

HISTÓRICO DOCUMENTO DE LUIS CARRERO BLANCO

LAS VEINTIUNA RAZONES PARA QUE ESPAÑA NO ENTRASE EN LA II GUERRA MUNDIAL

EDUARDO PALOMAR BARÓ

El documento fechado el 11 de noviembre de 1940 tuvo una gran trascendencia histórica, que el propio Franco le reconoció a su inspirador, que no autor, el ministro de Marina Salvador Moreno Fernández, al haber pesado mucho a la hora de impedir la entrada de España en la II Guerra Mundial.

El informe, seis folios mecanografiados a un espacio, fue escrito por el entonces Capitán de Fragata don Luis Carrero Blanco, iniciándose de esa forma una relación muy estrecha entre el Caudillo y el almirante Carrero, que tuvo una gran influencia en la historia de España durante más de treinta años.

La gestación del histórico documento

Poco tiempo después de la entrevista que mantuvieron Franco y Hitler, el 23 de octubre de 1940 en Hendaya, el embajador alemán en Madrid, el barón Eberhard Von Stohrer, comunicó a Ramón Serrano Suñer, ministro de Exteriores español, el deseo del Führer de reunirse con él en el “Nido del Águila” su residencia en Berchtesgaden, con la intención de presionar al Gobierno español para su entrada en la guerra. Según relata el propio Serrano Suñer en su libro *Entre Hendaya y Gibraltar*: “Quedó decidido el viaje, mas antes pedí la celebración de una reunión con los ministros militares del Gobierno. Asistimos a la reunión, que presidió el Generalísimo, los generales Vigón y Varela, el almirante Moreno y yo. España no podía ni debía tomar parte en la guerra”

A aquella histórica cita con Adolf Hitler, el ministro español acudió con los argumentos que Salvador Moreno, ministro de Marina, había llevado a la reunión de los jefes militares y el Caudillo, en los que se expresaban las dificultades navales, pero ante todo económicas, que la beligerancia supondría a España.

Pues bien, el origen de la posición defendida por Moreno se remonta al 10 de noviembre de 1940, cuando el ministro, preocupado por la trascendencia del momento, llamó al Capitán de Fragata Luis Carrero Blanco, jefe de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, y le rogó que le acompañase a dar un paseo en coche por Madrid.

Cuando llegaron a la carretera de El Pardo, el almirante, al observar que anochecía y que no existía tráfico ni personas, en un lugar despejado ordenó al chofer que parase y ambos descendieron del coche, con la lógica perplejidad por parte de Carrero.

Una vez solos, el ministro le expuso sin rodeos la existencia de un plan alemán y fuertes presiones para que España entrase en la guerra mundial, y que con tal motivo próximamente iban a reunirse los ministros militares y el de Asuntos Exteriores para debatir en presencia del Generalísimo.

Durante largo tiempo comentaron ambos marinos los pros y contras de tan grave decisión, a la cual se oponían francamente por considerarla perjudicial a los intereses de España. El ministro pidió a Carrero Blanco que redactase una nota informativa para ser expuesta a la consideración de la Junta.

Aquella misma noche el Capitán de Fragata redactó en su casa el informe, que presentó al ministro a la mañana siguiente. Salvador Moreno lo aprobó y lo firmó inmediatamente y con él acudió a la reunión presidida por Franco.

Resulta evidente que los argumentos expuestos en el escrito influyeron poderosamente en la decisión del Caudillo de mantener la neutralidad española.

Franco preguntó, finalizada la reunión, quién había sido el redactor de la nota, y el ministro contestó, sin restar los méritos a su subordinado: “*Mi jefe de Operaciones, el Capitán de Fragata Carrero Blanco.*”

El documento: Veintiuna razones para que España no entrase en la guerra

MINISTERIO DE MARINA

SECRETO

EXCELENTÍSIMO SEÑOR:

1.- La iniciación de las operaciones en Grecia, así como las noticias relativas a la existencia de tropas alemanas en Rumania, ya la retirada de importantes contingentes germanos del litoral del norte de Francia, hacen pensar en la posibilidad de un cambio en el plan general de guerra establecida, basado en un ataque directo a las Islas Británicas, y en la puesta en ejecución de una acción de gran envergadura en dirección a Palestina.

Todo parece indicar que el objetivo de las operaciones de este invierno es la ocupación del Canal de Suez, atacándolo simultáneamente desde el Este y desde el Oeste.

2.- La situación actual de la guerra pudiera resumirse en los siguientes términos:

a) Se ha desistido, al menos hasta que pase el invierno y vuelvan los buenos tiempos, del desembarco en Inglaterra. La guerra en el Norte se manifestará exclusivamente en acción de agotamiento de las Islas Británicas, con bombardeos aéreos pertinaces a puertos y regiones industriales e intensa acción naval (submarinos, aviones y fuerzas de superficie, cuyas posibilidades de actuación han sido considerablemente favorecidas por el mejoramiento de la situación geográfica del Reich producido por la ocupación del litoral continental) contra las comunicaciones marítimas británicas.

b) Al alargarse la guerra, y dada la actitud de solidaridad de los EE. UU. respecto a Inglaterra, el problema militar del Eje queda, en cierto modo, en un segundo plano respecto a la importancia del problema económico de Europa entera. Se hace necesario, indudablemente, que Europa pueda vivir prescindiendo de los recursos de ambas Américas, todo el tiempo que sea necesario hasta la terminación de la guerra y para ello es indispensable proceder a una profunda reorganización económica del viejo mundo, explotando y dosificando racionalmente los recursos de Europa, de la mayor región posible de la parte norte de África y del Asia occidental, y esto exige como cuestión fundamental arrojar a los ingleses del Mediterráneo y, quizás también, contar con la cooperación de Francia.

La acción política (entrevista del Führer con el mariscal Pétain) parece dirigirse en este último sentido, y en cuanto a la acción militar y diplomática, ambas parecen encaminadas a dominar el Mediterráneo.

3.- El dominio efectivo de este mar, convirtiéndole en una especie de Báltico al margen de la acción de las fuerzas de superficie inglesas, pues las submarinas siempre tendrán posibilidades de actuar, ya que una obstrucción submarina completa del Estrecho es posible que no se pudiera realizar al menos en mucho tiempo, exige la ocupación de sus dos accesos: Canal de Suez y Gibraltar.

4.- Ante esta situación, basada, es cierto, en elementos de juicio seguramente incompletos, pero que aprecio muy próxima a la real, considero mi deber someter al elevado juicio de V.E. mi punto de vista en orden a una orientación general del plan de acción naval en el caso en que los altos intereses de España, providencialmente en manos de V.E. conviniera nuestra intervención en la guerra.

5.- La ocupación de Gibraltar, o al menos la inutilización de su base naval, requiere, indudablemente, la entrada de España en la guerra al lado, claro está, de las potencias del Eje.

Ahora bien, al entrar España en la guerra frente a Inglaterra es evidente que perderíamos las comunicaciones a través del Atlántico, como las perdió Alemania desde el momento de comenzar el conflicto no obstante disponer de una fuerza naval muy superior a la nuestra. El petróleo, la gasolina, el trigo, y cuantos recursos indispensables para la vida de la nación llegan con más o menos dificultades desde América quedarían cortados. Estos recursos no podrían llegar por el Mediterráneo, porque tendrían que proceder del mar Negro, y mientras los ingleses estén en Alejandría las comunicaciones marítimas en el Mediterráneo oriental están también cortadas, y no nos quedaría, por lo tanto, otra comunicación para abastecer a la nación de víveres, combustible y material de todas clases, que el ferrocarril con Alemania a través de Francia, comunicación ésta a todas luces insuficiente, aún suponiendo que Alemania disponga de lo que nosotros necesitamos en la cantidad suficiente para proporcionárnoslo.

6.- Es evidente que, en estas condiciones, la intervención de España no solamente no reportaría ventajas al Eje, sino que, por el contrario, le ocasionaría un considerable perjuicio, al tener que atender a nuestras necesidades (que entonces ya serían las suyas) acrecentadas por la guerra sin disponer de las comunicaciones indispensables. Por otra parte, la cuestión de Gibraltar es, en cierto modo, secundaria en orden a la influencia de Inglaterra en el próximo Oriente, mientras cuente con el mar Rojo y el Canal de Suez para sostener a las fuerzas de tierra, mar y aire, que operan en la región.

7.- Parece desprenderse de éstas que, por una razón casi de imposibilidad material, España no intervenga en la lucha en tanto que el canal de Suez esté en poder de los ingleses

8.- Ahora bien, el día que el canal de Suez sea ocupado por las potencias del Eje, la situación cambiará completamente de aspecto. Inglaterra será desalojada del próximo Oriente, y para que el Mediterráneo quede completamente fuera de la acción de las fuerzas navales inglesas y puedan ser plenamente aseguradas las comunicaciones a través de dicho mar, lo que será necesario para conseguir la ordenación económica del viejo mundo, será preciso inutilizar la base naval de Gibraltar, lo que exigirá la intervención de España en la guerra.

9.- Esta intervención no tendrá en tal caso los inconvenientes señalados en el punto 5, pues disponiendo del Mediterráneo se podría aprovisionar a España por vía marítima a través de este mar, con plena garantía, una vez que quedara en el Estrecho de Gibraltar.

10.- En resumen, todo parece indicar que, antes de la citada caída del canal de Suez, España no entrará en la guerra, pero que tan pronto como dicho canal pase a poder de

las potencias del Eje cambiarán fundamentalmente los aspectos de la cuestión, y cabe pensar que V.E. decida nuestra intervención en el conflicto.

11.- La situación, en tal caso, sería, en su aspecto general, la siguiente:

a) Nuestras comunicaciones marítimas por el Atlántico quedarían absolutamente cortadas e incomunicadas las Canarias y Guinea con la Península.

b) Es posible que Inglaterra, al perder sus bases del Mediterráneo trate de apoderarse de Azores y Cabo Verde, para asegurarse sus comunicaciones atlánticas; de Canarias con el mismo objeto y para mantener bases de submarinos con los que operar en el Mediterráneo, pues aunque el Estrecho quede cerrado a los buques de superficie, nunca podrá cerrarse de una manera absoluta a los submarinos, y puede que también de alguna posición en la costa de Portugal, posiblemente el mismo propio de Lisboa, resucitando la posesión excepcional de Torres Vedras (1), si bien con las modernas armas no tendrá las mismas características defensivas que al principio del pasado siglo.

c) España quedaría con su litoral cantábrico-galaico y del golfo de Vizcaya en vanguardia del dispositivo europeo, y con Canarias y Guinea fuera del mismo y sin enlace posible con la metrópoli.

12.- La misión principal de España, consistirá en mantener cerrado el Estrecho por medio de la doble acción de artillería en la costa y de fuerzas de flotilla en la mar. Al Este de este dispositivo ofensivo, la Marina tendrá que asegurar la protección antisubmarina de las comunicaciones mediterráneas como cuestión fundamental, pues de ellas dependería exclusivamente la vida del país y que, por estar más próximas al Estrecho de Gibraltar, con mayor intensidad sufrirían los ataques de submarinos ingleses.

13.- Nuestro litoral del Atlántico quedará expuesto a los ataques ingleses, y en este orden de ideas los lugares más interesantes a defender son:

- La zona industrial de El Ferrol del Caudillo, atacable por aviones, pero bien defendida contra los buques.

- La zona industrial de Bilbao, atacable desde el mar y desde el aire por aviones procedentes de portaviones.

- El puerto de Avilés (zona Carbonera).

- La línea de cabotaje (tráfico de carbón) Avilés-Bilbao, que sería indispensable, porque las comunicaciones terrestres probablemente no darán el rendimiento necesario para abastecer en la proporción debida los altos hornos de Bilbao.

- La zona industrial de Cádiz (factoría de San Carlos).

- Es posible también, aunque menos probable, que los ingleses intentaran algo contra las Rías Bajas, absolutamente indefensas en la actualidad; pero esto dependería de la situación con Portugal.

14.- Es evidente que la defensa del litoral del Norte no puede confiarse a nuestras fuerzas de superficie, enormemente inferiores a las inglesas. Su rendimiento sería absolutamente nulo, o quedarían encerradas en El Ferrol o serían fácilmente destruidas por fuerzas tres o cuatro veces superiores, sin sacar ningún provecho de unos buques que tienen su papel específico e indispensable en la protección antisubmarina del tráfico en el Mediterráneo. Pro otra parte, en las condiciones que habrían de presentarse ninguna fuerza de superficie de alguna importancia podría operar desde Ferrol, porque no habría medio de abastecer de combustible a dicha base.

15.- Ferrol tendrá que ser simplemente base de submarinos, cuyas necesidades en orden de combustible son mucho menores. Ferrol es además una magnífica posición para atacar desde ella las comunicaciones inglesas.

16.- La pesca, aspecto sumamente importante para nosotros, quedaría notablemente perjudicada y limitada aún con riesgos, a las proximidades de la costa, pues sin poder naval no puede protegerse la explotación de las riquezas del mar, que es una manifestación del ejercicio del dominio del mismo.

17.- Como consecuencia de cuanto antecede, considero previsión que someto a la alta consideración de V.E.:

- a) Establecer en Ferrol las minas necesarias, dentro de nuestras escasas posibilidades, para proteger Ferrol, Avilés, Bilbao y las Rías Bajas.
- b) Hacer "stock" de diesel -oil en Ferrol para submarinos.
- c) Artillar como se pueda Bilbao, Avilés, el litoral entre ambos puertos para proteger en lo posible el cabotaje de carbón y las Rías Bajas
- d) Disponer de defensa antiaérea de Ferrol y Bilbao, principalmente.
- e) Destinar a la región del Norte a nuestros submarinos y prever la llegada de submarinos aliados a Ferrol.
- f) Prever el armamento de los pesqueros de la PISBE, que estarían encargados del rastreo de la canal de seguridad de Ferrol y, posiblemente, de la protección inmediata contra submarinos del cabotaje del carbón.
- g) Prever la defensa con minas de Cádiz y el armamento de pesqueros para mantener la canal de seguridad de dicha base.
- h) Prever la utilización de Cádiz como base de submarinos aliados. El abastecimiento de combustible podría haberse realizado desde el Estrecho, una vez caído Gibraltar, pero también cabe pensar en el traslado rápido de alguno de los depósitos de la factoría de Ceuta, cuya destrucción por el fuego de Gibraltar es más que probable dada su posición.
- i) Artillar Cádiz y dotar de defensa antiaérea la factoría industrial.
- j) Estudiar, de acuerdo con los Ejércitos de Tierra y Aire, la intervención de la Marina en el dispositivo ofensivo del Estrecho de Gibraltar.
- k) Destinar nuestras fuerzas de superficie a la región del Estrecho (base de Cartagena y Cádiz) y a la protección contra submarinos del tráfico.
- l) Con respecto a la pesca, cabría prever el desplazamiento con oportunidad de parte de la flota pesquera del Norte al Mediterráneo.
- m) Prever la evacuación de las poblaciones civiles de Ceuta, Algeciras y Tánger y el artillado de este último puerto.

18.- En lo que a minas se refiere, nuestra situación actual es la siguiente:

Departamento	Listas	Armamento	Construcción
Ferrol:	916	-	-
Cádiz:	207	178	452
Cartagena:	302	463	1.994
Baleares:	548	-	-
Totales:	1.973	641	2.446

Conviene dar carácter de máxima urgencia al alistamiento y construcción de las que están pendientes pues aún todas listas, 5.060 minas es un número muy por debajo de nuestras necesidades.

19.- Con respecto a las Islas Canarias, las minas no tienen aplicación, a causa de la proximidad a la costa de los grandes fondos, y en lo que a fuerzas navales se refiere, sólo podrían actuar como elemento complementario de un conjunto de defensa de costa cuya base principal tiene que ser una defensa artillera de grueso calibre que no existe.

20.- Si los ingleses intentaran algo contra las islas, lo harían con fuerzas similares a las que enviaron contra Dakar, y si Dakar rechazó el ataque fue principalmente por la artillería de 406 milímetros del Acorazado francés 'Richelieu', los submarinos y la aviación. Destinar fuerzas ligeras y en escasísimo número como las nuestras para rechazar un ataque de acorazados es destinarlas a ser destruidas sin rendir lo más mínimo a la defensa o a la ridícula actitud, que no se soportaría fácilmente, de permanecer en puerto siendo blanco de las iras de la gente que, por lo general, no entiende de las cosas de mar y concede la misma importancia a un cañonero que a un 'drednought' (2).

Si se mandaran a Canarias fuerzas de superficie y se produjera el ataque de una agrupación inglesa en la que habría acorazados, como no hay artillería gruesa en la costa, éstos, fuera de todo peligro, bombardearían, el clamor popular pediría la salida de nuestros buques y se produciría exactamente el caso de Santiago de Cuba. Los buques saldrían y serían destruidos, sin conseguir con su sacrificio el más mínimo beneficio a la defensa de las Islas, y nos quedaríamos sin unas unidades que, aunque escasas e incompletas, podrían cumplir su misión en la protección del tráfico mediterráneo, cuyo papel tendría que ser desempeñado, en su defecto, por unidades aliadas, con el consiguiente desprestigio de España.

21.- De estar conforme V. E., procederé con la máxima urgencia a tomar las medidas necesarias para la realización del plan que he tenido el honor de exponer a V.E. de una manera sumaria en los puntos anteriores.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Madrid, 11 de noviembre de 1940. - Firmado y rubricado: **Salvador Moreno**.
Excelentísimo señor Jefe del Estado y Generalísimo de los Ejércitos.

* * * * *

[N. del A.]

(1) **Torres Vedras**. Población portuguesa, que en el siglo XIX durante las Invasiones Napoleónicas, jugó un papel fundamental en la retirada invasora, gracias a la construcción de las famosas fortificaciones llamadas 'Linha de Torres', que impidieron a las tropas francesas ocupar Lisboa.

(2) **Drednought**. Tipo de acorazado desarrollado durante la I Guerra Mundial y que fue el precursor de los gigantes que después surcaron los mares en la II Guerra Mundial, como el 'Bismarck', 'Iowa', 'Tennessee', 'Prince of Wales' y otros. Una mortífera máquina de guerra en los mares y que estuvo presente en la última contienda de las dos marinas más grandes de su tiempo, la batalla de Jutlandia del 31 de mayo de 1916, la mayor confrontación naval de la historia del mundo por el número de buques

empleados, 151 barcos ingleses frente a 101 alemanes, donde la Marina inglesa y la Flota Imperial alemana midieron sus fuerzas por última vez.

El Ejército de Tierra español en 1940

Finalizada la Guerra Civil española el 1 de abril de 1939, España se encuentra en las vísperas de la II Guerra Mundial con un Ejército de Tierra con mucha experiencia, pero pobremente pertrechado. Los medios bélicos utilizados durante el conflicto español se había quedado anticuados ante las nuevas formas de "hacer la guerra". Además, en gran parte acusaba el terrible desgaste que había originado la contienda.

Acostumbrado a una guerra de posiciones fijas, sin grandes cambios estratégicos, el Ejército de Tierra español, carente de la movilidad operacional de las unidades blindadas de los grandes Ejércitos europeos, carecía de experiencia en el terreno de las operaciones combinadas carros-Infantería. Hay que recordar que los carros más modernos usados en la Guerra Civil fueron los rusos T-26 y los germanos Pzkw-I, ya anticuados para 1940. Por tanto, un hipotético conflicto armado contra las fuerzas blindadas aliadas hubiera resultado desastroso. Incluso la Infantería española –considerada como una de las mejores del mundo– habría sido barrida por el ímpetu de los carros de combate modernos, que, por otra parte, España no tenía.

Al acabar la Guerra Civil se organiza el Ministerio del Ejército y el de Marina, creándose el del Aire. Se restablecen las Capitanías Generales a base de ocho Cuerpos de Ejército en la Península y dos en Marruecos.

Con el inicio del conflicto mundial, y en base a la política internacional de España, comienzan los preparativos para responder a una posible agresión exterior. Se crea la IX Región Militar y, en 1943, la Primera División Acorazada, dentro de las Fuerzas de la Reserva General.

También se toman medidas frente a una posible invasión del territorio nacional por parte de las tropas de la Wehrmacht reforzándose las cuatro Divisiones de Montaña desplegadas en el Pirineo. Al mismo tiempo se crearon cinco Unidades Mixtas de Infantería y Artillería para la defensa de los principales puertos de acceso al territorio –Bilbao, Vigo, El Ferrol y Cartagena–. Asimismo, y formando parte de las Fuerzas de la Reserva General, se constituyen nueve Regimientos de Caballería Mecanizada y un batallón de Zapadores-minadores.

Al final de la II Guerra Mundial en 1945, España contaba con los siguientes efectivos militares: 250.000 soldados de tropa, 25.000 suboficiales y 25.000 jefes y oficiales. Unos efectivos bien entrenados, pero disponiendo de un material militar antiguo, no renovado desde 1939, cuando España contaba con el apoyo de los Gobiernos europeos desaparecidos tras el conflicto mundial.

Unidades del Ejército de Tierra en 1940

Cuerpos de Ejército: 10.

Divisiones: 24.

Regimientos de Infantería: 87.

Regimientos de Caballería: 12.

Regimientos de Artillería: 47.

Regimientos de Ingenieros: 14.

Grupos de Intendencia: 12.

Grupos de Sanidad: 11.

Unidades de Veterinaria: 10.

Grupo de Automóviles: 12.

Compañías de Defensa Química: 12.

Regimientos de Carros: 5.

Tropas de la Reserva General

3 Regimientos Infantería.

3 Batallones Ciclistas.

7 Tabores de Regulares.

5 Regimientos Caballería.

10 Regimientos Artillería.

3 Regimientos Transmisiones.

5 Regimientos Fortificación

2 Batallones de Recuperación.

2 Compañías de Recuperación (a extinguir)

1 Compañía Intendencia.

Legión, 3 Tercios.

La Armada española en 1940

El núcleo de alarmada estaba compuesto por seis cruceros, una veintena de destructores y cinco submarinos. Aunque suponía una fuerza naval significativa no era ni de cerca la que necesitaba España para proteger los intereses marítimos de una nación que salía de una guerra civil, que había destruido sus recursos y recibía por mar la casi totalidad de sus importaciones.

De los 6 cruceros, sólo tres eran operativos: ‘Canarias’, 10.000 toneladas; ‘Navarra’, 4.837 toneladas, y ‘Almirante Cervera’, 7.475 toneladas. Los otros tres, ‘Méndez Núñez’, ‘Galicia’ y ‘Miguel de Cervantes’, se encontraban en astilleros, sin dotación, en una inaplazable operación de reacondicionamiento.

En cuanto a los destructores, una cuarta parte tenían una edad que se aproximaba a los veinte años, carecían de valor militar y cumplían funciones de escuela. La mitad de los submarinos estaban en circunstancias parecidas.

La carencia de oficiales, fruto de la situación producida en España entre 1936 y 1939, la escasez de repuestos y de combustible y, como consecuencia, el bajo adiestramiento de las dotaciones, reducían aún más el valor práctico de nuestra Armada.

La Aeronáutica Naval, que en 1936 tenía más de cien aviones, había desaparecido en aquel mismo año por la eliminación física de sus oficiales. Unos meses antes del Alzamiento había quedado fuera de servicio el portaaviones ‘Dédalo’.

El 8 de septiembre de 1939, estando aún el Gobierno en Burgos, se promulgó una ley que establecía la construcción de cuatro acorazados, dos cruceros protegidos, doce cruceros ligeros, cincuenta y cuatro destructores, treinta y seis torpederos, cincuenta submarinos, cien lanchas rápidas, buques auxiliares, pertrechos y repuestos.

A la vista de la situación política mundial, este programa naval se diseñó como directiva la creación de una fuerza naval que pudiera jugar un papel decisivo como sumando de un bando en un juego político concreto que pudiera plantearse Europa. El programa se basaba en la ayuda técnica que habría de recibir España, ya que nuestra industria no estaba en condiciones de construir por sí sola buques de guerra modernos de alguna importancia.

No habían hecho más que iniciarse las conversaciones con los italianos para la construcción en España de acorazados de la clase ‘Littorio’, cuando se inició la II Guerra Mundial. Quedó detenido el programa naval antes de nacer y el esfuerzo industrial, sin la cooperación extranjera, se centró en la modernización de las unidades existentes.

La Aviación española en 1940

Uno de los aspectos tácticos más importantes en la Guerra Civil española fue sin duda alguna la utilización masiva de la aviación. Que el combate aéreo en España fue el "laboratorio" de ensayo de las potencias europeas para comprobar la eficacia de sus nuevas máquinas, es un hecho demostrado. Pero aún así, los aviones utilizados en nuestro país y por tanto los que tenía España en 1940, no hubiese representado ninguna dificultad para las fuerzas aéreas que participaron en la II Guerra Mundial.

Si bien durante la Guerra Civil muchos aviones dieron un magnífico resultado, el continuo desarrollo en materia aeronáutica propiciado entre 1939 y 1945 los relegó a todos a un segundo plano. La ley de 9 de noviembre de 1939 creaba el Arma de Aviación, y posteriormente, el 17 de octubre del 40, también por ley, se organizó el funcionamiento de las diferentes regiones y zonas aéreas. En aquel momento España contaba con unos 500 aviones, más unos 300 en fase de terminación en talleres. Sin embargo, la situación de bloqueo impide la renovación del material existente, quedándose poco a poco unos inservibles y el resto anticuados. Curiosamente, fue durante esta época cuando la aviación mundial evolucionó más deprisa. Pero en España, la escasez de material y de personal especializado, imposibilitó casi categóricamente cualquier avance en aeronáutica.

Este contratiempo se quiso paliar a corto plazo con la fabricación bajo licencia, de cuatro tipos de aviones: de bombardeo, de caza, de transporte y de prácticas, todos ellos de patente germana. Los fuselajes serían fabricados en España y los motores vendrían de Alemania, pero los mayores problemas de abastecimiento de material en el III Reich, ya por completo sumergido en una guerra total, hizo que el proyecto fracasara.

Aviones en servicio en 1940

Aviones de caza:

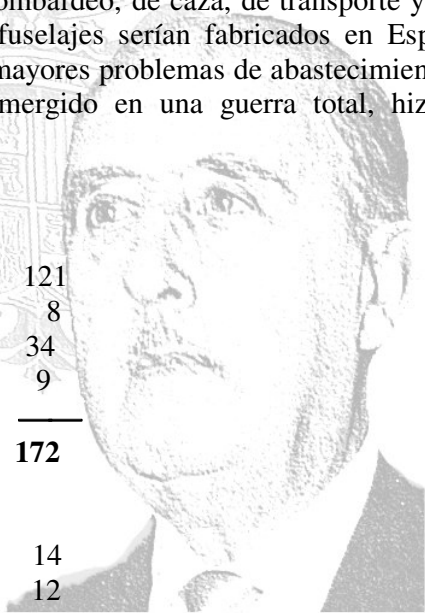
Fiat CR 32	121
Heinkel 112	8
Me-109	34
Fiat G 50	9

Total: 172

Aviones de cooperación:

Caproni 310	14
Heinkel 51	12
Heinkel 70	8
Romeo 37	17
Breguet 19	6
Heinkel 45	4
Aero 101	4
Breda 65	9
Henschel 126	4
Henschel 123	4

Total: 82



www.generalisimofranco.com

Aviones de bombardeo:

Savoia 79	61
Savoia 81	31
Junkers 52	13
Heinkel 111	41
Dornier 17	9
Fiat BR 20	9

Total: 164

Aviones capturados:

Polikarpov I 15	21
Varios	54

Total: 75

TOTAL GENERAL: ... 493

Clarividencia del Caudillo

En el tomo II del libro que estaba preparando Luis Carrero Blanco, titulado *España y el mar*, dice lo siguiente:

‘El Caudillo, ha manifestado en varias ocasiones que el mayor crimen que un Jefe del Estado puede cometer es el llevar a su nación a una guerra, si no es por una razón de vida o muerte. Ésta fue la razón moral, evidentemente de peso; pero había otra de tipo militar. El Caudillo vio el problema de aquellos momentos, pese a la impresionante victoria que acababa de lograr el III Reich, con serenidad y con la mentalidad naval de que carecían los mariscales alemanes. España acababa de salir de nuestra guerra, no teníamos nada y la vida de la nación estaba pendiente, en lo más fundamental, del tráfico marítimo con el Plata, que nos traía el pan de cada día, y de la línea con las Antillas, que nos proporcionaba el combustible indispensable para nuestros transportes. Al entrar en la guerra, estas dos líneas de tráfico vital quedarían cortadas. Y ¿podrán ser sustituidas –en la hipótesis de que Alemania nos suministrase el trigo y la gasolina necesarios– por los dos ferrocarriles del Pirineo? Indudablemente no. Por otra parte, las Canarias quedarían aisladas... ¿Qué suerte correrían las Baleares? Además, todo nuestro litoral quedaría en vanguardia del dispositivo alemán como frente de mar...

El Caudillo tuvo entonces presente que somos un inmenso archipiélago y que enfrentarse con un enemigo que dominaba el mar era arriesgar la destrucción de la nación sin existir una razón de vida o muerte que lo exigiera.”