

EL PASO DEL ESTRECHO POR LOS NACIONALES

**EL “CONVOY DE LA VICTORIA” Y LA PRIMERA OPERACIÓN
AEROTRANSPORTADA DE LA HISTORIA**

EDUARDO PALOMAR BARÓ

En julio de 1936, la Flota quedó con la República

Según el historiador Fernando Fernández Bastarreche, “cuando en la mañana del 21 de julio de 1936 el capitán de fragata Fernando Navarro Capdevilla entraba en el puerto de Tánger a bordo del destructor *Almirante Ferrándiz*, con la misión de hacerse cargo de la recién denominada Flota de Operaciones de la República, la situación en el mar había quedado prácticamente definida. La mayor parte de las unidades operativas permanecían fieles al Gobierno, cuya supremacía material resultaba tan evidente que hubiera sido muy difícil presagiar la próxima ruptura del bloqueo del Estrecho apenas dos meses más tarde”.

La superioridad material republicana resultaba apabullante y la concentración de fuerzas republicanas con base en los puertos de Málaga y Tánger hacía prácticamente inviable el desbloqueo del Estrecho, puesto que frente a los efectivos del Gobierno frentepopulista, los sublevados no podían oponer ninguna gran unidad. El buque más importante con el que contaban era el cañonero *Eduardo Dato*.

Un factor importantísimo, para poder entender el desarrollo posterior de las operaciones marítimas, que pese a contar, como hemos dicho, con una neta superioridad en medios materiales, la República careció de personal competente, ya que la mayoría de los componentes del Cuerpo General de la Armada permanecieron al lado de los alzados o quedaron en la zona controlada por los gubernamentales, siendo detenidos y en su mayoría, fusilados o asesinados con posterioridad.

El relativo control del Estrecho por la Flota republicana impidió el traslado inmediato y masivo del ejército de África, que se encontraba en el puerto de Ceuta. Las unidades republicanas se refugiaban en la bahía de Tánger. El General Franco protestó ante las autoridades internacionales por la protección a esos buques, puesto que en consonancia con la legislación que gobernaba la ciudad y su pequeño hinterland, declarados neutrales, ninguna nave de guerra en estado de beligerancia podía hacer uso de las aguas de la bahía y puerto de Tánger. El gobierno de la República intentó obtener del Comité de control, “Medub”, una benevolencia imposible. Franco fue terminante en sus escritos a las autoridades en Tánger. La primera carta fue con fecha 20 de julio de 1936, después hubo cuatro más, y como consecuencia de ellas, el Comité de Control cursó solicitud al Gobierno de Madrid, de forma que el día 23 de julio casi todos los buques gubernamentales abandonaron el puerto de Tánger. Sin embargo, los submarinos seguían operando en la zona, abasteciéndose en Tánger, lo que dio pie a nuevas reclamaciones por parte de Franco. Las protestas continuaron hasta conseguir que el Gobierno republicano ordenara la retirada definitiva de cualquier buque de guerra el día 7 de agosto de 1936. La Flota republicana tuvo que fijar su base operativa en el puerto de Málaga, con lo cual quedó descentrada con respecto al control del Estrecho, lo que no impidió que bombardeasen Ceuta y Tarifa.

El Estatuto de la Zona de la Zona de Tánger rezaba de la siguiente forma:

“La Zona de Tánger queda colocada bajo régimen de neutralidad permanente. Ningún acto de hostilidad podrá ser, pues, realizado por la Zona ni contra ella, ni dentro de sus límites ni en la tierra, ni en el mar, ni en el aire.”

No podrá crearse ni mantenerse en la Zona establecimiento militar alguno, terrestre, naval o aeronáutico, ni tampoco bases de operaciones ni instalaciones susceptibles de ser utilizadas con fines bélicos. Queda prohibido todo depósito de municiones y de material de guerra”.

El paso de un convoy nacional marítimo con las tropas sublevadas era de vital importancia. El 20 de julio de 1936, se celebra en la Circunscripción Occidental una trascendente reunión, estando presente el general Alfredo Kindelán Duany, los tenientes coroneles Eduardo Sáenz de Buruaga y Polanco, Juan Yagüe Blanco y Juan Beigbeder Aienza así como el jefe de Estado Mayor y de aviación y el comandante del cañonero *Eduardo Dato*, Manuel Súnico, con el fin de ultimar el paso de las tropas. En un principio se estudió el paso del convoy nocturno. Esta propuesta se desechó, ya que los barcos republicanos reforzaban la vigilancia del Estrecho, al no estar hostigado por los aviones. Se habla en la reunión que no puede existir el factor sorpresa ya que habría que cargar el convoy, con soldados y armamentos, a la vista de todo el mundo. Franco, al comenzar la reunión, había trazado rápidamente sobre una cuartilla los contornos de las costas africanas y la Península, y con un punto indicó el Monte Hacho, escuchó atentamente los argumentos de cada uno y al concluir sus exposiciones exclamó: “¡Pero yo tengo que pasar y pasaré!”.

Traslado inicial de tropas a la Península

En los primeros momentos del alzamiento se había conseguido pasar un pequeño contingente de tropas a la Península, sumándose a los casi 400 hombres embarcados en la mañana del día 19 de julio en los puertos de Cádiz y Algeciras y 150 legionarios que consiguen transportar los faluchos *Nuestra Señora del Pilar* y *Patucas* a Tarifa en las primeras horas del día 25. Pero la vía marítima ofrece demasiados riesgos para ser practicada con las suficientes garantías, máxime teniendo en cuenta los escasos medios de transporte con el que disponían los sublevados, lo cual obligó que los contingentes transportados fuesen mínimos.

En el vapor *Ciudad de Algeciras*, propiedad de Juan March y en el destructor *Churruca* transportaron a Cádiz, por petición del general José López Pinto Berizo, un Tabor de Regulares, una Bandera del Tercio y un Escuadrón de Regulares sin caballos, asegurando de esa forma esta importante ciudad marítima. Al mismo tiempo el cañonero *Eduardo Dato* y el mercante *Cabo Espartel* trasladaron otro Tabor de Regulares a Algeciras.

El gobierno del Frente Popular que presidía Santiago Casares Quiroga, había hecho oídos sordos a los rumores de una posible sublevación militar. Incluso, el propio primer ministro, que también era ministro de la Guerra, se había entrevistado con Juan Yagüe, muy molesto por su degradación a teniente coronel al anularse un ascenso por méritos de guerra y había afirmado categóricamente que: “Yagüe había dado su palabra de fidelidad a la República”. Por el contrario, el general Miguel Núñez de Prado, Jefe de la Aeronáutica militar gubernamental, de quien era ayudante el comandante Ignacio Hidalgo de Cisneros, había dado orden de que la aviación, especialmente los aviones de caza de origen francés *Nieuport-52* se concentraran en las bases de Madrid: Getafe, Cuatro Vientos y Alcalá de Henares, y en El Prat de Barcelona. Precisamente cuando empezó el alzamiento, uno de los *Fokers-VII* de la escuadrilla colonial del Sahara estaba en Getafe y los otros tres habían recibido la orden de trasladarse a Tablada (Sevilla) o a Madrid.

La escasa aviación nacional jugó, dentro de sus limitadas posibilidades, un gran papel en el transporte de tropas. También fue decisiva la intervención del piloto e ingeniero industrial y antiguo director de la Escuela de Mecánicos de Cuatro Vientos,

Francisco Arranz Monasterio que fue el gran estratega en lo referente al puente aéreo, que sería el primero registrado en toda la historia. El 19 de julio por la tarde tuvo lugar una reunión crucial en el aeródromo de Sania-Ramel en Tetuán, con el general Franco: habló el capitán Arranz Monasterio quien explicó que la aviación había progresado tanto que el paso del Estrecho se podía hacer por aire.

Arranz Monasterio impresionó tanto a Franco, que fue nombrado por éste Jefe de Estado Mayor de la Aviación en Marruecos. El teniente coronel Eduardo Sáenz de Buruaga y Polanco sugirió que Arranz se trasladara a Berlín en compañía del jefe del partido nazi en Tetuán, Adolf Langenheim y del comerciante alemán Johannes Bernhardt. Mientras tanto el teniente coronel Juan Beigbeder Atienza, antiguo agregado militar en Alemania, redactaría una carta al general Kullenthal, solicitando 10 aviones de transporte.

El capitán Arranz llevaría una carta personal de Franco, como Jefe de las Fuerzas Militares españolas en África, con un croquis de la situación a Adolf Hitler, pidiendo 20 aviones de transporte militar *Ju-52*, 6 cazas *Heinkel-51* y material antiaéreo y de transmisiones. La comisión se trasladaría a Berlín en el *Ju-52* de Lufthansa D-APOK, que confiscado por los alzados, que traería desde Las Palmas a Tetuán al general Luis Orgaz Yoldi, hombre de la máxima confianza del general Franco.

El día 24 llega a Berlín una comisión formada por el capitán Francisco Arranz, Johannes Bernhardt y Adolf Langenheim. Tras varias gestiones entre la cúpula nazi consiguen contactar con Fred Hess, quien a través de su hermano Rudolf concierta una entrevista con Adolf Hitler en Bayreuth, donde se está celebrando el festival de Wagner.

Hitler los recibe en un intermedio de la representación de Sigfrido y se entusiasma con la carta de Franco y las referencias que del general hacen los enviados alemanes. Imbuido de una euforia mística decide ayudar a los sublevados con el doble de aviones.

Terminada la reunión Hitler encarga a Hermann Goering y a Werner Eduard Fritz Von Blomberg que lo dispongan todo para que el envío se haga en secreto y directamente al general Franco. En un alarde de entusiasmo germánico el propio Goering decide bautizar la operación con el nombre del último acto de la ópera Sigfrido: *Feuerzauber* (fuego mágico), en alusión a la barrera de fuego que el protagonista debe atravesar para liberar a Brunilda.

El mismo día 28 vuelan desde Alemania hacia España 20 *Junkers Ju 52*, uno de los cuales aterrizará en territorio republicano. El resto de la fuerza expedicionaria, cuyos componentes se habían disfrazado de turistas, embarcó en Hamburgo a bordo del *Usaramo* el 29 de Julio y llegó a Cádiz el 6 de agosto.

Con los aviones enviados por Hitler y otros entregados por el Gobierno de Mussolini, Franco empieza a romper el bloqueo al que le somete la Armada republicana. Poco a poco se va haciendo el dueño del cielo y consigue alejar a los barcos con operaciones aire-mar en las que los *Savoia* italianos son de gran utilidad. Además, los *Ju 52* y algunos *Savoia* se adaptan para el transporte de tropas pudiendo aumentar el ritmo de unos escasos 50 hombres por día a más de 200, esto le permite transportar ahora gran número de tropas, cuyo apoyo a los sublevados de Granada y Córdoba es impagable.

El 26 de julio de 1936 Italia firma un acuerdo con los nacionales por el que se comprometía a enviar a España material y hombres. Cuatro días más tarde despegan de suelo italiano los primeros aviones, en total 12 *Savoia-81* con toda su tripulación y armamento rumbo al Marruecos español. Tres de estos *Savoia* no llegaron a su destino: el avión del teniente Angeli se estrelló contra el mar cerca de Orán, el avión de Mattalia perdió el rumbo y se estrelló intentando un aterrizaje de emergencia y el avión del

capitán Ferrari sin combustible aterrizó en la playa de la desembocadura del río Muluya en el Marruecos francés, desbaratando así el secretismo con que se había llevado este asunto y dando este hecho origen a fuertes campañas propagandísticas internacionales al desvelarse la ayuda italiana a Franco.

El 13 de agosto de 1936, llegó a Melilla el mercante Italiano “*Neraide*” que transportaba los primeros 12 cazas *Fiat Cr-32* así como 12 pilotos, 3 mecánicos, 3 montadores y 2 armeros. Los pilotos al igual que lo hicieron los de los *Savoia*, fueron alistados en la Legión Extranjera Española.

Otro de los estrategas del “Puente Aéreo” fue el célebre piloto procedente de Intendencia, Carlos de Haya González de Ubieta –cuñado del as de la aviación española Joaquín García Morato Castaño– que al iniciarse la Guerra Civil se dirigió desde Málaga a Sevilla, en cuyo aeródromo de Tablada estaba destinado como jefe de la 2ª Escuadrilla de Breguet del grupo 22, para unirse a la sublevación contra la República. Organizó y participó en el paso aéreo del Estrecho con el teniente coronel de la Aviación Legionaria italiana Ruggero Bonomi, alias Federeci y la protección aérea del convoy marítimo el 5 de agosto de 1936. Carlos de Haya, además de actuar como piloto personal de Franco, realizó numerosos servicios de guerra, entre los que destacó el aprovisionamiento al Santuario de Santa María de la Cabeza, asediado por los rojos. El primer servicio lo realizó el 9 de octubre de 1936, lanzando 628 kilos de víveres en seis pasadas.

Llamado para combatir la ofensiva roja a Teruel, el 21 de febrero de 1938 fue abatido en la batalla sobre Escandón.

Tropas transportadas por aviones españoles

El aparato *Dornier Wal* de servicio en Cádiz transportaba en su bodega, de Ceuta a Algeciras, de 11 a 13 hombres. Los hidroaviones *Saboya-62* también se unieron al puente aéreo, con 4 hombres en cada viaje. Cuando regresó de Berlín el *Junker D-APOK*, con una capacidad para 21 hombres llevaba 28 y dada la delgadez de los Regulares hasta un número de 40. Cuando a partir del 29 de julio empezaron a llegar los *Ju-52* alemanes también llevaron la misma cifra de Regulares.

Los *Dornier Wal* de Melilla se unieron al puente aéreo y en uno de ellos llegó el general Alfredo Kindelán Duany quien desde Gibraltar había conseguido líneas abiertas para enlazar a los sublevados y dificultar la obtención de combustible en Tánger y Gibraltar para la Flota republicana. Kindelán pasó a Gibraltar, en cumplimiento de órdenes telefónicas de Franco, en una canoa facilitada por el Cónsul británico en Algeciras y desde allí telegrafió a Alfonso XIII, a Hitler, a Mussolini y al propio Gobierno inglés, informándoles del alzamiento militar.

Las tropas transportadas por los aviones españoles de la escuadrilla de Cabo Juby, un *DC-2*, un *JU-52*, varios aviones menores de Sevilla, Tetuán, Larache y Nador más los transportados en hidroavión, alcanzaron un total de 2.065 hombres. Con esas tropas se afirmaban Sevilla y Cádiz y se tomaba Huelva el 29 de julio, asegurando además Granada con un vuelo de refuerzo directo a esta población.

Los aviones llegaban a Tablada en Sevilla y posteriormente a Zarandilla en Jerez y los hidros de Ceuta a Algeciras. Desde luego sin la aportación de los aviones alemanes *Junkers-52* llegados en agosto y en menor medida por los italianos *Savoia-81*, no se hubiera alcanzado el total de 23.395 hombres transportados. Y sin este apoyo aéreo en todo momento, no se hubiera podido realizar el paso marítimo del Estrecho con el llamado “*Convoy de la Victoria*” el 5 de agosto de 1936.

Paso del Estrecho por el “Convoy de la Victoria”

Aunque el paso de las fuerzas a bordo de los *Junkers* resulta espectacular, no es suficiente el ritmo de trasbordo de las tropas del Ejército de África, por lo que hay que recurrir de nuevo a la Marina, que ahora está más protegida por los aviones alemanes e italianos.

Franco estudió con sus colaboradores la posibilidad de burlar el bloqueo del Estrecho. En los puertos de Ceuta y Melilla existían barcos mercantes capaces de transportar las tropas con su impedimenta, pero se carecía de los buques de guerra necesarios para proporcionarles una cobertura suficiente.

Un factor positivo con que los nacionales podían contar era el estado de desorganización y la relajación de la disciplina que constituían notas características de las fuerzas navales republicanas, restándole gran parte de su efectividad. También podían jugar con el factor sorpresa, haciendo valer una supremacía aérea que colaboraría a mermar la moral combativa de los frentepopulistas, cuyas unidades se encontraban mal preparadas para la defensa antiaérea.

El 1 de agosto, el jefe de las fuerzas navales, capitán de navío Jesús María Majón, recibió en Tetuán la orden del General Franco, entregándola en Ceuta al Comandante del cañonero *Eduardo Dato* y Jefe del convoy marítimo, Manuel Súnico, para que estuvieran preparados y comenzar a embarcar en los buques en cualquier momento. La orden definitiva llegó el 4 de agosto y durante toda la madrugada estuvieron cargando los barcos.

El número exacto de hombres varía según los investigadores, en lo que están de acuerdo es que debió oscilar entre 1.700 y 1.800. Lo que sí parece claro es que ninguno lo estima en más de 2.000. A bordo de los buques preparados en el puerto de Ceuta se encontraban la 1ª Bandera de la Legión, el 3º Tabor de Regulares de Melilla, material de transmisiones, cuatro morteros y 13 hombres de Regulares de Ceuta, personal que faltaba del Tercer Tabor de Regulares de Larache, 76 hombres de Automovilismo, dos auto-ambulancias, una estación radio-automóvil una batería de 10,5 (42 hombres) con dos módulos de municiones y dos millones de cartuchos.

También el día 4 de agosto se alertaba a la fuerza aérea dándole la orden de acción para la mañana del 5. Un total de 22 aparatos debían de proporcionar la necesaria cobertura aérea al convoy. Dicha protección era el pilar donde se asentaba el éxito de la operación. Estos aparatos mantendrían bloqueada a la escuadra republicana situada en Tánger y la zona del sudeste.

Dos hidros, que partirían de la base de Ceuta, volando a una altura inferior a los 200 metros sobre el nivel del mar, se encargarían de controlar la presencia de submarinos enemigos. Hasta una altura máxima de 500 metros, la vigilancia correspondería a dos patrullas de tres *Breguet XIX* cada una y a dos *Nieuport*. Desde los 500 hasta los 1.500 metros, tres trimotores *Fokker* y tres *Savoia* complementarían la labor de vigilancia. El resto del material permanecería durante todo el día en el Aeródromo de Tetuán.

Al estar el puerto vigilado por los buques gubernamentales que se iban turnando, se realizó el embarque de la tropa en la noche del 4 al 5 de agosto. En el *Ciudad de Algeciras*, se embarcaron 1.200 hombres de la Legión; en el *Ciudad de Ceuta*, 350 soldados de Regulares, con 100 toneladas de explosivos y de municiones de diferentes calibres, seis cañones de 105 mm. y dos ambulancias; y en el remolcador *Arango*, lo hicieron unos 50 Regulares. En total, 1.600 hombres, 6 cañones de campaña, 100 toneladas de munición y dos ambulancias.

A las 6 de la mañana del día 5 de agosto de 1936 despegaron dos patrullas de *Breguet XIX* y a continuación cada cinco minutos, las diferentes unidades. Franco llegó

a Ceuta, desde la vecina ciudad de Tetuán, tras visitar la Circunscripción. Asistió a una misa en el Santuario de Santa María de África, trasladándose a continuación hacia el Monte Hacho, situando su Cuartel General en el mirador natural, junto a la Ermita de San Antonio, desde donde controlaba perfectamente la línea que debían llevar los buques hasta Algeciras. Le acompañaban el general Luis Orgaz, el general Alfredo Kindelán. El teniente coronel Juan Yagüe se encontraba en el puerto ceutí en constante comunicación con el general Franco. Los aviones exploran el área del Estrecho para poder comprobar si existe algún barco republicano en un área de 50 kilómetros. Estos aviones tendrán diferentes objetivos que cumplir, por una parte los dos hidros de Ceuta y las dos patrullas de *Breguet XIX*, cubrirán los ejes de Algeciras y Ceuta, una a cada lado del eje, así como los dos *Nieuport*; los tres trimotores *Fokker* actuarán a la derecha del eje y en una zona comprendida entre Estepona y la ciudad costera del protectorado Río Martín y Punta Europa (Algeciras) y desde las aguas jurisdiccionales de Gibraltar a Punta Almina (Ceuta).

Por otra parte, los tres trimotores *Savoia* actuarán a la izquierda del eje entre cabo Trafalgar y cabo Espartel. Los hidros, también se utilizarán para impedir que ningún submarino pueda atacar al convoy, por este motivo estos volarán a una altura inferior a los 200 metros. A las siete y veinte minutos, fueron arrojadas tres bombas de humo blanco al puerto de Ceuta. Era la señal de la partida, pero casi al mismo tiempo se ordena suspender la partida ya que los aviones de vigilancia habían descubierto dos destructores republicanos, siendo bombardeados. Uno de estos buques, el *Lepanto*, fue tocado y tuvo que refugiarse en Gibraltar, con un muerto y varios heridos. El otro destructor pudo marchar hacia Málaga.

El general Franco ordenó al jefe de aviación Alfredo Kindelán, que contactara con las autoridades británicas del Peñón para que negaran el acceso a puerto del destructor republicano. Su solicitud fue concedida y al buque republicano sólo se le permitió desembarcar sus fallecidos y heridos.

Cuando se vuelve a reanudar la partida se sitúa en cabeza del convoy el patrullero *Uad Kert* y el cañonero *Eduardo Dato*, y tras estos los transbordadores *Ciudad de Ceuta* y *Ciudad de Algeciras* y el vetusto vapor *Arango*, seguido del remolcador *Benot*.

Los aviones fueron localizando a más buques, pero a distancias que no les daría tiempo material de poder interceptar al convoy, incluso había algunos en Tánger, por ello uno de los *Savoia*, realizó la señal, de que el Estrecho estaba libre de enemigos.

Fueron formando una línea, conforme iban saliendo del puerto, pero la orden era la de que cada buque navegara a su máxima velocidad, sin guardar formación alguna, lo que provocó que fueran quedando descolgados los más lentos, por lo que el más rápido de los buques de la escolta, el *Eduardo Dato*, tenía que ir recorriendo la línea cada vez más larga una y otra vez.

En ese momento, el viento de Levante comenzó a aumentar su velocidad, lo que puso las cosas muy difíciles al remolcador *Benot*, que cargado con 80 cajas de municiones y cuatro cañones, comenzó a embarcar agua a más velocidad de la que era capaz de desembarcarla, ya que al contrario que el *Arango*, no era un remolcador de altura, por lo que se optó que regresara a Ceuta.

A poniente del Estrecho estaba de vigilancia el destructor republicano *Alcalá Galiano*, que avistó al convoy, por lo que se dirigió directamente hacia él, rectificando el rumbo para evitar el fuego de las baterías de costa de Ceuta.

El *Eduardo Dato*, que se encontraba unas 5 millas de Punta Carnero, al oír los disparos de la baterías de costa, detectó al destructor que se acercaba a toda máquina y disparando sus piezas principales de 120 mm. de proa desde la altura de Tarifa sobre el

buque que encabezaba el convoy, el *Ciudad de Algeciras* a unos diez mil metros. Por lo cual, el *Eduardo Dato*, viró a babor, saliendo de la fila y maniobrando para interponerse entre el *Alcalá Galiano* y el convoy, a la vez que abría fuego con sus piezas de 101,6 mm. que en ese momento estaban al límite de su alcance máximo.

El *Alcalá Galiano*, que se había centrado al mercante, se vio en la necesidad de dirigir su fuego contra el cañonero *Eduardo Dato*, mientras que en apoyo de este, abrió fuego sobre el *Alcalá Galiano* la batería de costa de Punta Carnero, con dos obuses de 155 mm. aunque con nulo acierto, por estar fuera de su alcance efectivo, ya que los obuses eran piezas artilleras de muy corto alcance.

El destructor aumentó más su velocidad, con la intención de pasar por la popa del último buque del convoy; en este momento se había centrado al cañonero y en su rumbo se iba a encontrar con los buques de popa del convoy, el guardacostas *Uad Kert* y el remolcador *Arango*.

En ese periodo, todos estaban a merced del destructor, por lo que el *Uad Kert* intentó aliviar al cañonero, abriendo fuego con su única pieza de 76 mm., junto al *T-19*, que lo hizo con sus tres piezas de 47 mm. sobre el *Alcalá Galiano*. A bordo del *Arango*, el comandante de los Regulares, ordenó a estos que efectuaran fuego de fusilería y que calaran las bayonetas, por si se producía la coyuntura de entrar al abordaje en el destructor.

Al realizar la maniobra el *Alcalá Galiano*, el *Eduardo Dato* viró a estribor, con la intención de continuar el combate y descentrarse del enemigo, por lo que se encontraron en rumbos paralelos. El fuego del *Eduardo Dato*, se fue haciendo más preciso al ser más cortas las distancias, y aunque el *Alcalá Galiano* parecía que tenía la intención de entrar en la bahía de Algeciras, pero tras sufrir algún impacto del *Eduardo Dato*, al que se le sumó desde el aire los dos *Dornier*, que lanzaron al destructor 18 bombas de 11,4 kilos de peso, al verse acorralado, casi a la altura de Punta Europa, dejó de disparar y manteniendo su velocidad, puso rumbo a Málaga rompiendo el contacto.

En el puerto de Algeciras faltaba por entrar el *Eduardo Dato*, que fue el último en atracar, detectándose en ese momento un destructor que entraba en la bahía. A pesar de estar tensadas las maromas, el *Eduardo Dato* abrió fuego sobre él, pero solo efectuó tres disparos, que cayeron a corta distancia del destructor que resultó ser el británico *HMS Basilisk*, que entraba en su base del Peñón, que por su gran parecido con los destructores de la clase *Churruca*, se había confundido con uno de los gubernamentales.

El 6 de agosto tomó el General Franco un avión *Douglas* en el aeródromo de Sania-Ramel de Tetuán con dirección a Sevilla, para ponerse al mando del Ejército Nacional del Sur.

El convoy, transportó las unidades y materiales siguientes:

1ª Bandera del Tercio.

Plana Mayor de la 1ª Bandera del Tercio.

Sección de Transmisiones de la 2ª Bandera del Tercio.

3º Tabor de Regulares y personal del 3º Tabor de Regulares de Larache.

Material de transmisiones.

1.200 proyectiles de artillería.

2 ambulancias.

76 hombres de la sección de automovilismo.

1 estación radio móvil.

Dos millones de cartuchos de fusil.

En represalia por el paso del convoy, el día 7 de agosto de 1936 las principales unidades navales republicanas, el *Jaime I* y el *Libertad*, junto a dos destructores, atacaron las baterías y al *Eduardo Dato* en la ciudad de Algeciras, dejando a este inutilizado por un incendio hasta casi el final del conflicto, y al *Uad Kert* por un impacto en la caldera.

El éxito del “Convoy de la Victoria” no puede medirse únicamente en función de los efectivos desembarcados –no existe un acuerdo unánime sobre el número de hombres trasladados, pero lo más probable es que fueran cerca de 3.000, con toda su impedimenta de guerra y un volumen de material considerable, si bien dichos efectivos fortalecieron considerablemente el avance de las columnas que partieron hacia Madrid vía Extremadura– sino también por las repercusiones que sobre la moral de los combatientes tuvo la ruptura del bloqueo: rotundo éxito rubricado por el traslado a la Península del general Franco al día siguiente del paso del convoy, y por otro lado un importante impacto para la moral de los del Frente Popular. El Gobierno se tuvo que enfrentar al hecho de que toda su inmensa superioridad material se viera anulada por la audacia de una pequeña fuerza y la desorganización de la propia.

Para contrarrestar este mal efecto, el jefe de operaciones de la Flota, Pedro Prado, propuso al Gobierno un plan de represalias contra los puertos en poder de los nacionales, especialmente contra el de Algeciras. El día 17 de agosto de 1936 el acorazado *Jaime I*, bombardea desde el interior de la bahía, causando grandes destrozos en el muelle y en la ciudad.

El Convoy de la Victoria no supuso más que un éxito momentáneo, ya que la Flota republicana seguirá manteniendo el bloqueo del Estrecho e impedirá que nuevas fuerzas sean transportadas por vía marítima, por lo que los nacionales se vieron obligados a seguir utilizando el puente aéreo, a través del cual, durante el mes de agosto, unos 6.500 hombres pasaron a la Península y alrededor de 5.500 en septiembre.

El control del paso del Estrecho, siguió en manos gubernamentales hasta la decisiva batalla del Cabo Espartel.

Batalla del Cabo Espartel

Después de los desastres sufridos en septiembre de 1936 por los republicanos en Irún, Fuenterrabía y San Sebastián y del fuerte bloqueo de los buques nacionales de la costa Norte, que estaban dejando sin un adecuado aprovisionamiento a las plazas republicanas de Bilbao, Gijón y Santander, unido al anuncio por parte de Mola de sus intenciones de lanzar una ofensiva sobre Bilbao, decidió que el ministro Indalecio Prieto Tuero ordenara, en la noche del 25 de septiembre de 1936, que una importante fracción de la escuadra pasase inmediatamente del Mediterráneo al Cantábrico, a fin de romper el bloqueo de los puertos, mantenido por la escuadra de los nacionales, y transportar a aquellas plazas municiones destinadas a las milicias que las defendían, pues los defensores de esta ciudad de la faja norteña en poder de la República, tenían armas, pero no disponían de municiones.

Después de trabajar toda la noche afanosamente en los preparativos indispensables, en la madrugada del 26 de septiembre se ponían en la ruta del Cantábrico dos divisiones navales: una, constituida por el acorazado *Jaime I*, cruceros *Libertad* y *Miguel de Cervantes* con los destructores *Alsado*, *José Luis Díez*, *Lepanto* y *Lazaga* y otra formada por los tres destructores *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Almirante Miranda* y tres submarinos de la clase C.

El viaje hasta las aguas del norte transcurrió sin ningún incidente digno de mención. Doblado el cabo Finisterre, la mar era dura y la marcha de los barcos se retardaba un tanto, especialmente la del *Jaime I*. En la mañana del 28 de septiembre

eran vistos a la altura de Zumaya algunos de estos navíos, lo que provocó cierta animación optimista en los republicanos.

Entre los barcos de guerra que entonces fueron al Cantábrico, el acorazado *Jaime I* y los cruceros *Miguel de Cervantes* y *Libertad*, transportaban un importante cargamento de granadas de mano, bombas para aviones y municiones de ametralladora y fusil en gran cantidad. La llegada de estos navíos a Bilbao y la descarga del material que transportaban alentaron considerablemente a los milicianos norteños y les permitieron reorganizar los servicios de defensa y prolongar la resistencia. Al mismo tiempo, la presencia de estos barcos en el Cantábrico quebrantó, en un primer momento, el bloqueo de los nacionales y tornó posible el reabastecimiento de las poblaciones por vía marítima.

En la tarde del 28 sin buques nacionales en las inmediaciones de Bilbao y Gijón, se decidieron a salir a la mar algunos barcos de pesca, inmovilizados durante mucho tiempo por el bloqueo.

Durante los veinte días que los cinco submarinos, seis destructores, dos cruceros y un acorazado permanecieron en el Norte, no llevaron a cabo ninguna acción propia de su condición de marina de guerra. Resulta difícilmente comprensible que una escuadra tan poderosa no fuera empleada, por ejemplo, para cortar el tráfico mercante alemán con destino a los nacionales o para realizar algún desembarco en la costa occidental asturiana que desbaratara el avance de las columnas gallegas hacia Oviedo.

A mediados de octubre de 1936, cuando el mando nacional resolvía suspender la ofensiva sobre la faja Norte, a fin de concentrar todas las fuerzas disponibles en el gran ataque a Madrid, Indalecio Prieto determinó hacer regresar al Mediterráneo la mayor parte del núcleo de fuerzas navales que habían marchado para la costa Norte cuando el general Mola anunció su amenaza de ataque a Bilbao.

La maniobra de la escuadra gubernamental coincidió, casi exactamente, con un movimiento estratégico aún más espectacular de la escuadra nacional, movimiento que iba a tener consecuencias mucho más inmediatas y decisivas en la guerra marítima.

Puesto apresuradamente en servicio el *Canarias* y ultimados en lo esencial los necesarios preparativos, el nuevo crucero, acompañado del *Almirante Cervera*, se hace a la mar y se dirige precisamente al teatro de operaciones que acaba de abandonar la flota enemiga: al Mediterráneo. Los marinos nacionales, disponiendo de la información correcta, eligieron la táctica adecuada, y aprovechando la presencia del grueso de la Flota en el Cantábrico, bajaron al Estrecho.

En la madrugada del día 29 de septiembre de 1936 alcanzaron el Estrecho de Gibraltar; al salir de él avistaron en el horizonte un buque de guerra que navegaba con rumbo al Estrecho; era un destructor. Como estaban aún cerca de Gibraltar y los destructores españoles eran iguales a los ingleses, existía la posibilidad de que el barco fuera británico, por cuyo motivo se le disparó con deriva, es decir, deliberadamente, a su derecha. Una vez ya algo más cerca, pudieron apreciar que el barco era el destructor republicano *Almirante Ferrándiz*. Entonces el *Canarias*, mandado por el capitán de navío Francisco Bastarreche, estrenó su artillería alcanzando al destructor desde 16.000 metros y con la segunda andanada y a 20.000 metros con la tercera. El destructor recibió un total de seis impactos de 200 mm. que dejaron el buque inmovilizado y en llamas sin haber podido realizar ningún disparo de respuesta. El destructor *Almirante Ferrándiz* se hundió a 18 millas náuticas al sur de la Punta de Calaburras, con casi toda su dotación, que estaba compuesta por 160 personas.

Se suspendió el fuego para recoger a los naufragos. Fueron treinta y uno los que subieron a bordo del crucero, mientras se concedía la autorización, que pidió un buque francés que estaba próximo, para recoger a otros. La actuación del *Canarias* y del

Almirante Cervera fue incesante, y ese mismo día, ya dieron escolta a los primeros transportes de soldados desde Ceuta a la Península.

La aviación y los submarinos republicanos se abstuvieron de intervenir en apoyo del sorprendido destructor. Carecían de toda información sobre la presencia en aquellas aguas de los dos cruceros del bando nacional. Tras este enfrentamiento naval, conocido a partir de entonces como la batalla del Cabo Espartel (29 de septiembre de 1936), quedaría roto para siempre el bloqueo del Estrecho por la Flota republicana. O sea, que mientras los republicanos perdían la comunicación con el Norte al caer en manos de los nacionales Irún y la frontera con Francia, estos también conseguían restablecer y asegurar el vital enlace marítimo entre el norte de África y la Península y dominar el paso del Estrecho.

Los éxitos alcanzados en el sur por los cruceros nacionales *Canarias* y *Almirante Cervera*, llevaron al ministro Indalecio Prieto a expedir un radio para Bilbao, destinado al acorazado *Jaime I*, disponiendo que sólo quedasen en la costa Norte el destructor *José Luis Díez*, los submarinos *C-2*, y el *C-5*, y el torpedero “*Nº 3*”, que ya estaba en estas aguas antes del golpe militar.

Hay que señalar que una vez se restableció la situación de la Marina tras los primeros días de conmoción revolucionaria del mes de julio, la situación de las fuerzas marítimas era la siguiente: treinta y ocho buques de guerra modernos y útiles, que desplazaban 64.005 toneladas, continuaron al servicio de la bandera republicana. Mientras que sólo 17 buques, con un total de 38.194 toneladas de desplazamiento, muchos de ellos incapaces de hacerse a la mar, cayeron en manos de los nacionales. La República también retuvo dos tercios de los buques auxiliares y de servicio. Pese a esto, a los pocos meses, la rápida finalización de los que estaban en construcción cuando estalló el conflicto (*Canarias* y *Baleares*, principalmente) y las unidades que estaban en los arsenales esperando su reparación, establecieron un mayor equilibrio entre las dos fuerzas. Cada uno de los contendientes tenía a su disposición un arsenal grande y otro pequeño, pero era clara la ventaja de los nacionales en instalaciones para la reparación de los buques.

La Marina Mercante española siguió los pasos de la Armada. Los oficiales se decantaron hacia el alzamiento y las dotaciones hacia el Frente Popular. Fue común durante el levantamiento que los oficiales y dotaciones de los barcos comerciales y pesqueros siguieran el curso de los acontecimientos locales del puerto donde se hallaban surtos y que se inclinaran hacia el lado que el puerto se había definido. Los barcos en alta mar o en puertos extranjeros tuvieron que tomar sus propias decisiones. En total, alrededor del 75 por ciento de la Marina Mercante permaneció del lado de la República.

Una de las razones que, con esta ventaja inicial en el mar por parte de la República, sólo se cosecharan sonados fracasos o nulas actuaciones de la Armada republicana, el historiador hispanista Hugh Thomas lo atribuye a que: «... Estos oficiales de la marina, que eran técnicamente leales a la República, solían ser muy poco entusiastas de la revolución; mientras que gran parte de la marinería estaba constituida por anarquistas».

El capitán Nikolai Gerasimovich Kuznetsov –agregado naval soviético y asesor del bando republicano durante la Guerra Civil desde el 5 de septiembre de 1936 al 15 de agosto de 1937, y que promovió los bombardeos navales de los puertos de Algeciras, Cádiz, Arcila y Larache– describió una visita al acorazado *Jaime I* en la que encontró que se estaban celebrando por lo menos tres reuniones políticas. «Nunca cesaban las disputas y las discusiones. El lema “conquistar o morir” se oía por todas partes, pero los anarquistas ni conquistaban ni morían. Esta indisciplina entre los hombres, la ignorancia de muchos de los que eran nombrados para el mando de los barcos, y el conflicto de

sentimientos en el corazón de los comandantes supremos, fueron las razones del fracaso de la Flota republicana...»