

El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental¹

JOSÉ MIGUEL CAMPO RIZO

Departamento de Historia Contemporánea. U.N.E.D. de Madrid

Desde su inicio, la Guerra Civil española de 1936-1939 significó un factor de desestabilización del Mediterráneo de primer orden. En efecto, la situación geoestratégica de España la convertía en pieza fundamental para la seguridad de los intereses mediterráneos de las grandes potencias, al controlar los territorios que definen el Estrecho de Gibraltar —el territorio peninsular y el protectorado de Marruecos—, puerta occidental del Mediterráneo, y poseer también el archipiéla-

¹ Debemos agradecer las facilidades y colaboración que para la realización del presente trabajo nos ha prestado el personal del Servicio Histórico de la Armada en Madrid, el del Archivo General Militar de Avila del Servicio Histórico Militar y el del Archivo Histórico del Ejército del Aire en Villaviciosa de Odón, y especialmente a los directores de los dos primeros archivos, almirante González-Aller Hierro, quien pospuso el traslado del archivo de la guerra española para que pudiésemos concluir nuestra investigación, y coronel Bellido Andreu, así como al Brigada Quintero, quienes nos facilitaron la búsqueda y reproducción de interesantes documentos. Igualmente, agradecer los consejos del Profesor Doctor D. Antonio Fernández García.

Para la realización de este trabajo se han consultado los siguientes fondos documentales, que en adelante se identificarán por las abreviaturas que se indican: en el *Servicio Histórico de la Armada* (SHA) el Archivo Nacional (AN), el Archivo de Burgos (AB) y el Archivo Anterior y Posterior (AAP); en el *Archivo General Militar de Avila del Servicio Histórico Militar* (AGMA-SHM) los fondos del Archivo de la Guerra de Liberación (AGL) y el Fondo de la 2.ª Sección del Estado Mayor Central del Ejército; en el *Archivo Histórico del Ejército del Aire* (AHEA) la sección de Asuntos (A.); el *Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores* español (AMAE). También citaremos el Archivo del Ufficio Storico della Marina Militare italiana, sección Operaciones Militares en España (AUSMM-OMS). Otras abreviaturas que usaremos serán: *Corpo di Truppe Volontarie* (CTV), Cuartel General del Generalísimo (CGG), Ministerio de Asuntos Exteriores (MAE), Estado Mayor de la Armada nacionalista (EMA), Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo (FBM), Legajo (L.), Signatura (Sig.), Expediente (Exp.), Carpeta (C.), Rollo (R.), Sección de Estado Mayor (Sec.), Telegrama (Tel.).

go Balear, centro del Mediterráneo Occidental. Las políticas mediterráneas francesa y británica giraban alrededor del mantenimiento del statu quo y la libertad de movimientos en las dos rutas que eran vitales para ambas potencias, que se vieron directamente amenazadas por los sucesos españoles y su inevitable internacionalización. Gran Bretaña veía amenazada en el Estrecho y desde Baleares su mítica ruta imperial a la India que cruza el Mediterráneo de oeste a este a través de sus diferentes establecimientos coloniales en Gibraltar, Malta, Chipre y Suez. Francia, por su parte, vio amenazada desde Mallorca el contacto con su imperio africano a través de la ruta que de norte a sur unía la costa mediterránea francesa y Argelia, ruta por la que, además, el Estado Mayor francés preveía trasladar desde África a la metrópoli el ejército colonial en caso de guerra europea². Si Gran Bretaña y Francia deseaban mantener el *statu quo* mediterráneo, la Italia fascista, por el contrario, reclamaba el puesto de primera potencia mediterránea apoyándose en su posición geográfica, su pasado imperial y su pretendida fortaleza militar³.

Estos intereses encontrados, el mantenimiento del statu quo y la reivindicación de un nuevo reparto del poder en el Mediterráneo, consideraron la Guerra Civil como una amenaza o como una oportunidad, en función de qué bando ganase la guerra. Por ello las grandes potencias con intereses en el Mediterráneo adoptaron diferentes posturas con respecto al conflicto español: el Reino Unido debía mantener la estabilidad en el mar, apostando por la política de la No Intervención, destinada a controlar y redirigir las tensiones generadas por la guerra; Francia intentó evitar que Italia tomase posiciones en España mediante el suministro de armas al gobierno de Madrid y la apertura de la frontera para el paso de suministros soviéticos, pero la necesidad de mantener la alianza británica frente a Alemania la obligó a limitar esas acciones y a participar en el Comité de Londres; Italia, por su parte, vio la Guerra Civil como la oportunidad de mejorar sus posiciones en el Mediterráneo ayudando militar y políticamente a la instauración de un régimen filoitaliano en el otro lado de la tenaza que circunscribe el Mediterráneo Occidental entre las penínsulas Itálica e Ibérica, sin dejar de aceptar la política de No Intervención para no romper su entendimiento con Inglaterra⁴.

² Sobre el carácter geoestratégico de la Península Ibérica y las Islas Baleares con respecto al Mediterráneo y la amenaza sobre las rutas imperiales inglesa y francesa véase «Moción del Estado Mayor de la Armada», sin fecha, sobre el valor estratégico de los territorios y puertos españoles (SHA, AN, 3.ª Sec., L. 250). Incluye croquis del Mediterráneo Occidental señalando las distancias con respecto a dichas rutas imperiales titulado «Croquis Estratégico del Mediterráneo Español». La preocupación de los Estados Mayores franceses por la amenaza a su ruta desde Argelia en J. Martínez Parrilla, *Las fuerzas armadas francesas ante la Guerra Civil Española (1936-1939)*, Madrid, Ed. Ejército, 1987.

³ Esto pese a que Italia aún no había superado las irregularidades de su política exterior, iniciadas con la unificación, que la hacían vascular alternativamente entre la búsqueda de un lugar en los asuntos centroeuropeos y su relación con Alemania y la inclinación hacia el Mediterráneo y el entendimiento con Gran Bretaña.

⁴ Estas intenciones italianas de contar con un régimen amigo en la Península Ibérica de cara a una guerra europea subyacen en el proyecto de *Tratado de Amistad, Apoyo y Cooperación* italo-

Por lo tanto, está claro que el Mediterráneo se convirtió inmediatamente en un campo de batalla más de la Guerra Civil, a través del cual ambos bandos surtían de material sus respectivos ejércitos. Un campo de batalla en el que se desarrolló la guerra al tráfico de suministros, especialmente de la flota nacionalista y de la *Regia Marina* italiana contra el tráfico en beneficio de la República, y todas las acciones relacionadas con las diferentes fases del control marítimo de la No Intervención.

LA HISTORIOGRAFÍA Y LA GUERRA CIVIL EN EL MAR

Pese a ello, la historiografía ha demostrado un interés moderado por los aspectos navales de nuestra última Guerra Civil en comparación con sus vertientes internacional, política o de la guerra terrestre.

Naturalmente, las principales obras generales sobre la Guerra Civil incluyen los aspectos navales de ésta, pero lo hacen la mayoría de las veces a modo de colofón de las operaciones terrestres⁵. Pocas son las obras monográficas sobre la guerra en el mar, entre las que destacan las obras de Michael Alpert, *La guerra civil en el mar*; José Luis Alcofar Nassaes, *Las fuerzas navales en la guerra civil española*, Sir Peter Gretton, *El factor olvidado. La Marina británica y la Guerra Civil española*, Rafael González Echegaray, *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil española*, o la tesis doctoral de Juan García Durán, *La Guerra Civil española 1936-1939. La intervención extranjera en el mar*, aunque no debemos olvidar las obras de José Cervera Pery, *La guerra naval española (1936-1939)* y *Alzamiento y revolución en la Marina*, o del almirante Fernando Moreno, *La Guerra en el Mar*, y los diferentes artículos sobre el tema⁶. Estas

español de 8 de octubre de 1938, en el que aparecen condiciones draconianas para la España de Franco en la posguerra con respecto a una Italia en guerra en Europa (AMAE, L. R-5163/1).

La situación que crearía en el Mediterráneo la amistad italo-española en caso de guerra europea y el cambio consiguiente en la geoestrategia mediterránea fue reflejada por el Comandante Russell Gremfelli en el *Daily Herald* el 2 de abril de 1939 (puede consultarse en SHA, AN, L. 06111-23, como recorte proporcionado por la Sección de Información del CTV a la 2.ª Sec. del CGG).

⁵ Entre muchas otras destacaremos: H. Thomas, *La Guerra Civil española*, 6 tomos, Madrid, Urbión, 1980; M. Tuñón de Lara, y otros, *La Guerra Civil española 50 años después*, Barcelona, Labor, 1985; VV.AA., *La Guerra Civil*, 24 vols., Madrid, Historia 16, 1986.

⁶ M. Alpert, *La Guerra Civil española en el mar*, Madrid, Siglo XXI, 1987. J. L. Alcofar Nassaes, *Las fuerzas navales en la Guerra Civil española*, Barcelona, Dopesa, 1971. P. Gretton, *El factor olvidado. La Marina británica y la Guerra Civil española*, Madrid, San Martín, 1984. R. González Echegaray, *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil española*, Madrid, San Martín, 1977. J. García Durán, *La Guerra Civil española 1936-1939. La intervención extranjera en el mar*. J. Cervera Pery, *La Guerra Naval española (1936-1939)*, Madrid, San Martín, 1988. J. Cervera Pery, *Alzamiento y revolución en la Marina*, Madrid, San Martín, 1978. F. Moreno Fernández, *La Guerra en el Mar*, Barcelona, 1959.

En cuanto a los artículos sobre la guerra naval sólo citaremos: W. C. Frank, «La bandera republicana dominó el mar»; J. García Durán, «Roma y Berlín acorralaron a la flota republicana», y

obras abordan la temática general de la guerra en el mar, apoyándose en fuentes documentales de primer orden, si bien los tres últimos libros deben abordarse con un mayor sentido crítico.

Menos atención aún ha recibido el tema central de estas páginas, la intervención naval italiana en favor de los nacionales, pese al grado de involucración de la *Regia Marina* italiana y a la importancia decisiva que tuvo en muchos aspectos. En efecto, como obras monográficas de envergadura sólo contamos con una de autor español, *La marina italiana en la guerra de España*, de José Luis Alcofar Nassaes, destacando entre las extranjeras la obra del almirante italiano Franco Bargoni, *La participación naval italiana en la guerra civil española (1936-1939)*, recientemente traducida por el Instituto de Historia y Cultura Naval⁷.

Sendas obras son de gran interés por abordar los diferentes aspectos de esta intervención, si bien la de Alcofar adolece, junto con sus otras dos obras sobre el CTV y la Aviación Legionaria⁸, de las imprescindibles fuentes documentales de archivo debido a la inaccesibilidad de los archivos españoles e italianos en los años en que se escribieron estas obras, basándose el autor en testimonios personales y fuentes bibliográficas, no acompañando con el debido aparato crítico las contadas referencias documentales. Esta imposibilidad de acceder a los archivos navales le obligan a abordar de forma muy general o aproximativa algunos aspectos fundamentales, centrándose excesivamente en aspectos de nuestra guerra no directamente relacionados con la intervención naval italiana.

Por su parte, la obra del almirante Bargoni tiene un interés especial debido al despliegue que hace el autor de documentación diplomática y militar de archivos italianos. Bargoni hace en su obra un exhaustivo recorrido por los hechos que rodearon la intervención naval italiana, enumerando las misiones desarrolladas por las marinas mercante y militar de ese país. Pese a ser excesivamente pormenorizado y desarrollarse de forma cronológica, esto permite al investigador tener un acceso indirecto, pero muy rico, a las fuentes de los archivos militares

J. Edwards, «Gran Bretaña prefirió a Franco», todos ellos en *Historia* 16, n.º 20, diciembre 1977; J. García Durán, «Supremacía en el mar. La marina de los dos bandos», en VV.AA., *Camino para la paz. Los historiadores y la guerra civil*, t. 6, pp. 177-203 de H. Thomas, *La Guerra Civil española*, 6 tomos, Madrid, Urbión, 1980, y W. C. Frank, «Multinational naval cooperation in the Spanish Civil War», en *Naval War College Review*, 47 (2), 1994, pp. 72-86.

⁷ J. L. Alcofar Nassaes, *La marina italiana en la guerra de España*, Barcelona, Euros, 1975. F. Bargoni, *La participación naval italiana en la Guerra Civil española (1936-1939)*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval, 1995. Alcofar también publicó un artículo sobre la intervención naval italiana en el que reproducía una interesante memoria supuestamente redactada por el almirante Cavagnari para el Duce: J. L. Alcofar Nassaes, «La Marina italiana en la Guerra de España. Informe confidencial», 1.ª, 2.ª y 3.ª partes, en *Historia y Vida*, n.ºs 106, 107 y 108, enero, febrero y marzo de 1977. Agradecemos al señor Infesta que nos facilitase esta publicación.

⁸ J. L. Alcofar Nassaes, *La aviación legionaria en la Guerra de España*, Barcelona, Euros, 1975; CTV, *Los legionarios italianos en la Guerra Civil española 1936-1939*, Barcelona, Dope-sa, 1972.

italianos sobre este tema. El uso de la documentación que hace esta obra nos ha permitido contrastar en nuestra investigación en curso las fuentes de los archivos militares italianos con las del Servicio Histórico de la Armada española, caracterizando los diferentes aspectos de la intervención naval italiana, precisando algunos de ellos, añadiendo nuevos datos y acompañando de apoyo documental español algunos hechos que tan sólo se suponían.

Las flotas de guerra de las principales potencias europeas, Gran Bretaña, Francia, Italia y Alemania, llevaron a cabo durante la guerra de España misiones de carácter humanitario, evacuando civiles, y participaron en el control naval de la No Intervención. A estas misiones, las escuadras alemana e italiana, especialmente ésta, añadieron otras de apoyo a los insurrectos. Centrándonos en la intervención naval italiana, la historiografía ha venido reduciéndola prácticamente a la realización de dos campañas de submarinos y buques de superficie italianos contra el tráfico republicano, a la cesión y venta de buques a los rebeldes y al transporte de las tropas y el material de guerra suministrado por Italia, sin dar importancia a otros elementos de esta intervención. Sin embargo, la documentación italiana utilizada por Bargoni y la española que nosotros utilizamos en nuestra investigación sobre la intervención italiana en la Guerra Civil demuestran una mayor entidad y compromiso de las autoridades navales, de la *Regia Marina* y de la marina mercante italianas en nuestra guerra. Igualmente, la documentación española también demuestra que la resistencia del almirantazgo italiano a renunciar a buques en favor de los nacionales, sólo superada con la intervención política directa del Duce y del conde Ciano, tuvo mayor envergadura de lo que Bargoni afirma en su libro.

A la luz de las fuentes documentales españolas e italianas hemos identificado tres grandes aspectos en los cuales podríamos englobar el conjunto de decisiones de las autoridades navales y misiones de los buques italianos en favor de los nacionales:

- por un lado, aquellas acciones que tuvieron como resultado el refuerzo de la reducida flota rebelde;
- por otro, las misiones de apoyo logístico desarrolladas por los italianos en el mar y en tierra, que aumentaron la eficiencia de los buques nacionales;
- y finalmente, el conjunto de misiones que convirtieron a la *Regia Marina* italiana en una prolongación gigantesca de la escuadra rebelde.

EL SUMINISTRO DE BUQUES A LOS NACIONALES

Los diferentes autores que han abordado la Guerra Civil y sus aspectos navales (Thomas, Cervera Pery, Alpert, Alcofar Nassaes, etc.) se han referido a la extremada debilidad que presentaba la flota de los sublevados en comparación con el número y los tipos de unidades que permanecieron leales a la República, sobre todo si tenemos en cuenta los buques que realmente se encontraban en acti-

vo en julio de 1936. En efecto, según los datos de W.C. Frank⁹, si la flota española contaba en 1936 con 2 acorazados, 7 cruceros, 17 destructores, 12 submarinos, 4 minadores, 11 torpederos, 5 cañoneros y 9 guardacostas, además de un número determinado de unidades auxiliares a la flota y menores, con la República quedaron 1 acorazado, 3 cruceros, 16 destructores, 12 submarinos, 7 torpederos, 1 cañonero y 4 guardacostas, mientras que los nacionales contaron con 1 acorazado en servicio reducido, 4 cruceros (2 en reparación en dique y 2 en construcción), 1 destructor, ningún submarino, 4 minadores en construcción, 4 torpederos, 4 cañoneros y 5 guardacostas. Con estos datos podemos hacernos idea de la desproporción de fuerzas que existía en el mar a favor de los gubernamentales, sobre todo en lo que se refiere a destructores (16 a 1) y submarinos (12 a 0), pero también con respecto a las unidades mayores, cruceros (3 a 4) y acorazados (1 a 1), si tenemos en cuenta que el acorazado y los cruceros nacionales se encontraban en aquellas fechas en reparación o construcción y en algunos casos con sus cañones principales desmontados. De estas cifras también podemos considerar la urgente necesidad que tenían los rebeldes de recibir ayuda del exterior en los aspectos navales, ayuda que vino a cubrir principalmente Italia.

Ya desde diciembre de 1936 las autoridades navales rebeldes expresaron en varias reuniones con los almirantes alemanes e italianos en el teatro español las carencias que presentaba la flota nacional, cifrándolas básicamente en la falta de unidades de tipo medio, destructores y submarinos¹⁰. En este sentido, en el informe redactado por el Agregado Naval nacionalista en Roma, Capitán de Fragata Arturo Génova, para instruir a su embajador sobre la situación naval de cara a la negociación para la compra de destructores se dice:

«(...) con una inferioridad material manifiesta, nosotros ejercemos el dominio en forma precaria, (...) a fuerza de mantener nuestra escasa flota en continua tensión y movimiento con los riesgos consiguientes (...).

»Especialmente nuestros Cruceros “Canarias” y “Baleares”, núcleo de nuestra escuadra, que en una posición estratégica central deberían permanecer constantemente en alerta, para acudir a donde conviniese, nos vemos precisados a mantenerlos en continuo movimiento, ejerciendo funciones de escolta, vigilancia, etc., sin destroyers para

⁹ W. C. Frank, «La bandera republicana dominó el mar», pp. 72 a 74, en las que aparecen los cuadros titulados «Situación de los buques de la Armada en el 17 de Julio de 1936 a las 17 horas» y «Situación de los buques de la Armada en el 22 de Julio de 1936 a las 8 horas», de los que se han excluido los buques menores y los que encontrándose en construcción no entraron en servicio durante la guerra. También cuadros en F. Fernández Bastarreche, «La flota quedó con el Gobierno», p. 92, en VV.AA., *La Guerra Civil*, vol. 5, y J. García Durán, «Supremacía en el mar. La marina de los dos bandos», pp. 180 y 182.

¹⁰ Actas y notas de las conferencias de los almirantes españoles, alemanes e italianos en el crucero *Nürnberg* en Ceuta el 10 de diciembre de 1936 (AUSMM-OMS, B. 7, f. 34, cit. en F. Bargoni, *La participación naval italiana en la Guerra Civil española (1936-1939)*, pp. 174 a 182) y a bordo del crucero *Canarias* en Cádiz el 30 de diciembre de 1936 (SHA, AN, L. 211-3, Exp. 18 y

la exploración y en misiones con riesgos superiores, proporcionalmente, a su importancia. La consecuencia es, no sólo la del riesgo mismo, si no la de que generalmente y por alejamiento del centro estratégico, llegan tarde a una misión principal de acoso y destrucción de la flota roja. (...)»¹¹.

En consecuencia, los rebeldes centraron sus peticiones de ayuda a las autoridades navales italianas en la cesión o venta de submarinos y destructores. Los submarinos eran necesarios para el ataque al tráfico mercante enemigo y mantener una amenaza continua sobre los buques de guerra gubernamentales a la salida de sus bases. Los destructores, por su parte, se necesitaban principalmente para apoyar a los cruceros, dándoles protección frente al ataque rápido de destructores y submarinos, y para dar el servicio de escolta a los mercantes con suministros, relegando a los cruceros a la protección de los grandes convoyes. Con la colaboración de destructores y submarinos, los cruceros podrían cumplir su misión de búsqueda y destrucción de la flota enemiga; sin su concurso se vieron obligados a evitar los encuentros con ésta, por temor a la acción de sus 12 submarinos y 16 destructores, y a llevar a cabo las misiones de escolta de mercantes y descubierta, siendo sometidos a un gran desgaste. Las gestiones españolas para adquirir los buques fueron continuas desde diciembre de 1936, sólo relajadas los meses en que se desarrollaron las dos campañas submarinas, entre noviembre de 1936 y febrero de 1937 y agosto y septiembre de 1937, para luego recrudecerse ante el temor de crecimiento del tráfico republicano al no existir amenaza submarina. De la documentación se desprende que los españoles recurrían directamente a Mussolini y Ciano para superar, primero, la resistencia del almirantazgo italiano y lograr que se accediese a esas ventas, y, después, para bajar los precios y mejorar las condiciones de pago, ya que la *Regia Marina*, obligada a ceder ante la intervención política del Duce y el Ministro de Asuntos Exteriores en el sentido de la venta, marcaba unos precios y unas condiciones prohibitivas para las maltrechas arcas nacionalistas. En efecto, Italia cedió a los nacionales cuatro lanchas rápidas torpederas en marzo de 1937 y vendió dos submarinos en abril y cuatro destructores en octubre y noviembre de ese mismo año¹². Además, se cedió el uso temporal con tripulaciones italianas¹³ de

AUSMM-OMS, B. 7, f. 34, cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 182 a 187). Informe de 20 de octubre de 1936 del capitán de Navío Ferretti, más tarde jefe de la Misión Naval italiana, sobre las carencias de los rebeldes en el mar en AUSMM-OMS, L. 2953, cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 114 y ss.

¹¹ SHA, AN, L. 216-5, *Informe sobre la situación naval*. Las faltas de acentuación aparecen en el texto original.

¹² Lanchas rápidas torpederas *Cándido Pérez* (ex MAS 435), *Javier Quiroga* (ex MAS 436), *Nápoles* (ex MAS 100) y *Sicilia* (ex MAS 223). Submarinos *General Mola* (ex *Archimede*) y *General Sanjurjo* (ex *Torricelli*). Destructores *Ceuta* (ex *Aquila*), *Melilla* (ex *Falco*), *Huesca* (ex *Guglielmo Pepe*) y *Teruel* (ex *Alessandro Poerio*).

¹³ En los submarinos vendidos, en los destructores y asignados a otros cometidos permanecieron durante toda la guerra especialistas italianos que fueron alistados en el llamado *Tercio del Mar*, pagándoseles los haberes por la embajada española en Roma (SHA, AN, L. 216-5).

cuatro submarinos, llamados *Legionarios*, entre el 20 de septiembre de 1937 y principios de febrero de 1938 y de dos cruceros auxiliares durante el verano de 1937, así como de varios buques tanque y aljibes durante toda la guerra ¹⁴.

Sin embargo, estas cesiones y ventas, sobre todo estas últimas, no fueron fáciles de rematar, extremo no lo suficientemente resaltado por la historiografía, pues el alto mando de la *Regia Marina*, en especial los almirantes Cavagnari —Subsecretario del Ministerio de Marina— y Somigli —Jefe del *Gabinetto* del departamento— eran reacios a desprenderse de buques o a hipotecar futuras entregas a la marina militar, creemos que movidos por las siguientes razones: consideraban que sólo sería útil a los nacionales la cesión de seis destructores, algo impensable, por lo que algunos buques viejos serían inútiles; las graves consecuencias internacionales que acarrearía la entrega de buques de superficie, fáciles de identificar y difíciles de hacer pasar por otras unidades nacionales, a diferencia de los submarinos ¹⁵; desprenderse de buques mediante créditos a largo plazo significaba que si los pagos no eran abonados a la entrega o en los plazos acordados se dificultaba la reposición de los buques cedidos, mermándose los medios de las fuerzas navales italianas ¹⁶.

Muchos son los ejemplos que hemos podido encontrar en la documentación sobre estas resistencias y dilaciones de la *Regia Marina*, especialmente en los informes del Agregado Naval en Roma y del embajador ante el Quirinal, García Conde. Como ejemplo analizaremos las gestiones para la venta de buques de superficie, la más difícil de las negociaciones que se llevaron a cabo en Roma para lograr la entrega de buques de guerra, pues se alargó durante más de siete meses, a fin de hacernos una idea correcta del alcance y características que tuvieron estas resistencias y obstáculos.

Después de haber recurrido los nacionales a la intervención del Duce para superar la resistencia de la *Regia Marina* a presentar una oferta de venta, ésta presentó el 26 de junio de 1937 una lista de nueve buques vendibles con sus precios, teniéndose que abonar el coste total de los buques en metálico a la entrega ¹⁷. Los nacionales desestimaron desde un principio la compra, por prácticamente inservibles, de los buques *Premuda*, *Grado* y *Cortellazzo*, de los que Bargoni dice que presentaban defectos de construcción y conducción ¹⁸. Pese a

¹⁴ Submarinos *legionarios* Mola 2.º o *L-1* (*Galilei*), *Sanjurjo* 2.º o *L-2* (*Ferraris*), *Aguilar Tablada* o *L-3* (*Ónice*) y *González López* o *L-4* (*Frída*). Cruceros *legionarios* *Río* (*Barletta*) y *Lago* (*Adriático*).

¹⁵ Con la entrega de esos buques se violarían los Tratados de Washington y el de Londres de 1936 que prohibían la cesión de buques de guerra. F. Bargoni, *op. cit.*, p. 182 y ss.

¹⁶ Las resistencias de la *Regia Marina* a ceder buques y material a crédito, exigiendo su pago en el acto, produjo en la primavera y verano de 1937 problemas para adquirir torpedos para los submarinos *General Mola* y *General Sanjurjo* (SHA, AN, 3.ª Sec., Ls. 521-1 y 2166). Tales fueron las resistencias que incluso se gestionó la compra de torpedos en Portugal.

¹⁷ Esta lista aparece en SHA, AN, L. 216-5.

¹⁸ SHA, AN, L. 216-5. SHA, AB, L. 216-9. F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 309 y ss.

estar interesados por los seis buques restantes, los españoles consideraron los precios fijados exagerados y nada acordes a las características de éstos, «(...) buques muy viejos y próximos realmente a su demolición», y las formas de pago nada generosas en comparación con las concedidas para los suministros aeronáuticos y de material terrestre¹⁹.

Por poner un ejemplo, Juan Antonio Suanzes, futuro Ministro de Industria y Comercio, hizo al embajador en Roma las siguientes consideraciones sobre las pretensiones de la *Regia Marina* respecto a la venta de buques y recomendaciones para lograr la rebaja del precio y la mejora de las condiciones de pago, denunciando la resistencia de Somigli:

«(...)

»Es absurda la pretensión de cobrar caros, al contado y en divisas o materias primas (...) unos barcos viejos. La pretensión no tiene precedentes pasados ni actuales, en asuntos bien diferentes por tratarse de material nuevo y eficaz, como ocurrió con los submarinos, y ocurre ahora con los aeroplanos. La ayuda y deuda marítima es, sin ninguna comparación posible, inferior a la de material terrestre y aéreo, y no es lógico que ahora se nos cierren las puertas (...).

»Entiendo que con el apoyo extraordinario que representa la voluntad del Duce, y lo lógico y razonable de nuestras pretensiones, la negociación podrá ser llevada y rápidamente (...) a buen término, pero para ello (...) será indispensable poner en evidencia la resistencia a cumplir las órdenes del Capo [Mussolini], porque insisto en que es muy grande la habilidad de resistencia del almirante Somigli, representando posiblemente en este caso el criterio de una gran parte de la Marina, y es preciso emplear armas y argumentos fuertes y enérgicos»²⁰.

A principios de julio, la *Regia Marina* presentó, obedeciendo una «Ordine Superiorissima»²¹, una nueva oferta en la que se rebajaban los precios y se aceptaba el pago a plazos, superando las negativas de Somigli²². Tras superarse estas primeras resistencias, las gestiones se centraron en la compra de los destructores *Aquila* y *Falco*, mientras que la adquisición de los *Pepe* y *Poerio* quedaba pendiente de lograr introducir su abono en el convenio Franco-Fagiouli de pago diferido²³. A finales de agosto, Génova había logrado el beneplácito de Ciano y del almirante Cavagnari para la venta de los dos primeros destructores y de otros dos submarinos iguales a los ya vendidos, *Generales Mola* y *Sanjurjo*,

¹⁹ «Informe privado para el Sr. embajador» del Agregado Naval de 28 de junio de 1937 (SHA, AN, L. 216-5).

²⁰ Documento de 11 de julio de 1937, titulado «Estado de la gestión naval a mi salida de Roma» (SHA, AN, L. 216-5).

²¹ Nota manuscrita en italiano donde se bosquejan las nuevas condiciones (SHA, AN, L. 216-5).

²² F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 310 y 311.

²³ SHA, AN, 1.ª Sec., L. 2166. SHA, AN, L. 216-5. SHA, AB, L. 216-9.

en este caso los *Galilei* y *Ferraris*²⁴. Sin embargo, volvieron a surgir las resistencias de la marina militar a desprenderse de buques, ya que el 26 de agosto se retiró la oferta de venta de esos dos submarinos²⁵, para volver a ser incluidos el 3 de septiembre tras las gestiones del embajador García Conde ante Ciano²⁶. Preparados los destructores *Aquila* y *Falco* desde primeros de septiembre, no fueron entregados hasta que se pagó el primer plazo a principios de octubre.

Pero las gestiones para la compra de los destructores *Pepe* y *Poerio* y del crucero *Taranto* fueron aún más difíciles, complicándose también la adquisición de los dos segundos submarinos. Iniciadas las obras de acondicionamiento de los buques a cuenta de los nacionales, la *Regia Marina* planteó unas condiciones de pago a muy corto plazo, mientras los españoles querían cargarlos al monto total de la deuda²⁷. En lo que se refiere a esos dos segundos submarinos, el 14 de septiembre Cavagnari suspendía la venta de ambos. Según el Agregado Naval el almirante Cavagnari aprovechó para cancelar la venta la conferencia de Nyon y el retraso en el pago de un plazo de 14 millones de liras que vencía en agosto²⁸. Las negociaciones para la venta de los dos segundos destructores no avanzaban, pese a estar estos ya listos para su entrega, por negarse Cavagnari a reducir los precios tras aceptar el pago a plazos y mantener «(...) que los barcos no saldrían de Italia mientras no se reciban noticias de haber sido pagado el primer plazo»²⁹. Pero, cuando el 12 de noviembre ya se había realizado ese pago, siguieron las dilaciones del almirante, esta vez negándose a entregarlos hasta que se pagasen los plazos atrasados de los submarinos *Mola* y *Sanjurjo*, teniéndose que recurrir a Ciano, quien ordenó la entrega inmediata. Entonces se retrasó la salida de los *Mola* y *Sanjurjo* de los astilleros italianos donde realizaban obras de mantenimiento, en espera del pago de los plazos vencidos. Nuevamente Ciano solucionó el problema, tras la queja de Génova³⁰. Las resistencias para la compra de destructores fueron tales que Arturo Génova expresó a finales de octubre de 1937 en estos términos su exasperación por los retrasos que se estaban produciendo para una entrega que era urgente para los nacionales:

«Desde junio hasta septiembre, diversas causas y principalmente la actitud dilatoria del Gabinete, impidieron que la negociación avanzase (...) a diferencia de lo que suce-

²⁴ Esta gestión para la compra de otros dos submarinos, después de contar ya con los *Mola* y *Sanjurjo*, era desconocida para la historiografía hasta hoy.

²⁵ Informe n.º 101 del Agregado Naval en Roma de 29 de agosto de 1937 (SHA, AB, L. 216-9).

²⁶ Informe n.º 105 del Agregado Naval en Roma de 3 de septiembre de 1937 (SHA, AB, L. 216-9).

²⁷ Radiograma n.º 1191 del almirante Cervera al Embajador en Roma de 12 de julio de 1937 (SHA, AB, L. 216-9).

²⁸ Informe n.º 130 del Agregado Naval en Roma de 15 de septiembre de 1937 (SHA, AN, I.ª Sec., L. 2166).

²⁹ Informe n.º 196 del Agregado Naval en Roma de 23 de octubre de 1937 (SHA, AB, L. 216-9).

³⁰ Telegramas 541 y 548 del Embajador en Roma al Secretario General del Jefe del Estado (SHA, AB, L. 216-9).

de con los suministros hechos por guerra y aeronáutica, la marina, exige (sic) el pago anticipado —unas veces total y otras (...) parcial— reteniendo los materiales hasta tener noticias de haber sido pagados; sin conceder un crédito de confianza o de tiempo, y prescindiendo de la necesidad urgente que nuestra Marina tiene de los elementos, que sin otra opción ha de adquirir en Italia

»Aterra pensar cuales hubieran sido las posibilidades de nuestra guerra terrestre y aérea si los ministerios italianos correspondientes hubiesen impuesto un criterio semejante. Y el hecho es tanto más extraño, cuanto que las directrices del Gobierno, en relación a la guerra de España, son o parece deban ser, indudablemente las mismas»³¹.

Las resistencias de la *Regia Marina* a desprenderse de unidades a crédito a largo plazo llegaron a provocar el que los nacionales no pudiesen adquirir el crucero *Taranto*. Estos tenían menor interés en la adquisición de este viejo crucero que en la de los destructores, pues habría sido destinado a la reserva para cubrir la posible y previsible pérdida de alguno de sus cruceros. Por esta razón insistieron en que se incluyese su valor en la cuenta general de la deuda a pagar tras la guerra³². El 1 de diciembre de 1937 el Agregado Naval comunicó que los italianos estaban dispuestos a cederlo a cambio de pagos a muy largo plazo, abonándose el primero a la entrega, pero, pese a que el almirante Moreno consideró interesante la compra del buque debido al largo alcance de su artillería, la Secretaría General del Jefe del Estado no aceptó el pago a plazos en enero de 1938, siendo sólo posible «(...) que el precio del buque, íntegro, pase a la cuenta n.º 1 (en la que aparece incluido todo el material de guerra que se adquiere en Italia, y cuyo coste será abonado como y cuando se pueda)»³³. No hemos encontrado más huellas documentales de la cuestión del *Taranto* hasta finales del segundo trimestre de 1938, cuando Franco solicitó a Mussolini que mediara ante la *Regia Marina* para que se facilitase la venta del crucero, por ser necesaria su incorporación a la Armada debido a la pérdida del *Baleares*. Para realizar esta y otras gestiones fue enviado a Roma Nicolás Franco con la siguiente carta del Caudillo para el Duce:

«Querido Duce:

»Marcha a Italia Don Nicolás Franco al objeto de tratar con su Gobierno distintos aspectos de la gran ayuda que Italia nos presta y relacionados con nuestra capacidad económica de pagos y con las necesidades que la gran lucha empeñada nos exige.

³¹ Informe n.º 196 del Agregado Naval en Roma de 23 de octubre de 1937 (SHA, AB, L. 216-9).

³² Las gestiones sobre la compra del *Taranto* en SHA, AN, L. 216-5 y SHA, AB, L. 216-9.

³³ Minuta de la reunión entre el almirante Cervera y Nicolás Franco, Secretario General del Jefe del Estado (SHA, AB, L. 216-9). Las consideraciones del almirante Moreno en *Radiograma*, n.º 5985 de 1 de diciembre de 1937 del Almirante Jefe del Bloqueo para el Almirante Jefe del EMA (SHA, AB, L. 216-9).

»(...)

»En el mar; hemos sufrido estos días la pérdida del Crucero “Balears”, consecuencia natural de nuestra realidad naval, ya que la presencia de los destructores rojos y la inferioridad nuestra en tan eficaces elementos de exploración, crea a nuestra flota un peligro constante, en las forzadas protecciones del tráfico con Italia.

»La pérdida de una unidad naval tan importante y la necesidad de disponer de una escuadra de potencia superior al enemigo, nos impone volver los ojos nuevamente a la adquisición del Crucero «Tarento» (sic) ya convenido desde el año último, y a la de dos destructores más, que reforzando nuestros medios navales nos aseguren la superioridad en el mar aun en el caso de que la escuadra roja reforzada con mandos extranjeros llegase a recuperar su eficiencia real.

»(...)

»Yo os pido vuestra valerosa colaboración y eficaz apoyo para la resolución de estos problemas que a Roma lleva nuestro enviado, que nos permitan salvar los trámites y humanas dificultades, que tales empresas encuentran siempre en la administración, que en su austeridad y legítima defensa de los intereses públicos, se extreman y necesitan el acicate del genio político de quien como Vd., providencialmente rige los destinos de ese Imperio (...)»³⁴.

Desconocemos los términos de esta gestión de Nicolas Franco, pero el *Taranto* no fue adquirido, seguramente porque las condiciones de pago y el precio del buque no variaron, aunque en la memoria supuestamente redactada por Cavaganari para Mussolini al final de la guerra, transcrita por Alcofar, se dice que el *Taranto* no fue cedido «(...) porque en ese periodo habían progresado sensiblemente en Londres las conversaciones para la retirada de los voluntarios extranjeros en España, e Italia no podía violar abiertamente los pactos de la no intervención con la entrega de un buque de guerra que enseguida hubiera sido identificado»³⁵.

Con la exposición de estos ejemplos hemos querido demostrar las dificultades y resistencias que tuvieron que afrontar los negociadores españoles en Roma para

³⁴ Minuta de carta de Franco a Mussolini en AMAE, L. R-833, Exp. 29. Igualmente el embajador García Conde realizó gestiones ante Ciano, de las cuales esperaba obtener los siguientes resultados, superando las recurrentes resistencias:

«En la imposibilidad visitar hoy Conde Ciano (...) espero verle mañana y le expondré urgente necesidad del *Taranto* (...). Haré la gestión con todo el empeño que las circunstancias requieren confiando salvar esta vez los continuos obstáculos que opuso Almirante Cavagnari anteriormente para esta misma adquisición. Estoy seguro al menos que Conde Ciano acogerá mi demanda con el mejor deseo de atenderla y que el Duce cuando la conozca ejercerá su máxima autoridad en obsequio al Generalísimo correspondiendo a la alta estimación que le profesa (...)» (Tel. n.º 80 del Embajador en Roma al MAE, y también Tels. n.ºs 58 y 101 del MAE al Embajador en Roma, todo en AMAE, L. R-833, Exp. 29).

³⁵ J. L. Alcofar Nassaes, *La Marina italiana en la Guerra de España. Informe confidencial*, 3.ª parte, p. 122.

lograr la cesión de los buques aludidos, extremo no lo suficientemente resaltado por la historiografía. El embajador Conde y el Agregado Naval, capitán Génova, se quejaban de las resistencias planteadas por los almirantes Cavaganari y, especialmente, Somigli, sólo superadas recurriendo a la intervención de Ciano y Mussolini. La documentación consultada de estos diplomáticos y de las diferentes comisiones enviadas a Roma insiste en los obstáculos de ambos almirantes, siempre reacios a causar bajas en su escuadra, pese a que estas fuesen de buques viejos, próximos al desguace, y a ceder a crédito³⁶. En repetidas ocasiones aparecen quejas de que la *Regia Marina* se niega a incluir el valor de sus suministros en las cuentas a liquidar tras la guerra, mientras los suministros aéreos y terrestres, mucho más numerosos, diferían su pago sin problema alguno. El mismo Ciano se lamentaba de la diferente actitud de las tres armas italianas afirmando: «(...) Esta empresa de España encuentra la constante oposición de la Marina, que hace resistencia pasiva. La Aviación muy bien; el Ejército normal, la Milicia con ardor (...)»³⁷.

Sin embargo, es fácil comprender el punto de vista de los almirantes italianos. Reemplazar buques de guerra en servicio es muy complicado a corto plazo, debido al tiempo necesario y las inversiones a realizar para sustituirlos por nuevas unidades. Más comprensible aún cuando no es arriesgado considerar irresponsable, de cara a la operatividad a corto plazo de las fuerzas armadas, la desbordada generosidad de Mussolini y su yerno al ceder cantidades ingentes de material de guerra a crédito a un país que tendría graves problemas a la hora de pagar este material. Tal vez los almirantes decidieron ganar tiempo para impedir que la marina de guerra entrase en la sangría de recursos en que habían entrado la aviación y el ejército, máxime cuando el material naval es sustituible a más largo plazo y con mayor coste. No obstante, es lógico que los nacionales se quejasen de las diferencias con respecto al suministro a crédito que existía en el ejército, la aviación y la marina militar italianas. En palabras de Génova: «(...) el hecho es tanto más extraño, cuanto que las directrices del Gobierno, en relación a la guerra de España, son o parece deban ser, indudablemente las mismas»³⁸.

Pero paralelamente a las gestiones para la adquisición de buques que cubriesen las carencias de la flota rebelde, éstas también intentaron ser resueltas mediante la construcción de este tipo de buques en colaboración entre España e Italia³⁹.

³⁶ El capitán Arturo Génova consideraba que «Los barcos de la Marina italiana cuya adquisición se considera, muy útiles y tal vez decisivos para nosotros, no disminuyen absolutamente nada la eficiencia y potencialidad de una Marina de primer orden como la italiana. Todos ellos están destinados a ser demolidos en plazo brevísimo» («Memorándum para el Señor embajador - 15 de Julio de 1937» del Agregado Naval en Roma, SHA, AN, L. 216-5).

³⁷ Nota de los diarios de Ciano citada en F. Bargoni, *op. cit.*, p. 316.

³⁸ Informe n.º 196 del Agregado Naval en Roma de 23 de octubre de 1937 (SHA, AB, L. 216-9).

³⁹ Las gestiones sobre la construcción en colaboración aparecen consignadas en la «Memoria sobre Construcción de destructores» de agosto de 1938 elevada por el EMA a consideración del Gobierno (SHA, AN, L. 216-5).

La oferta fue presentada a las autoridades italianas por Suanzes en julio de 1937 con las siguientes características: se construirían ocho destructores y ocho submarinos en dos series, de los que, para que entrasen en servicio rápidamente, los componentes de la primera serie de cuatro destructores y cuatro submarinos serían construidos en Italia y montados en Ferrol y la segunda serie sería construida en España completa con planos y apoyo técnico italiano. Los tipos de navío elegidos serían los más modernos que estuviesen ya en servicio en Italia, pagando España estos suministros con materias primas, laminados de acero y divisas⁴⁰. Como sucedió con la compra de buques, Génova y Suanzes encontraron también en esta propuesta el bloqueo de altas jerarquías de la *Regia Marina*, especialmente del almirante Somigli:

«(...) a pesar del apoyo del Jefe del Gobierno, del probable (sic) del almirante Cavagnari y del que hubiéramos de encontrar probablemente (sic) del Jefe de Construcciones Navales, el asunto, no solo no ha avanzado un paso si no que ha sido reiteradamente desorientado y obstaculizado por el Almirante Somigli. Fue primero la diversión estratégica sobre las Construcciones Navales, después la negativa para importar materiales, luego el silencio para acabar el asunto por aburrimiento (...) Como en la cuestión de la compra de barcos, hay también un sabotaje, (...) entendiendo que como factor de todo interés hay que contar con la enemiga solapada y hábil del Almirante Somigli, enemiga que hay que vencer con el apoyo de los poderes superiores, lo que no sería fácil dadas las características de frialdad y amabilidad con que rodea su actuación»⁴¹.

Después de superar las resistencias y aprobarse varios proyectos de contratos de colaboración entre el Gobierno nacional y la constructora naval *Cantieri Navali Riuniti* de Génova, pese al interés italiano en desarrollar el proyecto y que la Junta Superior de la Armada aprobase dichos contratos, las construcciones no se llevaron a cabo, principalmente por dificultades económicas⁴².

⁴⁰ Documento titulado «Construcción de Destroyers. Colaboración italiana. Propuesta de un posible programa a seguir, sin compromiso para ninguna de ambas partes» fechado en Ferrol el 16 de septiembre de 1937 (SHA, AN, 3.ª Sec., L. 216-5).

⁴¹ Nota de Suanzes sobre sus gestiones en Italia entregada al embajador García Conde de 11 de julio de 1937 (SHA, AN, L. 216-5).

⁴² Para las gestiones sobre la construcción en colaboración hispano-italiana de buques de guerra ver: Acta de la Junta Superior de la Armada de 22 de julio de 1937 (SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2011); proyectos de contratos presentados por la *Cantieri Navali Riuniti* en octubre-noviembre de 1937 para la construcción de destructores tipo *Maestrale* y *Bersagliere* (SHA, AN, L. 216-5); informe sobre «Necesidades apremiantes de la Armada» de junio de 1938 (SHA, AN, 3.ª Sec., L. 211-2); informe del Agregado Naval en Roma n.º 357 de 1 de junio 1938; «Schema di Convenzione» presentado por *Cantieri Navali Riuniti* en julio de 1938 (SHA, AN, L. 216-5); acta del Consejo Superior de la Armada de 7 y 11 de junio de 1938 (SHA, AN, L. 215-5); «Memoria sobre construcción de destructores» de agosto de 1938 elevada por el EMA al Gobierno (SHA, AN, L. 216-5).

Sin embargo, pese a las cesiones y ventas de lanchas torpederas, submarinos y destructores, el problema de la falta de estos últimos tipos de buques nunca quedó resuelta debido al poco número de unidades adquiridas y a la vejez de la mayoría de ellas, apareciendo la necesidad de corregir esa carencia en importantes documentos de la Armada, como el ya citado informe del Estado Mayor de ésta sobre «Necesidades apremiantes de la flota» de junio de 1938⁴³. Tal era la necesidad de unidades medias, como los destructores, que se realizaron gestiones para comprar buques de este tipo incluso en Japón⁴⁴.

Finalmente, en lo que se refiere al refuerzo de la flota rebelde, debemos recordar que además de la venta de buques, Italia prestó a los nacionales seis buques tanque, petroleros y aljibes, para el puerto de Palma. Se trató del buque aljibe *Teodolina*, del petrolero *Consolata* (ex *Persiano*) y la lancha petrolera *GR 154*, que fueron entregados en febrero de 1937 e izaron bandera española durante el resto de la guerra⁴⁵. Igualmente, no debemos olvidar que los cruceros auxiliares italianos *Barletta* y *Adriático* (con nombres españoles *Río* y *Lago*) actuaron como *legionarios* desde la isla siciliana de Favignana en el verano de 1937. El *Barletta* realizó tres misiones y el *Adriático* cuatro, apresando el primero al petrolero *Burlington*⁴⁶.

Por lo expuesto, podemos concluir que, si bien los dos submarinos vendidos y los cuatro submarinos *legionarios* cedidos fueron de gran calidad, lograron algunos hundimientos y mantuvieron la amenaza submarina en los puertos republicanos, y los buques tanque sirvieron para organizar y mantener la logística de la base de Palma, los dos cruceros auxiliares *legionarios* prestaron un servicio muy corto para ser importante y los cuatro destructores y cuatro lanchas torpederas eran un material anticuado, próximo al desguace y que no sirvió apenas para reducir el trabajo de los cruceros. Cumplieron mejor esta misión los mercantes transformados y artillados, los llamados cruceros auxiliares. Trece fueron los buques de este tipo en la escuadra nacional, si bien aquí nos interesan tres de ellos, los buques de Transmediterránea *Ciudad de Palma*, *Mallorca* y *Jaime I*,

⁴³ SHA, AN, 3.º Sec., L. 211-2.

⁴⁴ SHA, AN, 2.º Sec., L. 01.

⁴⁵ Actas de entrega de estos buques en SHA, AN, L. 211-3, Exp. 17. También se cedió el uso temporal de los petroleros *Chipre*, *Nevona*, *Giuseppe Ersoli* y *Marte* y del aljibe *Laura Corrado*, amarrados en el puerto de Palma para abastecimiento de las unidades de la Regia Marina de paso y utilizados por los submarinos *legionarios* y las unidades españolas (SHA, AN, L. 143-4; F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 219 y ss., y J. L. Alcofar Nassaes, *La Marina italiana en la Guerra de España*, p. 66).

⁴⁶ Después de ser desarmados en Italia, el *Adriático* realizó trece viajes a España con 2.934 soldados entre junio de 1938 y marzo de 1939 y el *Barletta* seis viajes con 857 hombres y 2.172 tm. de víveres para la población civil entre enero y marzo de 1939 (Datos extraídos de F. Bargoni, *op. cit.*). Sobre las acciones de los cruceros auxiliares *Barletta* y *Adriático* como *legionarios* ver: SHA, AN, L. 25-5, Diario de puerto del mando de las FBM; F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 343 y 344, y J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, pp. 207-210.

que a fines de 1936 fueron enviados a Italia, donde se les sometió a obras de carenado y artillado, convirtiéndose en cruceros auxiliares⁴⁷. No obstante, estos tres buques no dieron los resultados que de ellos se esperaba por la debilidad de su artillería y su lentitud, realizando algunas misiones de apresamiento y transporte de suministros desde Italia, siendo algunos desarmados y convertidos en buques hospital⁴⁸.

ACCIONES DE APOYO LOGÍSTICO DE LA MARINA ITALIANA

Pero mucho más importante que el refuerzo de las unidades de la escuadra nacional mediante la venta, cesión o artillado de buques, fueron las acciones desarrolladas por la *Regia Marina* que permitieron aumentar sensiblemente la efectividad de una escuadra tan deficiente como la nacional. Nos estamos refiriendo a la identificación de buques republicanos, el transporte y escolta de las tropas y material italiano, la cesión del uso de bases o la colaboración estrictamente logística.

Durante toda la guerra, los barcos con pabellón italiano que surcaban el Mediterráneo, especialmente los militares, señalaron a la flota nacional la posición de todos aquellos buques sospechosos de transportar suministros para la República, sin costo para los nacionales ni mayor desgaste para sus unidades⁴⁹. Tras haberse marcado la posición del buque sospechoso e incluso de seguirlo, los cruceros auxiliares o los aviones de Baleares sólo tenían que dirigirse hacia él. En ocasiones, como veremos, al no llegar ningún buque nacional por estar ocupados o no tener autonomía, los buques de guerra italianos hundieron alguno de esos barcos.

Igualmente, desde octubre de 1936 y hasta el fin de la guerra, la *Regia Marina* prestó un servicio que los buques nacionales no podrían haber cubierto

⁴⁷ Las órdenes para enmascarar estos buques a su venida de Italia en SHA, AN, 3.ª Sec., L. 285-2. El valor de las obras realizadas en los buques ascendió a 721.000 liras (AUSMM-OMS, L. 3095, cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 133-134). Ver también J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, pp. 64-65. Sobre la transformación de mercantes en cruceros auxiliares ver R. González Echegaray, *La Marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil española*, pp. 195 y ss.

⁴⁸ Almirante F. Moreno, «Importancia e influencia del poder marítimo durante la Guerra Nacionalista española», publicado en el *Almanaque Naval* en 1941. Puede consultarse en SHA, AAP, Sin número de clasificación. Sobre su utilización ver SHA, AN, L. 25-5, Diario de puerto del mando de la FBM. Resumen del historial de estos tres buques en R. González Echegaray, *op. cit.*, pp. 200 y 201. Los viajes que hicieron estos buques transportando suministros bélicos desde Italia en *Estadística de los transportes por el Mediterráneo*, AGMA-SHM, AGL, CGG, A. 12, L. 579, Cs. 19 a 21 y SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2515-53.

⁴⁹ En el Diario de puerto del mando de la FBM entre diciembre de 1936 y octubre de 1937 se alude a diversas informaciones recibidas desde buques italianos (SHA, AN, L. 25-5). Sin olvidar que idéntico servicio prestaron los consulados y legaciones italianas y alemanas en los puertos del Mar Negro y el Mediterráneo.

en su totalidad: la escolta de gran parte de los buques italianos y españoles que transportaban el material de guerra y las tropas con destino a España. La Regia Marina prestó escolta, durante todo el recorrido o parte de él, en 169 viajes realizados por mercantes italianos a España de los 258 relacionados con la intervención militar que hemos podido cuantificar⁵⁰. Estas escoltas podían ser directas o lejanas y podían cubrir todo el viaje o desde el puerto italiano hasta un punto pactado frente a las costas españolas donde el mercante era recogido por una escolta española. El que prácticamente no se diese ningún intento republicano contra esos transportes pudo deberse precisamente a la presencia de buques de guerra italianos en las proximidades. El propio jefe de la Misión Naval Italiana en España, Ferretti, recomendó a sus superiores en Roma que la flota italiana se encargara de las escoltas por la siguiente razón:

«(...) il servizio di scorta ai piroscafi riesce gravissimo agli incrociatori, che vengono distratti dal loro ordinario compito (...) Il sollievo che si darebbe alla Marina spagnuola in tal modo [proporcionando escolta a los barcos], svincolando dal servizio di scorta gli incrociatori, (...), sarebbe di notevole importanza ai fini della guerra marittima che qui si svolge»⁵¹.

Fuesen los mercantes italianos, españoles o españoles abanderados italianos, el mecanismo utilizado para estos transportes fue el siguiente, en palabras de Ferretti:

«(...) Usare bandiera italiana ed essere scortati da nave da guerra italiana fine al parallelo di Málaga anziché fine a Spartivento, ed assumere nazionalità e scorta spagnuola del paralelo di Málaga in pei»⁵².

⁵⁰ Sobre los transportes de tropas de Italia a España por buques italianos SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2515-51 y *Estadística de los transportes por el Mediterráneo*, AGMA-SHM, AGL, CGG, A. 12, L. 579, Cs. 19 a 21 y SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2515-53. Los datos del almirante Bargoni han sido extraídos por el autor de estas páginas a lo largo de la obra F. Bargoni, *op. cit.* Gran parte de estos transportes, a la luz de la documentación citada del SHA, gozaron también de escolta española en parte de su viaje, sobre todo desde Baleares o desde el meridiano de Málaga, si bien Bargoni no referencia este dato.

⁵¹ Informe de Ferretti de 5 de mayo de 1937 (SHA, AN, L. 211-3, Exp. 22 y AUSMM-OMS, L. 2851, cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 270 y ss). En octubre de 1937 el almirante Moreno expuso al EMA la necesidad de que la Marina italiana se hiciese cargo de la escolta de los convoyes procedentes de Italia, pues los cruceros españoles estaban agotados y los servicios de escolta les ponían en serio peligro de ser atacados por la flota republicana (SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2515-32). En abril de 1938, tras la pérdida del *Baleares*, el gobierno nacional solicitó a Ciano que los buques italianos se encargasen de la escolta hasta su destino de todos los mercantes que se dirigiesen a España para evitar nuevas pérdidas (Tel. n.º 101 de 1 de abril de 1938 del MAE al Embajador en Roma en AMAE, L. R.833-29).

⁵² Informe de Ferretti a Roma de 5 de mayo de 1937 sobre la disponibilidad que tienen los nacionales de mercantes para transportar los suministros italianos (SHA, AN, L. 211-3, Exp. 22 y AUSMM-OMS, L. 2851, cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 270 y ss). Las órdenes de operaciones a

Debemos también señalar que la reducida flota mercante a disposición de los rebeldes no habría podido transportar a España el inmenso flujo de pertrechos y tropas que generó la intervención italiana sin la ayuda de los mercantes italianos⁵³. Tal era la situación, que cuando en mayo de 1937 las autoridades italianas reclamaron que los barcos españoles se hicieran cargo de esos transportes, el propio jefe de la Misión Naval italiana en España, capitán de navío Ferretti, advirtió que esto era imposible debido a la carencia de mercantes en España, recomendando que los nacionales cediesen a Italia el uso de la decena de buques españoles internados en puertos italianos y el envío del *Domine* y el *Marques de Comillas* para ocuparse de algunos de estos transportes, como hacía el *Ebro*⁵⁴. En efecto, diez buques españoles estaban detenidos en puertos italianos desde mayo de 1936 por estar en huelga sus tripulaciones⁵⁵. Los sublevados acordaron con la firma alemana *Sloman (HISMA)* la cesión de todos ellos para el transporte de suministros a España y de minerales para Alemania, pero Italia se negó a aceptarlo dada la necesidad de buques que generaba el transporte de las tropas y el material del CTV. Tras tensas negociaciones y amenazas de confiscación por parte del gobierno italiano, el embajador García Conde se vio obligado a cederlos temporalmente el 25 de enero de 1937⁵⁶. Sin embargo, hemos podido comprobar que estos buques no realizaron prácticamente ningún viaje con suministros a España, siendo utilizados para el tráfico de mercancías de la *Società Navi-*

mercantes en los que se les indica el punto donde les recogerá la escolta italiana en SHA, AN, 3.ª Sec., Ls.25021-13 a 25021-30.

Los barcos nacionales, además, utilizaron la bandera italiana en muchas ocasiones en sus viajes entre España e Italia y entre puertos de la península y Baleares, con la misma finalidad que los mercantes republicanos utilizaron banderas de conveniencia: de esta forma se ponían bajo la protección del pabellón de un país neutral para evitar ataques de la flota republicana (órdenes para buques mercantes en las que se les indica el uso de la bandera italiana en sus travesías en SHA, AN, 3.ª Sec., Ls.25021-13, 25021-14, 25021-17 y 25021-30).

⁵³ La marina mercante española contaba con 896 buques con un total de 1.180.000 tm. de registro bruto (rb), de los que sólo 156 tenían menos de un lustro y 373 más de 25 años. De ellos sólo 176.000 tm. rb. sirvieron inicialmente con los nacionales, siendo ya en noviembre de 1936 200.000 Tm. rb. y a fines de 1937 900.000 tm. rb, mantenida hasta el final de la guerra. R. González Echegaray, *op. cit.*, pp. 30 y 60 y J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, p. 33.

⁵⁴ De los 258 viajes de mercantes relacionados con la intervención militar realizados entre Italia y España, 166 se hicieron por buques italianos y 92 con buques españoles o abanderados italianos (Datos extraídos por nosotros a partir de *Estadística de transportes por el Mediterráneo*, SHM-AGMA, AGL, CGG, A. 12, L. 579, Cs. 19 a 21, R.278 y SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2515-53, y de la obra F. Bargoni, *op. cit.*).

⁵⁵ Los barcos afectados, que luego fueron rebautizados con nombres italianos, eran los siguientes: *Júpiter (Arezzo)*, *Bachi (Bologna)*, *Cilurum (Brescia)*, *Uribitarte (Cosenza)*, *Arantz Mendí (Lecce)*, *Bizcaya (Padova)*, *Kauldi (Perugia)*, *María Victoria (Potenza)*, *Artxanda Mendí (Siena)*, *Indauchu (Sulmona)*.

⁵⁶ Los informes, telegramas y órdenes cruzadas para la cesión y devolución de estos buques entre el MAE español, la Dirección General de Marina Mercante, la Embajada en Roma, el *Ministero delle Comunicazioni*, el *Ministero delle Affari Esteri* y la *Società Navigazione Garibaldi* en: SHA, AN, L. 216-5; SHA, AN, 3.ª Sec., L. 9961-8; SHA, AN, 3.ª Sec., L. 9961-9.

gazione Garibaldi de Génova, arrendataria de los buques, si bien sí fueron a reforzar la marina mercante italiana, que tantos viajes efectúa en beneficio de los nacionales. No obstante, desde junio de 1937 las autoridades nacionalistas reclamaron la devolución de esos buques, que habían sido cedidos a título temporal para cubrir las necesidades que generaba el transporte a España de las tropas y material del CTV, encontrándose con las inacabables dilaciones del *Ministero delle Comunicazioni* y de la *Società Navigazione Garibaldi*, que dilataron la devolución hasta noviembre de 1939⁵⁷.

Otra de las aportaciones esenciales para el aumento de la efectividad de la flota nacionalista fue la puesta a disposición de ésta de varios fondeaderos en territorio italiano como base de partida de algunas de sus acciones de guerra. La *Regia Marina*, con la intención de facilitar el bloqueo del tráfico naval republicano, sacar mayor productividad al servicio de información que prestaban los buques italianos en el Mediterráneo y evitar el aumento de suministros a la República tras el fin de la primera campaña de submarinos, permitió a la marina nacional el uso de fondeaderos en la Isla Favignana (Sicilia) y en Porto Conte, Cagliari e isla Maddalena (Cerdeña)⁵⁸. De esta forma, los cruceros auxiliares, que operaron desde allí entre marzo de 1937 y, al menos, el verano de ese año, pudieron actuar sobre la zona donde con mayor facilidad podía cortarse el tráfico republicano: los canales de Túnez y Malta y las aguas al Sur de Cabo Spartivento⁵⁹. Como apoyo a estos buques fue destacado al fondeadero de isla Favignana el petrolero español *Mina Piquera*⁶⁰. No obstante, estas misiones no dieron grandes resultados debido a las carencias que presentaban muchos de estos mercantes armados, «(...) de escaso andar y (...) poca autonomía (...)»⁶¹.

⁵⁷ En noviembre de 1939 fue devuelto el último barco, el *Artxanda-Mendi*, habiéndose devuelto el primero en octubre de 1938, el *Arantza-Mendi*. El *Ebro* (*Aniene*) también fue cedido para transportar material aeronáutico durante toda la guerra. Gran parte de los viajes de estos diez buques, del *Ebro*, el *Domine*, el *Marques de Comillas* y algunos mercantes italianos en *Estadística de los transportes por el Mediterráneo*, AGMA-SHM, AGL, CGG, A. 12, L. 579, Cs. 19 a 21 y SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2515-53 y algunos de sus partes de campaña en SHA, AN, L. 25-13, Partes de Campaña, ts. 32 y 33.

⁵⁸ Sobre el permiso de uso de estos fondeaderos de Sicilia y Cerdeña y el secreto que debía guardarse ver SHA, AN, 3.ª Sec., L. 322-5.

⁵⁹ La actuación de los cruceros auxiliares en los meridianos de cabo Spartivento e Isla de Pantelleria y sus entradas en Cagliari desde marzo de 1937 en SHA, AN, L. 25-5, Diario de puerto del mando de la FBM. Italia permitió también que hidroaviones Cant Z 506B del Grupo 2-G-62 español de las Baleares llevaran a cabo algunas misiones de reconocimiento en el Canal de Túnez desde la base de Cagliari, al menos entre abril y junio de 1937 (AHEA, Sig. 9135, Exp. 29, A y SHA, AN, 3.ª Sec., L. 252-13).

⁶⁰ Orden de Operaciones para el *Mina Piquera* de 4 de junio de 1937, en la que incluso se le asigna el nombre italiano *Adriane*, en SHA, AN, 3.ª Sec., L. 25011-7.

⁶¹ F. Moreno, *Importancia e influencia del poder marítimo...*, SHA, AAP, sin número de clasificación.

Pero la *Regia Marina* accedió también a una curiosa petición española, hasta hoy desconocida⁶². El 8 de Julio de 1937 el Almirante Moreno propuso el envío de los submarinos *General Mola* y *General Sanjurjo* a la zona de los estrechos del Bósforo para atacar el tráfico republicano⁶³, por lo que se solicitó a Roma el permiso para utilizar un fondeadero en el Dodecaneso italiano. Este fue el resultado de tal solicitud, presentada al gobierno italiano por el Agregado Naval en Roma:

«1) Realizadas las oportunas gestiones, el Gobierno Italiano autoriza el aprovisionamiento de nuestros submarinos no en la isla de Leros, como se había interesado, sino en la de Stampolio (Bahía Maltezana)

»2) (...) el Gobierno Italiano (...) enviará oportunamente a la citada bahía al petrolero Cerere para el aprovisionamiento de que se trata.

»(...)

»5) Los buques al acercarse a la base italiana, izarán bandera italiana, que será la que usen también en el puerto. Para sus operaciones de guerra, que deberán hacer apartadas de las aguas italianas, izarán bandera española, que sólo exhibirán en caso necesario: si navegan de día en superficie, es preferible que no icen ninguna bandera, salvo, como se ha dicho, en caso de necesidad.

»6) No desembarcarán francos ni españoles ni Legionarios (...).

»7) Si fuera absolutamente necesario comunicar con alguna otra persona, se hará siempre en idioma italiano.

»8) La permanencia en aguas italianas debe limitarse al mínimo indispensable. Se recomienda aprovechar horas nocturnas para entradas, salidas y permanencia aunque en esto último no es indispensable extremar el rigor.

»9) Hay que tener en cuenta que parte de la población de la isla es griega o turca, y sabido esto es necesario extremar las precauciones contra el espionaje. Los barcos han de mostrar en todo apariencia italiana, para que sean tomados, sin despertar sospechas por de esta nacionalidad que frecuentan aquella base.

»(...)»⁶⁴.

⁶² Es curioso que en un trabajo de la Escuela de Guerra Naval (pp. 123-124), al reproducirse el comunicado n.º 79 del Agregado Naval en Roma de 5 de agosto de 1937 (SHA, AN, L. 211-3, Exp. 27, citado incorrectamente en este trabajo como L. 216-5) en el que en el punto 7 se hace referencia a un posible crucero de submarinos nacionales al Mar Egeo, el punto en cuestión no fue reproducido (capitán de Corbeta Pulido Ortega: *Bloqueo y ataque a las comunicaciones marítimas republicanas durante la Guerra de Liberación (1936-1939)*, Escuela de Guerra Naval, Curso de Estado Mayor 1971-72, Promoción XXVIII, Junio 1972, 222 pp. Puede consultarse en el Servicio Histórico de la Armada).

⁶³ Radiograma del crucero *Canarias* n.º 852 (SHA, AN, L. 211-3, Exp. 27). El propio almirante Moreno dio la justificación de esta idea, sin citar esta solicitud para los submarinos: «El medio más seguro de cortar el tráfico procedente del Bósforo era establecer el bloqueo a corta distancia de los Dardanelos, enviando allí a los dos cruceros y dos vapores armados; un par de hundimientos o capturas resonantes hubieran sido suficientes (...)». F. Moreno, *Importancia e influencia del poder marítimo...* SHA, AAP, sin número de clasificación.

⁶⁴ Informe n.º 50 del Agregado Naval en Roma de 17 de julio de 1937 (SHA, AN, 3.ª Sec., L. 322-6).

Como vemos, Italia concedió el uso de una bahía en la isla de Stampolio, donde la *Regia Marina* destacaría un petrolero para aprovisionamiento de los submarinos. No es necesario extenderse en lo delicado de esta decisión, pues sería muy fácil identificar la procedencia de unos submarinos españoles que actuasen tan lejos de sus bases. Por esta razón, la actuación de los buques debía regirse por las normas indicadas para garantizar el secreto. Queda constancia documental de que se dio orden de prepararlos para el viaje, se organizaron los servicios de comunicaciones para el crucero y se cursaron las instrucciones a los comandantes de los dos submarinos sobre las directrices que debían seguirse en las acciones, si bien no hay pruebas de que iniciasen esta misión⁶⁵. No sería extraño que el alto mando nacional, Franco en particular, desestimase esa misión por ser tan reacio a enviar unidades demasiado lejos de España⁶⁶, si bien creemos que la causa fundamental para suspender dicha misión fue el inicio de la segunda campaña submarina, desarrollada ese verano de 1937, teniendo como una de las zonas de actuación la salida de los estrechos y el Mar Egeo, que haría inútil y peligroso el envío de ambos submarinos.

Por último, dentro de este aspecto de la intervención italiana, debemos aludir al gran papel que desarrolló la Misión Naval Italiana en el asesoramiento técnico y apoyo material que prestó para constituir el sistema de transmisiones de radio de la flota nacional, que era muy deficiente por estar los servicios de comunicaciones de la Armada española centralizados en Madrid⁶⁷, desarrollando una red de estaciones terrestres en Cádiz, Ferrol, Salamanca y Burgos, suministrando aparatos para los buques, elaborando la reglamentación de comunicaciones, organizando cursos de radiotelegrafistas y prestando sus buques de guerra puntualmente como puestos de transmisiones. También se prestó ayuda técnica, material y humana en el habilitamiento como bases de submarinos de los fondeaderos de San Fernando y Soller y como base de cruceros de la rada de Palma⁶⁸. Según el almirante Moreno los suministros de maquinaria, piezas, equipos, artillería embarcada, municiones y torpedos por

⁶⁵ Radiograma del crucero *Canarias* n.º 856 de 9 de julio de 1937 y Orden de Comunicaciones n.º 59 de 31 de julio de 1937 para «Establecer el servicio de comunicaciones para los cruceros de los buques especiales a Oriente» (SHA, 3.ª Sec., L. 211-3, Exp. 27), Comunicado del Almirante Jefe Base Naval de Baleares de 19 de julio de 1937 para los comandantes de los submarinos (SHA, AN, 3.ª Sec., L. 322-6).

⁶⁶ «(...) En varias ocasiones se trató de hacer esto, pero las muchas misiones encomendadas a los cruceros, la necesidad de atender a los convoyes y otras razones, entre ella la repugnancia muy explicable a alejarlos muchas millas de nuestras costas, hicieron fracasar estos propósitos». F. Moreno, *Importancia e influencia del poder marítimo...*, SHA, AAP, sin número de clasificación.

⁶⁷ Sobre el peso que tuvo la emisora central de la Armada en Madrid ver J. Cervera Pery, *Alzamiento y revolución en la Marina*.

⁶⁸ Para la rada de Palma se suministró el material radiotelegráfico, la red antisubmarina, reflectores, baterías de costa y antiaéreas, buques tanque y aljibes y sistemas dragaminas que se instalaron en barcos menores. F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 219 y ss. y J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, p. 66.

Italia fue esencial para la Armada, pues ésta no contaba en sus arsenales y atarazanas con repuestos para los buques⁶⁹. No debemos olvidar tampoco que la falta de instalaciones de almacenaje de crudo en el territorio rebelde y la necesidad de surtir de combustible a los buques nacionales que actuaban desde puertos italianos llevó a que el petrolero nacionalista *Campas* trasladase a los depósitos de la *Regia Marina* en Cagliari e isla Maddalena un cargamento de petróleo en agosto de 1938⁷⁰.

ACCIONES DE GUERRA DE LA REGIA MARINA

Pero paralelamente a las acciones que permitieron reforzar y aumentar la efectividad de la flota nacional, las autoridades navales italianas, en concreto Benito Mussolini⁷¹, tomaron una serie de decisiones que convirtieron a la *Regia Marina* en un gigantesco apéndice de aquella, a través de la realización de una serie de misiones que sin lugar a dudas deben ser definidas como misiones de guerra. Nos estamos refiriendo a las dos campañas submarinas contra el tráfico republicano, el bombardeo de la costa republicana por submarinos y cruceros italianos, el torpedeamiento de buques republicanos por destructores italianos y los bloqueos montados entre las costas meridionales italianas y las africanas por la marina militar italiana.

Entre noviembre de 1936 y febrero de 1937 la *Regia Marina* llevó a cabo la primera campaña submarina contra el tráfico republicano frente a las costas españolas. Los submarinos que actuaban frente a la costa republicana, mandados y tripulados por italianos y sin mantener contacto alguno con las autoridades navales nacionalistas, salían de puerto italiano y tras actuar en su zona de patrulla regresaban a su base. En el buque embarcaba un oficial de enlace español para reconocer los buques atacables y hacerse cargo de la responsabilidad del submarino en caso de accidente o encuentro con otra embarcación. Las directrices para los ataques fueron muy restrictivas, pues no podían atacar barcos de determinadas nacionalidades y ante la duda de su nacionalidad no debían disparar. En este sentido, los oficiales de enlace españoles a bordo de los submarinos *Topazio*

⁶⁹ J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, pp. 26 y ss. y 123.

⁷⁰ En la *Estadística de Transportes por el Mediterráneo* de la 3.ª Sección del EMA aparecen dos viajes de este petrolero: el primero entre Cádiz e Isla Maddalena transportando 8.000 tm. de combustible entre el 12 y el 16 de octubre de 1938 y el segundo entre Maddalena y Palma de Mallorca con 4.019 tm. entre el 19 y el 21 del mismo mes. En abril de 1939 quedaban todavía varios miles de toneladas de petróleo de CAMPSA almacenados en puertos italianos (SHA, AN, L. 216-5; SHA, AN, L. 25-13, *Partes de Campaña*, t. 34; y *Estadística transportes por el Mediterráneo*, SHM-AGMA, AGL, CGG, A. 12, L. 579, Cs. 19 a 21, R.278).

⁷¹ El Duce era no sólo presidente del consejo de ministros sino también ministro de las tres armas: Marina, Ejército y Aviación.

y *Jalea* en las misiones desarrolladas entre noviembre de 1936 y enero de 1937 afirman en los partes de estas misiones:

«(...) creo que mientras estos buques no sean definitivamente nuestros y dotados con personal casi exclusivamente español, no se hará nada definitivo y verdaderamente provechoso (...). [reconociendo como resultados de la misión del *Topazio*] (...) respecto a la causa nacional, aunque ninguno brillante ni efectivo, quizá se halla ocasionado cierto pánico entre los rojos pues ahora deben estar casi seguros de que tienen submarinos enfrente (...)».

«(...) Como consecuencia de la experiencia hecha en esta nueva misión [del *Jalea*] creo mi deber hacer constar que a mi juicio es difícil obtener resultados positivos mientras las instrucciones sean tan restringidas. Durante el día hemos tropezado lo mismo que la misión anterior, con el tope de la necesidad de efectuar un reconocimiento seguro de los posibles blancos, antes de efectuar el ataque. Esto es de una dificultad insuperable, no solo por el hecho de que deba hacerse desde un periscopio, sino por otras muchas razones; semejanza de siluetas de todos los mercantes, costumbre de navegar sin bandera o con bandera pequeña (...) en fin que sería preciso encontrar o una silueta muy definida, o un barco que fuera pregonando su calidad de rojo para que pudiera considerarse dentro de las instrucciones (...)»⁷².

Pese a haber intervenido 36 submarinos, haberse avistado 161 mercantes y haberse lanzado 28 torpedos, sólo hubo cuatro aciertos en los que el submarino *Toricelli* averió el crucero republicano *Miguel de Cervantes* y se hundieron los mercantes *Delfín* y *Navarra*⁷³. No obstante, pese a los pocos hundimientos, la acción de los submarinos frente a los puertos republicanos, especialmente los de Barcelona, Alicante y Cartagena, llevó a que la flota republicana realizase contadas salidas y que el tráfico mercante para la República sufriese un leve descenso ante el peligro de torpedeamientos.

Si los motivos que llevaron a Mussolini a ordenar esta primera campaña fueron, por una parte, la imposibilidad de la escuadra nacional para cortar los suministros soviéticos a la República y aprovechar el servicio de información italiano que señalaba la posición de buques sospechosos y, por otra, la posibilidad de que la escuadra gubernamental pudiese actuar en cualquier momento sin temor a acciones submarinas⁷⁴, los efectos internacionales que podía tener el hundimiento de buques por submarinos italianos, cuando los nacionales no

⁷² Partes de campaña de los submarinos *Topazio* y *Jalea* de las misiones desarrolladas entre el 1 y 20 de Noviembre de 1936 y el 20 de Diciembre de 1936 y 2 de Enero de 1937 respectivamente (SHA, AN, L. 25-13, Partes de Campaña, t. 25).

⁷³ El parte de campaña del *Toricelli* sobre el hundimiento del *Miguel de Cervantes* en SHA, AN, L. 25-13, Partes de campaña, t. 25.

⁷⁴ El temor a que la flota republicana saliera de su letargo en Cartagena fue constante, estando el EMA permanentemente preocupado por mantener un servicio de vigilancia frente a esta base y desde el aire (Informes sobre el estado de eficiencia de la escuadra republicana en: SHA, AN, 3.ª Sec., L. 211-1; SHA, AN, 3.ª Sec., L. 211-3; y SHA, AN, 3.ª Sec., L. 2522-4).

poseían estos buques, y la entrada en vigor del Acuerdo de No Intervención llevó a Mussolini a limitar las acciones de los submarinos primero, y cancelar la operación después⁷⁵.

Paralelamente a la primera campaña submarina la *Regia Marina* llevó a cabo también acciones contra los puertos y la costa republicana con buques de superficie y submarinos. Entre enero y febrero de 1937 se realizaron tres bombardeos sobre instalaciones del puerto de Valencia y cuatro sobre el de Barcelona. En concreto se trató de cañoneos a distancia por submarinos y cruceros italianos, de noche y en acciones muy rápidas para impedir que el buque agresor fuese identificado y alcanzado por las defensas de costa. Las acciones las llevaron a cabo submarinos que vigilaban esos puertos dentro de la campaña submarina en dos ocasiones sobre Valencia y tres sobre Barcelona, y los cruceros *Eugenio di Savoia* y *Emmanuelle Filiberto Duca d'Aosta* sendos bombardeos sobre Barcelona y Valencia respectivamente, alcanzándose instalaciones portuarias de almacenamiento de combustible e industrias aeronáuticas, pero también zonas de viviendas, un hospital y un comedor público, causando víctimas civiles. Según el capitán de navío Génova, que estaba abordo del submarino *Torricelli* como observador, el bombardeo de Barcelona del 18 de enero, realizado por este submarino, tenía como objetivo los depósitos de nafta del puerto, pero no se les acertó, haciendo el oficial las siguientes consideraciones que no necesitan de comentario:

«(...) me parece pueril el sistema ya que solo un submarino dispara con tan poca densidad de fuego y escaso efecto (...) En cualquier caso, excluyo que se pudiese pensar seriamente en que tuviera éxito un bombardeo realizado sin una buena referencia en tierra para apuntar, con apuntadores lógicamente poco entrenados, y sin elemento ninguno para corregir por observación. Solo en caso de que se tratase de explorar la capacidad de reacción puede decirse que tuvimos éxito, pues en esto los rojos superaron a cuanto podía esperarse (...)»⁷⁶.

Igualmente, unidades italianas cooperaron con los nacionales en la batalla de Málaga de diferentes formas⁷⁷. Por un lado, dos destructores vigilaron la zona en previsión de la llegada de buques gubernamentales y otro destructor remolcó dos lanchas torpederas para realizar un ataque por sorpresa contra el puerto malagueño, que resultó infructuoso, y por otro, según Bargoni, submarinos italianos

⁷⁵ Alcofar alude también como causa del cose de esta campaña a la detección de una intoxicación en varias tripulaciones de submarinos a consecuencia de escapes de cloruro de metilo de los sistemas de ventilación, cosa que obligó a hacer modificaciones en la flota submarina (J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, p. 172).

⁷⁶ Parte de campaña del submarino *Torricelli* de la misión desarrollada entre el 9 y el 30 de enero de 1937 (SHA, AN. L. 25-13, Partes de campaña, t. 25).

⁷⁷ La colaboración de la escuadra italiana en las operaciones de Málaga en SHA, AN. L. 211-3, Exp. 15 y F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 204 y ss. y 234 y ss.

realizaron varios bombardeos contra la carretera de la costa y puentes. En efecto, la documentación española confirma que dichas acciones de submarinos se ordenaron, pero no se realizaron por falta de coordinación con las fuerzas de tierra. En el *Parte de Operaciones* de la misión desarrollada por el submarino *Balilla* entre el 3 y el 18 de febrero de 1937, redactado por el oficial de enlace español, aparece la siguiente instrucción para el comandante del buque:

«Una vez reconocido algún punto importante o interesante en la zona [de Málaga], se efectuará un bombardeo al mismo a una distancia de 10.000 mts. El bombardeo se efectuará de noche, pues el submarino, durante el crucero, no se hará visible nunca, por nadie.»

Cumpliendo esta orden, según este documento, el día 9 localizaron un puente bombardeable en la carretera de la costa, en Almuñecar, y el 10 otro puente y una fabrica no identificada al Oeste de Adra. Sin embargo el buque no llegó a realizar ningún bombardeo por las siguientes razones, expresadas en el mismo *parte de campaña* por el oficial de enlace español, en vista de las cuales deducimos que no llegaron a realizarse bombardeos contra la costa malagueña en el transcurso de las operaciones de febrero de 1937, a no ser que otro submarino italiano se hallase en la misma zona de patrulla, algo muy raro por el peligro de torpedeamiento mutuo que existiría:

«La información recibida encuentro que ha sido deficiente. Cuando yo salí de La Spezia, sabía por la prensa italiana que se avanzaba sobre Málaga, pero abordo no se podía saber nada, de como se iban desarrollando las operaciones y como había que efectuar un bombardeo en la costa, era muy interesante conocer la posición de las columnas y nada supimos en principio (...) el día 9, con el *Gonio* de abordo en telefonía me pude enterar que había caído Málaga, y se operaba en Vélez-Málaga y Motril, por lo que si hubiésemos bombardeado algún puente de la costa, hubiese sido contraproducente, probablemente. Cuando el día 11 se nos avisa de no bombardear al W de Cabo Sacratif, me entero por la radio que se avanzaba a levante de dicho cabo; finalmente llegó la orden de suspensión del bombardeo definitivamente (...) si no se bombardeó fue por haber yo avisado a tiempo las noticias de la radio y también porque el Comandante buscaba, un punto que fuese verdaderamente importante que bombardear, y ya al final por la inseguridad de saber donde operaban las columnas y si podía convenir o no el destruir puentes en la carretera de la costa»⁷⁸.

Movido por el aumento del tráfico mercante en favor de la República en el Mediterráneo y el cambio de la situación internacional con respecto a febrero de 1937, Mussolini decidió que la flota italiana lanzase una segunda campaña contra este tráfico. Esta vez sería de mayor envergadura, pues tendría como zonas de

⁷⁸ SHA, AN, L. 25-13, Partes de Campaña, t. 25.

actuación además de las costas españolas, el Egeo y los Dardanelos y se bloquearía el Canal de Túnez y el Estrecho de Messina. Realizada esta segunda campaña entre agosto y primera mitad de septiembre de 1937, en el bloqueo llegaron a actuar simultáneamente doce buques de superficie, cinco submarinos y seis aviones de reconocimiento marítimo, mientras en el resto de zonas actuaron casi una cincuentena de submarinos que desarrollaron casi sesenta misiones, realizando por más de cuarenta lanzamientos con seis aciertos que dañaron el destructor *Churruca* y hundieron cuatro mercantes⁷⁹.

En el bloqueo con unidades de superficie en el Canal de Túnez y Estrecho de Messina se localizaron 1070 vapores, cuatro mercantes fueron torpedeados por destructores italianos y se realizaron dos apresamientos⁸⁰. La actuación de los destructores italianos en esta zona contra buques como el petrolero *Campeador*, atacado por el destructor *Saetta*⁸¹, fue verdaderamente pirática, al desarrollarse conforme a órdenes parecidas a la siguiente del comandante militar de Sicilia de 7 de agosto de 1937 a los buques de las bases de Trapani y Augusta:

«(...) 6.º Interceptar y reconocer los mercantes (...) para:

- a) Informar a los submarinos en patrulla.
- b) Torpedearlos, de noche, después de haberlos reconocido con certeza.

»(...)

»15.º (...) Cuando el avistamiento se produzca en las proximidades de la zona de patrulla de un submarino, el buque que realice el avistamiento deberá seguir la estela del mercante avistado hasta alcanzar la zona de patrulla del submarino más próximo, el que de esta forma tendrá indicación visual de la naturaleza del mercante (...)

»16.ª Las unidades de superficie de patrulla en el Canal de Sicilia que durante la noche reconozcan con certeza a mercantes españoles o rusos, y siempre que no haya en la zona otros barcos presentes, deben hundir a aquéllos con torpedos, alejándose después a alta velocidad y regresando a la zona de patrulla. Bajo ningún concepto se hará uso del cañón.

»Para estas operaciones los buques de superficie, tras el reconocimiento con luces encendidas, se alejarán lo máximo posible, pero sin perder el contacto con el mercante; seguidamente apagarán las luces y efectuarán el ataque en oscuramiento.

⁷⁹ Informe de Mando de Submarinos del Ministerio de Marina italiano de 30 de septiembre de 1937 dando cuenta de los datos estadísticos, resultados y consideraciones sobre la segunda campaña submarina en F. Bargoni, *op. cit.*, Anexo 5, pp. 492 a 498. Los hundimientos y apresamientos de esta campaña en J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, p. 206.

⁸⁰ El Ministerio de Marina italiano solicitó a la Armada nacionalista que se destacasen cruceros auxiliares a la Isla de Favignana para hacerse cargo de los apresamientos realizados por buques italianos, cosa que se hizo (SHA, AN, L. 25-5, Diario de puerto del mando de la FBM).

⁸¹ El caso del *Campeador* en: Diario de puerto del mando de la FBM del 11 y 12 de agosto de 1937 (SHA, AN, L. 25-5); «Nota entregada al Ministro Pietromarchi sobre la actividad de la Sección S en el momento de su clausura» (cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 499 y 500), y la misma obra p. 335; J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, pp. 200 y ss.; SHA, AN, 3.ª Sec., L. 151.

»Cuando el reconocimiento cierto del español rojo o ruso se produzca en horas próximas al ocaso y el comandante del buque de superficie considere que puede efectuarse un ataque nocturno, abandonará temporalmente la zona de vigilancia (...) [para atacarle de noche conforme a las instrucciones anteriores]»⁸².

Ante la reducción del volumen de tráfico mercante republicano, pero sobre todo por la grave crisis que provocó esta segunda campaña submarina, que aumentó las presiones internacionales sobre Italia y llevó a la Conferencia de Nyon, en la que se organizaron derrotas seguras en el Mediterráneo donde patrullarían las flotas de los países firmantes, Mussolini decidió cancelar esta campaña a mediados de septiembre de 1937. Cuando en octubre de 1937 Italia se unió al control del Mediterráneo derivado de los acuerdos de Nyon, los mismos cruceros auxiliares italianos y torpederos que habían actuado como *legionarios* y hundido mercantes en el verano anterior se convirtieron en los represores de esas mismas acciones⁸³.

Por último, dentro de las acciones que convirtieron a la *Regia Marina* en un apéndice de la armada nacional, debemos citar los bloqueos que unidades militares italianas montaron a petición de los nacionales. Además del bloqueo del canal de Túnez y el Estrecho de Messina dentro de la segunda campaña submarina en el verano de 1937, la *Regia Marina* desplegó sus unidades en tres ocasiones más en este tipo de misiones para los nacionales.

La primera, en fecha tan temprana como el mes de octubre de 1936, cuando se destacaron destructores y aviones de reconocimiento marítimo en el Canal de Túnez para identificar y situar mercantes para los nacionales en esa zona. La segunda ocasión se dio a principios de agosto de 1937 cuando el General Franco informó a Roma de la salida del Mar Negro de un convoy cargado con gran cantidad de suministros, solicitando «(...) parar los transportes a medida que pasaran a través de los estrechos del sur de Italia bloqueando la ruta hacia España (...) [bien] proveyendo a España con el necesario número de barcos, o a través de la intervención de la misma armada italiana (...), bien abiertamente bajo la bandera italiana, o con un oficial español y varios hombres a bordo, e izando bandera nacionalista española durante la captura (...)»⁸⁴. El convoy de cinco

Por su parte, los destructores *Orso* y *Freccia* torpedearon el vapor *Conde de Avasolo* y el petrolero *George MC*, respectivamente.

⁸² AUSMM-OMS, L. 2846, cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 481 a 486.

⁸³ Según afirma el almirante Bargoni la actitud inglesa podría haber sido mucho más dura pues el Almirantazgo no sólo tenía sospechas de que los buques agresores eran italianos, sino la seguridad y las pruebas de que lo eran, pues durante la Segunda Guerra Mundial se supo que el Almirantazgo poseía las claves que utilizaba la *Regia Marina* en sus comunicaciones y venía interceptándolas con continuidad (F. Bargoni, *op. cit.*, p. 305 y ss).

⁸⁴ Telegrama de Franco al Embajador en Roma (Doc. n.º 407, Documents of German Foreign Policy, 1918-1945, Serie D.V.3, London, HMSO, 1951, cit. en J. García Durán, *Supremacía en el mar. La marina de los dos bandos*, p. 187).

grandes transportes soviéticos fue avistado por los aviones de reconocimiento marítimo italianos, enviándose para su intercepción desde Mallorca el crucero *Canarias* y los destructores italianos *Daniele Manin* y *Francesco Nullo* con la orden específica de localizar y destruir el convoy que desde el Mar Negro se dirigiría a puertos republicanos⁸⁵.

Finalmente, cuando en marzo de 1939 la escuadra republicana abandonó el puerto de Cartagena con destino desconocido, el alto mando nacionalista creyó que se dirigiría hacia los puertos rusos del Mar Negro. Inmediatamente, en la madrugada del 6 de marzo, se solicitó al Conde Ciano que la fuerzas italianas impidiesen esa huida hacia el Este, contestando éste afirmativamente y dando las órdenes para disponer el bloqueo e «(...) impedir que escuadra roja pueda realizar su evasión (...)»⁸⁶. Se organizaron tres dispositivos de aviones y buques que operaron desde el alba del 6 de marzo: el primero, compuesto por cuatro destructores, un aviso y una torpedera salidos de Cagliari y aviones de Elmas en misión de exploración; el segundo, con un crucero ligero, un destructor y 16 torpederos salidos de Trípoli, debía patrullar el mar entre Cerdeña, Sicilia y la costa africana con la misión de localizar, seguir y comunicar la dirección de la escuadra republicana, sin atacarla; el tercero, compuesto por cuatro cruceros pesados, dos acorazados y ocho destructores salidos de Tarento, debía interceptar y desviar hacia Augusta los buques españoles que fuesen avistados por el anterior dispositivo, permitiéndoseles el uso de las armas en caso de resistencia; incluso se dio la alerta a las bases de torpederos de Rodas.

Como podemos ver se trataba de un dispositivo escalonado, en el que los dos primeros cordones debían localizar y seguir a la escuadra gubernamental y el tercero, de gran potencia ofensiva, debía detener la escuadra, incluso por la fuerza. Finalmente, en caso de forzar ese bloqueo, los torpederos de Rodas seguramente recibirían órdenes de hundir los buques antes de que se entregasen a los

⁸⁵ Los destructores *Manin* y *Nullo* fueron enviados con la siguiente orden:

«Cacciatorpediniere Manin et Nullo incrocieranno stanotte entro 10 miglia dalla costa fra Capo Blanc e Capo de Fer con ordine attaccare con siluro noto convoglio di piroscafi russi se avvistato durante la notte.

»In caso di avvistamento diurno i Cacciatorpediniere (*sic*) si manterranno in vista senza attaccare et segnaleranno la posizione (...)» (SHA, AN, L. 211-3. Exp. 27).

El convoy no fue alcanzado, pues se refugió en Orán, pasando después poco a poco a los puertos republicanos (SHA, AN, L. 25-5, Diario de puerto del mando de la FBM, F. Bargoni, *op. cit.*, p. 314 y J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, pp. 193 y ss.). Esta operación de bloqueo evolucionó hasta convertirse en una operación de bloqueo general del Mediterráneo dentro de la segunda campaña submarina.

⁸⁶ Tel. n.º 286 de 5 de marzo de 1939 a las 24 horas, llegado a Burgos el 6 a las 2,30 horas, y tel. n.º 287 de 6 de marzo de 1939 a las 1,04 horas, llegado a las 3 horas, del Embajador de España en Roma al MAE informando de estas gestiones (SHA, AN, 3.ª Sec., 2541-4). Sobre esta gestión también F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 453 y ss.

rusos. Cuando el 7 de marzo hidroaviones de Baleares localizaron los buques republicanos dirigiéndose a Bizerta se levantó todo el dispositivo. Fue el último servicio que la *Regia Marina* prestó a los nacionales durante la Guerra Civil.

CONCLUSIONES

Como conclusión fundamental cabe afirmar que sin la ayuda y participación de las marinas militar y mercante italianas los nacionales no habrían podido desarrollar la guerra naval con el grado de eficacia que lo hicieron. En efecto, pese a que no puede hablarse de un bloqueo marítimo efectivo por los barcos rebeldes de los puertos y el tráfico republicanos, sí cabe decir que sus actividades desde Baleares y bases en Cerdeña y Sicilia y las de los buques italianos, mermaron sensiblemente y dificultaron el tráfico de mercantes desde el Mar Negro hasta los puertos republicanos. Entre estas acciones italianas son especialmente de destacar las de los submarinos que crearon un temor cierto a sus acciones en la escuadra y flota mercante al servicio de la República, cuando sin el apoyo italiano los nacionales nunca podrían haberlo llevado a cabo, por la sencilla razón de que no contaban con submarino alguno⁸⁷.

Las misiones que acabamos de abordar tuvieron grandes efectos en el tráfico republicano en el Mediterráneo, pues si bien tuvieron reducidos efectos en cuanto a tonelaje hundido, crearon una amenaza cierta y continua en este mar que llevó a reducir y casi hacer inexistente el tráfico republicano en el Mediterráneo, redirigiéndose a la ruta que desde el Báltico llega a las costas atlánticas francesas, cosa que dificultó mucho el suministro bélico a la República.

Con estas misiones, el grado de involucración de la *Regia Marina* en la Guerra Civil tuvo mayor envergadura que la participación del resto de armas italianas. Ni el *Regio Esercito* ni la *Regia Aeronautica* realizaron este tipo de misiones pues, cuando tropas de aquél o aviones de ésta intervinieron en la contienda española lo hicieron como unidades integrantes de las fuerzas del general Franco y bajo el mando de éste, mientras que algunas de las misiones que hemos aludido fueron realizadas por la flota italiana, bajo mando italiano, con órdenes llegadas de Roma y sin vinculación con mandos españoles.

La importancia de esta intervención naval puede advertirse no sólo por las características de las misiones, sino también por el importante número de buques y misiones desarrolladas. Durante la Guerra Civil española, según el *Ufficio Spagna* del *Ministero degli Affari Esteri*, nada menos que **89 buques de superficie** de la *Regia Marina* llevaron a cabo 677 misiones y **58 submarinos** efectuaron 91 misiones. Las unidades de superficie realizaron dos bombardeos, hicieron 195 disparos, lanzaron 12 torpedos, hundieron tres vapores y averiaron

⁸⁷ Idéntica conclusión enuncia Juan García Duran. J. García Durán, *op. cit.*, p. 197.

uno, mientras los submarinos realizaron seis bombardeos a la costa, efectuaron 245 disparos, lanzaron 71 torpedos, hundieron seis vapores y averiaron o hundieron unos nueve más. Igualmente se cedieron buques y material por valor de 84.804.671 liras⁸⁸. Por su parte, en lo que se refiere al tráfico mercante entre España e Italia con suministros, tropas y repatriando enfermos, heridos y a los propios voluntarios italianos, tráfico realizado mayoritariamente por buques italianos, el autor de estas páginas ha recopilado 258 viajes, de agosto de 1936 a mayo de 1939⁸⁹. No obstante, estas cifras pueden ser incompletas.

A tenor de lo expuesto podemos afirmar, como conclusión, que las actuaciones y misiones que la *Regia Marina* desarrolló durante la Guerra Civil, especialmente a finales de 1936 y principios de 1937 y el verano de este año, pueden calificarse como una de las mayores acciones de guerra encubierta de la Guerra Civil y una de las más importantes de la historia. En nuestra opinión no fueron equiparables, ni cuantitativa ni cualitativamente, las acciones de la *Kriegsmarine* alemana⁹⁰, ni las intervenciones de tropas y material procedentes del *Regio Esercito*, la *Regia Aeronautica*, la Milicia fascista o la industria italiana por tener éstas últimas la forma de suministros bélicos y envío de tropas. Frente a estas intervenciones, las acciones de la *Regia Marina* sólo pueden calificarse de actividades de guerra de Italia contra la República española, con la que Roma no mantenía relaciones diplomáticas desde mediados de noviembre de 1936, pero contra la que no se había declarado el estado de guerra. Según Alcofar Nassaes, «la contribución de la marina italiana al triunfo de la causa nacional fue importante. Mussolini accedió siempre a todas las prestaciones que le fueron solicitadas, no vacilando en correr los mayores riesgos de provocar una grave crisis internacional, en su afán de interceptar el tráfico de los republicanos»⁹¹.

⁸⁸ «Nota entregada al Ministro Pietromarchi sobre la actividad de la Sección S en el momento de su clausura», cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, Anexo 6, pp. 499 y 500. En los Anexos 7 y 7 bis de la misma obra (pp. 501 a 507) se reseñan los nombres de todos los buques de superficie y submarinos italianos de la *Regia Marina* que intervinieron en la Guerra Civil española.

⁸⁹ Entre estos viajes llaman la atención los siguientes: cuatro vapores hospital italianos realizaron 32 viajes a Cádiz para repatriar a Italia enfermos y heridos, en 16 de los cuales transportaron en secreto a España tropas voluntarias; nueve grandes vapores realizaron cuatro viajes trasladando los 10.000 voluntarios repatriados en octubre de 1938; y nueve viajes repatriando los 20.000 voluntarios restantes en mayo de 1939. Datos extraídos de: SHA, AN, 3.^a Sec., L. 2515-51; *Estadística de los transportes por el Mediterráneo*, AGMA-SHM, AGL, CGG, A. 12, L. 579, Cs. 19 a 21 y SHA, AN, 3.^a Sec., L. 2515-53; SHA, AN, L. 25-5, Diario de puerto del mando de la FBM; F. Bargoni, *op. cit.*

⁹⁰ Bombardeo de Almería, suministro de armamento y servicio de información para los rebeldes, además del probable hundimiento del submarino republicano *C-3* por el submarino alemán *U-34* dentro de la operación *Ursula* iniciada el 2 de noviembre de 1936, junto con el *U-33*. De esta operación no fue informado el mando nacionalista español. F. Bargoni, *op. cit.*, p. 161. También se permitió el uso de puertos alemanes por cruceros auxiliares españoles que llevaron a cabo misiones en las aguas del Mar del Norte y la salida del Mar Báltico.

⁹¹ J. L. Alcofar Nassaes, *op. cit.*, p. 249.

No obstante, no todo fue sencillo en las relaciones en materia naval entre los nacionales e Italia, pues muchas fueron las resistencias planteadas por la cúpula profesional del Ministerio de Marina ante la venta o cesión de buques. Estas resistencias a desprenderse de material son comprensibles dadas las características de difícil reposición inmediata que tienen los buques de guerra, si bien también eran lógicas las quejas españolas ante la diferente actitud de los ministerios militares italianos ante la venta a crédito de material de guerra y suministros. Hemos identificado en este trabajo como principales focos de resistencia a los almirantes Cavagnari y Somigli, militares profesionales en puestos políticos, y cómo eran superadas estas resistencias a través del recurso a la intercesión de Ciano y Mussolini, este último ministro político de un ministerio como el de Marina.

La relación creada entre España e Italia durante la Guerra Civil en todos los aspectos, incluido el naval, que aquí nos interesa, fue tal que, como hemos visto, se negociaron y redactaron acuerdos y contratos italo-españoles para construir durante la guerra submarinos y destructores con los que cubrir las necesidades de la escuadra nacional. De hecho, la *Regia Marina* quiso aprovechar sus actividades en el conflicto español para lograr un lugar especial en la España de Franco de cara al futuro⁹². Incluso, en septiembre de 1938, en plena crisis de Munich, el almirante Cervera, Jefe del Estado Mayor de la Armada, redactó una nota para Franco en la que se consideraba posible y deseable la integración en la flota italiana, en caso de que estallase la guerra europea, de los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*, de los submarinos *Mola* y *Sanjurjo*, de tres minadores y varios cruceros auxiliares, esto pese a que se preveía la ocupación francesa de Menorca e inglesa de Canarias, la pérdida de comunicación con las posesiones africanas y el bloqueo de varias bases navales españolas⁹³.

Por último, aunque según el almirante Bargoni los suministros navales fueron pagados regularmente, determinados plazos de la compra de los buques se pagaron con retraso, dándose peticiones a Mussolini para demorarlos⁹⁴. Estos

⁹² Afirmaciones en este sentido del jefe de la Misión Naval italiana en España, Ferretti, y de oficiales navales italianos en AUSMM-OMS, L. 2953, cit. en F. Bargoni, *op. cit.*, pp. 108 y ss. y 118 y ss. En efecto se logró esta posición especial en España de la marina militar italiana pues en los diferentes planes de construcción naval de la posguerra se tuvo en cuenta la colaboración italiana y el desarrollo de modelos de buques italianos (J. L. Coello Lillo, *Buques de la Armada española. Los años de la Posguerra*, Aldaba, 1995).

Igualmente, agentes italianos pertenecientes a la Regia Marina realizaron durante la Segunda Guerra Mundial, bajo inmunidad diplomática como miembros de la *Missione Militare Italiana in Spagna*, actividades de espionaje del tráfico aliado en el Estrecho de Gibraltar (AGMA-SHM, Fondo de la 2.ª Sección del Estado Mayor Central del Ejército, Caja 182).

⁹³ SHA, Copia procedente del Archivo del Almirante Cervera Valderrama de Puerto Real, Cádiz, Sin número de clasificación.

⁹⁴ Para estos retrasos y peticiones de demora al Duce ver SHA, AN, L. 216-5. También tras la guerra se dieron peticiones directas de Franco a Mussolini para lograr aplazamientos en los vencimientos de los plazos del pago de la deuda global que tan reacios a conceder eran los funcionarios italianos (AMAE, L. R.833/25).

retrasos en el pago dificultaron las gestiones de compra de material naval, e incluso impidieron la adquisición de los submarinos *Galilei* y *Ferraris*. Lo que sí es exacto es que no afectaron a la eficiencia de la *Regia Marina* en la Segunda Guerra Mundial ya que las cuatro lanchas torpederas y cuatro destructores eran unidades cercanas al desguace, y los dos submarinos, pese a ser muy modernos, no suponían una baja importante dentro de una flota submarina de más de un centenar de unidades. Por el contrario, las acciones y despliegues de medios que realizó la *Regia Marina* sirvieron para probar unidades y adiestrar dotaciones, así como para corregir algunas deficiencias como las que presentaban los torpedos de los submarinos⁹⁵ o sus comandantes y dotaciones, para las que se incrementaron las maniobras. Sin embargo, no se corrigieron tácticas de guerra submarina ya superadas ni se inició el desarrollo de la aviación torpedera⁹⁶.

RESUMEN

La posición geoestratégica de España hizo que la Guerra Civil significase una amenaza para los intereses mediterráneos de Gran Bretaña, Francia e Italia, entre otras potencias, lo que propició que el Mediterráneo se convirtiera en un campo de batalla más de esta guerra, desde los estrechos turcos al de Gibraltar. La debilidad de la flota rebelde y la política italiana de intervención en apoyo de los nacionalistas llevaron a que la flota de guerra italiana la *Regia Marina*, no sin resistencias de su almirantazgo, se viese profundamente involucrada en la guerra española, reforzando y aumentando la efectividad de la escuadra de Franco y atacando directamente el tráfico republicano. Estas páginas son una primera aproximación a la intervención naval italiana en la guerra de 1936-1939 hecha a través de las fuentes documentales españolas.

ABSTRACT

The Spanish Civil War was seen as a threat to the United Kingdom, France, Italy and other mediterranean countries interest due to Spain's geostrategical location. This is how Mediterranean, from Straits of Turkey to Gibraltar, became a warplace as well. The italian war fleet, *Regia Marina*, was deeply involved in the Spanish war, despite the Admiralty's opposition, because of rebel fleet weakness and Italian interventionist politics of support for nationalists. As a consequence, Franco's squad was fightened, more effective, and *Regia Marina*

⁹⁵ Sobre los defectos de los torpedos ver los partes de campaña conservados en SHA, AN. L. 25-13, Partes de Campaña.

⁹⁶ F. Bargoní, *op. cit.*, p. 475.

attacked republican's traffic directly. You will find in the following pages the first over-all view of Italian naval interventionism during the war 1936-1939 made possible through Spanish documentary sources.