



- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 7 julio del 2006)

## LA SITUACIÓN DE LA ARMADA ESPAÑOLA AL FINAL DE LA GUERRA CIVIL

AGUSTÍN RAMÓN RODRÍGUEZ GONZÁLEZ

*Historiador*

La dura lucha en el mar, tan injustamente olvidada o minusvalorada en mucha de la historiografía de nuestra Guerra Civil, supuso una grave pérdida para nuestras fuerzas navales, pérdida que únicamente pudo ser subsanada, y sólo en parte, muchos años después de la contienda<sup>1</sup>.

Tal resultado marca un agudo contraste con los otros dos Ejércitos: por muchas que fueran las pérdidas humanas y materiales en tierra y en aire, lo cierto es que ambos habían mejorado sustancialmente su equipo durante la guerra, tanto en calidad como en cantidad, mientras que la Armada apenas pudo mantener una parte de su anterior potencial.

Aquella era una situación nueva por entero, pues con mucho la Armada había sido la parte más avanzada y potente de nuestras Fuerzas Armadas en la década de los treinta. El Ejército no podía pesar demasiado internacionalmente con su puñado de débiles carros de origen francés modelo de la Primera Guerra Mundial, una artillería anticuada en la que faltaban casi por entero las armas antiaéreas y anticarro, y una casi simbólica motorización. En cuanto a la componente aérea, resulta muy definidor que no dispusiera de polimotores, y que los aviones estándar, los Nieuport 52 y los Breguet XIX, fueran ya modelos muy desfasados y superados por los normales en otras aviaciones europeas.

<sup>1</sup> De reciente aparición y gran interés es la obra de los hermanos Fernando y Salvador MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-39*, Gesedi, Madrid, 1999, 5 vols. También, R. CEREZO MARTÍNEZ, *Armada española siglo XX*, Madrid, 1984, 4 vols.

Por el contrario, la Armada tenía un nivel técnico en sus unidades poco inferior al de las correspondientes en la que era entonces su modelo, la Marina Real británica, utilizando los mismos o muy parecidos tipos de cruceros y destructores, por ejemplo. Dentro de su limitado tamaño, la Armada podía jugar un nada despreciable papel en la política mediterránea, especialmente en el juego de poderes franco-italiano, papel al que no podían aspirar el resto de nuestras Fuerzas Armadas<sup>2</sup>.

Pero todo aquello se frustró en la Guerra Civil, y fue muy difícil de recuperar en los años sucesivos, tanto por las pérdidas en sí de la guerra como por la nueva orientación de la política exterior española, cuestiones ambas que se tradujeron simultáneamente en una pérdida de presencia exterior y de potencia naval, poniendo claramente de relieve las mutuas influencias entre ambas decadencias.

Nuestro trabajo se refiere a concretar tales pérdidas, los escasos refuerzos que se lograron obtener y las ambiciosas expectativas postbélicas que no tardaron en verse frustradas hasta, al menos, una década después de la firma en 1953 de los acuerdos con los Estados Unidos. Por razones de espacio y de oportunidad, nos referiremos especialmente al capítulo material, en concreto los buques de guerra, aunque sin olvidar otras pérdidas tanto o más importantes.

## La Armada en 1936.

Efectivamente, la Armada española era una fuerza de entidad por aquel entonces, ocupando un cuarto lugar entre las europeas, tras la británica, francesa e italiana, aunque la rápida expansión de la marina alemana y la crisis española no tardarán en desnivelar la paridad entre ambas marinas.

En total se disponía de dos acorazados, cinco cruceros ligeros, once destructores, doce submarinos, cinco cañoneros, once torpederos, 18 guardacostas y guardapescas, tres auxiliares, dos escuelas, tres buques hidrográficos y 16 remolcadores y aljibes.

En construcción muy avanzada (de hecho muchos de los buques hubieran debido estar ya en servicio de no ser por la crisis política y económica que había retrasado las obras) había dos cruceros pesados, otros seis destructores, tres submarinos y cuatro minadores, que se incorporaron durante la contienda civil, aparte otras unidades auxiliares y dos destructores y dos minadores, recién encargados y que sólo entraron en servicio varios años después de la guerra.

Todo ello hubiera supuesto hacia 1939 una fuerza de dos acorazados, dos cruceros pesados, cinco ligeros, 19 destructores, 15 submarinos, seis minadores y cinco cañoneros, por citar sólo las unidades principales, sin contar con alguna otra incorporación, poco importante dados los plazos que exige la construcción de un buque de guerra. Para valorar la importancia de esta escuadra podemos hacer una comparación con los principales buques de superficie en servicio en las distintas flotas del Mediterráneo el 11-VI-1940:

<sup>2</sup> F. BORDEJE Y MORENCOS, *Visicitudes de una política naval*, Editorial San Martín, Madrid, 1978.

	Británicos	Franceses	Italianos	Españoles
Acorazados	3	5	2	2
Portaaviones	1	1	0	0
Cruceros pesados	3	6	7	2
Cruceros ligeros	4	6	12	5
Destruyores	31	61	40	19

Creemos que las cifras hablan por sí mismas, y que pese a la gravísima crisis nacional, al menos desde 1931, la presumible aportación de la escuadra española al equilibrio de poder naval en el Mediterráneo no hubiera sido desdeñable, pues haciendo abstracción de la escuadra británica, lo cierto es que la española hubiera podido equilibrar a la italiana con la francesa en un caso, o junto a la francesa, constituir un enemigo muy superior a la italiana<sup>3</sup>.

Es cierto, por otra parte, que los dos acorazados españoles eran unidades ya anticuadas y de escaso valor frente a otras unidades homólogas de sus vecinos. Pero, tras una modernización que ya se había propuesto en varias ocasiones, hubieran resultado de gran utilidad en misiones defensivas o en el bombardeo a costas enemigas.

No nos dejaremos llevar por el análisis de situaciones que nunca llegaron a producirse; basten estos datos para poner de manifiesto la importancia relativa de la escuadra española de la época, cuestión pocas veces valorada en sus justos términos.

Aparte de los buques, la Armada tenía un arma muy eficaz en la aeronáutica naval, que en 1936 disponía de no menos de 100 aparatos de caza, reconocimiento y bombardeo y torpederos, algunos de ellos los únicos polimotores militares españoles de la época. Para valorar su importancia cabe señalar que la aviación militar contaba por entonces con dos centenares de aviones capaces de acciones bélicas<sup>4</sup>.

Sensible era que el ya veterano portahidros «Dédalo» hubiese sido baja en 1935 sin tener un adecuado sustituto, pero de haber sido las circunstancias menos críticas no cabe duda de que otro buque lo hubiera reemplazado sin mucha tardanza<sup>5</sup>.

## Las adquisiciones durante la guerra.

Marcando de nuevo un agudo contraste con las fuerzas terrestres y aéreas, las dos marinas enfrentadas recibieron muy escasos refuerzos durante la contienda, aparte de los buques que pudieron ser finalizados en nuestros arsenales. Y aparte de su escasez, pocas de las unidades recibidas podían compararse con las de producción nacional, ya fuera por sus características o por su antigüedad.

<sup>3</sup> Para las flotas contendientes, vid. C. FABIANI, *La Segunda Guerra Mundial en África*, vol. I, *De Malta a Madagascar*, Bruguera, Barcelona, 1974, p. 44.

<sup>4</sup> R. de la GUARDIA, *Crónica de la Aeronáutica Española*, Editora Nacional, Madrid, 1977.

<sup>5</sup> C. BUSQUETS, A. CAMPANERA y J.L. COELLO, *Los portaaviones españoles*, Aguilar, Madrid, 1994.

Con mucho, la más favorecida fue la marina nacional, gracias especialmente a la actitud italiana, mucho más propicia a la venta de unidades que la alemana, por entonces en fase de rápido crecimiento.

La contribución italiana supuso dos submarinos: los «General Mola» (ex «Torricelli») y «General Sanjurjo» (ex «Archimede»), seguramente las mejores unidades del lote de adquisiciones; cuatro destructores, veteranos ya de la Primera Guerra Mundial y que tras la guerra pasaron rápidamente a funciones secundarias y de escuela dados su vejez y desgaste: los «Ceuta» (ex «Falco»), «Melilla» (ex «Aquila») y los pequeños «Huesca» (ex «Alessandro Poerio») y «Teruel» (ex «Guglielmo Pepe»); además de las lanchas torpederas «Nápoles» (ex MAS 100), «Sicilia» (ex MAS 223), «Cándido Pérez» (ex MAS 436) y «Javier Quiroga» (ex MAS 435).

La alemana se redujo a cinco torpederas: la «Falange» (ex S-2), «Requeté» (ex S-4), «Badajoz» (ex S-3), «Oviedo» (ex S-1) y «Toledo» (probablemente la S-5 ó S-6). Tales buques pertenecían a una serie experimental que luego daría espléndidos resultados en la Segunda Guerra Mundial, las Schnellboote. Aparte de esto, la ayuda se limitó a proporcionar diversos elementos, incluida artillería antiaérea.

Otro refuerzo vino de la incautación del cañonero «Zacatecas», entonces en construcción para Méjico, que se incorporó a la flota nacional con el nombre de «Calvo Sotelo».

Por parte republicana, y dado que pronto su único valedor fue la Unión Soviética, cuyas fuerzas navales estaban entonces iniciando su reconstrucción y expansión, la ayuda recibida fue mínima, limitándose, aparte de mandos y asesores técnicos, a la entrega de cuatro torpederas, las números 11, 21, 31 y 41. Por la misma razón, la flota republicana sufrió durante toda la guerra de falta o escasez absoluta de repuestos, municiones y toda clase de elementos, lo que unido a otros factores contribuye a explicar su escasa operatividad.

Por último, ambos bandos, aunque muy singularmente el nacional, artillaron buques mercantes y hasta pequeños pesqueros como cruceros auxiliares, patrulleros o dragaminas. Pero aunque su contribución a la guerra en el mar fue muy importante, y las pérdidas graves, debemos limitarnos a las unidades estrictamente militares.

## Las pérdidas de buques en la guerra.

No podemos detallar aquí las circunstancias en que se perdió cada buque, por lo que nos limitaremos a señalar la fecha y causa del hundimiento. Tampoco nos parece relevante para nuestros propósitos señalar el bando en el que lucharon, pues fuera el que fuera, su pérdida iba en detrimento de la potencia naval de España.

Los dos acorazados: el «España», hundido frente a Cabo Mayor, cerca de Santander, el 30-IV-37 tras chocar con una mina, y el «Jaime I», perdido por explosión interna en Cartagena el 17-VII-37, con un terrible saldo de más de 300 muertos y bastantes heridos.

Uno de los dos cruceros pesados: el «Baleares», en combate nocturno el 6-III-38, con más de 780 fallecidos y numerosos heridos.

Dos de los destructores: el «Almirante Ferrándiz», hundido por el «Canarias» el 26-IX-36, y el «Císcar», por ataque aéreo en El Musel (Gijón) el 18-X-37.

Diez de los doce submarinos: los B-1, B-2, B-3 y B-4, semihundidos en Cartagena a consecuencia de ataques aéreos y/o de falta de reparaciones y mantenimiento; el B-5 se perdió el 12-X-36 por causas desconocidas en el Estrecho; y el B-6, hundido por el remolcador armado «Galicia» y otras unidades el 19-IX-36. El C-1 lo fue por ataque aéreo en el puerto de Barcelona el 9-X-38; el C-3, torpedeado cerca de Málaga por el alemán U-34 el 12-XII-36; el C-5, por causas desconocidas en las costas asturianas sobre el 30-XII-36; y el C-6, por su propia dotación en El Musel el 20-X-37, tras ser averiado por un ataque aéreo y para impedir su captura por el enemigo.

Dos cañoneros: el «Dato» por el «Jaime I» en el puerto de Algeciras el 7-VIII-36, y el «Laya» por ataque aéreo en el puerto de Valencia el 15-VI-38.

Dos torpederos: el n.º 2 en Santander, a consecuencia de un temporal el 14-IX-37, y el n.º 3, internado en Francia en octubre del 37 y luego desguazado.

Cuatro lanchas torpederas: las «Falange» y «Javier Quiroga» por accidente el 18-VI-37, y el 7-V-37 en el puerto de Málaga y frente a la costa de Granada, respectivamente, y las n.º 31 y n.º 41 por ataques aéreos en Cartagena y Barcelona, respectivamente.

Tres guardacostas: los «Uad Lucus» y «Uad Muluya» por el crucero «Almirante Cervera», el 9-X-36 frente a Estepona, y el «Xauen», hundido por su dotación el 7-II-37 para evitar su captura al caer Málaga.

Dos guardapescas, tres hidrográficos, dos remolcadores y un aljibe en circunstancias diversas<sup>6</sup>.

Llama la atención el número de pérdidas debidas a ataques aéreos, anuncio de lo que sucedería en la Segunda Guerra Mundial.

## Las otras pérdidas.

Los datos anteriores merecen alguna matización: de un lado, algunas de las unidades, perdidas en puertos, pudieron ser reflotadas y reparadas: caso del destructor «Císcar», del submarino C-1, del cañonero *Dato*, del guardacostas «Xauen», de tres de los buques hidrográficos y del aljibe, por no hablar de otras que pese a los esfuerzos y recursos empleados nunca volvieron a prestar realmente servicio.

Pero, hecha esta salvedad, cabe señalar también que los datos anteriores ocultan el gran número de buques seriamente averiados o prácticamente inútiles al final de la contienda que exigieron grandes obras para reacondicionarlos, y que incluso tras ellas, no recuperaron nunca plenamente su anterior potencial combativo.

Ello resultó especialmente grave en la flota republicana: por citar un ejemplo, es bien sabido que al final de la contienda ésta se refugió en el puerto de Bizerta,

<sup>6</sup> Tanto las adquisiciones citadas anteriormente como las pérdidas, en J.L. COELLO LILLO, «Las pérdidas de buques de la Armada durante la Guerra Civil de 1936-39», en *Revista General de Marina*, número de febrero de 1989, pp. 155-173.

entonces posesión francesa. Resulta muy significativo que sólo pudieran realizar la corta travesía nueve de los catorce destructores que le restaban a este bando, y que incluso los internados estaban muy lejos de hallarse en medianas condiciones de operatividad.

De entre los que quedaron en España, los «Alsedo» y «Lazaga» debieron ser casi reconstruidos tras la guerra, y en cuanto al «Sánchez Barcaiztegui», una bomba de aviación le había arrancado toda la proa. De hecho, y tras la repatriación de los internados, tanto los tres cruceros (que fueron ampliamente transformados) como los destructores necesitaron grandes obras.

Algo parecido tuvo que hacerse durante la guerra con las unidades más veteranas del bando nacional, por ejemplo el crucero «Navarra» y los cañoneros clase «Dato», aunque tales modernizaciones, realizadas en tiempos difíciles y con escaseces de todo tipo, dejaron que desear en cuanto a los resultados.

Otras unidades aún más veteranas o desgastadas, como los torpederos supervivientes o los cañoneros más pequeños, fueron relegadas tras el esfuerzo bélico a misiones secundarias o simplemente retiradas del servicio y desguazadas.

Por todo ello, las pérdidas reales de buques en la Armada eran mucho mayores que lo que las cifras de hundimientos registran, con ser éstas ya ominosas.

En otro sentido, la pérdida fue aún mayor, pues la Armada perdió por completo su componente aérea. La mayor parte de la aeronáutica naval había quedado en el bando republicano, y allí fuera por acción de guerra o por desgaste o accidente, la mayor parte de los aparatos se perdió. Pudo haberse reconstruido tras la contienda, pero el bando vencedor, haciéndose eco de las doctrinas entonces imperantes en sus aliados italiano y alemán, decidió suprimirla e integrar todas las fuerzas aéreas en el recién nacido Ejército del Aire, creado por decreto de 8-VIII-1939. Y lo cierto es que pese a la palmaria experiencia de la Segunda Guerra Mundial, que demostraba hasta la saciedad la conveniencia y necesidad de contar con una aviación naval, y no sin continuadas resistencias, la Armada no volvió a disponer de ninguna clase de aparatos aéreos hasta 1954, y sólo desde 1976 pudieron volar sus aviones.

En el capítulo de las bases e infraestructuras terrestres cabe señalar que a los daños sufridos por la industria nacional en general se unieron los muy graves de una de las tres bases y arsenales navales, en Cartagena, por no hablar de otros menores en otras bases.

## **Las pérdidas humanas.**

Pero indudablemente el capítulo no sólo más trágico y doloroso, sino también el de mayores consecuencias, fue el de las pérdidas humanas. Y si es cierto que los buques y las escuadras no se improvisan, sino que necesitan una larga planificación y un continuado esfuerzo e infraestructuras, no es menos cierto que los mejores buques del mundo no sirven de gran cosa sin un personal altamente cualificado y entrenado, que tampoco puede improvisarse ni se consigue sino a lo largo de muchos años de inversiones y de trabajo formativo.

Y si, como hemos visto hasta ahora, las pérdidas materiales fueron muy graves y escasos los refuerzos, en el capítulo del personal las pérdidas supusieron una auténtica catástrofe, como expondremos a continuación.

La división entre los españoles que condujo a la inmensa tragedia de la Guerra Civil tuvo en la Armada perfiles propios que hicieron, si cabe, aún más dolorosa tal fractura. Como es bien sabido, la inmensa mayoría de los mandos, especialmente los pertenecientes al Cuerpo General, apoyaron el alzamiento; por contra, los suboficiales y especialistas, junto a la marinería, tomaron actitudes que iban desde el republicanismo a las más extremas ideologías revolucionarias.

Así, y desde los primeros momentos de la confrontación, tanto en los buques como en las bases se asistió a una cruel lucha interna por conseguir el control de unos y otras. Pese a la crueldad de aquellos días, lo cierto es que el total de bajas fue limitado, lo peor estaba aún por llegar: en la práctica totalidad de los buques en servicio y en una de las tres bases principales, Cartagena, se impusieron los republicanos, y en medio del caos que dominó los primeros meses de la guerra, se cometió un auténtico asesinato en masa en las personas de los mandos apresados.

Las estimaciones varían, pero parece que de un total de 1.342 generales, jefes y oficiales con que contaba en activo la Armada en 1936, fueron asesinados sin formación de causa ni otros preceptos legales nada menos que unos 350<sup>7</sup>.

Con mucho, la peor parte la llevó el Cuerpo General de la Armada, sobre quien caía la responsabilidad del mando operativo de los buques. De unos 721 en activo en 1936, más de 300 fueron así asesinados. De los otros 621 pertenecientes a los de Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, Máquinas, Intendencia, Sanidad y otros, murieron en torno a la treintena.

Por parte del bando nacional, aunque con mucha mayor sujeción a los reglamentos y leyes, la represión política afectó también a numerosas personas: en Ferrol y Cádiz fueron ejecutados no menos de seis mandos del Cuerpo General, tres de Infantería de Marina, uno de Intendencia, diez de Máquinas y un centenar entre suboficiales, especialistas y marinería<sup>8</sup>.

Durante la guerra, y dudando de su adhesión, los gobiernos republicanos echaron del servicio a la mayoría del resto de los oficiales supervivientes que habían quedado en su zona, constandingo en el escalafón republicano de 1938 sólo 55 del Cuerpo General. Tal carencia de mandos tuvo efectos desastrosos en la eficiencia de la flota republicana.

Por su parte, el bando nacional tuvo grandes problemas para reclutar marinería adicta a su causa, y sobre todo especialistas y oficiales de máquinas, muchos de los cuales fueron apartados del servicio por sus simpatías republicanas.

Tras la victoria, el exilio eliminó de nuevo al menos una cuarentena de mandos del Cuerpo General y muchos otros de otros Cuerpos, y se abrió causa a muchos

<sup>7</sup> Los datos de CEREZO MARTÍNEZ, *op. cit.*, y del autor *La Armada española en el siglo XX*, en la obra colectiva *Historia Social de las Fuerzas Armadas*, Alhambra, Madrid, 1986, en vol. VI: *Las instituciones armadas en el siglo XX*, pp. 273-275.

<sup>8</sup> *Ibid.*, y M. ALBERT, *La guerra civil española en el mar*, Siglo XXI, Madrid, 1987, pp. 66-77 y 362-366.

de los que se quedaron. Entre 1939 y 1941 se juzgó en Cartagena a un total de 192 individuos, de los que 14 eran del Cuerpo General, 104 de otros Cuerpos, 15 de Máquinas y 59 auxiliares. Del total resultaron absueltos 80 y condenados 112, de los que ocho lo fueron a muerte, otros ocho a cadena perpetua, 20 con penas entre 10 y 30 años y el resto a penas inferiores, algunas de ellas casi simbólicas pero que llevaban aparejada la separación del servicio.

Y la propia guerra no dejó de cobrarse sus víctimas, pues únicamente en el hundimiento del crucero «Baleares», con mucho el más sangriento por lo que se refiere a personal de la Armada, perdieron la vida 788 personas, entre ellas nada menos que 31 almirantes, jefes y oficiales.

El cuadro final es desolador: entre las víctimas de la represión en ambas zonas, los muertos en la guerra, los separados del servicio y los exiliados, la Armada perdió una parte importantísima de su personal, personal altamente cualificado y técnico que iba a ser muy difícil de sustituir. Por citar al más importante Cuerpo General, y aunque las cifras varíen según los autores, debió de perder unos 400 individuos (incluyendo las muertes por causas naturales, retiros, etc.) del total anterior a la guerra de 721, estimándose la pérdida total en un 59% del personal.

Aquello hubiera sido demoledor para cualquier institución, teniendo en cuenta además que la mayoría de los muertos lo fueron al mando de sus unidades, por lo que eran la parte más activa y profesional de la Armada.

Aparentemente menos importante y visible, pero de indudable repercusión en los años siguientes, fue también la pérdida por represión, depuración o exilio de un importante porcentaje de oficiales de máquinas, suboficiales y especialistas, indispensables en la dotación de un buque moderno.

De hecho, fue tal la escasez de personal subalterno en los años inmediatamente posteriores a la Guerra Civil, que muchos de los buques no podían navegar, manteniéndose en reserva. Claro que tampoco sobraba el petróleo para que los barcos pudieran navegar y así formar a las dotaciones.

## **Una valoración.**

Tras lo expuesto, sólo cabe resumir el balance como desolador: la Armada había perdido en la guerra tres de sus cuatro unidades más pesadas: dos acorazados y un crucero pesado; la importante fuerza submarina de doce buques había quedado reducida a tres supervivientes de la contienda, muy desgastados, y los dos de origen italiano adquiridos. Y en cuanto a la aeronáutica naval había sido suprimida, y aunque algunos hidros del Ejército del Aire se asignaron para operar en colaboración con la Armada, aquello no era más que un pequeño e ineficaz sustitutivo.

En resumen, se habían perdido las unidades más pesadas y prácticamente las dos armas que se demostrarían más efectivas en el siguiente conflicto mundial: los submarinos y la aviación naval.

Pero el resto no estaba en mucha mejor situación: ya sabemos que debieron ser modernizados y reconstruidos no menos de cuatro de los cinco cruceros ligeros, y

cómo la potente escuadrilla de destructores había sufrido también un intenso desgaste.

En cuanto al personal, los datos y reflexiones anteriores creemos que nos evitan insistir sobre la cuestión.

El balance es ciertamente desolador y supuso un auténtico desastre para la Armada comparable al del 98, en el que si bien se perdió un mayor número de buques, las pérdidas humanas fueron muy inferiores.

La tarea de reconstruir nuestras fuerzas navales era, pues, tan necesaria como urgente, dada además la ya crítica situación internacional.

## **Un ambicioso programa.**

Pese a todo las nuevas autoridades, convencidas de que habían suprimido las causas de los males nacionales y sobreestimando ingenuamente las capacidades del país, creyeron que la reconstrucción e incluso expansión del poder naval español sería algo hacedero y en un no muy largo plazo.

En este ambiente nació la ley de 8 de septiembre de 1939, fechada todavía en Burgos y firmada por el propio Franco, en la que, a un coste de cinco mil quinientos millones de pesetas y en un plazo de once años, se encargarían las unidades siguientes:

Cuatro acorazados.

Dos cruceros protegidos (cruceros pesados agrandados y mejor blindados).

Doce cruceros ligeros.

Cincuenta y cuatro destructores.

Treinta y seis torpederos (destructores pequeños).

Cincuenta submarinos.

Cien lanchas torpederas.

Buques auxiliares (sin especificar número ni clase).

Todo ello además de la adquisición de pertrechos y repuestos, como municiones, torpedos, minas, etc., la reforma y ampliación de bases y escuelas, y la ampliación de talleres e industrias, insistiendo en que éstas deben ser nacionalizadas lo antes posible.

No nos resistimos a transcribir la parte expositiva de la ley, que enuncia claramente la postura del régimen ante la cuestión:

«Obtenida la paz por la total victoria; iniciada la etapa de reconstrucción que, con esfuerzos y sacrificio que no ha de ser menor que el desarrollado en la Guerra de Liberación, ha de conducir a nuestra Patria al engrandecimiento, se impone rectificar un trágico error de siglos, causa de una gran parte de nuestras desdichas históricas, haciendo que España, con toda la rapidez posible, posea en el mar la fuerza y el rango a que le obliga su situación geográfica y su historia, volviendo por sus mejores tradiciones para ocupar en el mundo el puesto que por tantas razones le corresponde. «España volverá a encontrar su gloria y su riqueza por las rutas del

mar”, señala uno de los puntos programáticos del Movimiento; al sentar los jalones para el cumplimiento de este punto fundamental de nuestro programa, el Gobierno siente intensamente que obedece a la voz augusta de España».

«La presente Ley señala el programa de Flota que ha de considerarse punto de partida de nuestro resurgimiento como potencia naval. Ha sido preciso atenerse a la realidad del momento y del enorme daño causado a nuestra economía por la barbarie roja, ajustando el programa a una cifra global que aún con extraordinario sacrificio pueda considerarse dentro del límite de nuestras posibilidades actuales. Nada impedirá que a medida de nuestro desenvolvimiento económico, consecuencia de nuestro propio esfuerzo, pueda irse sucesivamente ampliando a tenor de nuestras posibilidades».

«En todo caso, aún este programa, exigirá un esfuerzo considerable en los aspectos industriales y económicos, que sin poder ser calificados como insuperables, deben ser debidamente ponderados para afrontarlos con plena decisión. Será preciso modificar fundamentalmente la actual organización; ampliar y dotar de nuevos medios de trabajo las instalaciones existentes; estimular la intervención de determinadas industrias y la implantación de otras nuevas, mejorar el ritmo y el rendimiento de la producción. De la manera más rápida ha de lograrse la total nacionalización de la construcción y de la técnica. En resumen, puede asegurarse desde ahora que por sí sola la realización de este programa llevará aparejado un sensible incremento de la potencialidad industrial del País, de la que la Construcción Naval es exponente indefectible».

«Se concreta en el articulado una cifra global, un ritmo un plazo de ejecución. lo que tiene por principal finalidad el señalar, dentro de lo que se suponen realidades actuales y posibilidades futuras, un tope máximo a las autorizaciones que esta Ley conceda. Teniendo en cuenta el margen de posibles modificaciones que es preciso conceder a una labor de esta envergadura y complejidad, desarrollada en un largo período de tiempo, nada impedirá que en relación con las posibilidades del País, Leyes sucesivas permitan ampliar la cifra global y el ritmo, o reducir el plazo total, de acuerdo con las conveniencias nacionales»<sup>9</sup>.

Era con mucho el programa naval español más ambicioso desde Trafalgar, es decir, de nuestra era contemporánea, ante el cual palidecían los de Ferrándiz de 1908, Rodríguez Arias de 1887 y hasta los sucesivos del reinado de Isabel II, cuando por algunos años la Armada española recuperó el tercer o cuarto puesto entre las mundiales.

Pero lo cierto es que se trataba de algo completamente irreal, incluso si España no acabara de salir de los enormes gastos y destrucciones de una Guerra Civil. Y obsérvese que, tras insistir en lo duro y dificultoso de la tarea, se vuelve a insistir en el párrafo final en que incluso podrá acelerarse en el tiempo y ampliarse en las metas.

Si advertimos que la escuadra de 1936 era el fruto del trabajo de casi treinta años, entre los acorazados, cañoneros y torpederos del programa Ferrándiz y los

<sup>9</sup> J. COELLO LILLO, *Buques de la Armada española. Los años de la postguerra*, Aldaba, Madrid, 1995. en apéndices, pp. 290-292. El autor ofrece una completa y documentada visión sobre unos años poco tratados todavía por nuestra historiografía naval.

últimos encargos republicanos, resulta más que dudoso que tras la guerra se pudiera realizar en sólo once años una tarea mucho mayor.

La escuadra anterior, por otra parte, se había debido en buena parte al trasvase de tecnología naval británica, asegurado por ser la Sociedad Española de Construcción Naval una filial de las firmas Vickers y Armstrong. La nueva orientación política del régimen de Franco impuso entonces la rescisión del contrato, y pese a los deseos expuestos en la ley, lo cierto es que España carecía por sí sola de los recursos necesarios para dotarse de una eficaz y moderna fuerza naval.

Ante tales realidades hubo que ceder, y así la Orden Ministerial de 30-X-39 estipulaba que la ayuda italiana iba a ser decisiva: no sólo para fijar los tipos de los buques a construir, basados en sus homólogos italianos, sino incluso en el diseño de otros, el suministro de materiales decisivos que no podían fabricarse por entonces en España y otras cuestiones.

Por ejemplo, el tipo de acorazado propuesto sería el «Impero», versión mejorada de los «Littorio» y «Vittorio Veneto», enormes buques de 46.000 toneladas frente a las 16.000 de los «España» o las 10.000 largas de los cruceros «Canarias», máximos exponentes hasta entonces de nuestra industria naval militar. La enormidad de la tarea salta a la vista.

Pero tal colaboración no llegó a darse ante la entrada de Italia en la Segunda Guerra Mundial en junio del año siguiente, lo mismo que la de Alemania en septiembre de 1939 la había descartado previamente, si bien es cierto que la voluntad política de colaboración del gobierno nazi con el español había sido siempre mucho menor en el plano naval.

Aunque no se hubiera producido la conflagración mundial, el tránsito de una tecnología naval de base británica a otra italiana hubiera planteado no pocas dificultades, y más en una época marcada por nuevos y tan importantes como acelerados adelantos.

Y es de señalar que la cooperación con Italia y Alemania se frustró no sólo en sus componentes industriales, cosa de esperar, sino incluso en la mucho más simple y hacedera de información y suministro de algunos nuevos equipos, indudablemente por motivos de seguridad.

La misma guerra estaba provocando grandes cambios en el material naval y en las escuadras, lo que observado con atención, hizo que se modificasen las unidades proyectadas por Decreto de 18-VI-1943, en el que se estipulaba que el Programa Naval, que apenas había adelantado nada en los cuatro años transcurridos de los once planeados consistiría en:

- Cuatro acorazados.
- Cuatro portaaviones.
- Ocho cruceros.
- Doce exploradores (cruceros ligeros o destructores pesados).
- Setenta y dos destructores.
- Treinta y seis torpederos.
- Cincuenta submarinos.
- Cien lanchas torpederas y antisubmarinas.

Llama la atención que las enseñanzas bélicas se hayan concretado en la aparición del portaaviones, y el nuevo énfasis en la lucha antisubmarina, que a costa de parte de los cruceros, ha incrementado el número de destructores.

Pero de nuevo cabe hablar más de buenos deseos que de algo con visos de llegar a ser una realidad. A esas alturas ya se habían producido los desastres decisivos para el Eje de El Alamein y Stalingrado, en mayo había caído África y poco más de un mes después de la fecha del decreto se produciría la destitución de Mussolini.

Tales irreales proyectos de expansión no fueron privativos de la Armada, pues también se hicieron para los Ejércitos de Tierra y Aire, y cabe imaginar los resultados dados el atraso y la dependencia del exterior españoles en materiales de tan alta tecnología como los militares.

## **Una realidad decepcionante.**

No quedó otro remedio que confiar en las propias fuerzas y hacer de las pretendidas virtudes de la autarquía una imperiosa necesidad. Lo cierto es que pese a los recursos y el innegable ingenio derrochados, los resultados distaron de aquellas fantásticas expectativas.

En realidad, y hasta la firma de los acuerdos con los Estados Unidos en 1953, que significaron toda una nueva etapa para la Armada, los arsenales españoles fueron incapaces de botar unidades superiores al destructor, y ello con serios problemas.

El balance era realmente descorazonador: en algunos más de los catorce años que van de 1939 a 1953, sólo pudieron terminarse a duras penas un total de cinco destructores, nueve torpederos, tres submarinos, diez cañoneros y minadores, seis corbetas y catorce dragaminas, aparte de seis torpederas y algunas embarcaciones auxiliares.

De los destructores, dos eran los últimos del modelo de preguerra, y aunque unidades fiables y bien probadas, lo cierto es que nacieron ya anticuados. Se pretendió realizar una serie mucho más ambiciosa de nueve unidades, contando con la tecnología novedosa de calderas y máquinas de un proyecto francés, tecnología facilitada por las autoridades alemanas y las de Vichy. Pero el diseño era demasiado ambicioso y aún no estaba maduro, y por otra parte la industria española no estaba como para esos desafíos sin un sustancial apoyo del exterior. Por todo ello, la serie quedó reducida a sólo tres unidades, entrando la primera en servicio nada menos que en 1963, y no sin problemas de todo tipo, que retrasaron la terminación de los otros dos hasta el comienzo de la década siguiente, y ello tras un cambio radical del proyecto.

Problemas muy parecidos aquejaron a los nueve torpederos, también equipados con los inseguros sistemas franceses de propulsión, con problemas de estabilidad, etc.

Mucho más satisfactorios fueron los cañoneros, minadores, corbetas y dragaminas, al ser buques mucho más simples y a los que se exigían características poco descolantes, aparte de la fiabilidad.

El problema con los destructores se agravó con los submarinos, un proyecto de preguerra, que a sus errores de diseño añadió la carencia de muchos materiales que tuvieron que sustituirse con productos nacionales de dudosa calidad. En cuanto al

intento de construir una serie copia de los submarinos tipo VII C alemanes (por otra parte ya superados en plena guerra) resultó un fracaso.

Las otras únicas adquisiciones, aparte de un número limitado de cañones antiaéreos, torpedos, minas, etc., fueron un submarino alemán, el U-573, internado en Cartagena durante la guerra mundial, que pasó a la Armada con la denominación de G-7, y seis lanchas torpederas también alemanas, a las que luego se añadieron seis copias de producción nacional.

De hecho, y contando con las bajas de las unidades más antiguas, lo cierto es que la Armada vio estancado y hasta reducido el número de los buques en servicio: 137 en 1940 frente a 134 en 1952, con mínimos de 124-125 entre 1946 y 1948<sup>10</sup>.

El problema se agravaba ya que aquellos buques carecían de las nuevas tecnologías difundidas y generalizadas durante el conflicto mundial, por lo que nacieron anticuados y con un valor militar muy escaso. No sólo carecían de radar o sonar, sino que la industria española fue incapaz de producir direcciones de tiro convencionales y tuvo grandes problemas para desarrollar cañones antiaéreos, fabricar torpedos, etc.

Por ello, y apenas entregados, la mayor parte de ellos tuvieron que ser sometidos a un intenso programa de modernización tras los acuerdos de 1953, volviendo a entrar en servicio en la década de los sesenta, y de nuevo, y pese a los nuevos esfuerzos y gastos, con cierto retraso tecnológico sobre el resto de las marinas europeas.

A estos buques se añadieron un puñado de unidades cedidas por los Estados Unidos, entre las que destacaban cinco destructores y un único submarino, pero de nuevo anticuadas y ya con muchos años de servicio sobre sus cascos<sup>11</sup>.

La situación no tardó en cambiar a fines de los sesenta, con la entrega de nuevas unidades americanas, aunque más por el partido que aquí se supo dar a aquellos buques que por el valor de lo cedido. Y un buen ejemplo puede ser el «Dédalo», un portaaviones ligero veterano de las luchas contra los japoneses en el Pacífico, que, ya en manos españolas, fue uno de los primeros buques del mundo en operar con los nuevos aviones «Harrier» de despegue vertical.

Irónicamente, ha sido desde entonces cuando se han podido recoger los frutos de los esfuerzos anteriores por desarrollar una industria naval militar en España, gracias al fin del aislamiento, con diseños realizados en colaboración con otras marinas o bien plenamente nacionales. Ello ha producido no sólo buques de una calidad que no tiene que envidiar a los de otras naciones desarrolladas, sino que hoy, y de nuevo, la gran mayoría de los buques son de construcción nacional.

## Conclusión.

La Armada fue, según creemos, la parte más perjudicada de las Fuerzas Armadas españolas por la Guerra Civil, tanto en el personal como en el material, pues si en la primera cuestión desapareció por una razón u otra nada menos que cerca

<sup>10</sup> J.L. COELLO LILLO, *op. cit.*, cuadro p. 293.

<sup>11</sup> J.L. COELLO LILLO, *Buques de la Armada española. La ayuda americana y el programa de modernización*, Aldaba, Madrid, 1991.

del 60% del Cuerpo General de la Armada, personal de difícil y larga sustitución, en cuanto a los medios a flote sufrió severas pérdidas en la contienda, apenas mitigadas por las pocas y poco destacables unidades que se adquirieron durante ella. Especial repercusión tuvo la pérdida de la aeronáutica naval.

Así, una fuerza naval que pese a su modestia pesaba internacionalmente en los años treinta se vio drásticamente reducida tanto en número como en operatividad durante los años siguientes, años además de grandes avances técnicos que dejaron rápidamente obsoletos a los buques y sus armas, sistemas de detección y comunicación y tantos otros factores.

La seria dependencia de la tecnología exterior hizo poco menos que imposible la tarea de reconstruir o dotar al nuevo Estado de una adecuada fuerza naval cuando la colaboración alemana o principalmente italiana se hizo imposible tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial. Los tan grandiosos como poco realistas planes de nuestra inmediata postguerra se vieron así cercenados de forma decisiva.

Sólo tras la firma de los acuerdos con los Estados Unidos empezó a cambiar la situación, por más que en la década de los sesenta los buques contaban con una tecnología igual o poco superior a la corriente en las marinas aliadas al fin del conflicto mundial.

Siguiendo así un poco sorprendente paralelismo con la situación general del país, la Armada española solo pudo recuperarse de las pérdidas y daños causados directa o indirectamente por nuestra Guerra Civil de 1936-39 hasta fines de la década de los sesenta. Claro que mientras tanto el tiempo no había dejado de correr para otros países, y en las décadas sucesivas han sido necesarios nuevos e importantísimos esfuerzos para que la Armada española recupere en el mundo el papel que había tenido antes de nuestra fratricida contienda.