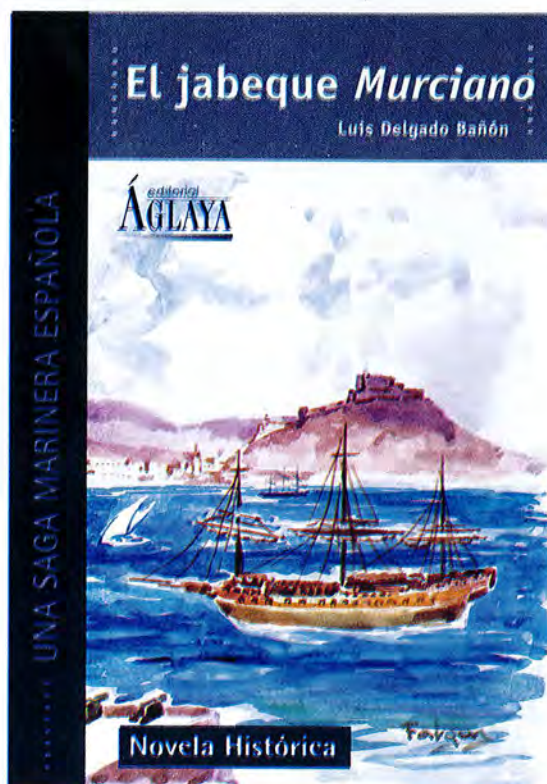
UNA SAGA MARINERA ESPAÑOLA

Luis Delgado Bañón

Luis Delgado aborda la cuarta obra, exaltando la figura del jabeque, uno de los buques de la Armada con más intensa, arriesgada y meritoria labor en el Mediterráneo. Su personaje, el alférez de navío Leñanza, Gigante para nosotros, se recupera de las heridas sufridas en la flotante San Cristóbal, para embarcar en el jabeque *Murciano*.

En esta ocasión, el foco histórico escogido por el autor es el de las jornadas llevadas a cabo contra la Regencia argelina, cuyas embarcaciones corsarias continuaban sembrando el pánico por nuestras costas levantinas y baleares en el último cuarto del siglo XVIII. De forma especial, el lector se encontrará sumergido en las operaciones llevadas a cabo contra la ciudad de Argel en el verano de 1784, vivida por nuestro personaje a bordo del jabeque Murciano, así como las acciones posteriores, más propias de epopeya popular.

Luis Delgado maneja los hilos de la historia naval, embutida en una apasionante trama novelesca, con su habitual rigor y maestría.



Es la feliz conjunción de un historiador, un experto en la marina del siglo XVIII y un brillante novelista.
ARTURO PÉREZ REVERTE

La riqueza del lenguaje empleado por Luis Delgado en esta colección es muy difícil de superar.
JOSÉ LUIS CASTILLO PUCHE

La pasión que Luis Delgado siente por la Marina y sus espléndidas dotes de narrador hacen que su Colección de Novela Histórica se lea con el interés de un relato de ficción, siendo como es reflejo riguroso de hechos verdaderos y personajes que dieron gloria a España.
FERNANDO VIZCAÍNO CASAS



**PRIMERA GUERRA MUNDIAL
LOS SUBMARINOS DEL KAISER EN LAS AGUAS DE CARTAGENA (1915-1918)**
Luis Miguel Pérez Adán

JUAN FERNÁNDEZ (UN CARTAGENERO NAVEGANTE Y DESCUBRIDOR)
Luis Delgado Bañón

MUSEO ARQUEOLÓGICO MUNICIPAL
Museos de Cartagena

CHINCHILLA. APOGEO Y DERROTA
Sublevación Cantonal

EL PRESENTE HACE HISTORIA
EL NUEVO PUERTO DE CARTAGENA (ESCOMBRERAS)

HISTORIA DE LA POLICÍA MUNICIPAL DE CARTAGENA
Cayetano Tornell Cobacho

LA MUJER CARTAGENERA EN EL PRIMER FRANQUISMO
Pedro Egea Bruno



**FELIPE IV Y SU TIEMPO
UN PERÍODO HISTÓRICO
EN REVISIÓN**
Francisco Velasco Hernández

CUADERNOS MONOGRÁFICOS DE CARTAGENA HISTÓRICA.

NOVIEMBRE 2003. N.º 7
EL CENTRO DE BUCEO DE LA ARMADA
DICIEMBRE 2003 N.º 8
CARIDAD LA NEGRA



UNA SAGA MARINERA ESPAÑOLA

----- Luis Delgado Bañón

CON EL RIGOR HISTÓRICO DEL QUE ADOLECEN LAS SERIES BRITÁNICAS

En la serie de novela histórica *Una Saga Marinera Española*, Luis Delgado narra la historia de nuestra Armada desde la segunda mitad del siglo XVIII, momento de máximo esplendor en su poder naval, hasta la Guerra Civil de 1936-39. El autor se impone como premisa ineludible el rigor histórico. De esta forma, los lectores podrán comprobar los momentos más importantes de la Historia Naval de España, a la vez que disfrutan, enganchados con la lectura de los acontecimientos novelescos que el autor incorpora a las tramas.

1 La galera *Santa Bárbara*



En este primer volumen de la serie de novela histórica, *Una Saga Marinera Española*, Luis Delgado aborda la vida que se sufría en las galeras de la Real Armada en la segunda mitad del siglo XVIII.

Un joven castellano, ansioso por correr aventuras en la mar, es condenado por falsa e interesada denuncia a la pena más terrible, a servir como forzado en las galeras de Su Majestad, amarrado al duro banco de la bodega como un esclavo más. Sufre penalidades y vejaciones de todo tipo que ningún ser humano debería haber soportado jamás. Embarca en la galera *Santa Bárbara*, donde vivirá, como un miembro más de su chusma, inolvidables y estremecedores episodios de mar y guerra.

2 La cañonera 23

En la segunda entrega de la colección *Una Saga Marinera Española*, el hijo del desdichado galeote, apodado *Gigante* como su progenitor, consigue sentar plaza de guardiamarina, tras los hábiles manejos del padre para conseguir el necesario expediente de Limpieza de Sangre.

El joven y sencillo castellano cursa sus estudios en la Escuela Naval de Cartagena, para pasar como voluntario a las Cañoneras de Barceló, que actúan en el Gran Sitio de Gibraltar.



3 La flotante *San Cristóbal*



Continúan las aventuras de nuestro querido personaje, *Gigante*, revestido en el empleo de alférez de fragata, a las órdenes del jefe de escuadra Antonio Barceló, así como las de su inseparable compañero *Pecas*.

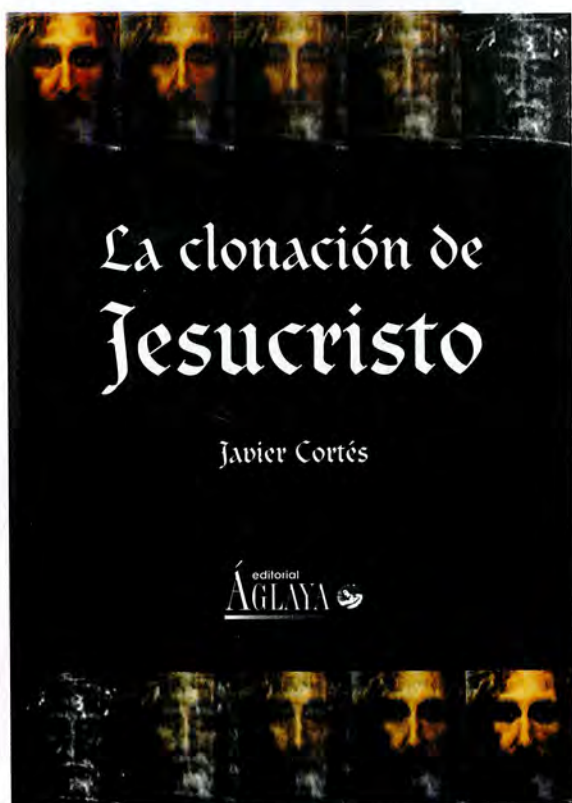
El alférez de fragata Leñanza consigue embarcar en la flotante *San Cristóbal*, bajo el mando del capitán de fragata Federico Gravina, una de las unidades que intentaron reconquistar la plaza gibraltareña para las armas de España.

La vida a bordo de los buques españoles en los siglos XVIII-XX

La primera colección de novela histórica naval española

La clonación de Jesucristo

Javier Cortés



El mercenario ruso Sergei Uldrich recibe el siguiente encargo: Ha de efectuar un grave perjuicio a la Santa Iglesia Católica. Pocos días después, el Papa Juan Pablo II entra en coma profundo e irreversible. Un sacerdote español afirma que el estado del Pontífice está íntimamente relacionado con la desaparición de la más exacta réplica de la Sábana Santa de Turín.

En esta obra de intriga, el autor nos ofrece un argumento sobrecogedor: la posibilidad del hombre de cambiar el curso de la historia creando un nuevo Dios.

editorial
ÁGLAYA 