

Historia

Segunda República – La Actividad Naval en el Mediterráneo

La misión de la Marina en caso de guerra, no es tanto el protagonizar grandes y lucidas batallas navales, sino, más bien, tratar de impedir el tráfico marítimo del enemigo bloqueando sus puertos y costas, y amenazando las rutas marítimas en alta mar; al mismo tiempo que se aseguran las propias.

La guerra en el mar está íntimamente relacionada con el comercio, con el tráfico marítimo internacional y con las normas del derecho internacional que amparan a éste. Por eso, del mismo modo que no se puede comprender debidamente el desarrollo y desenlace de la Guerra Civil sin tener en cuenta el factor naval, tampoco se puede explicar éste sin referirnos al comercio por vía marítima y al marco internacional en que se tuvo que desenvolver.

La práctica totalidad de las importaciones y exportaciones, incluido el tráfico de armas, se tuvo que hacer por vía marítima, toda vez que la frontera francesa estaba prácticamente cerrada. Este tráfico estuvo en seguida, no sometido, pero sí condicionado por una serie de disposiciones y acuerdos impuestos por los países signatarios de la "No Intervención", por el no reconocimiento a ninguno de los dos contendientes de los derechos de beligerante y por la presencia frente a las costas españolas de más de medio centenar de buques de guerra pertenecientes a las marinas de diversos países europeos y americanos.

La Armada nacional y la Flota republicana se comportaron de un modo totalmente opuesto, pero coincidieron en algunos aspectos, tales como la renuncia a buscar un combate definitivo o el preocuparse más por mantener a salvo y no arriesgar los buques propios que por hundir los del enemigo. Fuera de eso, la forma de actuar de las dos escuadras fue radicalmente diferente.

La Marina de los nacionales se encontró desde el primer día con la cadena de mando rota y con una carencia angustiosa de buques; sin embargo, aprovechando al máximo sus posibilidades, improvisando, manteniendo a sus buques constantemente en la mar, consiguió ir imponiendo su dominio, primero en el Cantábrico y en el Estrecho, a continuación también en el Mediterráneo. Improvisó una flotilla de bous artillados que sometieron los puertos republicanos del Norte a un duro bloqueo, mientras que los cruceros auxiliares llevaron sus acciones contra el tráfico marítimo hasta lugares muy alejados de las costas españolas.

La Flota republicana, después del gran éxito que significó impedir que la mayoría de los buques cayesen en manos de los sublevados, y tras los fallidos intentos del bloqueo del Estrecho y la expedición al Cantábrico, fue renunciando a toda iniciativa y prácticamente su actividad quedó limitada a la presencia disuasoria de algunas unidades en los principales puertos y a la escolta y protección de los mercantes en el último tramo de su singladura, sobre todo en el Mediterráneo occidental. Tras la pérdida del destructor "Almirante Ferrándiz" y dos guardacostas en lo que se dio en llamar la batalla del Cabo Espartel, el temor a perder más buques llevó a la Flota a una actitud conservadora, de acuerdo con la teoría de que una Flota en existencia es siempre una amenaza potencial para el enemigo.

Pero los factores decisivos, a mi modo de ver, de la supremacía naval de los nacionales fueron los siguientes:

1º.– La capacitación técnica, la resolución y la fidelidad de la oficialidad de la Marina nacional.

2º.– La ayuda alemana e italiana en todas sus facetas.

3º.– El valor estratégico de las dos bases principales en su poder y el acierto de levantar otra en Mallorca.

4º.– El disponer de dos cruceros modernos, el “Canarias” y el “Balears”, idóneos para las misiones propias de esta guerra y netamente superiores a los buques republicanos.

En sentido contrario, los motivos por los que la Flota republicana perdió el inicial dominio naval, consecuencia de su supremacía numérica, se debieron a:

1º.– Las traiciones, sabotajes, deslealtad e incompetencia de la mayor parte de los ya de por sí escasos oficiales que permanecieron en las filas gubernamentales.

2º.– La falta de bases alternativas a la de Cartagena y las permanentes dificultades en el abastecimiento de municiones y combustible.

3º.– La ausencia de un Estado Mayor que elaborase un plan de prioridades de actuación y canalizase las informaciones sobre los movimientos del enemigo.

4º.– Las limitaciones impuestas por la política exterior de “responsabilidad” adoptada desde el primer momento y mantenida por todos los gobiernos republicanos.

Quizás estos datos del contralmirante inglés Peter Gretton sirvan para poner en evidencia lo hasta aquí dicho: la Marina de los nacionales capturó 317 mercantes, 99 de los cuales eran de bandera extranjera, y, junto con la aviación, hundieron más de un centenar. La Flota republicana capturó un barco y hundió unos pocos. Por otra parte, González Echegaray dice que la práctica totalidad de la flota mercante española quedó en poder del Gobierno, pero a finales de 1938 sólo disponía de 170.000 Tm., mientras que otras 400.000 Tm. permanecían internadas en puertos extranjeros.

No es menos verdad que, pese a todo, el tráfico mercante con destino a los puertos republicanos no llegó a interrumpirse ni en los peores momentos de la guerra, pero careció siempre de la seguridad y regularidad que exige la más mínima planificación; condiciones de las que siempre disfrutó el de los sublevados.

Un factor que me interesa resaltar es el que se refiere al comportamiento de los buques de guerra de las marinas extranjeras presentes en aguas próximas a España. No hay noticia de que Rusia haya enviado jamás durante los tres años del conflicto un solo buque de guerra a aguas próximas a la península ni de que escoltase a sus mercantes con destino a España; las autoridades soviéticas llegaron, en este sentido, hasta el extremo de renunciar a que su Armada se encargase de la vigilancia que le había sido asignada por el Comité de la No Intervención en la costa gallega. Por contra, Alemania e Italia actuaron, también en el mar, de un modo diametralmente opuesto al resto de las potencias. Alemania, desde los primerísimos días, envió a aguas españolas, con la disculpa de evacuar a sus súbditos, a toda una escuadra, formada por los mejores barcos de que disponía en esos momentos: los acorazados “Deutschland”, “Admiral Scheer” y “Graf Spee”, y los cruceros “Köln” y “Leipzig”. Todos estos barcos se dedicaron desde el principio

a dificultar las operaciones de la Flota republicana, interponiéndose entre ella y sus objetivos, espionando e informando al mando nacional de sus movimientos y de los del tráfico mercante con destino a los puertos republicanos. La Marina alemana se encargaba de dar protección a los mercantes propios en su ruta hacia los puertos nacionales, liberando a los buques de guerra nacionalistas de esa y otras tareas. Aún más lejos llegó Italia en su actuación en favor de los sublevados, pues su aviación y sus famosos y temibles submarinos "legionarios" no dudaron en atacar a toda clase de buques sospechosos de dirigirse a la zona gubernamental. Por poner un ejemplo, y solamente durante la ofensiva del mes de Agosto de 1937, la aviación, los destructores y los submarinos italianos atacaron en aguas del Mediterráneo occidental a un total de 28 mercantes, de los cuales siete eran republicanos, perteneciendo el resto a otros países, trece de los cuales navegaban bajo pabellón británico. De esos 28 mercantes atacados, resultaron hundidos cuatro republicanos, un danés y dos rusos; el resto sufrió graves desperfectos, con muertos y heridos entre las tripulaciones, pero pudieron llegar a puerto. La actitud de Francia y, sobre todo, Inglaterra ante este y otros hechos similares, queda perfectamente resumida en un chiste del famoso "coronel Blimp", recogido por Hugh Thomas, que decía así: "Bien, señor, creo que ha llegado el momento de que comuniquemos a Franco que como hunda otros cien barcos ingleses, nos retiraremos del Mediterráneo." Así era la realidad, el gobierno inglés, con toda su Flota, su prestigio y su historia a cuestas, aceptaba contrito humillaciones de ese calibre.

La otra cara de la misma moneda del intervencionismo en favor de los sublevados la vuelve dar la actitud alemana cuando, a finales de Diciembre de 1936, uno de los bous artillados de la recién creada Armada Auxiliar de Euzkadi capturó al mercante alemán "Palos" y lo condujo al puerto de Bilbao. Rápidamente, se presentó frente a Bilbao el crucero alemán "Königsberg" exigiendo la inmediata liberación del mercante. Al "Palos" se le dejó partir a los pocos días, pero su cargamento, considerado material de guerra, fue confiscado y un tripulante español que viajaba a bordo, encarcelado. La respuesta de la Marina alemana no se hizo esperar: el "Graaf Spee" apresó el uno de Enero del 37, frente a las costas de Almería, al vapor "Aragón", de la Transmediterránea; el "Königsberg" intentó capturar al vapor de la Duro Felguera "Sotón", pero el capitán evitó el apresamiento metiéndose a tierra y embarrancando en la Punta de San Carlos, en Santoña, donde el crucero alemán lo cañoneó, por fortuna, sin lograr ningún blanco; dos días más tarde, el mismo "Königsberg" conseguía capturar al "Marta Junquera", de la naviera santanderina "Vapores Costeros"; lo condujo a Ferrol y lo entregó a las autoridades nacionales, a cuyo servicio quedó a partir de entonces; no así su tripulación, que permaneció a bordo del crucero alemán y fue desembarcada en un bote frente a Lastres días después.

La Marina alemana, en caso de que no se devolviera el cargamento y el viajero español, estaba dispuesta a subir un grado más las represalias y atacar a la Flota republicana o bombardear algún puerto, tal y como haría algún tiempo después, cuando cañoneó el puerto y la ciudad de Almería en represalia por el ataque aéreo al "Deutschland". A partir del incidente del "Palos", las órdenes del gobierno republicano a la Flota fueron las de evitar todo incidente con barcos extranjeros. Ninguno de los mercantes que traficaban con los puertos de la zona sublevada volvió a ser capturado. Tampoco tengo noticias de que las patrullas navales inglesa y francesa del "Control" situadas de vigilancia frente a los puertos de Pasajes, La Coruña, Vigo y Cádiz, cursasen ninguna denuncia que fuera efectiva contra los mercantes italianos y alemanes que llegaban sin parar atiborrados de hombres y material bélico.

Otro aspecto más de la intervención alemana es el mencionado por Michel Alpert, citando datos de la tesis de Frank, y que se refiere a la actuación de los submarinos

U-33 y U-34. Estos submarinos realizaron diversas operaciones de guerra en los primeros días de Diciembre del 36, logrando en una de ellas hundir al submarino republicano C-3. Por otra parte, en Mayo de 1937, un avión alemán alcanzaba con una bomba de 250 kgs. al acorazado "Jaime I". Y todo esto no es nada más que un botón de muestra de las actividades marítimas y aéreas de las fuerzas alemanas e italianas y del descaro con el que actuaban. Para mayor escarnio, esos mismos buques de guerra eran los encargados de llevar a cabo la vigilancia de la "No Intervención" frente a las costas republicanas del Mediterráneo.

En contraste con esa actitud resuelta y arrogante de los sublevados y de las potencias fascistas, el gobierno republicano, agobiado por su complejo de "rojo", subordinaba todas sus actuaciones a la necesidad de aparecer ante el mundo como los gobernantes más respetuosos y cumplidores de los acuerdos, pactos, convenios y demás consideraciones de política internacional. Como dejó bien demostrado Prieto, entonces ministro de la Defensa Nacional en el gobierno Negrín, los buques de guerra alemanes podían cañonear Almería, pero la aviación republicana no podía bombardear a esos mismo buques, refugiados en cualquier puerto en poder de los sublevados: no convenía a la política exterior de moderación, ni a las relaciones con Francia e Inglaterra, pero, sobre todo, ¡no convenía a Moscú!

En el Cantábrico, una vez dominada la base de Ferrol por los sublevados, con Galicia ya en su poder salvo algunos focos de resistencia, el crucero "Almirante Cervera" salió de dique y el día 23 de Julio se hizo a la mar al mando del capitán de fragata Salvador Moreno. La primera misión va a ser, precisamente, acudir a cañonear Gijón en auxilio de los militares sublevados, sitiados ya en los cuarteles de Zapadores y Simancas. La eficacia militar de esos cañoneos no será nunca muy grande, pero la impresión que causaban en la ciudadanía y en la moral de los sitiados era muy grande. Tal vez hoy sea pertinente interrogarse por qué no se mandó ya en ese momento una flotilla a combatir al que, con el paso del tiempo, sería conocido con el sobrenombre de "el chulo del Cantábrico".

A los pocos días, se hizo también a la mar, una vez terminada la reparación de calderas, el viejo acorazado "España", al mando del capitán de fragata Luis de Vierna. Completaba la Marina sublevada en aguas del Cantábrico el destructor "Velasco", que lleva de comandante al capitán de corbeta Francisco Núñez Rodríguez. Su dominio en este mar era total y su actividad intensísima, cañoneando la costa e iniciando la obstrucción del tráfico mercante y de las actividades pesqueras.

La respuesta gubernamental se demoró hasta mediados de Agosto, y no va a ser una flotilla de destructores la que se envíe al Cantábrico, sino dos submarinos: el "C-3", que manda el alférez de navío Antonio Arbona Pastor, y el "C-6", capitán de corbeta Mariano Romero Carnero. Estos dos oficiales, como la casi totalidad de los que mandan submarinos, tienden o están ya en la deslealtad más absoluta hacia la República. Romero Carnero, el comandante del "C-6", pasaría poco después a la situación de disponible forzoso por no haber lanzado torpedos contra el "Cervera" y el "España" cuando se encontró con dichos buques en aguas del Cantábrico. Romero Carnero consiguió pasarse a los nacionales y no le debió de ir del todo mal en la vida, porque, al parecer, con Franco llegó a almirante. El comandante del "C-3", Arbona Pastor, estando en ruta hacia el Norte, pretextó una avería, siempre la socorrida disculpa de las averías, y regresó a Cartagena. Algunos informes relacionaban a Arbona Pastor con un pasado falangista, así que cuando el "C-3" se hundió frente a Málaga el 12 de Diciembre del 36, las hipótesis apuntaron a un posible sabotaje; pero, como ya dije antes, parece ser que han aparecido documentos en los que se demuestra que el verdadero causante del hundimiento del "C-3" había sido el submarino alemán "U-34".

Antes, el 22 de Agosto, volvía a zarpar de Cartagena rumbo al Norte una flotilla de submarinos. Junto al "C-3" iban el "C-4", teniente de navío Jesús Las Heras, y el "C-5", capitán de corbeta Remigio Verdía. El "C-5" disparó un torpedo al acorazado "España" que no llegó a hacer explosión por algún defecto en el material. La escasez y el mal estado, por la causa que fuera, de los torpedos sería otro de los motivos de la ineficacia de los submarinos. Remigio Verdía, el único oficial de submarinos totalmente entregado a la causa republicana, recibió del Gobierno republicano el mando de la flotilla del Cantábrico; meses más tarde se le encargaría la misión de organizar una base para los submarinos en Málaga, y ahí encontraría la muerte a consecuencia de un bombardeo de la aviación. El teniente de navío Las Heras, comandante del "C-4" terminaría por desertar un año después, abandonando su submarino en Francia y participando en el comando del coronel franquista Troncoso que intentó de apoderarse del "C-2", cuando ese submarino se encontraba reparando en el puerto francés de Brest.

También fueron enviados al Norte los submarinos "C-2", alférez de navío Ferrando, y el "B-6", alférez de navío Scharfhausen; mientras que el "C-6" regresaba otra vez al Cantábrico con su nuevo comandante, el electricista-torpedista Ernesto Conesa. El primero de ellos en causar baja, y para siempre, sería el "B-6", hundido, con la colaboración de su comandante, Scharfhausen, por el remolcador artillado "Galicia", que mandaba el alférez de navío Sánchez Barcáiztegui (Cruz Laureada de San Fernando y Medalla Militar Individual). El comandante del "C-2", Ferrando, desertaría en Francia y sería otro de los integrantes del comando del coronel Troncoso que intentaría capturar ese submarino para los nacionales. Para mandar el "C-6", llegaron al Norte en la primavera del 37 dos rusos, Iván A. Burmistrov, "Luis Martínez", y Nikolai P. Eguipko, "Juan Valdés"; Burmistrov sería nombrado jefe de la flotilla de submarinos y Eguipko mantendría al "C-6" en activo hasta el último día de guerra en el Norte, cuando ese submarino resultó dañado en el mismo bombardeo en el que fue hundido el "Císcar" en El Musel. Por orden del ministro de la Defensa Nacional, Prieto, el "C-6" fue conducido fuera del puerto y hundido para evitar que cayera en manos del enemigo.

El 19 de Septiembre del 36, zarpaba de Cartagena el grueso de la Flota con la misión de sumarse a los cinco submarinos que se mecían en las aguas del Cantábrico. Formaban la línea de buques el acorazado "Jaime I", los cruceros "Libertad" y "Cervantes", con los destructores "Almirante Valdés", "Almirante Antequera", "A. Miranda", "Alsedo", "José Luis Díez", "Lepanto" y "Lazaga". El día 24 fondeaban, sin novedad, en aguas de El Musel. Durante los veinte días que los cinco submarinos, seis destructores, dos cruceros y un acorazado permanecieron en el Norte, por la única "hazaña" que pasarán a la historia será por el asesinato en el puerto de Bilbao de 38 presos del barco-prisión "Cabo Quilates", realizado por "incontrolables" del "Jaime I". Resulta difícilmente comprensible que una escuadra tan poderosa no fuera empleada, por ejemplo, para cortar el tráfico mercante alemán con destino a los sublevados o para realizar algún desembarco en la costa occidental asturiana que desbaratara el avance de las columnas gallegas hacia Oviedo.



Destructor republicano "Almirante Antequera" fondeado en El Musel. (Colec. Suárez. Arch. Mpal. Gijón)



Dotación de uno de los destructores fondeados en El Musel. (Colec. Suárez. Arch. Mpal. Gijón)

El mando naval republicano no solamente carecía de planes, sino también de información. Por aquellas fechas estaban en la creencia de que el "Canarias" había sido tocado por una bomba de aviación que retrasaría largo tiempo su entrada en servicio, pero lo cierto era que el "Canarias" se terminó de poner a punto, precisamente, en esos días, haciéndose a la mar junto con el "Cervera". Los marinos nacionales, disponiendo de la información correcta, eligieron la táctica adecuada, y aprovechando la presencia del grueso de la Flota en el Cantábrico, bajaron al Estrecho. El "Canarias", capitán de navío Francisco Bastarreche, estrenó su artillería hundiendo al destructor "Almirante Ferrándiz" desde 16.000 metros y con la segunda andanada; mientras que el "Cervera", después de 300 cañonazos, solamente logró dos impactos en el destructor republicano "Gravina", que tuvo que buscar refugio en el puerto de Casablanca. Ese mismo día, ya dieron escolta a los primeros transportes de soldados desde Ceuta a la península. Otro aspecto a señalar es que la aviación y los submarinos republicanos se abstuvieron de intervenir en apoyo de los sorprendidos destructores, que carecían de toda información sobre la presencia en aquellas aguas de los dos cruceros nacionalistas. Tras este enfrentamiento naval, conocido a partir de entonces como la batalla del Cabo Espartel, quedaría roto para siempre el bloqueo del Estrecho por la Flota republicana. O sea, que mientras los republicanos pierden la comunicación con el

Norte al caer en manos de los nacionales Irún y la frontera con Francia, los nacionales consiguen restablecer y asegurar el vital enlace marítimo entre el norte de África y la península y dominar el paso del Estrecho.

Al regresar la Flota a Cartagena a mediados de Octubre, solamente quedan en el Norte el destructor "José Luis Díez", alférez de navío Carlos Moya; los submarinos "C-2", teniente de navío Eugenio Calderón, y el "C-5", capitán de corbeta Lara, y el torpedero "Nº 3", que ya estaba en estas aguas antes del golpe militar, con un mando de la Mercante habilitado como teniente de navío, José Ruiz de Ahumada. Son las unidades que componen las incipientes Fuerzas Navales del Cantábrico, para cuyo mando es designado por el Gobierno el capitán de Corbeta Federico Monreal. El "Císcar" no subiría al Cantábrico hasta el 11 de Abril, al mando del alférez de navío José M^a García Presno.

Continuando con el tema de las desertiones, el comandante del "J. L. Díez", Carlos Moya, lo haría en marzo de 1937, en Francia, a donde había conducido a su destructor; y no desertaría en solitario, sino en la compañía del capitán maquinista y jefe de máquinas José Rodríguez, dos maquinistas más, un capitán médico y un capitán de la Marina mercante, saboteando, además, las turbinas del buque.

Al aprobarse el Estatuto vasco, el gobierno de Aguirre decidió crear la Armada Auxiliar de Euzkadi, formada por seis bacaladeros de altura, artillados con cañones del 101,6 procedentes del acorazado "Jaime I", más una flotilla de pesqueros encargados de mantener limpios de minas los accesos a los principales puertos y vigilar la costa. La Marina a las órdenes del gobierno vasco iba a protagonizar uno de los hechos más relevantes del enfrentamiento naval en el Norte, al trabar combate sus bacaladeros con el "Canarias". El "Nabara" y el "Donostia" daban escolta a un convoy junto con otros dos bacaladeros y el "José Luis Díez". Al ser descubiertos y atacados por el "Canarias", se defendieron valerosamente, logrando, incluso, hacer varios impactos en el modernísimo y potente crucero nacional. El "Nabara" resultó hundido, el "Guipuzkoa" tuvo que embarrancar y el "Donostia" consiguió ponerse a salvo en el puerto francés de Arcachón. El "José Luis Díez", quizás no hubiera podido hacer mucho frente a la enorme potencia de fuego del "Canarias", pero es que ni siquiera apareció en auxilio de los bacaladeros. Fue entonces cuando Moya, el comandante del "Díez", condujo al destructor a un puerto francés con la disculpa de averías, y aprovechó la ocasión para consumar la desertión.

Al iniciar los nacionales, en Abril del 37, la ofensiva en el Frente Norte, cuentan en el Cantábrico con las siguientes unidades: el acorazado "España", el crucero "Cervera" al mando del capitán de navío Manuel Moreu, los cruceros auxiliares "Ciudad de Palma" y "Ciudad de Valencia", el destructor "Velasco", el minador recién botado "Júpiter", al que se sumaría poco después el "Vulcano", los torpederos "Nº 2", "Nº 7" y "Nº 9", más una flotilla de activísimos bous artillados en la que se integrarían el "Tito", el "Fantástico", el "Ciriza", el "Denis", el "J. Ignacio", el "Tritonia"... , destacando por encima de todos el "Galerna", un bou que antes de ser apresado por los nacionales había pertenecido a la Armada Auxiliar de Euzkadi. Estaba también el hidroavión "Virgen de Chamorro" y la patrulla de "dorniers", cuya información se completaba con la que pudiesen aportar los dos submarinos alemanes y el crucero de la misma nacionalidad que navegaban por el Cantábrico. Las bases utilizadas eran las de El Ferrol, Ribadeo y Pasajes.

Según los historiadores José Cervera Pery, Ricardo Cerezo y otros, tras la sublevación, se hizo cargo del mando de la base de Ferrol el vicealmirante Núñez Quijano, que disconforme con tanto fusilamiento, fue sustituido por el contralmirante de la reserva Luis Castro Arizcun, que ostentaría también el mando

de la Flota nacionalista del Cantábrico; el acorazado "España" salió al mando del capitán de fragata Luis Vierna, sustituido en Enero del 37 por el capitán de navío López Cortijo; el primer comandante del "Cervera" fue el capitán de fragata Salvador Moreno Fernández, pasando después el mando de este buque al capitán de navío Manuel Moreu; el destructor "Velasco" lo mandó el capitán de corbeta Francisco Núñez Rodríguez; los cruceros auxiliares "Ciudad de Palma" y "Ciudad de Valencia", estuvieron al mando de los capitanes de corbeta Indalecio Núñez y Jaúregui, respectivamente. La flotilla de bous del Cantábrico estaba al mando del teniente de navío Félix Ozámiz López, comandante del "Tritonia"; el "Galerna" lo mandó el capitán de corbeta Pablo Suanzes, al que sustituyó el de igual categoría, Mendizábal y, posteriormente, el teniente de navío Daniel Novás; comandante del "Denis" fue el teniente de navío Manuel Aldereguía; del "Juan Ignacio", sucesivamente, los tenientes de navío Antonio Díaz Pache y Manuel Cañal; del "Alcázar de Toledo", el alférez de navío Javier Saldaña, y del remolcador artillado "Galicia" el también alférez de navío Federico Sánchez Barcáiztegui.

Los nacionales perderían al acorazado "España" en aguas santanderinas a finales de Abril. Generalmente se acepta que el hundimiento del "España" fue debido a una mina, aunque la prensa republicana de la época lo atribuyó a las bombas lanzadas por los aviones leales; no se puede descartar esta hipótesis, porque esos bombardeos se produjeron y, quizás, una cosa pudiera estar relacionada con la otra. Un testigo, Marceliano F., afirma que el "España" había recibido antes un impacto de los cañones del cabo San Lorenzo.

Para enfrentarse a los nacionales en el mar, sobre todo a partir de la caída de Bilbao y la desaparición de la Armada vasca, sólo había incompetencia, inoperancia y traición. El comportamiento visto hasta ahora de la mayoría de los comandantes de los buques de guerra republicanos en el Cantábrico, no podía producir en el ánimo de las tripulaciones, creo yo, otra cosa que no fuera una mezcla de desmoralización, abatimiento e indignación. No debe de extrañar, por tanto, que muchos mandos de las Fuerzas Navales del Cantábrico se quejasen al gobierno republicano de la actitud de las dotaciones, a las que, en realidad, temían. Las autoridades vascas llegaron a mandar acordonar los barcos de guerra surtos en la ría bilbaina con fuerzas de la policía a sus órdenes para desalojar a esas dotaciones, enviarlas a fortificar al frente y sustituirlas por marinos vascos. Tampoco así aumentó de forma notoria la operatividad de los buques de guerra, sencillamente porque la causa del mal había que buscarla entre los de arriba.

Sea como fuere, las Fuerzas Navales del Cantábrico contaban, como se ha visto, con los dos destructores, el "José Luis Díez" y el "Císcar", enviado al Norte por esas fechas de Abril; los submarinos "C-2", "C-4" y "C-6", el torpedero "Nº 3" y una serie de lanchas y pesqueros encargadas de la vigilancia costera y, sobre todo, de mantener limpios de minas los accesos a los puertos, en cuya misión fueron totalmente eficaces, pues aparte del acorazado "España", solamente un dragaminas vasco resultó hundido por una mina. Los nacionales, aparte los minados realizados por el "Velasco" y pesqueros, contaban con dos modernísimos minadores, primero con el "Júpiter" y, más tarde, con su gemelo el "Vulcano". Estaba también la Armada Auxiliar de Euzkadi, mermada tras el combate con el "Canarias", que nada más que obedecía órdenes del gobierno vasco, pero que de alguna manera se coordinaría con el mando naval republicano. A últimos de Diciembre del 36 había desaparecido frente a las costas de Bilbao el submarino "C-5". Su comandante, capitán de corbeta Lara y Dorda, se había hecho la promesa de entregarlo a los sublevados o hundirlo, pero tampoco se puede descartar que la responsabilidad del hundimiento fuera del crucero alemán "Königsberg", como una represalia más por la captura, en esas mismas fechas, del vapor alemán "Palos".

Cuando se inicia la ofensiva en el Norte, la Armada de los nacionales recibió órdenes de reforzar el bloqueo sobre los puertos del Cantábrico, especialmente sobre Bilbao. El gobierno de Burgos hizo públicas una serie de advertencias sobre los riesgos a que se exponían los mercantes extranjeros que, desafiando ese bloqueo, pretendiesen entrar en los puertos republicanos, tales como la existencia de zonas minadas y los bombardeos aéreos. Además, en aguas jurisdiccionales, los mercantes deberían de obedecer las órdenes de los buques de guerra de los nacionales bajo amenaza, en caso contrario, de ser cañoneados y hundidos.

Esa actitud no podía ser admitida por el gobierno conservador inglés, pese a que la mitad del gabinete de mister Baldwin era proclive a los sublevados. Aceptarla equivalía a reconocer los derechos de beligerancia, algo que el gobierno inglés solamente estaba dispuesto a hacer si Franco procedía a la retirada total de alemanes e italianos.

El bloqueo marítimo a Bilbao se convirtió en un asunto complejo que puso en tensión al Foreign Office, que motivó la presentación de una moción de censura en el Parlamento al gobierno de Baldwin y que estuvo a punto de provocar un enfrentamiento de imprevisibles consecuencias entre los buques de guerra ingleses de la Patrulla del Control de la No Intervención y la Marina de los sublevados.

Las presiones al gabinete de Baldwin en favor de los republicanos españoles, y de los vascos en particular, no procedían solamente de los partidos liberal y laborista y de la intelectualidad de izquierdas, sino también de un sector numeroso y decisivo de las propias filas conservadoras. Esto se explica, en primer lugar, por los intereses económicos y por la vieja relación comercial existente entre el País Vasco y Gran Bretaña, dada la importancia que siempre tuvo el tráfico mercante de hierro y carbón, y la necesidad inglesa del mineral vasco. Por otra parte, la afinidad ideológica del gobierno conservador inglés con las autoridades vascas del PNV era grande, y por si todo esto no bastara, estuvo el terrible impacto que produjeron en la opinión pública inglesa y mundial los bombardeos de Durango y Guernica.

El Almirantazgo y el sentir mayoritario entre la oficialidad de la Royal Navy eran netamente proclives a la Marina sublevada. Para ellos, la Flota republicana no era otra cosa que un conjunto de barcos en manos de unos amotinados que no sabían manejarlos. Influyó también en su forma de ver las cosas una cierta rivalidad o antipatía hacia los marinos y buques mercantes que amparaba el pabellón británico y que ellos debían proteger, y los días extra en la mar a que obligaba el cumplimiento de la misión del "Control". El Almirantazgo, influido consciente o inconscientemente por sus simpatías políticas, contribuyó con sus informaciones erróneas sobre el bloqueo del puerto de Bilbao a desanimar y paralizar durante unos días el tráfico mercante con ese destino, coadyuvando a que fuera práctico un bloqueo que no era eficaz, como lo demostraba el hecho de que en esos mismos primeros días de Abril se hubieran producido 27 entradas y 32 salidas de buques en la ría bilbaína sin ningún incidente.

Sería esa dicotomía entre la realidad y la apreciación de la misma por el gobierno inglés, sugestionado por los informes del Almirantazgo, lo que provocaría la moción de censura del líder laborista Attlee, ganada por el gobierno gracias a la abrumadora mayoría parlamentaria de que disponía. Los barcos de la Marina británica en el Cantábrico abandonaron entonces, si es que alguna vez las habían llegado a realizar, las tareas de vigilancia del cumplimiento de los acuerdos de la "No Intervención" respecto a los mercantes con destino a puertos en poder de los sublevados, Pasajes, en concreto; y se concentraron en la protección de los barcos de su bandera que traficaban con los puertos republicanos.

<http://www.loseskakeados.com>