

CONTRIBUCIÓN AL ESTUDIO DE LA FLOTA REPUBLICANA DURANTE LA GUERRA CIVIL: LA VOLADURA DEL ACORAZADO JAIME I EN EL PUERTO DE CARTAGENA

PEDRO MARÍA EGEA BRUNO

UNED (Cartagena)

Planteamiento

La Marina de Guerra pudo desempeñar un papel decisivo en el desenlace del conflicto bélico. Se ha señalado, incluso, que de ser ganada por los nacionalistas aquél no hubiese tenido lugar (1). En verdad que en julio de 1936 la superioridad gubernamental resultaba manifiesta, doblando con holgura el tonelaje de la alzada. Sin embargo, durante el transcurso del enfrentamiento se volvieron las tornas.

Tabla 1

PRINCIPALES UNIDADES DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA DURANTE LA GUERRA CIVIL

BUQUES	JULIO 1936				1938-1939			
	REPUBLICANOS		REBELDES		REPUBLICANOS		REBELDES	
	Núm.	TM.	Núm.	TM.	Núm.	TM.	Núm.	TM.
Acorazados	1	15.452	1	15.452	0	-	0	-
Cruceros	3	20.350	1	7.850	3	20.350	3	24.020
Destruyores	13	20.440	1	1.145	9	14.850	10	15.300
Submarinos	12	8.826	0	-	2	1.830	2	1.431
Cañoneros	1	800	3	3.942	0	-	0	-
Guardacostas	4	2.008	5	2.730	0	-	0	-
Total	34	77.876	11	31.119	14	37.030	15	40.751

Fuente: Elaborado a partir de AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe sobre la Marina de Guerra*. Xapokbckooù, 9-IX-1939. Manuscritos, tesis y memorias. Carpeta 64, y ALPERT, M.: *La guerra civil española en el mar*. Siglo XXI. Madrid. 1987, pp. 376-379.

(1) Vid., entre otros, MARTÍNEZ PASTOR, M.: *Cinco de marzo de 1939. Cartagena*. 2ª ed. Agua. Cartagena. 1992. SUEIRO, D.: *La flota es roja. Papel clave del radiotelegrafista Benjamín Balboa en julio de 1936*. Argos Vergara. Barcelona. 1983. FERNÁNDEZ BASTARRECHE, F.: "La sublevación de la Marina". *La Guerra Civil*. Historia 16, 4 (Madrid 1986), p. 90. SORIA, G.: *Guerra y revolución en España, 1936-1939*. Grijalbo. Barcelona. 1978, I, p. 365 ss.



A semejante desenlace contribuirán, en no poca medida, los razonamientos que se van a esgrimir en las páginas que siguen. Los hechos analizados se enmarcan además en un contexto de ruptura en el seno de las fuerzas que combaten por la República. Se desarrollan en el momento en que se crea el Comisariado de la Flota, como forma superior de estructuración, aunque a la postre servirá para destruir el protagonismo de los que aplastaron la sublevación.

Sólo desde estas premisas será viable esclarecer las causas que provocaron la voladura del acorazado *Jaime I*. Aquel acontecimiento fue siempre un enigma de la guerra civil. Todavía hoy, aunque se aventuran propuestas, es habitual mantener el interrogante (2).

Descartada desde un principio la causalidad fortuita se barajaron dos posibilidades: accidente o atentado. La primera encontraría su argumentación en la voceada temeridad de la dotación. El sabotaje contaría a su favor con la decidida actuación de Prieto contra el poder de los comités y su suplantación por los dudosos mandos del Cuerpo General, lo que daría alas al *quintacolumnismo*. A estas alturas la Escuadra ya no la mandan los cabos. El camino hacia la capitulación y la huida de marzo de 1939 había quedado expedito.

La ascendencia comunista durante el período considerado y su crítico posicionamiento sobre la situación creada en el instituto armado –hasta desmintiendo en algunos aspectos al mítico Kunetsov– nos ha llevado a privilegiar estas fuentes. Se destacan los informes conservados en el Archivo del Partido Comunista de España, en particular los del oficial maquinista Eugenio Rodríguez Sierra, uno de los fundadores de la Unión Militar Antifascista (3) y uno de sus principales dirigentes en la Armada, nombrado desde el comienzo de la conflagración secretario general del Comité Militar de la Marina Española.

De la misma procedencia son las aportaciones de Bartolomé García, responsable máximo del PCE de Cartagena durante la contienda, del coronel Francisco Galán y de los militantes Joaquín Rodríguez e Isabel García Martínez.

No menos interés ofrecen los fondos custodiados en el archivo privado de don Juan Antonio Gómez Vizcaíno, entre los que figuran las actas de las reuniones de las células más vitales, que por primera vez ven la luz.

Igualmente novedosa –aunque equidistante de todo pronunciamiento– es el resultado de la investigación realizada por los agentes del entonces denominado Consejo Nacional Superior de Seguridad sobre los motivos del siniestro del

(2) Vid. CARDONA, Gabriel: "Las operaciones militares". En VV.AA.: *La guerra civil española 50 años después*. Labor. Barcelona. 1985, p. 245.

(3) Cfr. BUSQUETS, J.: "Conservadurismo, republicanismo y antirrepublicanismo en las Fuerzas Armadas". *Anales de Historia Contemporánea*, núm. 7 (Murcia, 1988-89), p. 80.



Jaime I. Documentación finalmente aparecida entre los papeles de un centro policial destinados a ser destruidos y que conservamos en nuestro poder.

1. La revolución en la Marina

La Marina suscitaba la imagen de ser el arma más ultramontana. No en vano, el aristocrático Cuerpo General dominaba todos sus resortes: “La ideología de esta gente era clerical monárquica, reaccionarios recalcitrantes, como lo demuestra el solo hecho de que de 1931 al 1936, en pleno período republicano, no permitían en los barcos y otras dependencias, más que la entrada del *ABC* y *El Debate*, persiguiendo a todo aquél que osara leer cualquier periódico republicano...” (4). Promovieron, por ende, diversos incidentes de sesgada intencionalidad, como el escenificado con ocasión de la visita a Cartagena de Alcalá Zamora en enero de 1932 y el, más grave, del *jueves santo* de 1936 cuando, a pesar de su expresa prohibición, amagaron un desfile pasionario (5).

Las movilizaciones reivindicativas, aunque no faltaron, eran casi impensables antes de la instauración de la República y resultaron muy difíciles desde entonces. A las circunstancias descritas cabe sumar la peculiar idiosincrasia de las clases inferiores, ayunas en su mayoría del más leve adoctrinamiento al ingresar casi de niños en aquellas filas. Así se reconocerá, llegado el momento, desde el emblemático acorazado: “...No cabe duda que muchos de los que en la actualidad defendemos la causa antifascista no tenemos conciencia exacta de los motivos que nos impulsan a luchar. Claro está que esto es muy natural, pues debido a la opresión tiránica a que hemos estado sometidos no hemos tenido margen para educarnos socialmente...” (6).

Singladuras bien diferentes surcaban los auxiliares, que nutrieron las logias masónicas cartageneras, especialmente la denominada *Atlántida*, compuesta exclusivamente por marinos (7). Se convirtieron, como ha escrito Benavides (8), en un elemento esencial para la defensa del orden establecido, eran “...lo que los cabos en los barcos: el meollo republicano de las fuerzas navales...”.

(4) Archivo Histórico del Partido Comunista de España (AHPCE), Bartolomé García: *Algunos datos característicos sobre Cartagena*, s.l., 4-III-1952. Manuscritos, tesis y memorias. Carpeta 38. Sobre el espíritu de casta imperante vid. ítem ALPERT, M.: *Op. cit.*, p. 10 ss., y SUEIRO, D.: *Op. cit.*, p. 93.

(5) Vid. MARTÍNEZ LEAL, Juan: *República y Guerra Civil en Cartagena (1931-1939)*. Universidad de Murcia-Ayuntamiento de Cartagena. Murcia. 1993, pp. 160-162. Sobre el incidente pasionario, cfr. VICTORIA MORENO, Diego: “Las cofradías de Cartagena durante el siglo XX”. *Las cofradías pasionarias de Cartagena*. Asamblea Regional de Murcia. Cartagena. 1991, pp. 486-489.

(6) Vid. *Amanecer* (acorazado *Jaime I.*), 23-I-1937.

(7) Cfr. AYALA, José Antonio: *La masonería contemporánea en la Región de Murcia*. Ed. Mediterráneo. Murcia. 1986, p. 428 ss. Vid. ítem SUEIRO, D.: *Op. cit.*, p. 109 ss.

(8) *La escuadra la mandan los cabos*. Ed. Roca. México. 1976, p. 57.



Fue posible, asimismo, realizar algunas acciones en la Base mediterránea. La primera en 7 de mayo de 1931, por malos tratos y deficiente alimentación. Más adelante, en 1934, será desarticulada una conspiración que buscaba proclamar el comunismo (9) y, en 1935, tuvo lugar otro plante en el aeródromo de San Javier.

Desde los años 30 ejercerán alguna influencia la CNT y el Partido Comunista. La central sindical a través de los grupos que actuaban en los cruceros *Cervantes*, *Cervera* y *Libertad*. El segundo por medio de células reducidas y formaciones del Frente Popular encuadradas en la Unión Militar Republicana Antifascista, presentes en las flotillas de destructores, en los submarinos y en el Arsenal de Cartagena. Si en la militancia anarquista predominan los marineros y cabos de procedencia pescadora y campesina, en la del PCE el personal de máquinas, desde fogonero a oficial, de extracción obrera.

Estos núcleos, a pesar de su debilidad numérica y política, jugarán un papel decisivo en el sometimiento de la rebelión. Sobran los testimonios directos. Entre otros, Agustín Illana (10) hablará de "...nuestro triunfo en el Arsenal siendo los verdaderos jefes del movimiento. [Los] camaradas se distribuyen y van de departamento en departamento, los marinos hacen caso de estos camaradas y se amotinan pidiendo armas, viene el ayudante mayor y les dice que no tengan miedo que no pasa nada, la marinería no fiándose y al frente de ellos la célula del partido [...] asaltan la sala de armas y estuvieron vigilantes toda la noche sin dormir. Fue de esta forma que el fascismo en el Arsenal no pudo levantar cabeza...". Por su parte, B. García sostendrá con razón que "...La mayoría de los barcos de guerra se pronunciaron por la República, las tripulaciones se apoderaban de la dirección de los mismos y encerraban a los mandos que más tarde fueron eliminados y arrojados al mar..." (11).

Alzarán comités de gobierno que, ante la ausencia de alternativas, el Ministerio se vio obligado a reconocer en 21 de julio de 1936. Se encargarán de la vigilancia, seguridad y orden interior, fiscalizarán a los jefes y manejarán las claves reservadas de las comunicaciones. El mando quedará reducido a la solvencia técnica. Como órgano centralizado se pondrá en pie un comité central de la Flota, constituido por delegados de cada unidad y ubicado en el *Libertad* (12).

(9) Cfr. MARTINEZ NORTE, Manuel: "En el 50 aniversario del movimiento de octubre". *Octubre. Boletín Informativo del Partido Comunista*, núm. 2 (Cartagena, octubre 1984), p. 5. Vid. ítem CERREZO, R.: *Armada española siglo XX*. Eds. Poniente. Madrid. 1983, II, p. 39.

(10) Archivo Privado de Juan Antonio Gómez Vizcaíno [APJAGV], Agustín Illana: *Mi vida y actividad en la organización del P.C. en la Marina*. Cartagena, 22-IX-1939. Mns. Vid. ítem *Organicemos el Partido en el Arsenal. Cómo debe funcionar y cómo debemos estar organizados*. Mns, s.f., 2 hjs.

(11) AHPCE, Bartolomé García: *Algunos datos característicos...* Una de las mejores descripciones sobre la revocación de los oficiales sublevados en los buques puede verse en SUEIRO, D.: *Op. cit.*, p. 121 ss. Vid. ítem CERREZO, R.: *Op. cit.*, II, p. 171 ss. CERVERA PERY, J.: *Alzamiento y revolución en la Marina*. Ed. San Martín. Madrid. 1978, pp. 88-89.

(12) Cfr. ALPERT, M.: *Op. cit.*, p. 104ss. y CERREZO, R.: *Op. cit.*, III, anexo I.



Durante las semanas iniciales los navíos de superior desplazamiento estuvieron en manos de la CNT, terciada por la FAI de El Ferrol. La impronta libertaria se hará evidente: «Los primeros comités, inflamados por los anarquistas, combatían la disciplina revolucionaria, predicaban el igualitarismo, exigiendo igual sueldo, comida, alojamiento y uniforme para el marinero y el comandante, suprimieron la rigurosidad en el servicio de guardias en los buques que controlaban y eliminaron la responsabilidad individual...» (13).

La supremacía ácrata comenzaría a declinar en septiembre de 1936, cuando –procedente de Guinea– rinda viaje en el puerto de Cartagena el crucero *Méndez Núñez*, donde existía la entidad más fuerte del Partido Comunista (14). Sus miembros lograrán potenciar la afiliación, consiguiendo en marzo de 1937 la dirección de la mayoría de los comités.

2. Orto y ocaso de la influencia comunista

Al empezar la guerra existían en la Armada alrededor de 50 militantes, casi todos en la Flota y Base de Cartagena. De ellos, 18 se encontraban en el *Méndez Núñez*. Unos y otros oriundos, con limitadas excepciones, de las provincias del norte de España.

Tal penetración no se correspondía con la actividad del PCE local, que tenía una implantación muy débil. Constituido en 1931 con siete correligionarios, hasta 1936 no pasaría de 25. Por las mismas fechas la organización juvenil podía sumar 5 ó 6 miembros. La venta de *Mundo Obrero* –un buen indicativo– alcanzaba, cuando más, los 150 números. Los propios dirigentes reconocían su alicorta proyección: “...Éramos un grupo sectario, sin ligazón con las masas. Ni los dos camaradas afiliados a la UGT que teníamos iban para nada a la Casa del Pueblo [...] dedicábamos demasiado tiempo a la lucha contra las provocaciones de la policía, que si bien es verdad que no se nos quitaban de encima, de habernos ligado más a los obreros y a los sindicatos, no se hubiese simplificado tanto la represión contra nosotros. Nuestro trabajo era casi cantonalista, sin una amplia perspectiva...” (15).

El proselitismo apuntado había partido de individuos aislados, llegados a la ciudad departamental para prestar su servicio militar: “Formado el comité [de la célula] tratamos de ponernos en contacto con el C. de Radio de Cartagena y puestos en contacto nos entregan el carnet, cotizamos y la célula va haciendo propaganda para el Partido, funcionando normalmente...” (16).

(13) AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe al C.C. del Partido Comunista Español*. Moscú, 22-V-1941. Manuscritos, tesis y memorias. Carpeta 56.

(14) El buque había sido conducido por el contraamaestre de víveres Juan Montiel Cerdá y el segundo maquinista Rodríguez Sierra como oficial de derrota. Vid. SUEIRO, D.: *Op. cit.*, p. 201.

(15) AHPCE, B. García: *Algunos datos característicos...*

(16) APJAGV, Agustín Illana: *Mi vida y actividad...*



En septiembre de 1936 irrumpieron, con su típica formulación, a base de embarcar repartidos aquellos primeros comprometidos o situarlos en los restantes enclaves navales. Su pronto prestigio, asentado en un sólido trabajo de masas, condujo a una formidable extensión, lográndose al poco de comenzar el conflicto los 300 adscritos y hacia 1937 un total de 1.800 entre el partido y la Juventud Socialista Unificada. El número de altas llegó a ser tan considerable que fue precisa la creación de secciones dentro de los núcleos de base.

Espigaron el Socorro Rojo Internacional (17) y la asociación Amigos de la Unión Soviética, esta última con más de 4.000 adheridos. Comenzaron, en fin, la edición de un hebdomadario *-La Armada-*, que superó los 2.000 suscriptores. La hegemonía llegó a ser casi absoluta, en contraste con la afirmación de H. Thomas (18) de que “en la Marina, el comunismo no había tenido éxito”.

Como objetivo prioritario prevalecerá la iniciación de los neófitos y la inducción de nuevos hábitos. Así lo señalarán, por ejemplo, desde el *Méndez Núñez*: “...todo compañero que ingrese en el partido se le dé una explicación sobre lo que es nuestro partido y la forma de cumplir la disciplina del mismo y que todo militante que acostumbre a embriagarse, armar escándalo en tierra o a bordo se le amoneste...” (19). Un acatamiento que intentaban diferenciar del pasado: “... en los momentos actuales nosotros tratamos de inculcar la disciplina consciente del convencimiento y no la inconsciente del taconazo y ordenanza...” (20).

Otro tanto se hará –y es un dato a retener– desde el *Jaime I*: “...La diferencia que existe entre la disciplina antigua, histórica, no puede ser más clara y diáfana: era el sometimiento ciego, irreflexivo, a los caprichos del mando, la de ahora, es el cumplimiento estricto, consciente del deber...” (21).

Resultó difícil, no obstante, superar la latente desconfianza originada en el pasado entre superiores y subordinados: “Todos, sin excepción, debemos trabajar en las secciones y procurar que el responsable, aunque sea auxiliar u oficial, no se aisle porque en el Partido Comunista no hay jefes ni ídolos, sino trabajadores” (22).

(17) En Cartagena, el S.R.I. fue constituido en solitario por el PCE -Grupo Lunacharski- en septiembre de 1935. Un año más tarde alcanzaría su proyección más acabada al conseguir la participación de las restantes fuerzas políticas. Vid. Archivo Histórico Nacional - Sección Guerra Civil [AHN-SGC]. PS Madrid / 200. Leg. 1.620.

(18) *La guerra civil española*. Diario 16. Madrid. 1976, p. 484.

(19) APJAGV, *Acta de la reunión del comité provisional de la célula del Cº “Méndez Núñez”, Radio de Cartagena con los responsables de secciones*. A bordo, Barcelona 23 de diciembre de 1936.

(20) APJAGV, *Formación política y normas de organización para el trabajo del partido en Aviación dadas por el comité de enlace*, s.f.

(21) Vid. *Amanecer* (acorazado *Jaime I*), 17-I-1937.

(22) APJAGV, *Acta de la reunión de la célula del Crucero “Méndez Núñez”*. Barcelona, 28-XII-1936.



Las consecuencias fueron inmediatas: “Al ser influidos los comités por los comunistas se mejora notablemente la disciplina, se establecen servicios de guardias reglamentarias, el uniforme, la obediencia y respeto a los mandos. Se hacen periódicos murales, un semanario que es leído por todos, clases de cultura general y técnicas, charlas y conferencias políticas dadas por camaradas del partido y del Frente Popular. Se crea el Hogar del Marino y casas regionales...” (23).

En un principio la estructura orgánica es triangular. Descansa en un denominado Comité de Marina, que dirige todo el trabajo y cuenta, para llevar las tareas a las células, con las delegaciones existentes en la Flota y en la Base (Vid. tabla 2). Recibirá, por su parte, indicaciones directas del Comité Central del PCE y estará en estrecha relación con el Provincial de Murcia y el Comarcal de Cartagena. Este eslabón de cierre será, como venimos insistiendo, el más débil de la cadena.

Entre mayo y junio de 1937 se llevó a cabo una profunda reorganización, disolviéndose los instrumentos de dirección citados. En adelante tal función pasará a una intitulada Comisión Político Militar de Cartagena, liderada en puridad por Eugenio R. Sierra. Únicamente la célula de Subsecretaría de Marina será supervisada por el Comité Central. Los apostaderos de Almería, Valencia, Mahón y Rosas dependerán de los respectivos comarcales.

El resultado fue desastroso, al desvertebrarse una centralización que devenía determinante dada la tradicional independencia de los hombres de a bordo –propensos al anarquismo se dirá en los informes manejados– y la perentoria movilidad de la Escuadra. Frente a ello, imperará la línea localista y, con frecuencia, contradictoria, que imprimen los radios: “En las orientaciones se notaban tales discrepancias que volvían locos a los marinos. Las instrucciones que Valencia, Barcelona o Almería daban a los marinos de sus localidades en problemas de Marina o a los de los barcos que circunstancialmente tocaban en estos puertos solían ser distintas a las de Cartagena, Madrid o Mahón...” (24).

El arma tenía además sus propias coordenadas, que no supieron ser abordadas por ninguna instancia del partido. El desconocimiento y la despreocupación serán puestos de relieve por el propio Rodríguez Sierra (25): “Los problemas de la Marina no se tenían nunca en cuenta [...] confundiendo a nuestros militantes de la Marina con viejos comunistas de las fábricas madrileñas [...]. Mientras al Ejército de Tierra se enviaban decenas de miles de cuadros y muchos miembros del Comité Central para organizar la lucha, mientras el Partido luchaba por tener un jefe de División, de Brigada o un Comisario, para la Marina no se tomaban esas molestias, ni siquiera se planteaba el problema cuando sin motivo se destituía a un mando del Partido...”.

(23) AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe sobre la Marina de Guerra...*

(24) AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe al CC...*

(25) *Ibídem.*



Tabla 2
LA ORGANIZACIÓN COMUNISTA EN LA ARMADA
COMITÉ DE MARINA

BUQUES Y DEPENDENCIAS	SECRETARIOS DE FINANZAS		SECRETARIOS DE AGI-PRO	
	NOMBRE	GRADUACIÓN	NOMBRE	GRADUACIÓN
Libertad	José González	Cabo fogonero	-	-
Méndez Núñez	Ozores	¿?	José Amo	¿?
Miguel de Cervantes	Francisco Sánchez	Marinero	Enrique Díaz	¿?
Lepanto	Eugenio Pardo	Marinero	Eugenio Pardo	¿?
Churruca	-	-	Trinidad Huertas	¿?
A. Antequera	Pedro S. Rebolla	Marinero	Lino Santo	¿?
A. Miranda	Eugenio Párraga	¿?	Antonio Iglesias	¿?
A. Valdés	Bernardo de Vicente	Cabo marinero	José Otero	Marinero
A. Galiano	-	-	Isidoro A Palacios	¿?
Gravina	Jesús Pinilla	Marinero	Baltasar Ripoll	¿?
Escaño	Simón Barcelona	Auxiliar elect.	Antonio García	¿?
S. Barcáiztegui	Cesáreo Quiñones	Marinero	Antonio Conesa	¿?
Lazaga	-	-	Antonio Martínez López	¿?
Alsedo	Miguel Barberán	Cabo of.	García Piernas	-
Jorge Juan	Leandro Calderón	Auxiliar art.	-	-
Ulloa	Ángel López	¿?	Francisco Copete	¿?
Base de Submarinos	Alfonso Roca	Cabo Ing.	Lázaro Escudero	¿?
Tofiño	J. López	¿?	J. López Gutiérrez	¿?
Economato	Pedro Ruiz Camacho	Marinero	Juan Pinazo	¿?
Arsenal	-	-	-	-
Guardia Roja	-	-	-	-
Hospital de Marina	-	-	Santiago Gallego	¿?
Intendencia de Marina	-	-	Ramón Casanova	¿?
Ayudantía Mayor	-	-	-	-
Comisaría del Arsenal	Julio Rivero	¿?	Pedre Fer Méndez	¿?
Submarino B1	-	-	Antonio Torres	¿?
Submarino B2	-	-	Antonio Díaz Padín	¿?
Cíclope	Jorge Piera Alemany	Marinero	José Castro Mínguez	Marinero
Rafael Arcángel	Vicente Gurruchaga	¿?	Antonio Larraza	¿?
Tetuán	José Palomares Baeza	Marinero	Francisco Villar	¿?
Torpedero 14	-	-	Fernando Guillén	¿?
Torpedero 17	-	-	Emilio Solans	¿?
Algibe 2	-	-	José Fernández Navarro	¿?
Ingenieros	-	-	Juan Vélez	¿?
Kanguro	Justo González	¿?	Segundo Amado	Marinero
Defensas Submarinas	Argemino Eiga García	¿?	Pascual Araujo	¿?
Célula Transeúntes	-	-	-	-
Capitanía General	-	-	-	-

Fuente: Elaborado a partir de APJAGV, *Comité de Marina. Organización*, (s.a.).



Surgirán también graves cuestiones internas por la avalancha de ingresos, a pesar de las precauciones tomadas. Se "...da cuenta de las nuevas inscripciones de afiliados y la importancia que tiene el fijarse en las personas por ser lamentable el cometer el error de poder mezclarse alguna persona no grata a nuestra causa..." (26). Menudearán, empero, las referencias a "ciertos emboscados con carnet", a "comunistas de última hora" y a los que "se dieron de baja al ver que se habían metido tantos hipócritas en el partido..." (27).

3. Bajo la égida de Prieto

No sólo el PCE descuidó esta fuerza fundamental. Del mismo modo el Gobierno la postergó, obsesionado por los frentes de tierra y la aviación. Errores y contemporizaciones tuvieron como primera consecuencia el ineficaz bloqueo del Estrecho.

Semejante trayectoria se agudizará desde el 4 de septiembre de 1936, cuando la en adelante denominada cartera de Marina y Aire sea entregada a Prieto, que la conservará hasta marzo de 1938. La Armada quedará prácticamente inutilizada. Si en un primer momento es destinada al norte –sin objetivo determinado (28)– más tarde será fondeada en el puerto de Cartagena, convirtiéndose en fácil blanco de los ataques aéreos.

En 19 de noviembre de 1936 se erigió el Comisariado de la Flota como órgano centralizado de control político (29), correspondiendo su titularidad a Bruno Alonso, diputado socialista por Santander. A su implantación contribuirán los propios comunistas, atentos a terminar con la dispersión del poder: "Se discutió la necesidad de nombrar comisarios políticos en los buques de la flota republicana; todos los camaradas intervinieron de una manera amplia, coincidiendo en dicha necesidad" (30). Sin embargo, estaban lejos de conocer las verdaderas intenciones de aquella remodelación. Para Alpert (31): "...fueron los primeros pasos que adoptó Prieto para meter en cintura a los comités...", la llamada *dictadura de los cabos*.

(26) APJAGV, *Célula 21. Acta de la reunión del día 15 de octubre de 1936*. Vid. en el mismo sentido *Acta de la reunión celebrada en el día de la fecha por los camaradas de la célula n.º 29 ("Alcalá Galiano")*, 28-X-1936.

(27) APJAGV, *Causa y defensa de Antonio Ruiz*. Cartagena, 6-I-1937.

(28) Allí estuvo del 21 de septiembre al 14 de octubre de 1936. El mismo CERESO, R. –*Op. cit.*, III, p. 146–, se hace eco de este desatino: "...inútil periplo de la Flota frentepopulista al Cantábrico, decidido y organizado más a impulso de una ocurrencia ministerial que a consecuencia de una idea desarrollada conforme a un meditado plan estratégico..."

(29) Vid. FERNÁNDEZ BASTARRECHE, F.: "La guerra en el mar". *La Guerra Civil*. Historia 16. Madrid. 1986, 19, p. 72.

(30) APJAGV, *Acta de la reunión de la célula del crucero "Méndez Núñez"*...

(31) *Op. cit.*, p. 119.



Firme en este objetivo, el ministro reemplazará los cuadros populares por los del Cuerpo General, algunos de los cuales tuvieron que ser rehabilitados por Decreto de 7 de mayo de 1937. Es lo que Benavides (32) ha definido como la teoría de los *aprovechables*: "...todo parecía encaminarse a suprimir o anular a los cabos y marineros de julio, mientras las dotaciones comprobaban que muchos mandos se daban a futuros traidores..."

Los recelos no tardaron en surgir: "A partir de este momento se inicia en la Marina una política tendente a reponer en sus puestos a cuantos habían tomado parte en la sublevación fascista, con el pretexto de la falta de técnicos, argumentación falsa, pues aún quedaban suficientes leales a la República para llenar las necesidades de la Marina y poder preparar abundantemente cuantos en el futuro pudieran necesitarse. Poco a poco salen de las cárceles sin ser juzgados todos los elementos de Falange Española en la Marina" (33).

Tales son los casos, entre otros, de los tenientes de navío Eduardo Armada, designado comandante del *Libertad*; Manuel Núñez, que primero lo fue del *Cervantes* y después jefe de la 2ª flotilla de destructores; Fernando Oliva, que tomaría parte en los sucesos del 5 de marzo de 1939; del capitán de corbeta José Núñez y del de intendencia José Balboa, dirigente del Socorro Blanco. Otro tanto cabe decir de buena parte de los superiores del *José Luis Díez*, que cruzaron las líneas. Gesta repetida por el propio Estado Mayor nombrado por Prieto: Vicente Agulló, Navarro y Gerardo López de Arce. Son muchos los citados, para concluir Scharfhaussen, Mariano Romero, Lara y Dorda y Carlos Barreda.

El panorama logró su rotundidad con el nombramiento –en 22 de enero de 1937– de Antonio Ruiz como subsecretario de Marina y de Ramírez para la Jefatura de la Base. El primero se convertirá en el árbitro de la institución, contando con la ayuda del precitado Balboa y del jefe del Arsenal Alfonso Játiva. Como se decía públicamente: "...en caso de triunfo fascista, no [se] tiene necesidad de efectuar cambios ni en el Ministerio, ni en Cartagena, ni en la Flota..." (34).

El estado anímico de muchos de aquellos *aprovechables* no era, desde luego, el más adecuado: "...la muerte inexcusable de tantos compañeros no podía sino infundir en todos, imbuidos como estaban del espíritu de cuerpo de la Marina, un confuso sentido de conflictividad moral que unas veces se reflejaría mostrando poco entusiasmo, otras respetando la vida del enemigo y otras pasándose a él..." (35).

(32) *Op. cit.*, p. 389.

(33) AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe sobre la Marina de Guerra...*

(34) *Ibidem*.

(35) Cfr. ALPERT, M.: *Op. cit.*, pp. 59-60.



Tabla 3

LA FLOTA REPUBLICANA DURANTE LA GUERRA CIVIL

BUQUES	CLASIFICACIÓN	TM	PERDIDOS
Jaime I	Acorazado	15.452	*
Libertad	Crucero	7.850	
Miguel de Cervantes	Crucero	7.850	
Méndez Núñez	Crucero	4.650	
Sánchez Barcáiztegui	Destructor	1.650	
Almirante Ferrándiz	Destructor	1.650	*
José Luis Díez	Destructor	1.650	*
Churruca	Destructor	1.650	*
Alcalá Galiano	Destructor	1.650	*
Lepanto	Destructor	1.650	
Almirante Valdés	Destructor	1.650	
Almirante Antequera	Destructor	1.650	
Almirante Miranda	Destructor	1.650	
Gravina	Destructor	1.650	
Escaño	Destructor (1)	1.650	
Císcar	Destructor (1)	1.650	*
Jorge Juan	Destructor (1)	1.650	
Ulloa	Destructor (1)	1.650	
Alsedo	Destructor	1.145	*
Lazaga	Destructor	1.145	*
Laya	Cañonero	800	*
B-1	Submarino	556	*
B-2	Submarino	556	*
B-4	Submarino	556	*
B-5	Submarino	556	*
B-6	Submarino	556	*
C-1	Submarino	915	*
C-2	Submarino	915	
C-3	Submarino	915	*
C-4	Submarino	915	
C-5	Submarino	915	*
C-6	Submarino	915	*
D-1	Submarino (1)	1.000	*
D-2	Submarino (1)	1.000	*
D-3	Submarino (1)	1.000	*
Xauen	Guardacostas	768	*
Uad-Targa	Guardacostas	400	*
Uad-Lucus	Guardacostas	420	*
Uad-Muluya	Guardacostas	420	*

(1) En construcción al comienzo del conflicto.

Fuente: Elaborado a partir de AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe sobre la Marina de Guerra...* y ALPERT, M.: *Op. cit.*, p. 376.



Las fuentes coetáneas completan estas aseveraciones: “Los oficiales que tripulaban los buques, en su mayoría antiguos, pues nuevos no se logró hacer durante toda la guerra (36), se dedicaban a emborracharse y juerguear con los marineros, echando por tierra toda disciplina. Cartagena, cuartel y hogar de todos los marinos, es convertida en un burdel. Prostitución, tabernas y toda clase de vicios son autorizados, en la primera y única Base Naval de España republicana...” (37).

Empezó también entonces el reinado de la impunidad para la *quinta columna*, sucediéndose los desastres por la medida ineptitud de los puertos: hundimientos difícilmente explicables, como los del *Cervantes*, *Ferrándiz* y de los submarinos *C-3*, *B-6* y *C-6*; huidas vergonzosas como la del combate de Cullera o victorias pírricas como las de Cherchel y Cabo de Palos; graves averías en el *Gravina*, *Alcalá Galiano* y *Churruca*; actos de sabotaje en los *B-1* y *B-2*, o entregas a los rebeldes de los *B-5* y *C-5*. Las reparaciones, en fin, se eternizan y se abandona la construcción (Vid. tabla 3).

Méritos de los que no dudarían en hacer gala cuando la Escuadra sea rendida en Bizerta al contraalmirante Moreno: “Explicaron que gracias a ellos no se había vigilado el Estrecho en los primeros días de la sublevación, apoyándose en la acción perniciosa holgazana de los comités; que en la primera época lanzaron con éxito la consigna de no navegar más que a de marcha; que se han dejado arrebatar convoyes marítimos y hundir el *Santo Tomé*; que el día del *Baleares* fue forzado el ataque al citado barco, pues por segunda vez se situó a 2.000 m. de nuestros torpederos: que la desmoralización sufrida a los barcos que acompañaban al *Baleares* por ser éste el buque almirante no fue aprovechada, no obstante existir en aguas de *Baleares* una escuadrilla de torpederos republicanos y no haberse consumido las municiones de los atacantes [...] que habían conservado los barcos entregándolos en las mejores condiciones al “Generalísimo”... (38).

La introducción del Comisariado sirvió también para desplazar a los comunistas. Según palabras de Alonso: “La Flota ha sido y será siempre fiel a la República, pero no toleraremos ningún poder ilegal o extraño” (39). Para coadyuvar a esta labor nombrará comisarios entre sus adeptos, “tipos que siempre habían estado

(36) En este sentido, la Escuela Naval Popular fue uno de los grandes fracasos. Vid. BARRIONUEVO, M. y MELERO, M.J.: “¿Existió una auténtica Escuela Naval en la zona republicana?”. *Revista de Historia Naval*, núm. 15 (Madrid, 1986), pp. 85-98.

(37) Vid. AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe al CC...* En el mismo sentido se expresa el coronel Francisco Galán, que llega a decir que “los mandos eran fascistas”. Cfr. *Cahier n° 2*, s.l., s.a. Manuscritos, tesis y memorias. Carpeta 35. Otro tanto hará BENAVIDES: *Op. cit.*, p. 128: “Se le robó a los marineros su limpia alegría y se les indujo a la relajación y a la indisciplina”.

(38) AHPCE, Francisco Galán: *Cahier n° 2...*

(39) Vid. AHPCE, B. García: *Cartagena en el período de nuestra guerra*. S.l. s.a. Manuscritos, tesis y memorias. Carpeta 38.



emboscados” (40) o recurrirá a los trotskistas, miembros de la fracción escisionista de la J.S.U.

En 11 de mayo de 1937 se liquidarían los comités, precisamente cuando su línea corresponde al PCE, iniciándose en junio una lucha denodada contra el mismo (41). Serán desembarcados los militantes más firmes y enviados a brigadas disciplinarias. La afiliación conocerá una progresiva regresión. De 1.800 miembros se pasará a 300 y en los últimos tiempos de la guerra no llegarán a 50. La Escuadra puede preparar la huída.

Aún así resultó inexcusable arrestar a los elementos más comprometidos con la resistencia. Los hechos han sido relatados por Galán, a bordo del *Miguel de Cervantes*: “...al salir de Cartagena no todos los comunistas, pero sí los que se consideraban más peligrosos y algunos anarquistas y socialistas tildados de bolchevizantes habían sido detenidos por grupos de marineros y auxiliares armados previamente y adictos al Jefe de E.M. D. José Núñez, profesional fascista, o al comisario de la Flota, camarada Bruno Alonso. Estas detenciones se mantuvieron hasta entrar en Bizerta y se justificaron ante la decisión de las dotaciones de arrojar al agua a todos los comunistas por oponerse a la salida de la Flota de Cartagena...” (42).

4. La voladura del acorazado Jaime I

Dado el carácter estratégico que la Base asume durante la conflagración se ha hecho especial hincapié en señalar a la urbe mediterránea como uno de los puntos de la retaguardia donde con mayor fuerza pululaban la *quinta columna* y el espionaje (43). Al día siguiente de la pérdida del único acorazado de la República, y no por causalidad, el diario local *Venceremos* recordaba estos extremos: “Para nadie es un secreto el papel que Cartagena juega en esta contienda [...]. / Por nuestra ciudad pasean desde algún tiempo acá hombres y mujeres que no se sabe de qué viven y qué trabajos realizan [...]. / Por otra parte, elementos que antes del 18 de julio hacían ostentación de sus ideales marcadamente reaccionarios actúan

(40) Vid. AHPCE, B. García: *Algunos datos característicos...*

(41) Todos los informes emitidos por los militantes comunistas, redactados en diferentes lugares y momentos, coinciden en este extremo. Además de los citados vid. AHPCE, Joaquín Rodríguez: *Informe que presenta al P. [...] sobre los hechos ocurridos en Cartagena durante la sublevación fascista y en los que tomé parte*. A bordo del *Coperatria*, 18-V-1939. Manuscritos, tesis y memorias. Carpeta 54.

(42) AHPCE, Francisco Galán: *Cahier n° 2...* Vid. en el mismo sentido Isabel García Martínez: *Cartagena 18 de Julio (1936)*, s.l., s.a., pp. 6-7. Manuscritos, tesis y memorias. Carpeta 38. Tal realidad será perfectamente percibida por las fuentes tunecinas a la llegada de la Flota a Bizerta: “Ideológicamente, parece que los oficiales eran republicanos, pero muy pocos comunistas”. Vid. EL GAFSI, A.: “De Cartagena a Bizerta. Prolongaciones tunecinas de la guerra civil española (1936-1939)”. *Anales de Historia Contemporánea*, núm. 2 (Murcia, 1983), p. 258.

(43) Vid. MARTINEZ, S.: *El Regimiento Naval Núm. 1*. S.i., s.l., s.a., p. 18.



con gran libertad. / Elementos que debieran estar en la cárcel y que no sabemos por qué ni por quién andan sueltos..." (44).

En este contexto, Martínez Leal (45) ha puesto de manifiesto los entorpecimientos y retrasos en las obras navales, dada la nómina de camuflados entre obreros y personal directivo de la Sociedad Española de Construcción Naval (46). Lo mismo puede decirse, como se desprende de las comunicaciones cursadas por la agrupación socialista local a la ejecutiva nacional, de las reiteradas deficiencias detectadas en la Marina mercante (47). De cuando en vez se preparaban golpes más audaces, como el perpetrado en 24 de abril de 1937 en la estación ferroviaria, saldado con tres muertos y ocho heridos. Había, pues, una trama que podía arropar cualquier acción.

En 17 de junio de 1937 tuvo lugar la voladura del *Jaime I*, todo un símbolo de la armada republicana. El buque había sido construido en El Ferrol, poniéndose en quilla en 23 de febrero de 1910, aunque por una serie de incidentes no sería entregado hasta septiembre de 1921. Medía algo más de 139 metros de eslora máxima y 132,6 entre perpendiculares; 24 de manga en la cuaderna maestra y 7,7 de calado. Con un desplazamiento de 15.700 toneladas lograba alcanzar los 19,5 nudos. El armamento estaba integrado por ocho cañones de 305/50 mm, alojados en cuatro torres dobles; 20 cañones de 101 mm., diez por banda en casamatas; dos piezas de desembarco de 75 mm. y dos de 47 mm. La dotación era de 850 hombres (48).

Equipado con la artillería más potente, formaba con los cruceros *Libertad* y *Miguel de Cervantes* el núcleo de combate de la Escuadra. Iniciada la guerra conseguirá cierta resonancia por las desafortunadas actuaciones llevadas a cabo por su comité (49), entonces de neto predominio libertario, y su *Guardia Roja*, que nació como policía de a bordo para vigilar las unidades y servir de escolta a las delegaciones. Corolario de aquella trayectoria será su participación en los luctuosos sucesos de 15 de agosto de 1936, cuando fueron muertos en aguas de Cartagena

(44) *Venceremos* (Cartagena), 18-VI-1937.

(45) MARTINEZ LEAL, J.: *Op. cit.*, p. 241

(46) La "Constructora Naval", como era conocida popularmente, se había constituido condicionalmente en 18 de agosto de 1908 y en 2 de febrero de 1909 le fue arrendada una zona del arsenal militar de Cartagena. Vid. EGEA BRUNO, P.M.: *Apuntes para la historia del movimiento obrero en la industria naval de Cartagena (1898-1923)*. Sección Sindical CC.OO. Bazán-Cartagena. Murcia. 1988.

(47) AHN.SGC. PS Madrid/ 200.

(48) Cfr. RAMIREZ GABARRUS, M.: *La construcción naval militar española (1730-1980)*. *La empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos*. Bazán. Barcelona. 1980, pp. 95-98.

(49) En la inmediata posguerra se instruiría a su dotación la causa sumarísima núms. 1.093 y 1.939 por el delito de complicidad en el hurto de alhajas. Vid. *Boletín Oficial de la Provincia de Murcia*, 20-V-1941.



los alzados que se encontraban presos en las bodegas del *España núm. 3* y *Río Sil* (50).

Más adelante, bajo influencia comunista, consiguieron ser encauzadas aquellas energías y la nave se convirtió en dinamizadora de otras potencialidades. Exponente de su estrenada ejecutoria será la publicación de un diario *–Amanecer–*, cuyo primer número salió a la luz en 17 de enero de 1937. Confeccionado en la propia imprenta del acorazado, constaba de cuatro planas tamaño folio y podía adquirirse por 15 céntimos.

En su contenido, junto al editorial, aparecían comunicaciones del comité central de la Flota, partes de guerra, noticias internacionales, artículos, consignas y fragmentos de discursos de conocidas figuras del momento, fundamentalmente M. Nelken y D. Ibárruri. Además de los miembros de la dotación hacían aportaciones los del *Libertad* y Bruno Alonso.

Desde aquellas páginas reclamarán unidad, disciplina y tolerancia. Lugar común será la extirpación de los vicios que anidaban con mayor profusión entre la marinería: prostitución y alcohol. A esta última lacra se le dedicará una especial atención: “...La bebida atrofia el entendimiento y mata el entusiasmo. / Un hombre alcoholizado vale menos que un idiota. / El que abusa de esta clase de tóxicos es un inconsciente y degenerado. / Hombres de esta naturaleza, son indignos de vivir en sociedad. / No puede llamarse revolucionario aquel que se embriaga todos los días. / Los alcohólicos desaparecerán, porque son un detritus de la sociedad corrompida que estamos demoliendo con la punta de las bayonetas” (51).

Alentaban, en definitiva, la erección de una nueva sociedad: “...El futuro no existe. El futuro lo hacemos nosotros con nuestro trabajo, nuestra educación, nuestra tolerancia. El futuro no existe y nosotros tenemos que crearlo haciéndolo presente, minuto a minuto, con nuestro esfuerzo y nuestra bondad [...]. Pensando en él, aunque nosotros no lo veamos, debemos poner toda nuestra fe, nuestra energía y nuestra emoción... (52). Como indicaba la prensa comunista “...el barco siniestrado era el blanco predilecto del enemigo...” (53).

A finales de mayo de 1937, tras ser alcanzado por varias bombas en las costas de Almería, se encontraba en reparaciones en el puerto de Cartagena, concretamente en el rompeolas del Curra. El día mencionado, a las 3,30 de la tarde, se produjeron en la torre número 3 una serie de detonaciones que pusieron punto final a su

(50) Cfr. MARTINEZ LEAL, J.: *Op. cit.*, pp. 203-211. Con acento épico puede verse ARRARAS, J.: *Historia de la cruzada española*. Ediciones Españolas, S.A. Madrid. 1942, pp. 43-46.

(51) Vid. *Amanecer* (acorazado *Jaime I*), 24-I-1937.

(52) Vid. *Amanecer* (acorazado *Jaime I*), 17-I-1937.

(53) *Venceremos* (Cartagena), 19-VI-1937.



cuaderno de bitácora. Las escenas, relatadas por el comisario de la Flota y testigo ocular de las mismas, fueron de un intenso dramatismo: “Acabábamos de llegar a nuestro camarote en el crucero *Libertad* cuando una explosión terrible impresionó nuestro espíritu, penetrando una ráfaga de fuego por el portillo abierto. Era la primera explosión del acorazado *Jaime I*, que se hallaba a 200 metros de distancia. Me apresuré a salir a cubierta, y desde allí presencié la repetición de unas 40 explosiones de pólvora y proyectiles que arrojaban al aire trozos de hierro y cuerpos humanos...” (54).

El número de muertos rondó los 300 y los heridos superaron el centenar. En la tragedia se vieron involucrados marineros en formación que realizaban allí estudios del ramo de artillería y obreros de la *Constructora Naval*, estos últimos en la cifra de 49. La catástrofe pudo ser inenarrable a tenor de la proximidad del resto de la Escuadra. El peligro hubiera cortejado entonces a la propia ciudad (55). En aquellas circunstancias un maquinista acertó a abrir las válvulas de inundación al tiempo que las naves abarloadas maniobraron con rapidez para ponerse a cubierto.

El día 18 tuvo lugar el entierro de las víctimas. Registró una asistencia multitudinaria y se rodeó del protocolo requerido. La banda del Regimiento Naval Núm. 1 interpretó *La Marcha fúnebre proletaria*, *El Komintern*, *La Internacional*, *Banderas Rojas* y el *Himno de Riego* (56). Se realizó un festival en pro de supervivientes y familiares, abriéndose suscripciones para levantar un mausoleo y hasta intentar la reparación del buque (57). Esto último no fue posible y en los primeros años de la posguerra fue desguazado (58). La única consecuencia política derivada de aquella nuclear baja fue el cese como jefe de la Base de Valentín Fuentes. Los mandos de la nave no fueron molestados (59).

5. La investigación

Para esclarecer lo sucedido se hizo cargo del oportuno sumario Ricardo Calderón, magistrado de la sala sexta del Supremo, recayendo el peritaje en el director de la *Constructora*, Esteban Calderón. Las primeras investigaciones apuntaron que durante la mañana se estuvieron extrayendo municiones de las torres uno y cuatro, no operándose en la tres –lugar del incidente–, averiado el montacargas tras el ataque sufrido. En aquel punto restaban almacenados proyectiles del treinta y medio y antiaéreos con espoleta y cartuchos de muy fácil explosión.

(54) Cfr. ALONSO, Bruno: *La flota republicana y la guerra civil en España*. B.F.P.I. México. 1944, pp. 43-44.

(55) Vid. PANES, A.: *Estampas de la revolución. (Por cárceles y campos rojos)*. Imp. Madrid Aragón. Madrid. 1941, p. 68.

(56) *Venceremos* (Cartagena), 19-VI-1937.

(57) *Venceremos* (Cartagena), 26-30-VI y 23-VII-1937.

(58) *El Noticiero* (Cartagena), 18-XI-1941.

(59) MARTINEZ LEAL, J.: *Op. cit.*, p. 231.



Dos hipótesis se contemplaron. La del sabotaje, basada en el *quintacolumnismo* propiciado por las rehabilitaciones, y la de la imprudencia temeraria, enraizada en los hábitos de la tripulación: "...fumar en la santabárbara del *Jaime I* era un fenómeno corriente, cada cual hacía a bordo lo que le venía en gana, relajando las ordenanzas y la disciplina..." (60). En el presente, Cerezo y Fernández Bastarache (61) han aportado la del desencadenamiento fortuito. Aunque éste no aduce motivo alguno, aquél plantea como génesis el "...uso de un soplete de soldadura aplicado a uno de los mamparos próximos por razón de las reparaciones que se realizan a bordo..." (62).

Recientemente ha sido exhumada la indagación encomendada a los cuerpos de Seguridad, que fueron recogiendo testimonios de jefes y supervivientes. El primer dato a destacar –revelador de los posicionamientos que venimos subrayando– es la división de superiores y clases sobre la consideración del terrible episodio: "...Existe una disparidad de criterios respecto al origen de la explosión por parte del personal de marinería y personal de la oficialidad; solidarizándose los primeros en la idea de que ha sido producida la explosión por una mano criminal que ha atentado contra las personas y contra los intereses del Estado. / En contraposición a ellos la oficialidad opina que ha sido una imprudencia temeraria... (63). Unos y otros rechazarán la posibilidad de una contingencia aleatoria.

En el sentido indicado se expresó el comandante del buque, Francisco Benavente y García de la Vega, que se encontraba en Madrid cuando sobrevino el percance: "...No sabe a qué atribuir, exactamente, lo ocurrido, siendo su impresión la de que alguna imprudencia, cometida por alguien que se introdujera subrepticamente en el pañol, haya sido el origen del suceso. / Descarta la teoría de la temperatura excesiva, ya que al ser tomada, sobre las catorce horas aproximadamente, se ordenó fueran puestos en marcha los termos-tanques, para refrigerar los pañoles, lo cual se hizo, estando funcionando cuando ocurrió el siniestro..." (64). Esta última suposición era desde luego acertada, máxime teniendo en cuenta que el compartimento número dos, lindante con la zona afectada, resistió cuando se alcanzaron centenares de grados.

El segundo comandante, José Morales, profundizaba en la misma línea, eliminando otra eventualidad: "...a consecuencia del bombardeo de Almería fue rota la cubierta primera en las inmediaciones de la torre nº 3, estando colocados sobre

(60) KUNETSOV, N.: "Con los marinos en España en su guerra nacional revolucionaria". En *Bajo la bandera de la España Republicana*. Ed. Progreso. Moscú. 1966, p. 143.

(61) "La guerra en el mar". *La Guerra Civil...*, p. 77.

(62) *Op. cit.*, p. 87.

(63) Archivo del autor [Aa], Consejo Nacional Superior de Seguridad (Cartagena) [CNSSc]: *Informe 29 de junio de 1937*.

(64) Aa, CNSSc: *Informe 25 de junio de 1937*.

(65) *Ibidem*.



la segunda cubierta sacos terreros, los cuales se mojaban constantemente para evitar posible riesgo de incendio al trabajar en sus inmediaciones con sopletes los obreros de la *Constructora*, estimando imposible que alguna chispa desprendida pudiese introducirse y pegar fuego en el pañol...” (65).

Al desecharse cualquier imprevisto, incluido el mal estado de las pólvoras, tomaban cuerpo las dos alternativas mencionadas. En opinión de los que sustentaban la causa ambas gozaban de entera viabilidad, alegando la atmósfera que prevalecía a bordo: “...Por un lado se aprecia una inobservancia casi absoluta de lo reglamentado para el estado de guerra, lo cual, da lugar a que pueda ser cometido cualquier acto de sabotaje como cualquier imprudencia, ya que al no estar custodiada debidamente una parte tan vital e importante, cual son las torres y pañoles, facilita la acción criminal o imprudente...” (66)

Sendas explicaciones se daban la mano al ser el buque frecuentado tránsito de obreros y alumnos en prácticas, que gozaban además de una completa movilidad. Alcanzar la santabárbara no ofrecía una gran dificultad, pues aunque “...los pañoles, según órdenes, debían estar constantemente cerrados y las llaves en situación de permanencia en puerto en una caja destinada al efecto [...] dado a como está montado el servicio sí es fácil el que alguien por el interior de la torre pueda bajar a los pañoles y maniobrar...” (67).

El argumento de la impremeditación será interesadamente remarcado por Manuel Gómez, oficial de cargo de artillería y principal sospechoso: “...al manifestarle nuestra condición de informadores demostró una prisa grande evacuando el informe de forma precipitada manifestando que con ocasión de tener que estar constantemente en plan de combate, cuando estaban en Almería, lo cual llevaba anejo el que durmieran, comieran e hicieran su vida dentro de las torres y pañoles los sirvientes de los mismos, casi afirma que el primer día se hacía lo reglamentado cual era no fumar en los pañoles, pero que consideraba que durante días sucesivos y conforme se iba adquiriendo confianza en el lugar de permanencia, los sirvientes de los pañoles fumaban, quizás al principio con precaución, pero al ver que no ocurría nada, es su opinión que llegaron a fumar con toda tranquilidad y confianza, admitiendo la hipótesis de que el accidente fuera producido bien por estar alguno o algunos de los alumnos en prácticas en dicho buque o personal de la *Constructora*, fumando e indebidamente manipulando en las jarras de pólvora fácilmente, pues en los momentos actuales, debido a las circunstancias, las frisas de dichas jarras estaban aflojadas y sin esfuerzo alguno podían abrirse...” (68).

(66) Aa, CNSSc: *Informe 29 de junio de 1937*.

(67) Aa, CNSSc: *Informe 25 de junio de 1937*.

(68) *Ibídem*. Según esta misma fuente estaba muy extendida la creencia en la nula peligrosidad que podía derivarse de tales comportamientos. Así se expresará el maquinista José Navarro: “...que hace bastante tiempo tuvo conocimiento de que por un tripulante de un destructor había cometido



También se valoró la inexperiencia de los que allí realizaban su aprendizaje, que operaban con los sacos de pólvora, concurriendo quien indicó "...que dada la oscuridad de dichos pañoles, por averías en la instalación producidas en el bombardeo de Almería, encendiera[n] alguna luz cuya llama se pusiese en contacto con alguna materia inflamable produciendo la explosión..." (69). Es cierto que aquel mismo día se impartió enseñanza, pero fue en la torre número dos, sin olvidar que los aspirantes iban acompañados de profesores y especialistas.

Para la tripulación lo acontecido dejaba pocos resquicios a la duda. Así se desprende de la denuncia vertida contra el precitado Manuel Gómez: "...es elemento de dudosa garantía y [...] estaba vigilado, narrando un hecho sucedido al oficial de cargo cual es: que por el alférez de Navío don Federico Vidal se le dijo al referido oficial de cargo que al hacer la descarga del material, debía descargarse primeramente la pólvora, por ser lo más peligroso y después los proyectiles, contestándole que como oficial de cargo hacía lo que estimaba más conveniente. / Que sobre las doce y media aproximadamente del día de hechos lo vio salir en traje de gala, saltando a tierra, ignorando las causas de dicha marcha..." (70).

Benavides (71) extraerá consecuencias, culpando directamente al comandante Francisco Benavente, uno de los *aprovechables*: "...alcohólico, zaragatero y fascista. Fue éste quien, en complicidad con el ramo de Artillería naval, ordenó desalojar los pañoles de proyectiles con preferencia a los de pólvoras, prólogo del sabotaje que ocasionó la explosión de los últimos y la destrucción del acorazado...". Identificará, igualmente, al autor material: un cabo electricista "...de las promociones hechas por Ángel Cervera, tipo meloso, de un catolicismo infrahumano..." (72). Actuará movido por el deseo de venganza, ya que la expeditiva *Guardia Roja* había acabado con la vida de su hermano (73). Al parecer, concluida la guerra, recibirá como premio la laureada de San Fernando (74).

Las consideraciones expuestas serán asumidas por el comité comarcal de Cartagena: "...No es cierto tampoco que la pérdida del acorazado *Jaime I* fuera como resultado de las imprevisiones de los marinos que fumaban en la cercanía de los pañoles de pólvora. Es verdad que la disciplina era débil en el *Jaime I*, pero

la imprudencia de arrojar una punta de cigarro encendido dentro de una jarra de pólvora del pañol, diciendo al mismo tiempo que no pasaba nada (como en efecto no pasó) a varios compañeros./ Que hace unos días y comentando las imprudencias que cometían algunos individuos, relató lo dicho no pudiendo recordar ni a quién ni cuando lo oyó...".

(69) Aa, CNSSc: *Informe 29 de junio de 1937*.

(70) Aa, CNSSc: *Informe 25 de junio de 1937*.

(71) *Op. cit.*, p. 376.

(72) *Ibídem*, p. 463.

(73) Conversaciones con D. Eugenio Martínez Pastor. Cartagena, 25 de marzo de 1993.

(74) Cfr. BENAVIDES, M.D.: *Op. cit.*, p. 474. Vid. ítem PARRA MARTINEZ, A.: *Marino en la flota de la República. (Novela histórica de una vida con episodios de ficción)*. Autor. Madrid. 1989, pp. 8 y 60.



su pérdida se debió a un sabotaje, del cual tuvimos noticias que se preparaba e informamos de ello al CC. del Partido...” (75).

Rodríguez Sierra lo conceptuará como el lógico desenlace de la política entreguista del ministro: “...Hoy se sabe que la voladura fue planeada y llevada a la práctica en combinación de los elementos fascistas de la Flota protegidos de Prieto con los agentes del general Franco pasados a nuestro campo y embarcados en ella con el beneplácito de Prieto...” (76).

Las implicaciones se harán extensivas al comisario de la Flota, al que se acusaba tanto de su torpe trayectoria como de no haber querido evitar un atentado del que fue avisado con anterioridad: “...Consiguieron hacer una Marina inactiva, se embotelló en Cartagena para asegurar un objetivo de bombardeos diarios de la aviación enemiga, a pesar de que denunciábamos que se preparaba un sabotaje en el *Jaime*, se nos insultó por Bruno Alonso en *La Armada*, y a los pocos días perdían la vida [los] marinos y obreros que se encontraban en el *Jaime* cuando el sabotaje...” (77).

Las causas del siniestro nunca fueron oficialmente esclarecidas. A la vista de lo expuesto podemos intuir las razones. Si la CNT deseaba ocultar sus censurables desatinos, el PSOE no estimará oportuno desentrañar unos sucesos que apuntaban, cuando menos, una dirección tan sectaria como errónea en la política naval seguida por el titular de la cartera.

En el actual estado de la investigación histórica son limitados los riesgos planteados para establecer la certeza absoluta de lo ocurrido. En cualquier caso, la mediación prietista –que en aras de una supuesta eficacia revitalizó el Cuerpo General y destruyó las organizaciones de clase– debió ser la verdadera etiología: un sabotaje, si no realizado directamente, si propiciado al relajarse intencionadamente la disciplina por unos cuadros –con las salvedades de rigor– nada proclives a la causa republicana. ¿Qué habría sido preferible: carecer de mandos o tenerlos desafectos?

(75) AHPCE, B. García: *Cartagena en el período de nuestra guerra...*

(76) AHPCE, Eugenio R. Sierra: *Informe al CC...*

(77) AHPCE, B. García: *Algunos datos característicos de Cartagena...*

