

La marina mercante del Gobierno republicano y el tráfico marítimo desde la URSS: pertrechos y armas para la Guerra de España

The Republican Government merchant marine and the maritime traffic from the USSR: supplies and weapons for the Spanish War

José Vicente García Santamaría

Universidad Carlos III de Madrid

jvgsanta@hum.uc3m.es

<http://orcid.org/0000-0003-4659-3975>

Juan Carlos Sánchez Illán

Universidad Carlos III de Madrid

jcsanche@hum.uc3m.es

<https://orcid.org/0000-0002-5692-8022>

Recibido: 24-01-2023 - Aceptado: 06-03-2023

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO /CITATION

José Vicente García Santamaría y Juan Carlos Sánchez Illán, "La marina mercante del Gobierno republicano y el tráfico marítimo desde la URSS: pertrechos y armas para la Guerra de España", *Hispania Nova*, 22 (2024): 35 a 58.

DOI: <https://doi.org/10.20318/hn.2023.8028>

DERECHOS DE AUTORÍA

Copyright: © HISPANIA NOVA es una revista debidamente registrada, con ISSN 1138-7319 y Depósito Legal M 9472-1998. Los textos publicados están –si no se indica lo contrario– bajo una licencia Reconocimiento–Sin obras derivadas 3.0 España de Creative Commons. Puede copiarlos, distribuirlos y comunicarlos públicamente siempre que cite su autor y la revista y la institución que los publica y no haga con ellos obras derivadas. La licencia completa se puede consultar en: <http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/es/deed.es>

Resumen

Queda fuera de toda duda la importancia que tuvo la marina mercante en la Guerra de España. Según nuestras estimaciones, la flota que llegó a controlar la República suponía algo más del 20 por ciento del tonelaje existente en España en 1936. Aunque en términos cualitativos y en número de modernas motonaves, representaba más de un tercio del total (0,5 millones de toneladas). Al despliegue de toda esta flota, habría que sumarle la del Gobierno vasco y todos los navíos extranjeros que trajeron pertrechos para la República, especialmente de la mano de la compañía France Navigation. Es decir, una logística suficiente para mantener el pulso de la guerra, si no fuese por la rápida captura y hundimiento de una parte de estos navíos. Nuestro objetivo es desentrañar, por tanto, las claves por las que los buques españoles gubernamentales que surcaron la ruta del Mar Negro sufrieron un grave colapso a partir del segundo semestre de 1937 y una paralización casi total a finales de 1938. Las razones de este desenlace habría que atribuir las al control del Mediterráneo ejercido en poco tiempo por la marina rebelde, así como a la falta de operatividad de la armada republicana.

Palabras clave

Guerra civil española, Guerra civil en el mar, Flota republicana, tráfico mercante guerra civil española, marina de guerra civil

Abstract

The importance of the Spanish merchant navy in the course of the Spanish civil war is beyond any doubt. According to our estimation, the fleet that the Republic government came to control accounted for slightly more than 20 per cent of the existing tonnage in Spain at the beginning of the war. Although in qualitative terms, and in terms of the number of modern motor ships, its represented more than a third of the total. To the deployment of this fleet, we must add the fleet of the Basque Government, and, naturally all the foreign ships that supplied the Republic with weapons, in addition to France Navigation Company. That is, sufficient logistics to send supplies to the territory controlled by the Republic. Based on the handling of these figures, our objective is to unravel the keys by means this merchant fleet came to suffer a serious collapse from the second half of 1937 and an almost total stoppage at the end of the following year. The reason for this fatal outcome should be attributed to the control of the Mediterranean that the rebel navy came to exercise in short time, as well as the lack of operability of the Republican Navy.

Keywords

Spanish Civil War, Spanish Civil War at sea, Republican Fleet, Merchant Traffic Spanish Civil War, Civil War Navy

1. Introducción

El estudio del tráfico de buques mercantes hacia el Mar Negro durante la Guerra civil no ha sido objeto de amplios estudios por los historiadores de la contienda. Se ha estimado, sin embargo, que esta flota llegó a contar en 1936 con 1,2 millones de toneladas de registro bruto¹. Una cifra estimable, si no fuese porque una gran parte de esos buques habían sido contruidos en el siglo anterior. Existía también un aceptable número de navíos botados en astilleros españoles, entre los que destacaban los de la flota petrolera de CAMPSA, los grandes transatlánticos de Ibarra y de la *Compañía Trasatlántica*, así como los navíos de cabotaje de Sota y Aznar. De hecho, como ha señalado Jesús María Valdaliso Gago, en tiempos de guerra “solo aquellas compañías más sólidas financieramente son las capaces de sobrevivir”². Las principales navieras españolas tenían su sede en Bilbao, Gijón, Santander, Madrid, Barcelona y Valencia³. En conjunto, el proceso de transformación de la marina mercante, culminado a finales del XIX, había llevado a convertir “a la bandera española en la sexta del mundo por tonelaje de vapor registrado, y al puerto de Bilbao en el centro principal de la actividad naviera de España”⁴.

Al comenzar la contienda, una buena parte de esos buques se encontraban navegando por América y Europa. Aquellos que estaban atracados en puertos de la zona republicana fueron controlados por las centrales sindicales. En muy pocos días, el Gobierno de Madrid incautó -el 29 de julio- las compañías *Trasmediterránea* y *Trasatlántica*, así como, desde el 31 de julio, lo hizo con todos los que estaban a su alcance⁵. Por su parte, el Gobierno vasco disponía de una competencia plena sobre la marina mercante de la matrícula de

1. En la Segunda Guerra Mundial, el Imperio Británico alcanzó 21 millones de toneladas de registro bruto, en tanto que los Estados Unidos 9,4 millones. Ghisolfo Araya, Francisco, “La Segunda Guerra Mundial en el mar”. *Revista de Marina*, nº 5 (1995): 1.

2. “Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales del siglo XX”, *Itsas Memoria*, nº 5 (2006): 504.

3. Valdaliso Gago, Jesús María. “Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX-XX”. *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1 (2001): 58-59.

4. Cayón García, Francisco y Muñoz Rubio, Miguel, “Los transportes y las comunicaciones durante la Guerra civil”, ed. por Pablo Martín Aceña y Elena Martínez Ruiz, *La economía de la guerra civil* (Madrid: Marcial Pons, 2006): 246.

5. Valdaliso Gago, Jesús María, “Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: la Compañía Marítima del Nervión (1907-1986)”. *Documento de Trabajo. Fundación Empresa Pública* (1993): 5.

Bilbao, integrada por las más importantes navieras españolas, con lo que se dificultó enormemente la organización conjunta de la flota mercante republicana. La gestión se llevaría a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante, creándose el 10 de octubre de 1936 la Gerencia de Buques Incautados. Pero, en el mes de julio de 1938, un decreto cambió esta denominación por la de Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española, ya que se consideró que los barcos en propiedad de la República habían sido mal gestionados, debido a que demasiados organismos intervenían en su organización y explotación, procediéndose, por tanto, a su remodelación⁶. Aunque, a esas alturas, la mayor parte de la flota mercante republicana ya no se ocupaba del tráfico con España, sino que se dedicaba al denominado *tráfico tramp*⁷, dejando el abastecimiento a barcos de pabellón extranjero.

En un primer momento, la República utilizó diferentes navíos para la acogida de refugiados e incluso para custodiar a prisioneros políticos. Pero, a partir del año 1937, los más modernos y rápidos fueron destinados a los puertos del Mar Negro -y también a diferentes puertos europeos- para aprovisionar al Gobierno de material bélico, pero también de materias primas y alimentos provenientes de la Unión Soviética. Cumplían, por tanto, una función esencial para poder seguir manteniendo el pulso bélico frente a la *España rebelde*. Además, contaba con seis modernos buques petroleros de la compañía CAMPSA para surtir de combustible al ejército. Por otra parte, al poco de iniciarse la guerra, y tras el traslado de las reservas de oro a la Unión Soviética para hacer frente al pago de los suministros, comenzaron a llegar buques con todo tipo de material bélico; en total, una treintena de barcos. Y, al socaire de las necesidades en armamento y provisiones, ocuparon el mercado a finales de 1936 navieras extranjeras que se dedicaban principalmente al tráfico de armamento. Entre ellas, hay que destacar a la británica Stanhope S.S., Co., que llegaría a emplear hasta 37 barcos, de entre 500 y 7.000 toneladas. Y otras como West Cliffe S.S. Co. de Londres o Angel Sons&G. y Veronica S.S. de Cardiff; así como un numeroso grupo de barcos de nacionalidad holandesa, noruega, sueca, finlandesa o belga⁸.

Ante las dificultades crecientes de aprovisionamiento, el Gobierno republicano tomó el acuerdo de organizar y centralizar las operaciones de adquisición de armamento en el ministerio de Marina y Aire, acabando así con el descontrol de compras por parte de cada una de las entidades republicanas: sobre todo en la cornisa cantábrica, País Vasco, Cantabria y Asturias. Lógicamente, los sublevados comenzaron también a mostrarse muy preocupados porque, durante el último trimestre de 1936 y los primeros meses de 1937, tanto los barcos mercantes soviéticos, como después los de la República, surcaban el Mediterráneo sin excesivas dificultades hasta los puertos del Levante español⁹. Para los insurrectos, de hecho, los primeros meses de la Guerra fueron de clara hegemonía republi-

6. Valdaliso Gago, Jesús María, *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*. (Bilbao: Instituto Vasco de Administración Pública: *passim*).

7. El término de *tráfico tramp* hace referencia a los buques que no tienen un itinerario de puertos de escala predeterminados ni un horario establecido.

8. Roger W., Jordan, *The World's Merchant Fleets, 1939. The Particulars and Wartime Fates of 6.000 Ships*. (Londres: Chatham Publishing, 1999): 114.

9. Para los avatares del abastecimiento de armas durante los primeros meses de la Guerra de España, véase la sólida aportación de Miguel Iñíguez Campos, *Armas para la República. Contrabando y corrupción, julio de 1936-mayo de 1937*. Barcelona: Crítica, 2022. En la misma línea, pero con una visión más panorámica, el

cana: el Cantábrico se encontraba en manos del Gobierno, que en el sur controlaba desde Algeciras hasta la frontera catalana-francesa, además de Menorca; mientras que Mallorca, en manos rebeldes, estaba completamente aislada.

Todo cambiaría, sin embargo, en 1937, con la decidida intervención de la flota rebelde, que se propuso acabar con el tráfico de la marina republicana en el Mediterráneo, puesto que ya ejercía el control del Estrecho y el Mar de Alborán, tras la toma el 8 de febrero de la base naval avanzada de Málaga. Y, además, el 19 de abril de ese año, entra en vigor el llamado *Control de la No Intervención*, propuesto por el Reino Unido, con zonas vigiladas por parte de buques de las principales potencias europeas. Dos meses más tarde, en junio, se produjo la retirada del acuerdo de Alemania y Reino Unido, tras los ataques aéreos republicanos a sus barcos, mientras se incrementaron los envíos procedentes de la URSS. En esta coyuntura, los insurgentes enviaron ese verano a Italia una comisión especial para abordar una colaboración más estrecha con las autoridades italianas, con el fin de colaborar en el control del Mediterráneo con aviones, barcos de guerra y submarinos. Si bien, a finales de 1936 ya habían aparecido los primeros submarinos legionarios italianos, operando bajo el mando de los sublevados, al igual que el transporte italiano de pertrechos para la zona rebelde. De esta manera, en agosto de 1937 comenzó el despliegue de la *Regia Marina*, con el firme propósito de cortar las líneas de comunicación entre el mar Negro y los puertos republicanos¹⁰. Las patrullas desplegadas por la Armada italiana no solo actuaron en la costa levantina española, sino también en el Mar Egeo y en el canal de Sicilia, por donde deberían pasar necesariamente los buques mercantes que se dirigiesen a los puertos republicanos¹¹. Al mismo tiempo, los agentes del servicio de inteligencia italiano en el Bósforo controlaban el paso y enviaban su posición a la armada italiana¹². Se trataba de un tráfico intenso y decisivo para el destino del conflicto, un fenómeno que se acentuaría tras la caída del frente norte en octubre de 1937, en la zona marítima del Mediterráneo. Una delimitación que comprendía también las costas de Marruecos y Argelia, donde encontrarían refugio los navíos mercantes, antes de recalar en los puertos levantinos para descargar el material proveniente de la URSS. De ahí que el alcance del conflicto naval comprendiese territorios de Marruecos, Argelia y Túnez; y, por otro lado, las costas italianas, turcas e incluso el Mar Negro.

2. Objetivos y metodología

El objetivo de este trabajo es desentrañar las principales razones por las que el Gobierno republicano que, al comienzo de la Guerra, controlaba la mayor parte de las costas españolas y disponía incluso de un mayor número de buques de guerra, acabó perdiendo su hegemonía naval en el segundo semestre de 1937. Se trata de completar la relación

ensayo de Ángel Viñas, *Oro, guerra, diplomacia. La República española en tiempos de Stalin*. Barcelona: Crítica, 2022.

10. Bargoni, Franco, *L'impegno navale italiano durante la Guerra civile spagnola (1936-1939)*. (Roma: Uff. Storico Marina Militare, 1992).

11. Moreno de Alborán y Reyna, Francisco, *La guerra en el mar*. (Barcelona: Editorial A.H.R., 1959: *passim*).

12. Rodríguez Aguilar, Manuel, "El torpedeamiento del petrolero *Campeador*". *Revista General de la Marina*, vol. 275, (2017): 845-856.

de buques mercantes, con datos de su tonelaje, pertenecientes a navieras españolas que se desplazaron a puertos rusos, desde 1936 a 1938, para traer todo tipo de pertrechos a zona bajo control republicano. Hasta ahora, tan solo dos obras clásicas y referenciales, como la investigación de José Luis Alcofar Nassaes, titulada *Las fuerzas navales en la guerra civil española*¹³, y, en menor medida, la del historiador, marino y abogado Rafael González Echegaray, *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra civil*¹⁴, ofrecen datos relevantes acerca de esta cuestión. Sin embargo, ha sido imposible encontrar -y, posiblemente, resultará del todo imposible en el futuro, dada la destrucción de todo tipo de archivos de la marina mercante- listados completos de las tripulaciones, viajes realizados a la URSS y detalle de lo embarcado en los puertos soviéticos. Del mismo modo, la flota mercante gubernamental contó desde sus inicios con serias carencias en dirección y comando, en la organización y hasta en la existencia de una legislación que la amparase. Tampoco ayudó la dispersión de competencias, primero entre los *gobiernos del Norte*: Asturias, Cantabria y País Vasco, luego en Cataluña, pero sobre todo la rémora que para la República supuso no controlar desde un primer momento a la flota vasca. Se trataba de la más importante en España y, una vez que Bilbao fue ocupada por las fuerzas franquistas, el 19 de junio de 1937 se perdió su control definitivamente. Por otra parte, también es de difícil comprensión el papel de la marina de guerra leal a la hora de proteger y dar escolta a los buques provenientes del Mar Negro. Salvo a finales de 1936 y en los primeros momentos de 1937, su papel de guardián de la flota fue ineficaz. La mirada de este trabajo se centra, igualmente, en el conjunto de variables que permiten entender cómo una flota mercante y de guerra superior en efectivos a la de los rebeldes pudo en poco menos de un año -últimos meses de 1937 y primeros meses de 1938- perder todo control e influencia sobre el curso de la guerra, en su trascendental apartado logístico y de intendencia. Eso sí, sin perder de vista tampoco las decisivas intervenciones de sus aliados italianos y alemanes. También, cabe preguntarse por qué la República no confió más en la importante flota propia y se avino a establecer acuerdos con flotas aventureras de Europa y de otros continentes, permitiendo también que la URSS se incautase en los puertos del mar Negro de algunos importantes navíos españoles.

En cuanto a la metodología empleada, este trabajo ha tenido una serie de limitaciones ineludibles. La primera es que, a la hora de recabar datos o, simplemente, de llevar a cabo un registro exhaustivo de los buques españoles que, en algún momento, se desplazaron al menos una vez a la URSS, hay que tener en cuenta, como ha expuesto Rafael González Echegaray¹⁵, que, prácticamente, no existen documentos ni archivos comerciales o diarios de navegación de aquel período. Ante esta carencia, se ha recurrido a la recopilación de las monografías escritas sobre la flota mercante española y de sus navieras¹⁶. Entre la falta de

13. (Barcelona: Dopesa, 1971).

14. (Madrid: Librería San Martín, 1977).

15. *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra civil...*, 23.

16. El trabajo recopilatorio más importante sobre la dimensión de esta flota es el realizado precisamente por el propio González Echegaray (1977); y han resultado muy útiles los aspectos que cubren los trabajos de Alcofar Nassaes (1971), García Domingo (2008), Francisco de Cossío (1950), Díaz Lorenzo (1998 y 2020); Valverde (1998), Ghisolfo (1999) Jordan (1999), Rodríguez Aguilar (2004), Ferreiro (2020), o blogs como *Puente de Mando*, que permiten entender la importancia de las compañías navieras de entonces. Para juzgar

datos sobre el tráfico mercante, sobresale la no existencia de un catálogo detallado de todos los viajes realizados a la URSS, con manifiestos reales de carga a puertos españoles. No hay tampoco un registro de sus capitanes y sus tripulaciones, ni de todos los incidentes en su tránsito desde la Unión Soviética. Del mismo modo, se sabe muy poco acerca de los *Comités de Guerra* de los marinos republicanos que tomaron partido decidido por la República. Se cuenta, sin embargo, con estudios más detallados sobre el comportamiento de la armada rebelde; aunque algo menos sobre la republicana entre 1937 y 1939¹⁷. Para conocer el alcance de la flota mercante española y su importancia se ha establecido, en primer lugar, una aproximación a las principales navieras mercantes del período, que representan dos tercios del tráfico marítimo total. Téngase en cuenta que en esa época se estaba produciendo el tránsito de los barcos a vapor a motonaves de combustible, cuya autonomía al igual que su velocidad era mucho mayor, algo fundamental para hacer más corta la ruta del Mediterráneo. Una vez completado este registro, se ha establecido una lista de los buques soviéticos que viajaron a España, así como de los mercantes españoles, que, al menos, realizaron un viaje a la URSS¹⁸. Como resultado, se ha podido contabilizar la serie de buques republicanos que, al menos, realizaron algún viaje a puertos soviéticos, así como las toneladas de registro bruto desplazadas. Y, por otra parte, se ha abordado un estudio de los incidentes producidos en las aguas del Mediterráneo, para averiguar las interceptaciones, daños y hundimientos causados a la flota republicana. Unos hechos que propiciaron el consiguiente rearme de la flota rebelde, que pasó así a disponer de un mayor número de barcos tras apropiarse de buques soviéticos, republicanos y de otras nacionalidades.

el control del Estrecho y las contiendas navales que se desataron, sobre todo, en los años 1937 y 1938, se ha recurrido al estudio de una serie de publicaciones de ambos bandos: Alcofar Nassaes (1975, 1985, 2000), el general auditor Cervera Pery (1988), el almirante Francisco Moreno de Alborán, jefe de la flota rebelde (1993, 1998), y el almirante Juan Cervera Valderrama, jefe de su Estado mayor con sus memorias de la guerra naval (1968), o los amplios estudios de Ricardo Cerezo (1983). Desde el lado republicano, las memorias del comisario de la flota Bruno Alonso (2006), los libros del periodista Domínguez Benavides (1976), Fernández Díaz (2009), Luengo (2001), y Sueiro (1983). En cuanto a la ayuda extranjera, el italiano Bargoni (1992) relata la decisiva intervención de la flota italiana, al igual que el ensayo de Alcofar Nassaes (1971). Y también el papel llevado a cabo por los hidroaviones alemanes en la destrucción de la flota mercante, en O'Donnell (1993). Mención aparte merece el documentado artículo de Campo Rizo (1997), en el que queda patente la importancia de la ayuda italiana en múltiples terrenos: desde el aprovisionamiento de buques, el transporte de tropas o el cerco a los puertos del Levante. En cuanto a estudios solventes y amplios del tráfico de armas para la República, se han tenido en cuenta los estudios del británico Gerald Howson (2000, 2001), Ángel Viñas (1976) y Smyth (2001). En la meritoria investigación de Howson hay, sin embargo, una gran ausencia sobre el papel de los barcos mercantes de la República, así como un escaso material sobre el papel de la compañía *France Navigation*, cubierta por el libro de Grisoni, (2014), y las matizaciones de Alpert (1987). No obstante, cuenta con datos interesantes sobre los envíos de armas desde Polonia y la URSS, así como también sobre el comportamiento de la URSS con la República.

17. Si bien acerca de estos últimos cabe destacar estudios como los de Fernández Díaz (2009), Méndez Luengo (2001) y Rolandi y Franco (2017); así como el propio Expediente sobre la Marina de la Causa General disponible en el Portal de Archivos Españoles-PARES.

18. Las fuentes disponibles, una vez más, son las obras de autores que han abordado con rigor esta cuestión, tales como Cervera Pery, Alcofar Nassaes, González Echeagaray, Alpert, Howson, Smyth, Ferreiro y Valdaliso. Además de la consulta de los Archivos de la flota petrolera de CAMPSA, en su archivo digital <https://campsa.cnmc.es>

3. La importancia estratégica del Estrecho de Gibraltar

El control del estrecho de Gibraltar -como ha subrayado Cervera Pery¹⁹- se convirtió en poco tiempo en una cuestión vital para el desenlace de la guerra, porque si la República era capaz de garantizar su control podría asegurarse el mantenimiento de las comunicaciones con el Mediterráneo, pero también la posibilidad de llevar a cabo una contienda en el Atlántico. Mientras que, para el ejército rebelde, su dominio le daba vía libre para las comunicaciones entre España y África e impedía el paso de pertrechos bélicos con destino a la zona republicana. El equilibrio estratégico inicial comenzó a cambiar el 21 de septiembre de 1936, cuando el Gobierno de la República ordenó al grueso de su escuadra partir hacia el Cantábrico e intentar detener el avance de los sublevados por la costa vasca, dejando así desguarnecido el paso del Estrecho, ya que solamente se dejó a dos pequeños destructores -*Gravina* y *Ferrándiz*- para bloquearlo. Los rebeldes aprovecharon la ocasión, y tan solo una semana más tarde, el 29 de septiembre, se encontraban en esa zona los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*, que, ese mismo día, acabaron con el destructor *Almirante Ferrándiz* en la batalla del cabo Espartel.

En muy poco tiempo, la Armada franquista presente en el Estrecho se reorganizó y su objetivo fundamental pasó a ser el apresamiento o hundimiento de todos aquellos navíos con destino a la zona republicana. Después del hundimiento por el crucero *Canarias*, en diciembre de 1936, del emblemático carguero *Komsomol* -protagonista de la primera llegada de carros de combate al puerto de Cartagena en octubre- se dañó la confianza que hasta entonces tenían los barcos rusos. Mientras tanto, los rebeldes iban aumentando su número de buques y, una vez despejado todo el frente del Cantábrico y el Atlántico, concentraron toda su fuerza naval en el Mediterráneo. Las órdenes recibidas eran muy precisas: bloquear todo el Levante. Ambos contendientes sabían perfectamente que el dominio del Estrecho acabaría por otorgar a alguno de los dos bandos en lucha un dominio abrumador sobre el mar. Los meses perdidos por el mando naval republicano en formar a sus nuevos oficiales y disciplinar a la marinería fue, de acuerdo con Willard C. Frank²⁰, lo que desbarató cualquier estrategia de control republicano. Y, en opinión de Cervera Pery, “esas órdenes cursadas (por el ministro Giral) eran recibidas por dotaciones ya amotinadas, muy limitadas en cuanto a posibilidades de ejecución de planes estratégicos”²¹, lo que diluía indefectiblemente la ventaja inicial de la República en número de unidades navales a su servicio.

Poco a poco, y aprovechándose de los conflictos surgidos en el seno de los diferentes partidos republicanos, sin una línea de mando clara en sus fuerzas navales, así como por la pasividad y la falta de combatividad de los mandos de la flota republicana²², el panorama se volvió más sombrío. El nombramiento del diputado socialista Bruno Alonso (1887-1977), persona de confianza de Prieto, para el Comisariado político de la

19. *La guerra naval española 1936-1939*, (Madrid: Editorial San Martín, 1988): 81.

20. *Marinos soviéticos con la flota republicana durante la Guerra civil*. (Cartagena: Editorial Aglaya, 2009): 21

21. *La guerra naval española 1936-1939...*, 60.

22. A este respecto, Michael Alpert ha puesto el acento en la “parálisis y ausencia de iniciativa e incluso de reacción” de la flota republicana para hacer frente a la situación. *La Guerra civil española en el mar*. (Barcelona: Crítica, 1987): 394.

Armada mejoró algo la organización existente. Ahora bien, el escaso número de mandos del Cuerpo General de la Armada, entre veinte y cuarenta, según los diferentes testimonios, no invitaba al optimismo. Y en los meses que van de mayo a diciembre de 1937 se fue acrecentando esta sensación de falta de control. Obviamente, otro factor absolutamente clave para el dominio rebelde -y muy poco destacado por los historiadores más afines a las tesis franquistas- fue la intervención de la armada italiana. De acuerdo con José Miguel Campo Rizo²³, de hecho, la *Regia Marina* llevó a cabo dos campañas submarinas contra los mercantes republicanos y, además, de bombardeo de las costas levantinas. Aunque este mismo autor destaca que también, desde octubre de 1936 y hasta el final de la guerra, la *Regia Marina* prestó un importantísimo servicio de escolta a los buques italianos y españoles que transportaban material de guerra, así como a las tropas italianas que iban a combatir a España. Una ayuda que resultó decisiva, puesto que la reducida flota mercante rebelde hubiera sido incapaz de transportar el gran flujo de tropas y pertrechos que llegaron desde las costas italianas. De este modo, la marina italiana acabó convirtiéndose en un apéndice de la flota rebelde por sus misiones de guerra, además de por sus variados servicios logísticos. De hecho, en las postrimerías de la guerra, muchos mandos de la fuerza naval republicana lamentaron que la marina de guerra de la URSS no hubiese actuado de la misma manera en su defensa.

La pinza de italianos y rebeldes estaba tan bien trazada que los resultados se dejaron ver claramente ese mismo verano y en los meses siguientes²⁴. Sus acciones comprendían también el bombardeo de puertos republicanos, así como las ofensivas de la aviación contra aquellos buques que permanecían en los puertos de Levante, donde eran presa fácil de los bombarderos Savoia S-81 que se encontraban en Mallorca. En las memorias del almirante Cervera Valderrama²⁵ queda claro el *modus operandi*: hundimiento de todo barco que deseara llegar a puerto, disponer de capacidad para interceptar a todos los buques, independientemente de su nacionalidad, aunque siempre dentro de aguas jurisdiccionales. Y respecto a los mercantes republicanos, las órdenes de los rebeldes eran tajantes: deben ser bombardeados en cualquier lugar donde se encontrasen. Lo mismo sucedía frente a cualquier barco de la URSS. Ahora bien, el elevado nivel de implicación de Italia y Alemania, así como la beligerancia exhibida por la Armada republicana dio lugar a la Conferencia Internacional de Nyon, el 9-14 de septiembre de 1937. Después de estos acuerdos, la armada rebelde solo podía interceptar a los buques republicanos en las aguas jurisdiccionales o atacar en alta mar, aunque de facto el resultado de la conferencia implicaba la suspensión total del tráfico republicano hacia el Mar Negro²⁶. Ocasión que aprovecharon las autoridades soviéticas para dejar internados a nueve de los grandes buques mercantes españoles en puertos del mar Negro y el Ártico. El Pacto de Nyon tomaba también en cuenta los ataques de submarinos contra barcos mercantes no pertenecientes a ninguna

23. "El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental". *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 19, (1996): 70-71.

24. El Ministerio de Asuntos Exteriores italiano, por su parte, indicó que habían intervenido un total de 89 buques de superficie, que llevaron a cabo 677 misiones, mientras que los 58 submarinos desarrollaron 91 misiones. En Campo Rizo, "El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra civil española...", 71.

25. *Memorias de guerra*, (Madrid: Editora Nacional, 1968): 35.

26. José Luis Alcofar Nassaes, *Las fuerzas navales en la guerra civil española...*, 70.

de las partes en conflicto. Unas incursiones que habían creado una gran psicosis en los transportes mercantes, si bien Mussolini limitó, primero, y luego prohibió las injerencias de sus submarinos. Todo lo cual no obstaculizó -coincidiendo además con el derrumbe del Frente del Norte- que fuerzas navales rebeldes e italianas lanzaran su ofensiva final sobre el tráfico mercante en la zona, quedando prácticamente fuera de juego. De este modo, en tan solo nueve meses, la Armada rebelde había logrado materializar su dominio sobre casi todo el litoral español. Clausurada esta puerta, al Gobierno solo le quedaba la posibilidad de variar su ruta saliendo de Múrmansk, en el gélido mar de Barents, en lugar de Odesa y Feodosia en la península de Crimea, dando un largo rodeo para arribar a los puertos de Burdeos, Cherburgo, Le Havre o incluso Marsella. En estos enclaves se descargaban los pertrechos, que después serían transportados en pequeños barcos de cabotaje a los puertos de Levante, o bien, atravesarían la frontera de los Pirineos, en los breves días que estuvo abierta bajo el Gobierno de Léon Blum.

Por otro lado, las pérdidas de buques registradas a lo largo de 1937²⁷ propiciaron una renovación de la flota, recurriendo a fletar barcos neutrales o adquirir más barcos, aunque para ello tuvieran que constituir sociedades en el extranjero con capital español. Así, la República -de la mano de su embajador en la República Francesa, Luis Araquistáin y con el soporte del Partido Comunista Francés-, fundó el 15 de abril de 1937 la compañía *France Navigation*, cuyo objetivo declarado el de transportar todo tipo de ayuda y de suministros no bélicos²⁸. Entre tanto, a finales de 1936 y casi todo 1937, la flota de guerra republicana, basada en el seguro puerto de Cartagena, se había dedicado a la protección de las líneas de Odesa y Marsella con un sistema de convoyes que contaban con una *derrota* que iba de Cartagena a Argel y Marsella-Barcelona. La vigilancia la llevaba a cabo el crucero *Méndez Núñez* y los destructores. Pero este sistema de escoltas, que se encargaba de esperar a los buques provenientes de la URSS en la costa africana, para luego dirigirse a los puertos republicanos, fue muy criticado por los mandos de la flota, porque exponía demasiado a los destructores en operaciones escasamente rentables y muchas veces con malos resultados.

4. Las principales navieras españolas²⁹

Entre las principales navieras en la época de la República, atendiendo a modernidad (motonaves) y desplazamiento de carga, cabe destacar sin duda a Sota y Aznar, considerada la primera compañía de navegación mercante de España y una de las más sólidas de Europa. Data del año 1889 y disponía de 44 barcos, de los cuales ocho eran a motor y muy modernos. Su tonelaje total superaba las 175.000 toneladas. A la muerte del patriarca, Ramón de la Sota el 17 de agosto de 1936, y tras la caída definitiva del País Vasco en manos de los

27. José Luis Alcofar Nassaes, *Las fuerzas navales en la Guerra civil española...*, 100,

28. Carlos Serrano, *L'enjeu espagnol: PCF et guerre d'Espagne*. (París: Messidor/Éditions sociales, 1987). El capítulo 6 de esta obra está dedicado precisamente a desvelar los entresijos de su fundación, contando con documentos de primera mano gracias al archivo personal de su abuelo materno, Jean-Richard Bloch, cofundador del periódico *Ce Soir*.

29. Los datos para el estudio de las compañías proceden de las obras de González Echegaray (1977), Cervera Pery (1988), Díaz Lorenzo (1998), Jordan (1999), Martínez Gil (1977), y Alcofar Nassaes (1971).

sublevados, la empresa decidió enviar sus navíos a aguas británicas y belgas, desentendiéndose del esfuerzo de guerra. También vasca era Marítima del Nervión, naviera bilbaína fundada en el año 1907³⁰. Disponía de siete unidades, algunas de ellas muy modernas como la pareja de *liners* *Mar Cantábrico* (6.632 toneladas) y *Mar Negro* (6.632), construidos poco antes de que comenzase la guerra. Además, contaba con los navíos *Mar Báltico*, *Mar Caspio*, *Mar Blanco*, *Mar Caribe*, *Mar Rojo* y *Aldecoa*. De ellos, el *Mar Blanco* y el *Mar Caribe* viajaron frecuentemente a los puertos soviéticos. Muy parecida fue la situación de la Naviera Amaya, empresa bilbaína, aunque originaria de San Sebastián, fundada en el año 1919. Disponía en 1936 de ocho buques mercantes de tamaño medio que desplazaban cerca de 30.000 toneladas de registro bruto. Al acabar la contienda en el País Vasco, su presidente, Constantino de Zabala, padre político del presidente del Gobierno Vasco, José Antonio de Aguirre, decidió enajenar los buques y venderlos; es decir, exportó a otros países los buques de su propiedad, sin tener en cuenta que podrían haber pasado a formar parte de la flota republicana. En el mismo contexto cabe situar a la Naviera Vascongada. Fundada en 1899, y radicada en Bilbao, contaba al comienzo de la contienda con nueve barcos a vapor de un tamaño que oscilaba entre las 2.100 (*Banderas*) y 3.945 toneladas (*Cobetas*). Al mismo tiempo, la todopoderosa siderúrgica Altos Hornos de Vizcaya contaba, desde el año 1910, con su propia flota de vapores para suministrar a sus empresas carbón y mineral. También cabe citar a Marítima Unión, fundada en Bilbao en 1899. En sus primeros años de actividad se convirtió en la naviera *tramping* que contó con los mayores mercantes puros de la flota mercante española. Disponía de siete grandes cargueros entre 3.450 toneladas del *Saturno* y las 4.804 del *Júpiter*. Salvo este último barco, el resto permaneció fiel a la República. El *Saturno* viajó varias veces a la URSS. Pero lo largo de la guerra, la mayoría de los buques de esta compañía fueron quedando internados en puertos extranjeros.

Muy diferente fue la trayectoria de Ibarra. La compañía sevillana era en el año 1936 una de las más antiguas y poderosas de la marina mercante española y contaba con un total de 24 buques. Entre las grandes compañías navieras españolas fue la que salió más perjudicada. Perdió seis navíos durante la guerra, y tres de ellos eran los más modernos y de mayor tonelaje. Al inicio del conflicto, la petrolera pública CAMPSA poseía 11 buques de altura, 6 auxiliares y 3 pontones. Entre todos sumaban 106.280 toneladas. La flota de petroleros era muy moderna, con motonaves construidas en los primeros años de la República. Su misión era la importación de refinado procedente de Rumanía, Estados Unidos y la URSS, así como de Tenerife (CEPSA). Como es bien sabido, la sede de CAMPSA y de su flota estaba en Madrid, y había quedado, por tanto, en poder de la República, aunque en la zona rebelde permanecieron el *Badalona* (4.200 t.), *Ebro* (3.200 t.) y *Tiflis* (2.862 t.). Y, como es natural, el papel de la compañía petrolera durante la guerra fue vital para el aprovisionamiento de combustible de cada uno de los bandos en liza³¹. Tampoco hay que desdeñar el papel de *La Compañía Transatlántica*. Posiblemente, la compañía, propiedad del Marqués de Comillas era desde finales del siglo XIX la más conocida en España y América Latina. Fajada en los viajes transoceánicos a América pasó a llamarse *La Transatlántica* en 1881, y aunque su moderna y

30. Ver *La Compañía marítima del Nervión. Los hombres, la empresa y los barcos*, de Manuel Torres, Eugenio Torres y Jesús María Valdalisio Gago. Vitoria: Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2008.

31. Como puede corroborarse en su archivo online: <https://campsa.cnmc.es/base-de-datos-documental>

lujosa flota de vapores y trasatlánticos ya no era la misma en 1936, sus buques seguían teniendo aún una gran importancia. Prácticamente toda su flota quedó en poder de la República. Muy diferente fue el recorrido de *La Compañía Trasmediterránea*. Fundada en el año 1916 por el controvertido plutócrata Juan March, fue la naviera que más activamente participó con los sublevados, porque sus servicios de carga y pasaje eran los tradicionalmente llamados *de soberanía*. Había contado siempre con propietarios muy conservadores, y desde su fundación “dirigieron la naviera tres generaciones de catolicismo militante, monarquismo fervoroso, además de un patriotismo vivo demostrado por todos los miembros responsables de la empresa”³². De ahí que las relaciones con el Gobierno fueran malas desde un primer momento. Sus servicios de carga y pasaje componían una flota con muchas toneladas de desplazamiento, que ejercería un papel importante en la guerra. La integraban 15 buques a motor y 37 a vapor, y, en su mayor parte mixtos, de carga y pasaje. El Gobierno consideró también sus buques como transportes militares. Por último, hay que reseñar a la compañía SAC, de la Sociedad Anónima Cros, de Barcelona que contaba con 9 modernos buques. El SAC 2, que era el mejor y el más grande, con unas 3.000 t., realizó varios viajes a la URSS. El SAC 6 también realizó varios desplazamientos a Odesa.

5. La intervención de los buques soviéticos y los pertrechos para la República

Hasta que fue nombrado el embajador soviético en Madrid, Marcel Izvailevic Rosenberg, en agosto de 1936, y presentó sus cartas credenciales a Azaña el 3 de septiembre, la URSS no había enviado armamento a España. Los primeros buques soviéticos, cargados con armas, no partieron desde los puertos soviéticos hasta octubre de 1936. Los primeros barcos habían llegado a España en el mes de septiembre, pero tan solo con víveres y otros pertrechos. La razón de este retraso obedeció fundamentalmente, según Alcofar Nassaes³³, a la distancia existente entre los puertos de carga, del Mar Negro y de Múrmansk en el Norte, de la zona donde se construían los carros de combate -Minsk- y los aeródromos, en las cercanías de Moscú. En solo un mes desembarcaron en los puertos españoles más de cien aviones, además de otros tantos carros de combate y blindados, artillería, miles de fusiles y morteros. Pero, además, el principal problema que se le presentó a la URSS fue sin duda el insuficiente desarrollo de su flota mercante. En aquel momento, apenas desplazaba unas 800.000 toneladas. Una flota que apenas contaba con barcos comprados a otros países, muchos de ellos de escaso tonelaje e incapaces de navegar a una velocidad de más de ocho o diez nudos, por lo que los viajes por el Mediterráneo tardaban unas dos semanas. Howson ha achacado también sus problemas “a la grave carencia de buques, ya que la flota mercante soviética era ínfima y estaba dividida entre el Ártico, el Báltico, el Mar Negro, el Pacífico y los mares interiores y los grandes ríos de la URSS”³⁴. A todos estos inconvenientes, se les unía la peligrosidad de una ruta donde era relativamente fácil controlar sus desplazamientos por los servicios de información italianos y alemanes. Y es que, aunque la participación de la *Kriegsmarine* no fue tan importante como

32. Díaz Lorenzo, Juan Carlos. *Historia de la flota*. (Madrid: Transmediterránea, 1998): 6.

33. *Las fuerzas navales en la Guerra civil española...*, 89.

34. *Armas para España*. (Barcelona: Ediciones Península, 2000): 414.

la de la armada italiana, resultaron muy eficaces, en cambio, sus servicios de información, así como el papel desarrollado por sus submarinos e incluso por los hidroaviones de la Legión Cóndor. Por otra parte, submarinos alemanes ejercían también labores de vigilancia, al igual que submarinos y buques de la marina italiana. Y es que solo al final del trayecto desde Feodosia y Odesa, y tras llegar a aguas tunecinas, las tripulaciones podían considerarse relativamente a salvo, puesto que cerca de Orán la marina republicana les escoltaba hasta los puertos elegidos para desembarcar su carga. Un sistema de protección organizado e ideado por el asesor soviético Kutnezsov que dio buenos resultados hasta enero de 1937³⁵. De hecho, el *Neva*, primer buque soviético enviado a la España republicana con un cargamento de víveres, no llegó hasta el 18 de septiembre de 1936. Pero el primer envío a gran escala de suministros militares soviéticos no arribó a puertos españoles hasta el 15 de octubre, fecha en la que el buque *Komsomol* atracó en el puerto de Cartagena. Estos pioneros envíos fueron seguidos por los de otros barcos que cargaron también alimentos, puesto que, aunque la República se había quedado con la zona más industrializada de España, carecía del control de las regiones eminentemente agrarias, por el avance tan rápido de las tropas de Franco hacia la capital. La lista de viajes de la *Operación X*, nombre en clave de la provisión de suministros para la República, muestra de hecho solo ocho viajes por parte de buques soviéticos, cinco por parte de buques españoles y dos por parte de buques extranjeros en 1936. Denis Smyth³⁶ afirma que estos ocho fueron los únicos viajes con transporte de armas efectuados por buques soviéticos durante toda la guerra. Y, de acuerdo con sus referencias, durante el otoño y el invierno de 1936-1937, un total de veintitrés barcos mercantes soviéticos zarparon de los puertos del Mar Negro con material militar, mientras otras remesas de municiones cruzaban ilegalmente la frontera pirenaica. Del tráfico de buques soviéticos a España, diez de ellos fueron apresados o hundidos durante la guerra³⁷, aunque probablemente la flota rebelde habría apresado a un mayor número de barcos rusos, en tanto que algunos de ellos como el *Sakhalin*, *Kharlow* y *Chubar* habrían quedado libres.

Y en cuanto a los buques soviéticos que resultaron hundidos durante la contienda, el *Komsomol* ha quedado convertido en una auténtica leyenda y símbolo del bloque naval. Fue destruido, en extrañas circunstancias, por el crucero *Canarias*, a 130 millas de Argel, el 14 de diciembre de 1936. Botado en 1932 en Leningrado, era uno de los mayores buques de transporte que vinieron a España. Podía desplazar 10.000 toneladas. Su hundimiento parece claro que marcó un antes y un después en el envío de material de apoyo soviético. Había transportado a España 50 carros de combate T26, que descargó en Cartagena el 15 de octubre de 1936, además de aeronaves. Según algunos relatos, ante el temor de que el barco fuese capturado y se descubriese su carga real, el Comisario de la marina soviética autorizó a que la tripulación abandonase el buque. El diario *Pravda* sostendría que el *Komsomol* había partido del puerto soviético de Poti el 5 de diciembre de 1936 y se dirigía al

35. Kuznetsov mantuvo el puesto de agregado naval y asesor de la Marina Republicana hasta el 15 de agosto de 1937. Ya de vuelta a la URSS, tras ser ascendido a almirante, fue nombrado el 10 de octubre de 1938 jefe de la Flota del Pacífico.

36. "Estamos con vosotros: solidaridad y egoísmo en la política soviética hacia la España republicana, 1936-1939". Ed. por Paul Preston, *La República asediada*. (Barcelona: Ediciones Península): 157.

37. Miguel Ángel Ferreiro, *10 buques soviéticos apresados o hundidos durante la Guerra Civil (1936-39)*. (2020): <https://elrethohistorico.com/hundimiento-komsomol-republica-guerra-civil-espana>

puerto de Gante con mineral de manganeso. Los supervivientes del buque estuvieron diez meses encarcelados en el Puerto de Santa María, hasta octubre de 1937. Otros marinos soviéticos fueron también retenidos y encarcelados e incluso torturados. Algunos de ellos fueron repatriados en 1939 o canjeados por presos de la División Azul.

6. Navíos mercantes de bandera española que viajaron a la URSS³⁸

Cuando los dirigentes republicanos comenzaron a reorganizar su marina mercante, después del caos de los primeros momentos, incorporaron a la ruta del Mar Negro a muchos más buques, en la tarea prioritaria de traer armas y pertrechos para la República. Hasta entonces, solo los habían empleado en el fallido desembarco de Mallorca; como prisiones flotantes, o bien, como alojamiento para refugiados en lugares como Bilbao, Barcelona, Málaga o Alicante. Y, por otra parte, la flota mercante sufrió algunas peripecias a tener en cuenta: la deslealtad de algunos oficiales que se pasaron a los insurgentes o el internamiento de buques en países neutrales, como pasó con la naviera Sota y Aznar. En el listado que se ha elaborado para este trabajo, que contiene la gran mayoría de mercantes españoles que viajaron alguna o varias veces a la URSS, desde finales de 1936 a finales de 1937, destacan los diez buques incautados a la compañía Ibarra (un total de 53.219 toneladas), los once de la *Cía. Trasmediterránea* (48.941), los tres buques de *Trasatlántica* (29.575), los ocho de CAMPSA (49.677) y los cuatro de Marítima de Nervión (20.024). En cualquier caso, conviene destacar de nuevo la escasa aportación de las navieras vascas. Sota y Aznar que era, probablemente, la mayor y mejor naviera española de la época, solo aportó un barco al esfuerzo bélico, mientras que sus dueños negociaban en Reino Unido y otros países la venta de parte de su flota a empresarios europeos. Y lo mismo puede decirse de otras importantes navieras vascas y de la compañía *Trasatlántica* de la que, al menos, se pudo disponer de tres de sus mayores barcos.

En total, estos 51 barcos desplazaban unas 250.000 toneladas para contribuir al esfuerzo republicano. Eran en su mayor parte buenos buques, con un desplazamiento de entre 2.000 y 10.000 toneladas, para el estándar de la época. Algunos de ellos, de reciente construcción, se consideraban motonaves modernas, de carga y pasaje, con una velocidad superior a los diez nudos y con buena capacidad de carga. Y a la pregunta de si esta flota mercante podría haber resuelto los problemas de aprovisionamiento de la República en la URSS, la respuesta sería afirmativa, siempre y cuando la aviación y la flota de guerra republicana hubieran sido capaces de mantener a raya a los submarinos italianos y buques de superficie, así como a los submarinos e hidroaviones alemanes, y, por supuesto, imponerse a la flota de guerra rebelde, inferior en número al comienzo de la guerra. Para el Gobierno de la República -que, por cierto, siempre se mostraría poco eficiente a la hora de manejar sus recursos logísticos-, el escaso rendimiento obtenido desde finales de 1936 a finales de 1937, relata muy bien la descoordinación ministerial. No se comprende

38. Para la elaboración de esta lista, se han utilizado los datos de autores ya citados como González Echeagaray (1977), Alcofar Nassaes (1980), Ferreiro (2020), Moreno de Alborán (1993).

que las autoridades republicanas llegaran a permitir que buques rusos, bajo la bandera de conveniencia de la *France Navigation* o de otras compañías extranjeras, pudieran continuar navegando durante el año 1938, mientras que nueve de estos barcos, con sus tripulaciones, quedaban internados en puertos del Mar Negro hasta acabar la guerra. Al respecto, se ha elaborado la tabla anexa.

7. Buques que quedaron internados en la URSS antes del final de la guerra

Nueve de los buques que viajaron a los puertos de Odesa y Feodosia, en el Mar Negro, quedaron retenidos en sus aguas y, finalmente, fueron incautados por las autoridades soviéticas. En Odesa permanecieron el trasatlántico *Juan Sebastián Elcano*, que fue incorporado a la Marina de Guerra de la URSS como buque taller, con el nombre de *Volga*. El *Isla de Gran Canaria* que después tomaría los nombres de *Orel* y *Pskov*. El *Ciudad de Ibiza*, que luego fue llamado *Belostok*. El *Ciudad de Tarragona*, que se incorporaría a la marina soviética con el nombre de *Lutfov*. El *Mar Blanco*, después *Orel*. Y el *Inocencio Figaredo*, que pasó a ser el *Briansk*. En Feodosia se encontraba el *Cabo San Agustín*, rebautizado como *Dnipro*. Mientras que en Múrmansk, en el mar de Barents, fueron inmovilizados los barcos *Cabo Quilates* -después *Yenisei*- y el *Marzo*³⁹. En total, nueve buques, algunos de ellos con muy pocos años de vida, y unas 52.000 toneladas de desplazamiento. Lo cierto es que, ya fuese por una supuesta compensación de deudas pendientes con la República, o bien porque estos nueve barcos le harían un buen servicio a la marina soviética, fueron enajenados recurriendo a un argumento estafalario, como señalaría Secundino Serrano, privando a la flota republicana de un recurso trascendental⁴⁰, como puede apreciarse en la siguiente relación de los buques incautados:

BUQUE	NAVIERA	TONELAJE	PUERTO DE LA URSS
Juan Sebastián Elcano	Trasatlántica	9.964	Odesa
Cabo San Agustín	Ibarra	12.589	Feodosia
Cabo Quilates	Ibarra	6.342	Múrmansk
Marzo	Bilbao	1.296	Múrmansk
Ciudad de Tarragona	Compañía Trasmediterránea	2.300	Odesa
Ciudad de Ibiza	Compañía Trasmediterránea	2.300	Odesa
Isla de Gran Canaria	Compañía Trasmediterránea	8.600	Odesa
Mar Blanco	Compañía Marítima Nervión	5.152	Odesa
Inocencio Figaredo	Inocencio Figaredo	2.838	Odesa

Fuente: Elaboración propia

39. Luiza Iordache Cârstea, "Vida y destinos. Los marinos republicanos del Gulag", *Drassana. Revista del Museu Marítim*, nº 18, (2010): 5.

40. *Espanoles en el Gulag*. (Barcelona: Ediciones Península, 2011): 54.

8. Conclusiones

La relación de logros de la flota rebelde en su control del tráfico marítimo, tanto mercante como de guerra -establecida por Cervera Pery⁴¹-, es bastante elocuente: además de acabar con ocho buques de guerra republicanos, hundieron 35 buques mercantes, con un tonelaje total de 57.158 toneladas, y apresaron 227 navíos que representaban 257.577 toneladas. De pabellón extranjero o de conveniencia fueron hundidos 18 mercantes, con un total de 71.668 toneladas, así como capturados 97 barcos con 255.484 toneladas. Por otra parte, el tráfico marítimo de las fuerzas rebeldes alcanzó un volumen importante: 24.777.826 toneladas; así como un transporte por mar de 316.051 hombres en 65.391 viajes en buques. Los navíos capturados fueron declarados oficialmente como *buenas presas* y pasaron automáticamente a engrosar el pabellón de los *nacionales*, a cargo de la Gerencia Oficial de Buques Mercantes. Por su parte, el Gobierno de la República había conseguido, un poco tarde, poner cierto orden en el transporte marítimo. Eso sí, antes se había producido el hundimiento del frente del Norte, donde se localizaba una parte importante de la flota mercante, como ya se ha visto propiedad de navieros vascos.

Existió también una gran diferencia entre la efectividad desplegada por los sublevados y la lograda por los republicanos. Es el caso de las importaciones de combustible, vitales para el desplazamiento de las unidades motorizadas, pero también para surtir a la flota y a la aviación. De acuerdo con los datos de Alfonso Martínez Gil⁴², la República efectuó 287 viajes con barcos propios, y llegó a importar 861.647 toneladas de productos petrolíferos. Mientras que los rebeldes lograron la importación de 1.986.651 toneladas en 225 viajes de barcos españoles, y 1.484.732 toneladas en 156 viajes de barcos fletados. Cifras que indican, sin lugar a duda, el menor rendimiento republicano, puesto que disponiendo de más buques-tanque, no solamente importaron una menor cantidad que los rebeldes, sino que además necesitaron más barcos para su transporte.

Centrando el interés en el tráfico con la URSS, el esfuerzo republicano de navegación entre el Mar Negro y los puertos de Levante estuvo cubierto -según los datos disponibles- por un total de 38 barcos, de capital español, que al menos realizaron un viaje a la URSS. Entre ellos, había algunos con gran capacidad de carga, caso del *Cabo San Agustín*, *Cabo Santo Tomé*, *Magallanes*, *Marqués de Comillas*, *Juan Sebastián Elcano*, todos entre 10.000 y 12.000 toneladas, o la magnífica flota de CAMPSA. Estos 38 buques, con un tonelaje total de unas 200.000, suponían cerca de un 20 por ciento de las toneladas brutas registradas por el conjunto de la flota mercante española antes del comienzo de la guerra. Una cantidad significativa, pero porcentualmente no muy importante para ese momento; aunque sumándole los barcos soviéticos desplazados a España, así como las navieras fundadas o participadas por la República y los barcos de otras nacionalidades, la cifra podría llegar a superar las 400.000 toneladas; una cantidad respetable, pero tal vez algo escasa para abastecer a la zona republicana. Para llegar a esta conclusión, hay que observar las cifras del tráfico mercante republicano realizado en todo 1938 que, con datos de Rafael González

41. *La guerra naval española 1936-1939...*, 131.

42. *La flota del monopolio de petróleos, 1927-1970*. (Madrid, 1977): 37-38. Obra disponible en <https://campsa.cnmc.es/fondo-documental/libros-conmemorativos/cincuentenario-de-la-flota-del-monopolio-de-petroleos>

Echegaray⁴³, fue de un total de 200 barcos para transportar material de guerra, 473 barcos para los víveres y 343 barcos para el carbón, con un tonelaje total de cuatro millones de toneladas de mercancías importadas. Observadas ambas cifras, parece obvio que la República no hubiera podido soportar este esfuerzo de guerra solo con navieras españolas, incluso aunque la flota de Euskadi estuviese desde el primer momento a sus órdenes. Hay también otros hechos que no conviene pasar por alto. En primer lugar, la postura de los empresarios vascos, algunos de ellos nacionalistas que poseían grandes navieras, adscritas rápidamente a la flota de Euskadi. Pero que, tras el hundimiento del frente vasco, ordenaron conducir sus buques a diversos puertos europeos, donde algunos fueron vendidos al mejor postor. En cuanto a Valencia y Cataluña, por su parte, cabe destacar la tremenda vulnerabilidad de sus puertos, sometidos a constantes bombardeos a partir de 1937.

Más complicado resultaría explicar las razones de la debacle total de la marina republicana. No deja de resultar paradójico que, al comienzo de la guerra, los rebeldes controlasen tan solo una pequeña porción de las costas españolas: Galicia en el Norte y el puerto fluvial de Sevilla y Cádiz en el sur, además de Mallorca. Y también que, al declararse la contienda, los sublevados solo pudieran apoderarse, además de las bases navales de San Fernando y El Ferrol, del crucero *Almirante Cervera* que se encontraba en reparación en los astilleros; así como de los dos cruceros pesados más modernos, de 10.000 toneladas cada uno: *Canarias* y *Baleares*, que estaban a punto de terminarse en El Ferrol, además del destructor *Velasco*. El resto de la flota -según relación de Bruno Alonso⁴⁴ - que se componía de dos acorazados, tres cruceros ligeros y dos antiguos cruceros, así como doce destructores y seis submarinos y a la que se incorporarían también los cuatro destructores que estaban en fase de construcción en la base de Cartagena, quedó en manos republicanas.

La superioridad numérica de la flota fiel a la República era, por tanto, evidente. De acuerdo con Sueiro⁴⁵, suponía el 65 por ciento del tonelaje global de la Escuadra. La toma de los buques por la marinería⁴⁶, en contraste con la postura mayoritaria de la oficialidad naval en favor de los sublevados, desembocaría en una serie de hechos luctuosos e innecesarios, como los acaecidos en Mallorca y en Cartagena. Pero sobre todo propiciaría que la escuadra republicana se viera privada del necesario talento y pericia técnica para sacarle mayor partido a unos destructores y cruceros que, por cierto, contaban con armas torpederas de tecnología muy compleja. Abundando en esta cuestión, todos los registros documentales parecen apuntar, como algunos de los males fundamentales, a la errada estrategia seguida por los soviéticos⁴⁷ y a su injerencia en el cuartel de la flota republicana⁴⁸. Pero también a otra serie de factores nada desdeñables, como las divisiones políticas o la descoordinación existente entre los mandos de tierra y los responsables de

43. *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra civil...*, 386.

44. Bruno Alonso González, *La flota republicana*. (Sevilla: Editorial Renacimiento, 2006): 36-38.

45. *La flota es roja*. (Barcelona: Argos Vergara, 1983): 217.

46. En *La escuadra la mandan los cabos*, obra del periodista socialista Manuel Domínguez Benavides, se encuentra un pormenorizado relato de esta toma de control.

47. Monakov, M. y Ribalkin, J., "Los marinos de la flota soviética y la asistencia a la España republicana (1936-1939)". *Revista de Historia Naval*, nº 41, 1993: 3.

48. Véanse al respecto las impresiones de Nikolai Kuznetsov, primer consejero naval soviético, en *Con los marinos españoles en su guerra nacional revolucionaria*. (Moscú: Ediciones Progreso, 1940).

los buques. Bruno Alonso, comisario de la flota, cuenta en sus memorias una reveladora anécdota que muestra un panorama muy pesimista sobre las relaciones entre la Generalitat y el mando de la flota en Cartagena. A la hora de ofrecer escolta el 20 de septiembre de 1937 a tres viejos barcos, que debían desplazarse en lastre desde Valencia a Barcelona, se vieron obligados a que fueran convoyados nada menos que por cuatro destructores. Y, como al parecer, media Barcelona estaba al tanto de este viaje, fueron rápidamente a su encuentro buques rebeldes que estuvieron a punto de hundirlos. Alonso escribió al respecto que “hora es ya de desenmascarar a los cobardes, que con su cobardía sabotean a la República”⁴⁹. En este sentido, Willard C. Frank ha explicitado que la marina republicana “requería una dirección de los buques apropiada, procedimientos tácticos, su uso, y órdenes de combate adecuadas”, así como que los asesores soviéticos tomaron el mando de algunos submarinos, y operaron en los buques más grandes como consejeros técnicos, mientras que una y otra vez elevaban quejas a sus superiores sobre las negativas de las tripulaciones a realizar acciones agresivas⁵⁰.

La marina de guerra republicana -como coinciden los analistas navales- careció, por tanto, de una estrategia proactiva que intentara siquiera entorpecer el dominio aplastante de la marina rebelde. Salvo el hundimiento del crucero *Baleares*, así como el hecho aislado de pretender imponerse al acorazado alemán *Deutschland* y al crucero *Leipzig* e incluso también sobre el destructor británico *Havor*, la flota republicana salió muy pocas veces a enfrentarse decididamente al enemigo. No es casual que, al final de la contienda, se dirigiera con muchos barcos intactos a refugiarse al puerto tunecino de Bizerta⁵¹. Después del fracaso de la toma de Mallorca, y tras la conquista de Málaga, las oportunidades de revertir la situación se habían reducido considerablemente. Pero también influyó el temor a la aviación rebelde -factor señalado en su día por Salas Larrazabal⁵²- desde el paso del Estrecho, puesto que sus buques no disponían de las armas necesarias para defenderse. No cabe duda de que los sediciosos interpretaron favorablemente para sus intereses el gran objetivo de la guerra naval, que, como dejó claro Cervera Pery⁵³ no era otro que “el control de las comunicaciones marítimas, pues todos los combates, bloqueos y demás cúmulos de operaciones navales, no tienen en último término otro objetivo que acabar con los mercantes que abastecen al enemigo y lograr que los buques de comercio propios o amigos puedan llegar a puerto”. Y en este gran propósito fueron siempre más diligentes las fuerzas rebeldes, que, con el buque *Almirante Cervera* al mando, tuvieron claro desde un primer momento que, para tomar el control del mar, deberían acosar a cualquier buque, propio o de terceros, que pudiese ayudar a la República. Y a ello se aplicaron concienzuda y cruelmente, sin las interferencias políticas y técnicas que se produjeron en el seno de la Armada republicana.

49. *La flota republicana...*, 86.

50. *Marinos soviéticos con la flota republicana durante la Guerra Civil...*, 83.

51. Victoria Fernández Díaz, *El exilio de los marinos republicanos*. Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2009, passim.

52. *Historia del ejército popular de la República*. (Madrid: Editora Nacional, 1973): 112.

53. *La guerra naval española 1936-1939...*, 130.

Anexo

Relación de buques mercantes españoles que viajaron a la URSS.

Elaboración propia.

NOMBRE	COMPAÑÍA	TONELADAS R.B.
Antonio de Satrústegui	Vasco Asturiana	3.290
SAC 2	S.A. Cross	2.959
Saturno	Marítima Unión	3.450
Artea-Mendi	Sota y Aznar	5.754
Conde de Zubiría	Altos Hornos Vizcaya	3.256
Armuru	Navieras Vascongadas	2.762
Conde de Abasolo	Navieras Vascongadas	3.122
Marzo	Augusto Lajusticia	1.296
Inocencio Figaredo	Figaredo	2.838
Iciar	Naviera Guipuzcoana	4.578
Guecho	Naviera Amaya	3.276
Darro	Naviera Pinillos	2.610
Sil	Naviera Pinillos	2.615
Tramontana	PISBE	1.200
Aldecoa	Marítima Nervión	3.088
Mar Negro	Marítima Nervión	6.632
Mar Blanco	Marítima Nervión	5.152
Mar Caribe	Marítima Nervión	5.152
Campeche	CAMPSA	6.382
Campeador	CAMPSA	7.932

Campomanes	CAMPSA	6.276
Campero	CAMPSA	8.400
Campilo	CAMPSA	4.574
Campomanes	CAMPSA	6.276
Campuzano	CAMPSA	6.320
Elcano	CAMPSA	5.196
Zorroza	CAMPSA	4.597
Cabo San Agustín	Ibarra	12.589
Cabo Santo Tomé	Ibarra	12.589
Cabo San Sebastián	Ibarra	2.261
Cabo Quilates	Ibarra	6.342
Cabo Quintres	Ibarra	2.900
Cabo Creux	Ibarra	3.716
Cabo Menor	Ibarra	2.042
Cabo de Palos	Ibarra	6.342
Cabo Tres Forcas	Ibarra	2.265
Cabo Sacratif	Ibarra	2.173
Capitán Segarra	Cia. Trasmediterránea	2.126
Ciudad Barcelona	Cia. Trasmediterránea	3.946
Ciudad Ibiza	Cia. Trasmediterránea	2.034
Ciudad Sevilla	Cia. Trasmediterránea	6.279
Ciudad Cádiz	Cia. Trasmediterránea	4.602
Escolano	Cia. Trasmediterránea	3.070
Isla Gran Canaria	Cia. Trasmediterránea	5.121

LA MARINA MERCANTE DEL GOBIERNO REPUBLICANO Y EL TRÁFICO MARÍTIMO
DESDE LA URSS: PERTRECHOS Y ARMAS PARA LA GUERRA DE ESPAÑA

J.J. Sister	Cia. Trasmediterránea	1.834
Legazpi	Cia. Trasmediterránea	4.394
Ciudad de Tarragona	Cia. Trasmediterránea	2.304
Río Segre	Cia. Trasmediterránea	2.661
Magallanes	Cia. Trasatlántica	9.689
Marqués de Comillas	Cia. Trasatlántica	9.922
Juan Sebastián Elcano	Cia. Trasatlántica	9.964

Bibliografía

- Alcofar Nassaes, José Luis. *Las fuerzas navales en la guerra civil española*. Dopesa: Barcelona, 1971.
- Alcofar Nassaes, José Luis. *La Marina italiana en la guerra de España*. Barcelona: Editorial Euros, 1975.
- Alcofar Nassaes, José Luis. “Marinos soviéticos en la guerra de España”. *Historia y Vida*, nº 246, marzo de 1980, 30-41.
- Alonso González, Bruno. *La flota republicana*. Sevilla: Editorial Renacimiento, 2006.
- Alpert, Michael. *La Guerra civil española en el mar*. Madrid: Siglo XXI, 1987.
- Bargoni, Franco. *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*. Roma: Uff. Storico Marina Militare, 1992.
- Campo Rizo, José Miguel. “El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental”. *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 19, 1997.
- Cayón García, Francisco y Muñoz Rubio, Miguel. “Los transportes y las comunicaciones durante la guerra civil”. En Pablo Martín Aceña y Elena Martínez Ruiz, eds. *La economía de la guerra civil*, Madrid: Marcial Pons, 2006, 229-272.
- Cerezo Martínez, Ricardo. *Armada española. Siglo XX*. Madrid: Ediciones Poniente, 1983.
- Cervera Pery, José. *Alzamiento y revolución en la Marina*. Madrid: Editorial Sanmartín, 1978.
- Cervera Pery, José. *La guerra naval española 1936-1939*. Madrid: Editorial San Martín, 1988.
- Cervera Valderrama, Juan. *Memorias de guerra*. Madrid: Editora Nacional, 1968.
- Cossío, Francisco de. *La compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar 1850-1950*. Madrid: Editorial Vicente Rico, 1950.
- Díaz Lorenzo, Juan Carlos. *Historia de la flota*. Madrid: Trasmediterránea, 1998.
- Díaz Lorenzo, Juan Carlos. “El transatlántico Juan Sebastián Elcano (1928-1937)”. *Puente de Mando*, 2020. <https://www.puentedemando.com/el-trasatlantico-juan-sebastian-elcano-1928-1937>.
- Domínguez Benavides, Manuel. *La escuadra la mandan los cabos*. Ciudad de México: Roca, 1976.
- Fernández Díaz, Victoria. *El exilio de los marinos republicanos*. Valencia: Publicaciones de la Universidad de Valencia, 2009.
- Ferreiro, Miguel Ángel. *10 Buques soviéticos apresados o hundidos durante la Guerra Civil (1936-39)* 2020. <https://elrethistorico.com/hundimiento-komsomol-republica-guerra-civil-espana/>
- Frank, Willard C., *Marinos soviéticos con la flota republicana durante la Guerra Civil*. Editorial Áglaya. Cartagena, 2009
- García Domingo, Enrique. “Historiografía sobre la marina en el siglo XX”. En *La Historiografía de la marina española. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Navales*, nº 56, 2008.
- García Durán, Juan. “El hundimiento del Komsomol”. *Tiempo de historia*, nº 34, 1 de septiembre de 1977.
- Ghisolfó Araya, Francisco. “La Segunda Guerra Mundial en el mar”. *Revista de Marina*, nº 5, 1995.
- González Echegaray, Rafael. *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra civil*. Madrid: Librería San Martín, 1977.
- Howson, Gerald. *Armas para España*. Barcelona: Ediciones Península, 2000.
- Howson, Gerald. “Los armamentos: asuntos ocultos a tratar”. En Preston, Paul (ed), *La República asediada*. Barcelona: Ediciones Península, 2001.
- Infiesta Cano, José Luis. “Más datos sobre el hundimiento del Komsomol”. *Revista de Historia Naval*, Nº 71, 2000, 85-96.

- Iñíguez Campos, Miguel. *Armas para la República. Contrabando y corrupción, julio de 1936-mayo de 1937*. Barcelona: Crítica, 2022.
- Iordache Cârstea, Luiza. "Vida y destinos. Los marinos republicanos del Gulag", *Drassana. Revista del Museu Marítim*, nº 18, 2010.
- Jordan, Roger W. *The world's Merchant Fleet 1939. The Particulars and Wartime Fates of 6.000 Ships*. Londres: Chattam Publishing, 1999.
- Kuznetsov, Nikolai. *Con los marinos españoles en su guerra nacional revolucionaria*. Moscú: Ediciones Progreso, 1940.
- Martínez Gil, Alfonso. *La flota del monopolio de petróleo, 1927-1970*. Madrid, 1977. <https://campsa.cnmc.es/fondo-documental/libros-conmemorativos/cincuentenario-de-la-flota-del-monopolio-de-petroleos>
- Méndez Luengo, Ernesto. *Motín en la flota. La guerra civil en el mar*. León: Edilesa, 2001.
- Monakov, M., Ribalkin, J. "Los marinos de la flota soviética y la asistencia a la España republicana (1936-1939)". *Revista de Historia Naval*, nº 41, 1993, 61-77.
- Moreno de Alborán y Reyna, Francisco. *La guerra en el mar*. Barcelona: Editorial A.H.R, 1959.
- Moreno de Alborán y Reyna, Fernando. "El hundimiento del Konsomol". *Revista de Historia Naval*, nº 74, 1993, 97-100.
- Moreno de Alborán y Reyna, Fernando y Francisco. *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra 1936-1939*. Madrid: GESEDI, 1998.
- O'Donnell Torroba, César. "Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la Legión Cóndor durante la Guerra civil española (1936-1939)". *Revista de Historia Naval*, nº 43, 1993, 55-84.
- Rodríguez Aguilar, Manuel. *Cinco grandes naufragios de la flota española*. Madrid: Almena Ediciones, 2004.
- Rodríguez Aguilar, Manuel. "El torpedeamiento del petrolero Campeador". *Revista General de la Marina*, nº 275, 2017, 845-856.
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel y Franco Fernández, Francisco. "Las últimas acciones de la Marina Republicana durante la Guerra civil: I. La campaña naval de 1938". *Cuadernos republicanos*, nº 94, 2017, 115-184
- Rolandi Sánchez-Solís, Manuel y Franco Fernández, Francisco. "Las últimas acciones de la marina republicana durante la guerra civil española: II. Los últimos meses del conflicto y la salida final de la flota republicana de Cartagena y su internamiento en Bizerta, en marzo de 1939". *Cuadernos Republicanos*, nº 95, 2017, 11-70.
- Salas Larrazabal, Ramón. *Historia del ejército popular de la República*. Madrid: Editora Nacional, 1973.
- Serrano, Carlos. *L'enjeu espagnol: PCF et guerre d'Espagne*. París: Messidor/Éditions sociales, 1987.
- Smyth, Denis. "Estamos con vosotros: solidaridad y egoísmo en la política soviética hacia la España republicana, 1936-1939". En Paul Preston, Paul (ed), *La República asediada*. Barcelona: Ediciones Península, 2001, 155-184.
- Serrano, Secundino. *Españoles en el Gulag*. Barcelona: Ediciones Península, 2011.
- Sueiro, Daniel. *La flota es roja*. Barcelona: Argos Vergara, 1983.
- Torres, Manuel, Torres, Eugenio y Valdaliso Gago, Jesús María. *La Compañía marítima del Nervion. Los hombres, la empresa y los barcos*. Vitoria: Servicio de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2008.
- Valdaliso Gago, Jesús María. "Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica". Bilbao: Instituto Vasco de Administración Pública, 1991.

- Valdaliso Gago, Jesús María. "Desarrollo y declive de la flota mercante española en el siglo XX: la Compañía Marítima del Nervión (1907-1986)". *Documento de Trabajo, Fundación Empresa Pública*, 1993.
- Valdaliso Gago, Jesús María. "Entre el mercado y el Estado: la marina mercante y el transporte marítimo en España en los siglos XIX-XX", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, nº 1, 2001, 55-79.
- Valdaliso Gago, Jesús María. "Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales del siglo XX", *Itsas Memoria*, nº 5, 2006, 503-516.
- Valverde Espín, Miguel. *La compañía Ibarra*. 1999. Consultado en <http://www.islabahia.com/arenaycal/1999/08agosto/Miguel.htm>
- Viñas, Ángel. *Oro, guerra, diplomacia. La República española en tiempos de Stalin*. Barcelona: Crítica, 2022.