

LAS DIMENSIONES DE LA POLÍTICA NAVAL DE LA SEGUNDA REPÚBLICA ESPAÑOLA EN SU CONTEXTO INTERNACIONAL

ADOLFO MORALES TRUEBA

UNED

amoralestrueba@gmail.com

RESUMEN: Para alcanzar y garantizar sus intereses y objetivos marítimos en el difícil escenario internacional de los años treinta, los gobiernos españoles hubieron de desarrollar un conjunto de actuaciones y decisiones que caracterizarían su política naval. Este ámbito estuvo condicionado por una serie de factores que se agruparon en las dos dimensiones esenciales que definirían cual habría de ser la orientación de su esfuerzo principal: la dimensión política y la dimensión geoestratégica. Este trabajo pretende contribuir al estudio de la política naval de la Segunda República española realizando una aproximación a ambas en el contexto de los años 30. Para ello se estudiarán los factores de la política interior y exterior relacionadas con la acción del estado en la mar, junto con los condicionantes derivados de la privilegiada posición geoestratégica española en el escenario marítimo de aquellos años. El tema ha sido escasamente tratado, lo que unido a su complejidad obliga a acudir simultáneamente a una gran variedad de fuentes nacionales e internacionales.

PALABRAS CLAVES: Política naval – Segunda República española – Armada – Marina militar – periodo de entreguerras – escenario naval – historia naval española

THE DIMENSIONS OF THE NAVAL POLICY OF THE SPANISH SECOND REPUBLIC ON ITS INTERNATIONAL CONTEXT

ABSTRACT: To achieve and guarantee the maritime interest and objectives of Spain in the complicated international context of the 30's, the Spanish governments had to implement a group of different decisions and actions that would define their Naval Policy. In this issue, two essential dimensions had to determine which the orientation of the main effort should be: The political and the geostrategic. This paper aims to contribute to the study of the Spanish Second Republic Naval Policy by approaching both in the complicated external

Adolfo Morales Trueba es Oficial de Infantería de Marina de la escala superior de oficiales, Diplomado en Estado Mayor. Ha realizado el Máster Universitario en los Retos de la Paz, la Seguridad y la Defensa y en la actualidad está realizando el doctorado en Seguridad Internacional.

context of the 30's. To achieve the main purpose of this job it's necessary to study those factors of both domestic and foreign policy of the Spanish Second Republic related with the state action at sea as well as the privileged geostrategic position of Spain at the maritime scenario of the 30's. This issue has been barely treated and as a consequence it will be necessary to analyze many different sources.

KEY WORDS: Naval Policy – Spanish Second Republic – Spanish Navy – inter-war period – naval scenario – Spanish naval history

INTRODUCCIÓN

Los años treinta fueron una época en la que el transporte y las redes de comunicación terrestre y aérea no habían alcanzado el desarrollo actual. Como consecuencia, el mar, que ocupa la inmensa mayoría de la superficie terrestre, constituía una vía insustituible para el comercio mundial. Un espacio del que dependía enormemente el progreso y modo de vida europeo, empleado como medio de aprovisionamiento de recursos y movimiento de personas y bienes, y sobre cuyas aguas se desplazaban cuatro quintas partes del total de las mercancías que viajaban de un lugar a otro¹.

La España de aquel tiempo era un país eminentemente marítimo. Si bien había perdido la proyección ultramarina con la pérdida de las colonias de América y Asia, su giro exterior hacia el mar Mediterráneo y la importancia de su posición estratégica para lo que allí sucedía lo convertían en un actor relevante y a tener muy en consideración en el equilibrio existente entre las potencias navales del área: Gran Bretaña, Francia e Italia, por este orden.

La importancia del mar para España era muy grande, y gran parte de su peso exterior y posibilidades económicas residían en poder ejercer libremente sus políticas en él. Atendiendo a publicaciones actuales, se puede identificar como intereses marítimos españoles de aquella época a los siguientes: el cumplimiento de la legislación nacional –ejercicio de la soberanía–, la libertad y seguridad en la navegación, el comercio y el transporte marítimo, la seguridad de los buques bajo pabellón español y los puertos y las infraestructuras críticas situadas sobre la costa, fines a los que debía de ir dirigida la política naval y que habrían de alcanzarse en las áreas marítimas de interés².

Para ver cómo la suma de esos intereses era vital para un país sólo hay que mencionar que en España, a comienzos de los años treinta, se movían en torno a 27 millones de toneladas de mercancías –sumadas las importaciones

1 Antonio ROS, *Nueve artículos sobre política naval*, Cartagena: Casa Garnero, 1937, p. 48.

2 GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de seguridad marítima nacional*, Madrid: Presidencia del Gobierno, 2013, p. 14.

y exportaciones— de las cuales un total de 22 millones se transportaban por mar³.

La relevancia del sector pesquero o del transporte de pasajeros, especialmente hacia y desde el centro y sur del continente americano, eran igualmente importantes para una economía que, como la española, necesitaba diversificarse, superar el peso de la agricultura y abrirse más al exterior. En 1932, el ministro de Marina José Giral detallaba cómo la industria pesquera española había realizado unas capturas superiores a las 300.000 toneladas en 1931, por un valor de cerca de 266 millones de pesetas, mientras que la industria conservera había alcanzado una producción superior a los 5.000.000 de toneladas en 1930 por un valor superior a los 115 millones de pesetas, la mayor parte destinada a la exportación⁴.

Basta acercarse a los datos publicados para comprobar cómo en el año 1931 se desplazaron a través de los puertos españoles buques con destino al exterior que alcanzaban los 60,156 millones de toneladas de arqueo, de las cuales 28,725 millones tuvieron como destino la exportación y 31,431 la importación. Junto a estas cantidades, el tráfico de cabotaje alcanzó un movimiento total de 41,531 millones de toneladas de arqueo⁵.

Todo este movimiento de barcos desplazaba un tráfico de mercancías dirigido a los mercados internos y externo de 28,3 millones de toneladas en el año 1930, cuando puertos como Bilbao, Barcelona, Huelva o Gijón superaban los 2,5 millones de toneladas anuales, y otros como Valencia, Sevilla, Melilla o Avilés, el millón de toneladas⁶.

Dirigiendo la mirada hacia la política naval de una España volcada hacia el Mediterráneo tras la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, hay que mencionar cómo estaba condicionada por dos pilares fundamentales; dos dimensiones que habían de dirigir su diseño y ejecución: la geoestrategia y la política.

Por un lado, la política naval estaba sujeta a la dimensión geoestratégica española, derivada del valor que otorgaba su singular posicionamiento geográfico en la península Ibérica, en el encuentro entre Mediterráneo y el Atlántico, con costas hacia ambos mares y sobre rutas marítimas clave para la economía y seguridad de varios países europeos, muy especialmente Gran Bretaña, Italia y Francia. Una cuestión que localizó las principales áreas marítimas de interés para España en dos zonas concretas: el estrecho de Gibraltar y las islas Baleares.

3 Antonio ROS, *Nueve artículos sobre política naval*, op. cit., p. 48, y Pedro María CARDONA Y PRIETO, *La conferencia y el Tratado marítimo-naval de Londres (1930) desde el punto de vista español*, Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1931, p. 125.

4 José GIRAL, “La República y el Ministerio de Marina”, *Nuevo Mundo*, nº Especial (14 de abril de 1932), p. 20-22 [20].

5 *Anuario estadístico de España. Año XVII-1931*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1933, p. 256.

6 Juan R. ACINAS GARCÍA, “El sistema portuario en el Siglo XX: aportaciones tecnológicas en ingeniería marítima”, *OP-Ingeniería y territorio*, nº 49 (1999), p. 44-53 [46].

Por otro, estaba el condicionante de la dimensión política, tanto propia como del contexto internacional. La primera de ellas decidiría el modelo de política exterior y de seguridad que habría de aplicarse, así como la voluntad de emplear los recursos armados para alcanzar objetivos políticos. En estos ámbitos, y especialmente sobre la política exterior, los sucesivos gobiernos republicanos mantuvieron un relativo consenso, independientemente de su color político; muy especialmente en lo referente a su actitud y postura en la Sociedad de Naciones, una circunstancia que simplifica el estudio de estas cuestiones⁷.

A su vez, la difícil coyuntura internacional de entonces permitiría identificar las principales amenazas para la seguridad de España, poniendo en valor su aportación o neutralidad militar de cara a un conflicto y condicionando su política exterior y de alianzas; mostrándose así cuales eran las opciones existentes para jugar su papel en el escenario internacional.

LA DIMENSIÓN POLÍTICA

La influencia y dirección del factor político de la Segunda República sobre la política naval debe ser analizada desde dos puntos de vista muy diferentes. Por un lado hay que estudiar la intencionalidad política republicana en el ámbito de la seguridad y defensa. Por otro hay que revisar las pretensiones y opciones españolas en el delicado escenario internacional, manifestadas por medio de la política exterior.

En lo relativo al primer aspecto, procede acudir a la propia Constitución republicana, donde de su redacción se pueden identificar dos factores muy relevantes: la vocación neutralista y pacifista –en línea con las políticas españolas desarrolladas desde principios del siglo xx hasta ese momento– y su apuesta por el sistema internacional de seguridad colectiva apoyado en la Sociedad de Naciones. Todo ello se ve reflejado en su carta magna.

Al comienzo del texto, ya en su artículo 6º sanciona que “España renuncia a la guerra como instrumento de política nacional”. Un mandato que de por sí excluye cualquier intención ofensiva en las políticas de defensa, y que se completa con la alusión detallada posteriormente en el artículo 77, que marca como línea roja para llegar a la guerra el agotamiento de “todos los medios defensivos que no tengan carácter bélico”⁸.

Por otro lado, el artículo 7º de la citada constitución establecía que “El Estado español acatará las normas universales del Derecho internacional, in-

7 José L. NEILA HERNÁNDEZ, “La política exterior de la España republicana (1931-1936): Excepcionalismo y normalidad historiográfica”, *Studia histórica. Historia Contemporánea*, nº 22 (2004), p. 47-83 [61].

8 *Constitución de la República Española*. 9 de diciembre de 1931.

corporándolas a su derecho positivo”, propósito complementado en lo relativo a la seguridad con los artículos 65 y 77, que determinaban que:

“Artículo 65: Todos los Convenios internacionales ratificados por España e inscritos en la Sociedad de las Naciones y que tengan carácter de ley internacional, se considerarán parte constitutiva de la legislación española, que habrá de acomodarse a lo que en aquéllos se disponga.

Artículo 77: El Presidente de la República no podrá firmar declaración alguna de guerra sino en las condiciones prescritas en el Pacto de la Sociedad de las Naciones, y sólo una vez agotados aquellos medios defensivos que no tengan carácter bélico y los procedimientos judiciales o de conciliación y arbitraje establecidos en los convenios internacionales de que España fuere parte, registrados en la Sociedad de las Naciones”⁹.

Ambos, sancionados en la carta magna, muestran un claro compromiso con la Sociedad de Naciones y el paraguas de la seguridad colectiva. Sin embargo, y en contra de lo que pueda pensarse, esta apuesta no eximía por completo de la asunción de empresas militares.

La Sociedad, con quien los gobiernos republicanos mostraron un gran compromiso formal, era un organismo que pretendía alcanzar la paz por medio de la cooperación internacional, el arbitraje y la seguridad colectiva. A pesar de ello, igualmente suponía el compromiso de emprender acciones militares en el caso de una agresión contra alguno de sus miembros.

Así, en el artículo 16 del Convenio que la dirigía se detallaba cómo los países, bajo la decisión del consejo, habrían de contribuir con medios terrestres, navales o aéreos para hacer cumplir el convenio y las decisiones de la Sociedad:

“Should any Member of the League resort to war in disregard of its covenants under Articles 12, 13 or 15, it shall ipso facto be deemed to have committed an act of war against all other Members of the League, which hereby undertake immediately to subject it to the severance of all trade or financial relations, the prohibition of all intercourse between their nationals and the nationals of the

⁹ *Ibidem*.

covenant-breaking State, and the prevention of all financial, commercial or personal intercourse between the nationals of the covenant-breaking State and the nationals of any other State, whether a Member of the League or not.

It shall be the duty of the Council in such case to recommend to the several Governments concerned what effective military, naval or air force the Members of the League shall severally contribute to the armed forces to be used to protect the covenants of the League”¹⁰.

La discusión sobre la imposición de medidas coercitivas de carácter militar se puso de manifiesto durante la agresión japonesa a China y la crisis de Manchuria. Entonces, ya se constató la dificultad para alcanzar un acuerdo por el que la Sociedad emplease todas las herramientas de que disponía. La razón fundamental no fue otra que, dada la limitada capacidad militar y escasa voluntad de emplearla de las pequeñas y medianas potencias, el peso de la actuación armada hubiera recaído en exclusiva sobre las grandes potencias, un esfuerzo que éstas no estaban dispuestas a asumir.

Sobre esta cuestión puede leerse la conversación entre Salvador de Madariaga y el miembro del Ministerio de Exteriores británico R. Vansittart, donde éste destacaba de manera muy realista la incapacidad militar de países medianos y pequeños como España para asumir ese compromiso en un lugar tan lejano como era Manchuria¹¹.

El espíritu pacifista detallado en la Constitución, unido al de neutralidad que había dirigido la actuación española desde comienzos del siglo, abocaba a una política defensiva ante amenazas externas, algo que en realidad debía interpretarse como una política conservadora en lo relativo a la integridad territorial y la soberanía, no expansiva y por ello sin ambiciones externas. Una opción segura en tanto que la Sociedad de Naciones fuese efectiva, pero que dejaba de serlo en el momento en que ésta fracasase. Algo que, como se puede ver si se analiza el deterioro del contexto internacional en aquella década, sucedió rápidamente y recorriendo un camino de una crisis a otra hasta conducir al estallido de la Segunda Guerra Mundial.

El espíritu pacifista y de neutralidad tampoco debe interpretarse como “antimilitarista”, ya que desde el principio se preocuparon los políticos republicanos por aclarar que la neutralidad española exigía de estos medios para asegurar

¹⁰ “The Covenant of The League Of Nations” en *The Peace Treaty of Versailles* (28 de junio de 1919).

¹¹ Salvador de MADARIAGA, *Memorias (1921-1936). Amanecer sin mediodía*, Madrid: Espasa Calpe, 1974, p. 301-302.

su defensa y su paz. Así, se puede encontrar a distinguidos dirigentes, como Manuel Azaña, que identificaron la necesidad del sostenimiento de una neutralidad armada, como muestran sus palabras en la sesión de las Cortes de 18 de diciembre de 1932:

“España no puede permanecer indefensa: España es un país pacífico, no solo porque lo hemos dicho en la Constitución, sino porque lo somos [...] pero nadie es dueño de su paz, ni siquiera la Sociedad de Naciones puede darnos a nosotros una garantía de paz –la experiencia lo prueba– y España tiene que estar en condiciones tales que, en caso de conflicto [...] pueda al menos hacer respetar su propia paz”¹².

Una posición igualmente entendida así por otro ministro de la Guerra como fue Gil-Robles, quien comprendía bien que “no bastaban las declaraciones doctrinales para asegurar una neutralidad” si no se contaba con un instrumento militar capaz de garantizar una “neutralidad de carácter defensivo”¹³.

Esta forma de entender la política de neutralidad era igualmente compartida en el seno de la Armada, como se puede ver bien reflejado en el discurso pronunciado por el director de la Escuela de Guerra Naval, capitán de navío Pérez Fernández-Chao, ante el propio ministro de Marina durante la clausura del curso 1931-1932 –el primero completado bajo el nuevo régimen– y en el que hablaba de la siguiente forma sobre la política de neutralidad española y su pacifismo consecuencia de la renuncia a la guerra:

“Esta política, este objetivo notablemente pacifista, precisa sin embargo, y así está unánimemente reconocido, tuvo el honor de expresarlo en actos análogos y la satisfacción de verlo ratificado no ha muchos días por la autoridad de mayor nota, una política militar que lo sirva, porque aquel altruista deseo supone una neutralidad que en la época moderna no puede imponerse por el ruego, sino únicamente por la posesión de medios que al caer en un platillo de la balanza notoriamente produzca su inmediato desnivel”¹⁴.

Es decir, interpreta que su éxito, la clave para mantener la neutralidad española en un conflicto próximo, residía en algo tan esencial como la disuasión. Un valor para

12 Manuel AZAÑA, *Obras Completas*, México: Oásis, 3 vol., 1966-1968, p. 498.

13 José M. GIL ROBLES, *No fue posible la paz*, Barcelona: Planeta, 1978, p. 313.

14 ESCUELA DE GUERRA NAVAL, *Curso de Guerra Naval. Últimas lecciones, 1925-1999*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000, p. 36.

el que la política republicana habría de dotar de medios suficientes a la Marina de guerra de forma que su fortaleza sirviese para garantizar los fines perseguidos.

Así también, el relevante diputado del Partido Radical Ángel Rizo recordaba, al criticar en las cortes el proyecto de presupuestos del año 1932 por el escaso recurso destinado a la Marina militar, cómo un poder naval fuerte era necesario para imponer la neutralidad española. Una aseveración que realizaba razonándola sobre la creciente tensión mediterránea y lo inevitable de una “guerra en que los enemigos sean Francia e Italia”, a la vista de la carrera de armamentos navales que ambos desarrollaban y por la que consideraba que España debía contar con un poder naval fuerte si quería mantenerse neutral¹⁵.

Y era precisamente por ese escenario de rearme naval que se desarrollaba en esos años en el Mediterráneo, por lo que había que incrementar las capacidades y los medios de la Armada disponible en 1931 si se quería asegurar la tan idealizada neutralidad. Cuestión que igualmente corroboraban otros cronistas navales republicanos de la época al indicar que, en este ámbito, la efectividad de la intención pacifista de renuncia a la guerra solo tendría éxito si iba acompañada de un instrumento eficiente que salvaguardase las costas españolas¹⁶.

Esta postura, compartida por cronistas, marinos y políticos de otros ámbitos, alcanzaba incluso a responsables directos de la política naval como Giral, ministro de Marina, quien manifestaba en 1932 que, dada la posición de España entre dos mares y en la interposición de diversas líneas de comunicación marítima, la presencia en el estrecho de Gibraltar y la posesión de codiciadas islas como las Baleares, era indispensable y urgente reformar la Marina de guerra colocándola en condiciones de máxima eficacia¹⁷.

Giral, en el interesante artículo al que hace alusión el párrafo anterior, realiza un análisis por el que teniendo en cuenta tanto la postura de neutralidad española y su política de seguridad, eminentemente defensiva, como los intereses geoestratégicos y marítimos que se tratarán después, concluye que la Marina de guerra necesitaba redefinir sus medios y composición para cumplir su función de la mejor manera.

La cercanía y posición de las áreas de interés marítimo y el citado matiz defensivo de las misiones que podrían asignarse a la Armada para protegerlos necesitaba pues aumentar aquellos medios que mejor respondiesen a este fin en la flota de menor tonelaje –las distancias que habrían de recorrer no requerían una gran autonomía–, en especial los submarinos –llega a cifrar las necesidades en 50 sumergibles–, los destructores, las fuerzas sutiles: cañoneros, torpederos y otros buques menores y las fuerzas aeronavales en detrimento de los cruceros,

15 “Discurso pronunciado por el diputado constituyente don Ángel Rizo Bayona”, *República, Diario Independiente de la Tarde* (21 de marzo de 1932), p. 1.

16 Antonio ROS, *Nueve artículos sobre política naval*, *op. cit.*, p. 27.

17 José GIRAL, “La República y el Ministerio de Marina”, *op. cit.*, p. 20.

más apropiados para misiones de seguridad en largas comunicaciones marítimas, lo que no era el caso de España¹⁸.

Esta necesaria redefinición de medios de la Marina militar coincidía también con la opinión del diputado Ángel Rizo, quien en el discurso mencionado anteriormente abogaba igualmente por cambiar su composición, dirigiendo un mayor esfuerzo hacia el refuerzo de las bases navales y el incremento de recursos como los destructores y los submarinos en detrimento de otros buques. Opinión que sintetizaba en cuatro titulares: primero bases, segundo submarinos, tercero destructores y por último cañoneros minadores¹⁹.

Ambos, Rizo y Giral, en línea con el propósito del fallido programa naval elaborado por el ministro de Marina Salvador Carvia en 1930, consideraban que la opción naval española y su contribución a la defensa y garantía de neutralidad de España, pasaba por contar con una Marina militar que, aunque modesta, pudiese vencer el equilibrio entre la francesa y la italiana, muy igualadas y recelosas por el dominio del Mediterráneo, en el que las Baleares eran muy codiciadas por ambos²⁰.

Todo lo antes citado llega a ser subrayado y sintetizado por escrito por el propio ministro Giral, quien tras nombrar en abril del año 1932 una comisión de oficiales que analizase la situación y necesidades de la Marina militar para garantizar la defensa naval, emitió unas directrices donde les detallaba:

“[...] la siguiente política naval a seguir:

Hacer respetar nuestra neutralidad en cualquier conflicto:

1ª Porque las demás naciones sepan que las fuerzas navales que poseemos están en condiciones de entrar en combate en cualquier momento.

2ª Por ser estas fuerzas navales suficientes para que el temor de que [...] puestas con nuestra situación estratégica en uno de los platillos de la balanza la inclinasen de ese lado, impida nos obliguen a intervenir.

B) Que si nos viésemos obligados a entrar en guerra a favor de uno de los bandos, aquel al cual nos inclinásemos,

18 *Ibidem*, p. 21.

19 *Ibidem*.

20 Archivo Histórico Nacional, Diversos, José Giral, [AHN-D-JG], leg. nº 8, N1, Datos para el libro sobre José Giral, p. 14, y Fernando de BORDEJÉ Y MORENCOS, *Vicisitudes de una política naval*, Madrid: San Martín, 1978, p. 532-552.

gracias a nuestra situación y al refuerzo de nuestros elementos navales, domine en todo momento en el Estrecho de Gibraltar y se tengan seguras las comunicaciones entre los puertos de Baleares, Marruecos y la península, impedir también el éxito a cualquier ataque a Baleares principalmente”²¹.

La extensión al tablero internacional del espíritu y propósito republicano de neutralidad debe interpretarse como la pretensión de evitar confrontaciones y rivalidades con aquellas grandes potencias que podían poner en riesgo la posición e integridad española en Europa, pero sin llegar al no alineamiento pleno. Neutrales sí, pero sin descuidar aquellas relaciones que más interesasen a los intereses nacionales, como muy bien se define en las directrices de política exterior elaboradas en el verano de 1931 por el ministerio de Estado republicano, donde con el impulso de Salvador de Madariaga se detallaba el siguiente propósito: “[...] en cuanto a táctica, España seguirá en Ginebra una política de colaboración con las naciones democráticas de segundo orden. Neutral ante la lucha por el poder, endémica en Europa, procuraría permanecer en estrecho contacto con Francia y la Gran Bretaña sin por eso enfrentarse con las demás grandes potencias [...]”²².

El no alineamiento con las principales potencias no se traduciría pues en un alejamiento de aquellas con quien España estimaba que le convenía una relación más estrecha: Francia y, muy especialmente, Gran Bretaña, cuya aquiescencia era indispensable para poder defender sus intereses marítimos y sostener su independencia en el estrecho de Gibraltar. Como afirma la profesora Ángeles Egido, el proyecto internacional de la República buscaría la “colaboración activa y actitud conciliadora en Ginebra, sin compromiso especial con nadie, aunque en la línea del bloque franco-británico”²³.

España participó en la Sociedad de Naciones dentro de dos bloques consecuentes, ambos formados por naciones neutrales y de menor importancia en el escenario de entonces, que de esta forma lograban dar mayor valor a sus posiciones: el “grupo de los ocho”, formado por España, Bélgica, Checoslovaquia, Noruega, Suecia, Suiza, Holanda y Dinamarca y, posteriormente, el “grupo de los seis”, de igual composición que el de los ocho salvando a Checoslovaquia y Bélgica, mucho más próximos a la postura de Francia que los otros seis.

21 Ápod Ricardo CERESO MARTÍNEZ, *Armada española Siglo XX*, Madrid: Poniente, vol. I, 1983, p. 391-395.

22 Ápod Francisco QUINTANA NAVARRO, *España en Europa, 1931-1936: del compromiso por la paz a la huida de la Guerra*, Madrid: Nerea, 1993, p. 48.

23 Ángeles EGIDO LEÓN, *La concepción de la política exterior española durante la II República (1931-1936)*, Madrid: UNED, 1987, p. 46.

El paso de uno a otro bloque tuvo como causa el giro probritánico realizado por España y los otros cinco países, intensificado tras el triunfo de la derecha en las elecciones de 1933, y que llevaron al grupo a alejarse de la postura pro francesa. Este distanciamiento de Francia fue en realidad consecuencia de un refuerzo de la postura de neutralidad que, acompañando a Gran Bretaña, pretendía una mayor equidistancia entre París y Berlín²⁴.

En relación a su relación con Italia, cabe recordar cómo España había realizado un relativo acercamiento durante los gobiernos de Primo de Rivera, culminado con la firma en Madrid el 7 de agosto de 1926 del tratado de amistad italo-español que tanto había preocupado a Francia, impulsado por la posibilidad de presionar así al vecino del norte en relación a la cuestión de Tánger²⁵.

Sin embargo, Primo de Rivera nunca llegó a traspasar líneas rojas, como hubiera sido autorizar a Italia el uso militar de las islas Baleares, o permitir su acercamiento a los puertos españoles del norte de África, acercando el Estrecho a las fuerzas italianas. El dictador era muy consciente de que España y Francia eran socios forzados en Marruecos y por muchas razones nunca se decidió por una alianza con Mussolini que llegase a comprometer las relaciones con Francia, entre ellas la desconfianza hacia las intenciones del Duce sobre Tánger, y la imposibilidad de contar con el apoyo británico para sostener esa alianza en contra de Francia²⁶.

La llegada del régimen republicano iba a traer consigo el distanciamiento de Italia, y una leve aproximación a Francia por la afinidad de regímenes y la apuesta común por el sistema de seguridad colectiva. Sin embargo, la realidad es que ese acercamiento formal no fue más allá. No se firmó ningún acuerdo político bilateral o de asistencia de importancia en esos años, ni siquiera en un ámbito como el del desarme dentro de la Sociedad de Naciones, en el que hubiese sido más fácil llegar a entendimientos.

Aun así, la ocupación de Ifni y la búsqueda de progresos en las reclamaciones españolas sobre Tánger fueron mal recibidas por los gobiernos franceses y agravados por las reclamaciones españolas –realizadas por Azaña en julio de 1936– sobre los territorios marroquíes al norte de Taza, ocupados por Francia desde la guerra del Rif. Como consecuencia, la proximidad hispano-francesa no tuvo más reflejo que el viaje a España del ministro de Exteriores francés Edouard Herriot en el año 1932, sin fruto alguno²⁷.

24 Francisco QUINTANA NAVARRO “Salvador de Madariaga, diplomático en Ginebra (1931-1936). La película de la política exterior de la II República”, *Historia Contemporánea*, nº 15 (1996), p. 107-124 [114-116].

25 Susana SUEIRO, “La política mediterránea de Primo de Rivera: el triángulo Hispano-Italo-francés”, *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, nº 1 (1987), p. 183-223 [190 y 218].

26 *Ibidem* [217-218].

27 Jean-Marc DELAUNAY, “Orígenes históricos y determinantes de la actitud francesa hacia la España de 1936”, *Historia Contemporánea*, nº 10 (1994), p. 15-28 [24-26].

Para Italia, los principales peligros que podría provocar un alejamiento político de España consecuencia del cambio de régimen quedaban representados por la posibilidad de que estableciese algún acuerdo con Francia que mutase el equilibrio en el Mediterráneo y el norte de África²⁸.

El difícil equilibrio que debía sostener España en su posición en el Mediterráneo occidental no hacía fácil su política internacional en esos años, debiendo jugar con cuidado las cartas de la aproximación, indiferencia o alejamiento de las tres piezas claves para el escenario próximo: Francia, Gran Bretaña e Italia.

De hecho, de acuerdo con el profesor Quintana Navarro, la República nunca llegó a plantearse abiertamente el dilema entre neutralidad y claro alineamiento; es más, además del alejamiento de Italia con el cambio de régimen, la alianza con Francia quedó descartada de antemano, no ya sólo por falta de consentimiento español, sino también porque París nunca la pretendió, ni Londres, Roma y Berlín la hubieran consentido sin reacción²⁹.

La realidad iba a impedir sostener una postura de clara neutralidad internacional en un foro como el de la Sociedad de Naciones, llegando a inclinar en ocasiones a España hacia dicho bloque franco-británico, como sucedió con ocasión del conflicto italo-abisinio. Entonces, los miembros de la Sociedad hubieron de retratarse en la votación de las sanciones contra Italia, cuya imposición estuvieron dispuestos a aplicarla 50 países, entre ellos España. Con ello, la postura neutralista española se hizo muy difícil e inestable, dado que la grave situación internacional no permitía dicha opción³⁰.

Una postura sensata dentro del ámbito naval fue la planteada por los ministros de Marina inmediatamente anteriores a la proclamación de la República: Salvador Carvia y José Rivera Álvarez de Canedo. Carvia pretendía obtener un poder naval donde el valor de España de cara a un conflicto en que la flota española fuese tal que, unida a la italiana, tuviese un conjunto superior a la francesa y que, al mismo tiempo, unida a ésta fuese capaz de superar a la suma de la italiana y la alemana³¹. Rivera proclamaba como la mayor relevancia de España la aportación decisiva de la participación o neutralidad de este país frente a un conflicto mediterráneo entre Francia, Gran Bretaña e Italia³².

Sobre el posible papel de España en el escenario marítimo del Mediterráneo occidental, hay que destacar la opinión del almirante Darlan, jefe de la Marina de guerra francesa, quien ya próximo el final de la Guerra Civil

28 Rubén DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, "El Embajador Raffaele Guariglia en España (1932-1935). Reacción italiana ante una eventual pérdida de fuerza en su política mediterránea y americana", *Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 6, nº 1 (2013), p. 56-72 [60].

29 Francisco QUINTANA NAVARRO "Salvador de Madariaga...", *op. cit.*, p. 107-124 [114].

30 José M. GIL ROBLES, *No fue posible la paz, op. cit.*, p. 314.

31 Fernando de BORDEJÉ Y MORENCOS, *Vicisitudes de una política naval, op. cit.*, p. 532-552.

32 *ABC*, 4 de abril de 1931, p. 8-9.

española reiteraba que, frente a la amenaza de Italia y Alemania en el Mediterráneo, era esencial contar con la neutralidad de España y, dada su importancia estratégica en un enfrentamiento con Italia, reclamó a su gobierno que lograrse que, bien por persuasión, bien por coacción, se pusiese a España al lado de Francia³³.

Darlan, como consecuencia de las enseñanzas obtenidas por la Marina francesa en la evolución del escenario marítimo en el Mediterráneo durante la Guerra Civil, propuso a su gobierno los siguientes tres esfuerzos³⁴:

- Dar prioridad a la defensa del Mediterráneo, alcanzando la paridad naval con Italia. Consecuentemente, el rearme naval.
- Necesidad de lograr la neutralidad de España.
- Necesidad de alcanzar la alianza con Gran Bretaña.

En un sentido muy parecido debería haber obrado España. Este país y Gran Bretaña no tenían intereses relevantes claramente enfrentados en aquel momento, y sí unas sinergias en el Estrecho que hubiesen proporcionado gran valor a una alianza entre ambos. A cualquiera de los dos le interesaba, al menos, contar con la neutralidad del otro en esa zona tan importante.

Y si del análisis del escenario naval se llega a esta conclusión, es importante resaltar la coincidencia con el interés político español que desde principio de siglo había venido desarrollando una política favorable, o al menos no enfrentada con los intereses británicos, de forma que en el caso de haber decidido España optar por el alineamiento, Gran Bretaña hubiese sido una opción obligada.

Volviendo la mirada a Francia, además de por afinidad democrática y de regímenes, a España le convenía su neutralidad o amistad en el norte de África, donde las zonas de influencia de ambas naciones interactuaban, tal y como se había comprobado seis años antes de la proclamación de la República, con la rebelión de Abd El Krim en el Rif. Por otro lado, como bien afirmaba Darlan, a Francia le interesaba, al menos, la neutralidad de España si quería evitar el elevado riesgo que supondría para sus rutas marítimas con el norte de África una actuación militar hostil en el área de las Baleares.

En lo referente a Italia, más allá de su apoyo en sus reclamaciones por el control español de la ciudad de Tánger, España no parecía obtener grandes frutos de un alineamiento con ella. En este caso, atendiendo al escenario naval, el mayor interés italiano pasaba por poder ocupar o emplear posiciones militares en el entorno del archipiélago de las islas Baleares, Menorca especialmente, donde obtendría una clara ventaja si la rivalidad con Francia acababa en un

³³ René SABATIER DE LACHADENÈDE, *La Marina francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000, p. 328.

³⁴ *Ibidem*, p. 341.

enfrentamiento. Algo que iba a contar con la ferviente oposición de las otras dos piezas del puzle, Gran Bretaña y Francia.

De todo esto cabe concluir que la dimensión política republicana, conjugada con la situación y el contexto internacional, orientaba la política militar y naval sobre estos tres ejes:

- El pacifismo y la neutralidad armados. De forma que, conscientes del delicado equilibrio político internacional, España fuese capaz de sostener su independencia e integridad territorial ante amenazas externas empleando sus medios militares, especialmente en puntos tan sensibles y ambicionados como el archipiélago de las Baleares, para lo que habría de incrementar determinados medios de combate naval en detrimento de otros menos útiles para estos fines.
- La integración en un sistema de seguridad colectiva que, llegado el caso, obligaba a inclinar la postura española alejándola de la neutralidad rigurosa, y con el que se acordaba evitar empresas expansionistas.
- Un juego de equilibrios en el que no se comprometiese la aportación de España hacia uno u otro actor, pero siempre sin perder de vista a Gran Bretaña, el principal poder naval del Mediterráneo y claro árbitro regional.

España había determinado realizar una estrategia de seguridad defensiva, conservadora en lo territorial y ausente de deseos expansionistas. Debía pues centrarse en realizar una política naval que garantizase sus intereses en las áreas marítimas de interés para el país –próximas a las costas peninsulares– preparando y adecuando su Marina de guerra a la realización de cometidos defensivos.

La alineación no manifiesta, hacia los intereses británicos en primer término y franceses en segundo, permitía identificar a Italia como el mayor riesgo para la integridad territorial en un área concreta; aquella que más interés, vulnerabilidad y cercanía le ofrecía: el archipiélago de las islas Baleares, donde en consecuencia habrían de centrarse los esfuerzos militares republicanos para defender su neutralidad armada.

Para concluir, con lo expuesto debe destacarse la gran importancia que presentaba el escenario naval en la política de seguridad nacional de aquellos años, en los que se estimaba muy complicado un ataque a través de los Pirineos. Una relevancia que, cuando ya el inevitable deterioro de la situación internacional eran una realidad y la Sociedad de Naciones había puesto de manifiesto sus dificultades para poder garantizar la paz, el ministro de Marina José Giral subrayó en 1936 con esta contundencia y rotundidad:

“[P]or último, el ministro que suscribe, cree que no se insistirá nunca lo bastante en tratar de llevar al convencimiento de los españoles que la defensa nacional de España está,

principal y casi exclusivamente, en los momentos actuales, en el mar y en el aire, pues cualquier invasión del territorio peninsular ha de ser hecha forzosamente por desembarco de fuerzas enemigas [...] Esta es la realidad de nuestra defensa nacional y aunque ello no suponga insinuación para disminuir el Ejército de tierra, cree el que suscribe que al hablar de defensa nacional debe pensarse principalmente en la Armada y en la aviación, si se quiere que esta defensa nacional sea una realidad y no debe verse en estas aseveraciones más que un pacifismo llevado al límite, pero recientes hechos lamentables –en relación con la invasión italiana de Abisinia– hacen ver que no hay posibilidad de hacerse respetar más que teniendo asegurada la defensa propia, en tanto los organismos internacionales para asegurar la paz no tengan la eficacia de que hoy carecen”³⁵.

LA DIMENSIÓN GEOESTRATÉGICA Y LAS ÁREAS MARÍTIMAS DE INTERÉS

La dimensión geoestratégica de España en los años de la Segunda República era ajena a la coyuntura política interna y se derivaba de la privilegiada situación geográfica de la península Ibérica, ubicada singularmente entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, en un escenario y contexto internacional sumamente complejos. Una posición que un prestigioso analista de la Segunda Guerra Mundial en la mar como el contralmirante francés Raymond De Belot, definió como la situación estratégica más importante de Europa desde el punto de vista naval³⁶.

El estudio geoestratégico de un país comienza con su análisis geográfico. Así, hay que detallar cómo, si se obvian las posesiones africanas, la España del año 1931 disponía de tres fronteras, una natural con Francia, formada por los Pirineos, que alcanza los 678 km, y otras dos artificiales con Portugal de 1.232 km y Gibraltar de 1,2 km.

Frente a estos 1.911 km, y obviando igualmente las posesiones africanas, archipiélagos e islas, disponía de unos 4.570 km de costa. El territorio peninsular estaba rodeado por mar en un 70 por ciento. Una realidad que convertía a España en una nación forzosamente marítima, cuya configuración geográfica dirigía sus costas hacia los siguientes diferentes escenarios:

35 AHN-D-JG, leg. nº 2, N40, Memoria confidencial del estado actual de nuestras fuerzas navales y de las necesidades para establecer la base de nuestra defensa naval que presenta el ministro de Marina al Consejo de Ministros y a la comisión de Marina de las Cortes (junio de 1936), p. 49.

36 Raymond DE BELOT, *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, Madrid: Editorial Naval 1982 (1ª Ed. 1962), p. 23.

- La costa cantábrica orientada hacia el canal de la Mancha, y a través de este hacia el mar del Norte.
- La costa Atlántica, partida en dos frentes diferentes: la costa gallega y el área de la costa onubense y golfo de Cádiz, dirigidos hacia las derrotas atlánticas que vienen de América y África y, en el caso del golfo de Cádiz, constituyendo la puerta occidental al Mediterráneo.
- El mar de Alborán, por el que pasan las derrotas de entrada y salida del Mediterráneo, y que constituye la puerta oriental de este mar.
- La costa Mediterránea oriental, orientada hacia Francia e Italia, y frente a la que se sitúan las islas Baleares.
- El archipiélago Balear, situado sobre las derrotas que unían Francia y el norte de África.
- El archipiélago Canario, situado sobre las derrotas que procedían de África.

Al margen del territorio e islas peninsulares, la isla de Alborán y las islas Canarias y Baleares, en 1931 España contaba con territorios en el África Ecuatorial, unidos desde 1926 como la Colonia de Guinea Española con capital en Santa Isabel, las ciudades de Ceuta y Melilla, las plazas norteafricanas –el peñón de Vélez de la Gomera, islotes de Alhucemas e islas Chafarinas– y los territorios de Saguia el Hamra y la Colonia de Río de Oro, que posteriormente se unirían para formar el territorio del Sáhara español.

Por último, en virtud de los acuerdos franco-españoles firmados el 27 de noviembre de 1912, y como consecuencia del juego de los intereses internacionales contrapuestos en el entorno del estrecho de Gibraltar, España dirigía un protectorado en la parte norte de los territorios del sultanato de Marruecos, cuya finalidad teórica era el establecimiento de un régimen que permitiera la introducción de reformas y que asegurase el desarrollo económico del país³⁷.

Sobre toda la costa mencionada España disponía de multitud de puertos y bases de apoyo a fuerzas navales militares entre las que, además de multitud de puertos civiles, destacaban:

- La base naval principal de Ferrol. Orientada hacia el Atlántico, bien protegida y situada sobre la recalada de las derrotas procedentes de América.
- La base naval principal de Cádiz, con sus principales instalaciones en San Fernando. Orientada hacia el golfo de Cádiz y el acceso de poniente hacia el estrecho de Gibraltar, bien protegida y posicionada en sus proximidades, sobre las rutas que cruzaban el Mediterráneo y la recalada de las derrotas procedentes de África y América.

³⁷ Miguel HERNANDO DE LARRAMENDI, “El protectorado español en Marruecos y las relaciones internacionales de España (1912-1956)” en *El protectorado español en Marruecos: la historia trascendida*, vol. III, Bilbao: Iberdrola, 2013, p. 97-148.

- La base naval principal de Cartagena, que en sus cercanías contaba a su vez con el apoyo de la base aeronaval de San Javier. Posicionada sobre el acceso de levante hacia el estrecho de Gibraltar a poca distancia del mar de Alborán, sobre las rutas que cruzaban el Mediterráneo e igualmente próxima a las islas Baleares y las rutas que enlazaban Francia y sus colonias del norte de África.
- La base naval secundaria de Ríos en Vigo. Con la misma situación que la base naval principal de Ferrol. A su vez se complementaba con el cercano polígono de tiro de Marín, con capacidad de proporcionar un apoyo limitado a pequeñas fuerzas navales.
- La base naval secundaria de Mahón, posicionada sobre las rutas que enlazaban Francia y sus colonias del norte de África y a mitad de camino entre Italia y el estrecho de Gibraltar.

La posición de España permitía pues actuar, apoyar, impedir o dificultar la actuación de un tercer país sobre aquellas vías marítimas “clave” para las comunicaciones y la economía de los principales países europeos. Unas vías por las que discurrían, entre otras, las siguientes rutas de navegación:

- Las líneas de comunicación marítima norte-sur de la parte occidental del Mediterráneo, flanqueadas por las Baleares.
- Las líneas de comunicación marítima este-oeste en este mismo mar, que realizaban el paso por el estrecho de Gibraltar, flanqueadas por la costa sur peninsular española, las posiciones españolas en el norte de África y el archipiélago de las islas Baleares.

En este punto merece la pena volver al trabajo del vicealmirante francés René Sabatier de Lachadenède, quien atendiendo a la documentación y escritos del almirante Darlan, jefe del Estado Mayor de la Marina de guerra francesa –desde 1937– y después –a partir de 1939– almirante de su flota, detalla cómo el escenario naval del Mediterráneo occidental y la amenaza italiana llevaron a Darlan a definir y proponer así a su gobierno los que, a su entender, debían ser los cuatro principales planes de guerra de Francia. De ellos, dos permiten identificar la importancia que habían de tener el Estrecho y las islas Baleares entre las áreas marítimas de interés de España³⁸:

- Defensiva terrestre en las fronteras francesas y ofensivas aéreas en los territorios enemigos.
- Defensiva en la frontera tunecina y defensiva marítima en los pasos marítimos de Calais, Bonifacio y Gibraltar.
- Ofensiva terrestre y aérea en el Marruecos español, Baleares, Ceuta y Canarias. Ofensiva naval en el Atlántico y Mediterráneo occidental.
- Toma de Libia.

³⁸ René SABATIER DE LACHADENÈDE, *La Marina francesa y la Guerra Civil de España...*, op. cit., p. 189.

Esta concepción estratégica francesa consideraba prioritario hacer frente a la amenaza italiana y alemana en el sur, con la peligrosa incertidumbre de la actitud de España –en el momento del estudio sumida en la Guerra Civil–, cuya neutralidad Darlan consideraba esencial y que, en caso contrario, obligaría a atacar aquellas posiciones que amenazasen las rutas marítimas antes mencionadas.

Dicho esto, hay que subrayar que la política naval republicana habría de dirigir su principal esfuerzo sobre aquellas zonas marítimas que presentasen una mayor relevancia sobre los intereses marítimos españoles, teniendo en cuenta la amenaza que podía cernirse sobre ellos. Así, para continuar se deben agrupar las áreas marítimas en función del interés nacional y de su riesgo, vulnerabilidad o interés para otras naciones. En consecuencia, y por las razones que se detallarán en el siguiente apartado, se pueden identificar las áreas principales de interés marítimo españolas de aquellos años: el estrecho de Gibraltar y las islas Baleares, dos zonas clave en el escenario del Mediterráneo occidental previo a la Segunda Guerra Mundial.

Antes de centrar la atención en ellas cabe hacer una breve mención a las islas Canarias como áreas secundarias de interés marítimo y a la proyección atlántica de la costa gallega. El archipiélago ocupaba una posición relevante sobre las rutas que conectaban Europa con el Atlántico sur. Como consecuencia, varios ministros de Marina se habían planteado instalar allí una base naval, caso de Honorio Cornejo o Salvador Carvia, aunque siempre dentro de una preocupación geoestratégica secundaria, dado que la principal estaba centrada en el Mediterráneo³⁹.

Sin embargo, su lejanía y la posibilidad de asumir el esfuerzo de bordearlas alejándose a través de una ruta que cruzase por las Azores reducían su importancia. Por otro lado, la dificultad que para un tercer país suponía llevar a cabo una actuación militar que estableciese una fuerza permanente allí, convirtió a las Islas en una zona de interés secundario.

En lo relativo al área del cabo de Finisterre, su importancia residía en su proximidad a la recalada de las rutas que enlazaban Europa y América del Norte. De igual forma era la zona por la que navegaban los buques entre el Mediterráneo y el norte de Europa. En ambos casos era posible reducir la exposición abriendo la derrota y alargando la navegación hacia el interior y el norte del Atlántico.

LAS ÁREAS PRINCIPALES DE INTERÉS MARÍTIMO

Los intereses marítimos de España no se perseguían por todo el mundo, su consecución se buscaba en aquellas áreas marítimas de mayor importancia e influencia para el país y sus políticas, bien por su interés económico, militar o

³⁹ Juan J. DÍAZ BENÍTEZ, “La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial”, *Revista de Historia Naval*, nº 85 (2004), p. 57-70 [58-59].

ambos a la vez, tanto propios como ajenos. Acudiendo a lo escrito por el vicealmirante Juan Cervera Valderrama en 1935 se puede muy bien intuir dónde se debía centrar la atención naval, por qué y para qué:

“España, por su situación geográfica, tiene en sus manos los principales nudos de comunicaciones en Europa. Está en la misma situación en que se encuentra el guardia encargado de la circulación que, dirigiendo el tráfico en la encrucijada, todos respetan y no hay motivo para que le ofendan. Sin embargo, para imponer respeto, tiene armas y guardadas las espaldas. Las comunicaciones atlánticas están intervenidas por las rías del noroeste e Islas Canarias. Las comunicaciones con el oriente, granero de Europa, en el que se asienta el poder más formidable que hay en el mar –en alusión a Gran Bretaña– están intervenidas por el Estrecho de Gibraltar y las Islas Baleares. Tenemos una posición que puede servir al amigo y entorpecer al enemigo, y que en este sentido es inestimable. El mérito de nuestra política internacional consistirá en saber utilizarla en pro de la neutralidad”⁴⁰.

Como se podrá ver a continuación, en la mayor parte de los casos, el incremento de la atención debida era consecuencia de la confluencia de intereses enfrentados con los de otras naciones. De acuerdo con lo expuesto al final del apartado anterior y a lo subrayado por Giral en sus directrices para la comisión encargada de estudiar y proponer soluciones a la defensa naval, las áreas de interés marítimas eran las siguientes.

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR

El Estrecho es la única vía de comunicación entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo. Un lugar de paso obligado y, por lo tanto, un punto estratégico natural y permanente donde podían cortarse las rutas marítimas que navegaban entre los dos mares. Su relevancia para los intereses marítimos españoles se ponía de manifiesto en su tratamiento monográfico en la Escuela de Guerra Naval, donde formaba parte de la asignatura de Estrategia Naval⁴¹.

⁴⁰ Juan CERVERA VALDERRAMA, “La defensa nacional”, *Revista General de Marina* (octubre de 1935), p. 501-516 [504].

⁴¹ Archivo de la Escuela de Guerra Naval, Expedientes de Cursos [AEGN-EC], Curso 1934-35, C7C11, Julián SÁNCHEZ EROSTARBE, *Estudio marítimo militar del Estrecho de Gibraltar (1935)*.

El Estrecho no era una zona más de interés marítimo. Para España, era uno de los puntos determinantes de su política exterior. Un lugar sobre el que el propio Salvador de Madariaga resaltaba el obligado interés hispano, consecuencia de la privilegiada posición que se tenía sobre él, definiéndolo como “el hecho más importante de los que determinan nuestra política”⁴².

Además del interés español, la condición de paso obligado para las rutas comerciales que cruzaban el Mediterráneo hacia y desde el Atlántico lo convertían, igualmente, en el centro de atención naval de suma importancia para otras naciones. Hay que subrayar que por estas rutas no navegaban únicamente productos con procedencia o destino a las costas de países Mediterráneos, sino que también incorporaban la práctica totalidad del comercio marítimo realizado entre las potencias europeas y sus colonias y regiones administradas en el Índico y más allá, caso de la Indochina francesa, las Indias Holandesas o la India británica, que cruzaba el Mediterráneo a través del canal de Suez y el estrecho de Gibraltar.

Las comunicaciones a través del Mediterráneo suponían el eje principal de la política naval de Gran Bretaña y, como consecuencia, mantenía desplegado sobre ellas un gran poder naval y aéreo como pieza clave para sostener su comercio y asegurar su existencia como gran potencia⁴³. La política realizada por el imperio británico giraba en torno al mantenimiento del *statu quo* y la libertad de movimiento en la ruta de comunicación que cruzaba el Estrecho y, a través del canal de Suez, unía su territorio europeo con la India. Una ruta que se veía amenazada en diversos puntos, de los que, en lo referente a España, destacaban el propio estrecho de Gibraltar y la zona marítima situada al sur de las Baleares, desde las que se podía atacar fácilmente el tráfico⁴⁴.

La dependencia británica del tráfico marítimo que navegaba por el Mediterráneo era mayúscula y, por esta razón, disponía de fuerzas aéreas y navales apoyadas en tres puntos fuertes: Gibraltar hacia el Estrecho, Malta en el centro y Alejandría hacia el canal de Suez. Las mayores de todas las marinas presentes en el área.

Buena muestra del temor que Gran Bretaña tenía por estas líneas de comunicación había sido su postura durante las negociaciones de desarme naval de los años 20 y 30, abogando reiteradamente por controlar y reducir las armas submarinas de cara a los efectos que su actuación podía tener sobre el tráfico mercante en cuellos de botella como el estrecho de Gibraltar⁴⁵.

42 Salvador de MADARIAGA, *Memorias (1921-1936). Amanecer sin mediodía*, op. cit., p. 607.

43 Emilio LECUONA Y GARCÍA PUELLES, “El problema aeronaval en el Mediterráneo”, *Revista General de Marina* (mayo de 1929), p. 789-797 [790].

44 José M. CAMPO RIZO, “El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una aproximación documental”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 19, Universidad Complutense (1997), p. 55-87 [56].

45 Pedro María CARDONA Y PRIETO, *La conferencia y el Tratado marítimo-naval de Londres (1930)*, op. cit., p. 92.

Junto con el interés de Gran Bretaña, la dependencia italiana del tráfico de mercancías que atravesaba el estrecho de Gibraltar en primer término, y el canal de Suez en segundo, era absoluta. Las mercancías provenientes del Mediterráneo eran esenciales para poder sostener la economía de Italia, hasta el punto de que más de cuatro quintas partes del total necesario –el 86 por ciento– para el funcionamiento de la economía italiana llegaban por mar. De ellas, a su vez, el 75 por ciento lo hacía mayormente a través del estrecho de Gibraltar, el canal de Suez y el estrecho de los Dardanelos⁴⁶.

En los años treinta, pasaban por el Estrecho en torno a 17 millones de toneladas de mercancías con destino a Italia: 12 millones de toneladas de hierro y carbón procedentes de Gran Bretaña, tres millones de toneladas de cereales, algodón, carbón, cinc, petróleo y derivados procedentes de Norteamérica y dos millones de toneladas de cereales, café, azúcar, lana y carne proveniente de América del Sur. En el caso del canal de Suez, la cantidad de materias primas, cereales y petróleo y derivados para este país completaban las cantidades que llegaban desde el oeste con otro millón y medio de toneladas⁴⁷.

Todo ello, tal y como se hacía eco el cronista naval británico Héctor Bywater, convertía a Italia en una suerte de isla, de forma que el cierre de los estrechos, muy especialmente el de Gibraltar, la privaría de todos esos aprovisionamientos vitales. Como consecuencia, valoraba cómo su situación central en el Mediterráneo con esa total dependencia del tráfico marítimo por los estrechos constituía una enorme vulnerabilidad estratégica para este país⁴⁸.

Como se puede ver, las líneas de comunicación que cruzaban el Estrecho frente a las costas españolas tenían una gran relevancia para el sostenimiento de la economía de países como Gran Bretaña e Italia, y con ella introducían otro factor añadido: el interés militar de cualquier otra nación que compitiese o entrase en conflicto con cualquiera de ellas, caso de Francia.

Dada su situación, si España hubiese contado con el pleno control de las orillas norte y sur, éste hubiera sido suficiente para gobernarlo empleando medios de defensa costera –artillería principalmente– en similitud con lo que sucedió en el Bósforo y los Dardanelos durante la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, como consecuencia de la asunción de la hipótesis de la absoluta primacía británica en el pensamiento naval español de los años treinta, se estimaba que la presencia de la base británica de Gibraltar impedía llevar a cabo este control

46 Joseph S. ROUCEK, “The Geopolitics of the Mediterranean, II”, *American Journal of Economics and Sociology*, vol. 13, nº 1, 1953, p. 71-86 [72].

47 Pedro María CARDONA Y PRIETO, *La conferencia...*, *op. cit.*, p. 49.

48 Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” [AGMAB], leg nº 9047, resumen del artículo *La débil posición estratégica de Italia*, publicado por Héctor Bywater en el *Daily Telegraph* (12 de enero de 1938).

del estrecho con esta forma de actuación, sin la connivencia británica, bien por medio de su alianza, bien de su neutralidad⁴⁹.

Este pensamiento acerca de la supremacía naval británica se sostenía fundamentalmente sobre la herencia de la consideración tradicional que desde el siglo XIX asumía al Imperio Británico como la potencia marítima indiscutible, cuya superioridad no podía desafiarse. La realidad es que en 1931 el escenario había cambiado mucho.

La aparición en la Primera Guerra Mundial de nuevas armas en el ámbito naval, como el submarino, la aviación naval o la proliferación de las minas habían cuestionado la utilidad de las grandes flotas ofensivas de superficie y habían abierto un nuevo campo donde sí era posible hacer frente a los grandes poderes navales tradicionales, al menos con carácter local y temporal. De esta forma, la evolución de las tácticas y de los armamentos navales había provocado un cambio sustancial en las concepciones estratégicas tradicionales haciendo más vulnerable el control británico sobre el estrecho de Gibraltar⁵⁰.

Así, la disposición de fuerzas en ambas orillas y el despliegue de dos bases tan importantes como eran las de Cádiz —con su arsenal en San Fernando— y Cartagena, que permitían la actuación simultánea en ambos mares, otorgaba grandes ventajas y valor a la actuación española en la zona. Unas ventajas que, como se ha dicho, únicamente podían ser condicionadas o limitadas por Gran Bretaña gracias a su ya mencionado dominio del mar en la superficie con fuerzas apoyadas en Gibraltar, que podía llegar a cortar el Estrecho y las comunicaciones españolas entre la península y las plazas de soberanía y el protectorado en Marruecos.

La consideración naval de Gran Bretaña como el mayor obstáculo de España para el control del paso entre los dos mares, no obviaba el hecho de que este país era igualmente una amenaza importante para los intereses británicos en el Estrecho y el Mediterráneo, dada su posición y posibilidades de atacar Gibraltar; base clave para el Reino Unido. Algo que iba a ponerse claramente de manifiesto en la Segunda Guerra Mundial, cuando los alemanes planearon la operación “Félix”, que pretendía hacerse con Gibraltar atacando desde territorio español⁵¹.

Por estas razones, en lo referente a esta zona de interés naval, Gran Bretaña era el único país al que España no debía enfrentarse por lo que, en el caso de un conflicto en el Mediterráneo en el que España estuviese implicada, era esencial contar, al menos, con su neutralidad.

49 AEGN-EC, Curso 1934-35, C7C11, Julián SÁNCHEZ EROSTARBE, *Estudio marítimo militar del Estrecho de Gibraltar (1935)*, p. 16-18.

50 José L. NEILA HERNÁNDEZ, *España, república mediterránea. Seguridad colectiva y defensa nacional (1931-1936)*, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1993, p. 423.

51 Raymond DE BELOT, *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, *op. cit.*, p. 23-26.

Centrando la mirada sobre los intereses militares del Estrecho, se debe subrayar que éste era el punto donde, dominado por Gran Bretaña o por España con su consentimiento, se podía impedir la reunión de las fuerzas navales francesas del Atlántico y el Mediterráneo, y donde se podía impedir la salida de las fuerzas navales italianas hacia el Atlántico.

Una connivencia hispano-británica podía así bloquear el paso del Estrecho y cerrar sus rutas marítimas a terceros países, de forma que con un poder naval adecuado y sus bases principales –muy especialmente Cartagena y Cádiz– habrían de hacer valer el factor naval de España en el Mediterráneo⁵².

Como se ha dicho, el poder británico y español sobre el Estrecho, combinado con su posición en un extremo del Mediterráneo, dificultaba mucho la actuación de terceros países en la zona. Durante la crisis de Abisinia, la tensión creció hasta un punto en el que se creyó muy posible un conflicto entre Gran Bretaña e Italia; las opciones de Italia de acceder a este territorio africano hubiesen podido evitarse cortando su acceso a través del canal de Suez, presionándola económicamente por medio de un bloqueo en el Estrecho y asumiendo las consecuencias de su reacción dentro del Mediterráneo.

Incluso sin contar con la posible intervención francesa o española al lado británico, la Marina italiana no consideraba posible vencer este bloqueo y atacar en el estrecho de Gibraltar. La razón no era otra que el estudio de los factores de la lejanía del territorio italiano y la manifiesta inferioridad de fuerzas frente a la *Royal Navy*.

La distancia existente entre los aeródromos de Cerdeña y este punto –780 millas– no permitía tampoco un ataque o apoyo aéreo a una fuerza naval italiana en la zona –los aviones italianos de aquel momento no superaban las 600 millas de autonomía–, con lo que el temor del cierre del Estrecho fue un factor decisivo para que la *Regia Marina* concluyese que no tenía opciones de hacer frente a la *Royal Navy*⁵³.

Por las mismas razones, la Marina italiana también rechazaba la opción de atacar Suez, y únicamente contemplaban posible hacerse con Malta mediante la combinación de una operación aérea y naval, algo que por sí solo no les permitía asumir el riesgo de realizar una actuación ofensiva naval contra Gran Bretaña. A pesar de ello Mussolini ordenó atacar Abisinia, confiando y acertando en que el deseo de este país de no entrar en guerra sería suficiente para evitar su reacción.

En relación al enfoque táctico del problema del Estrecho, realizado en la Escuela de Guerra Naval, un estudio elaborado por el profesor Sánchez Eros-

52 Amalio GIMENO, *El factor naval de España en el problema Mediterráneo*, Madrid: Imprenta Juan Pueyo, 1914, p. 38-42.

53 Robert MALLETT, “The Italian Naval High Command and the Mediterranean crisis, January-October 1935”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, Issue 4 (1999), p. 77-102 [83, 86 y 90-97].

tarbe en 1935 analizaba las condiciones marítimas y geográficas de la zona del Estrecho y proponía una opción de actuación para controlarlo. Basándose en la distancia existente entre el meridiano que cruza por el cabo Tres Forcas y la línea Cádiz-Larache –160 millas náuticas– deducía que todo buque de velocidad inferior a 20 nudos –caso de los submarinos– había de realizar parte de ese recorrido durante el día, donde los medios de exploración tendrían más fácil su localización⁵⁴. Un análisis algo simple, que obviaba la alternativa, realizada en la Segunda Guerra Mundial, de que esos submarinos permaneciesen estáticos y sumergidos durante el día y realizasen el tránsito en periodos nocturnos sucesivos.

Sobre ese supuesto proponía el despliegue de un sistema de vigilancia con patrullas de aviones basadas en Cádiz, Larache y Melilla, dos flotillas de destructores a este y oeste del Estrecho basadas en Almería y Cádiz respectivamente, y un barraje de submarinos en la línea que une los cabos Trafalgar y Espartel, complementado por una fuerza de choque basada en las bases de Cádiz o Cartagena⁵⁵.

En una línea parecida se manifestaba Pedro Cardona, quien en 1931 mencionaba como las mayores opciones españolas de actuar en el Estrecho residían en los submarinos y las aeronaves, valorando que una actuación en la mar y sobre la base de Gibraltar, podían impedir el control británico del área⁵⁶.

Sobre el interés de terceros países de actuar en el Estrecho como consecuencia de su rivalidad con Gran Bretaña o Italia, se puede mencionar cómo al comienzo del siglo xx Francia identificaba este punto estratégico como clave en su competencia con los intereses británicos en el Mediterráneo. Su estrategia ya subrayaba entonces la importancia de obtener el apoyo de las posiciones españolas en la zona si la fuerza naval británica basada en Gibraltar obligaba a forzar su paso. Una cuestión que, hecha extensiva a todo el teatro, revelaba la clave que suponía la alianza o neutralidad española para Francia, consecuencia de la presencia en el Estrecho y en Mahón, centro de las rutas que unían Argelia y Orán con Córcega y Tolón⁵⁷.

Mientras tanto, la política británica en 1904 tenía por su parte el objetivo de mantener a Francia alejada de los estrechos, precisamente para impedirle poder bloquear a Gran Bretaña en caso de guerra, y este fue uno de los motivos por los que se defendió el derecho de España de obtener una zona de influencia en Marruecos que posteriormente culminaría en el protectorado, y por el que

⁵⁴ AEGN-EC, Curso 1934-35, C7C11, Julián SÁNCHEZ EROSTARBE, *Estudio marítimo militar del Estrecho de Gibraltar (1935)*, p. 19.

⁵⁵ *Ibidem*, p. 20.

⁵⁶ Pedro María CARDONA Y PRIETO, *La conferencia...*, *op. cit.*, p.135-136.

⁵⁷ Theodore ROPP, *The development of a modern navy: French naval policy, 1871-1904*, Naval Institute Press, 1987 (1ª Ed. 1937), p. 336-339.

tampoco consintió que Tánger fuese zona de influencia francesa, que hubiese contado así con el mejor puerto de Marruecos y una base aérea mucho más cercana al estrecho y a Gibraltar⁵⁸. Volviendo la mirada a la confrontación de intereses con Italia, Francia era conocedora de cómo estaba aprisionada económicamente en el Mediterráneo, verdadera obsesión para Mussolini⁵⁹. Ante esta dependencia italiana del comercio y aprovisionamiento exterior que llegaba por el estrecho de Gibraltar, en los años treinta el almirante francés Darlan elaboró una estrategia donde, con la necesaria colaboración británica, planeaba ante un conflicto asfixiar a Italia cerrando ambos puntos⁶⁰. Algo para lo que, en el caso del estrecho de Gibraltar, era igualmente importante la neutralidad o alianza española.

LAS BALEARES

Por su situación en el Mediterráneo, España poseía un valor marítimo de primer orden en el delicado equilibrio geopolítico de los años treinta: las islas Baleares y su principal base naval, Mahón, potenciada con los grandes fondeaderos naturales de las bahías de Palma, Alcudia y Pollensa. De ellas, la isla de Menorca podía ser considerada como la posesión más ventajosa del escenario marítimo del Mediterráneo occidental⁶¹. Un archipiélago cuya relevancia es destacada por multitud de autores y analistas de diversas épocas, convirtiéndose en una cita recurrente en cualquier estudio o publicación⁶².

Si las rutas marítimas que cruzaban del Mediterráneo al Atlántico a través del estrecho de Gibraltar eran esenciales para la economía británica e italiana, y éste paso la clave para controlarlas, las rutas que cruzaban la parte occidental del Mediterráneo en dirección norte-sur, enlazando Francia y el norte de África lo eran para la seguridad y la economía de la República francesa, y las Baleares la zona clave donde interrumpirlas.

La importancia de su posición en relación con dichas rutas puede apreciarse muy bien en el gráfico publicado en la revista *Foreign Affairs* de enero de 1937,

58 José L. NEILA HERNÁNDEZ, *España, república mediterránea. Seguridad colectiva...*, op. cit., p. 423.

59 Joseph S. ROUCEK, "The Geopolitics of the Mediterranean, II", op. cit., p. 72.

60 Paul G. HALPERN, "French and Italian naval policy in the Mediterranean. 1898-1945" en J. HATTENDORF (Ed.), *Naval strategy and power in the Mediterranean: past, present and future*, Routledge, 2013, p. 78-101 [97-99].

61 Antonio ROS, *Nueve artículos sobre política naval*, op. cit., p. 35.

62 Susana SUEIRO, "La política mediterránea", en Florentino PORTERO (Ed.), *La política exterior de España en el siglo XX*, Ayer, nº 49 (2003), p. 185-202, [189], Luis V. PÉREZ GIL, "Las potencias medias en el sistema internacional. Estudio de un modelo histórico: España en el primer tercio del Siglo XX", *Anales de la Facultad de Derecho*, nº 18, Universidad de la Laguna (2001), p. 215-240 [235]; José L. NEILA HERNÁNDEZ, *España, república mediterránea. Seguridad colectiva...*, op. cit., p. 98, 173 y 481; "The Balearic Islands in Mediterranean Strategy", *Foreign Affairs*, vol. 15, nº 2 (enero de 1937), p. 384-385; Armando GUERRA, *El problema del Mediterráneo*, Madrid: Sucesores de Rivadeneira, 1935, p. 31-43.

reproducido al final en este trabajo. Sobre ellas, el archipiélago ocupaba un lugar central y la base naval secundaria de Mahón una posición de privilegio en la equidistancia con Italia, Francia y Argelia. La situación de Menorca la coloca en torno a 140 millas de Barcelona, 220 de Marsella, 250 de La Maddalena en Cerdeña, 315 de Bizerta en Túnez, 200 de Argelia y 530 de Gibraltar, un factor que otorgaba un valor militar muy relevante a su posesión.

Mientras la política naval británica giraba sobre el eje del mantenimiento de sus comunicaciones a través del Mediterráneo hacia sus colonias y territorios asiáticos y africanos, en el caso de la francesa, le otorgaba un papel esencial al mantenimiento de las líneas de comunicación que de norte a sur unían el sur de Francia y sus colonias africanas, y en dirección hacia el canal de Suez con Madagascar y la Indochina francesa.

Los territorios controlados por Francia en el norte de África, Túnez, Argelia y Marruecos, exigían del enlace marítimo hacia la metrópoli. De ellos Francia obtenía hierro, zinc, fosfatos y cereales entre otros productos, y si bien en el caso de Marruecos era posible transportarlos por el Atlántico realizando una ruta desde Casablanca o Rabat, la disponibilidad de una única y precaria ruta de ferrocarril entre Marruecos y Argelia imposibilitaba el uso de estos puertos para el resto de las posesiones⁶³.

Como consecuencia, las rutas marítimas que unían los puertos franceses del norte de África con los mediterráneos del sur de Francia tenían una importancia económica muy elevada para este país. Una cuestión que, más allá de su papel en la economía francesa, entraba directamente en el ámbito de su seguridad: Francia en tiempo de guerra podía prescindir de muchos de los productos proporcionados por sus colonias, pero no de los minerales y el grano proveniente del norte de África⁶⁴.

Además, para sostener un esfuerzo de guerra, Francia tenía una exigencia añadida al aprovisionamiento por vía marítima de las materias primas de sus territorios norteafricanos: consideraba como la clave del éxito de su defensa frente a un ataque en el continente –Alemania seguía siendo vista como su principal amenaza– la llegada entre la segunda y tercera semanas de movilización, de cinco divisiones y media de sus tropas coloniales del norte de África, las unidades francesas mejor preparadas y alistadas para el combate⁶⁵.

Para garantizar la obtención de fuerzas y recursos del norte de África era esencial la seguridad en la navegación sobre estas rutas marítimas. Para ello

63 Joseph S. ROUCEK, “The Geopolitics of the Mediterranean, II”, *op. cit.*, p. 71.

64 Reynolds M. SALERNO, *Vital Crossroads: Mediterranean Origins of the Second World War, 1935-1940*, Cornell University Press, 2002, p. 3-5, y Joseph S. ROUCEK, “The Geopolitics of the Mediterranean, II”, *op. cit.*, p. 71.

65 Peter JACKSON, “Naval policy and national strategy in France. 1933-1937”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 23, Issue 4 (2000), p. 130-159 [133].

Francia contaba con tres importantes bases aéreas y navales: en Tolón, cerca de Marsella, Mer-el-Kebir en el noroeste de Argelia –en funcionamiento como tal a partir de 1939– y Bizerta en Túnez, siendo su parte más vulnerable la más alejada de esos tres puntos: el centro de la ruta en su paso por las islas Baleares.

A su vez, las rutas que se dirigían desde Francia hacia el este en su derrota hacia Siria y Suez pasaban próximas a Cerdeña, donde Italia tenía una base aeronaval en Cagliari, y cruzaban el oeste y sur de este país bajo el radio de acción de las fuerzas italianas desplegadas bases aéreas y navales muy cercanas a los puntos de paso de los buques –caso del canal de Sicilia– como Tarento al sur del territorio continental, Augusta en Sicilia o incluso Bríndisi, ya en el Adriático. Una circunstancia que, dada la rivalidad con este país, iba a complicar mucho su mantenimiento en caso de un conflicto entre ambos, dando todavía mucha más relevancia a las que, flanqueadas por las islas Baleares, sostenían la comunicación con el norte de África.

En lo referente a Italia y Gran Bretaña, las Baleares igualmente presentaban un punto crítico en sus rutas marítimas. En el caso de la primera, ocupaban el punto medio en las derrotas italianas que enlazaban sus puertos con el estrecho de Gibraltar. Para Gran Bretaña constituían el flanqueo del norte a sus líneas de comunicación mediterráneas.

Con ello, las Islas se convertían en objeto de preocupación de todas las potencias Mediterráneas. Sin embargo, al margen del interés que presentaban para proteger y defender las rutas marítimas, en el caso de Italia, el mayor valor que podía aportar el empleo de las Islas y sus bases era el potencial militar que albergaba esta posición de cara a un enfrentamiento con Francia. De hecho, autores como John Morris Roberts mencionan las ambiciones de Mussolini sobre este enclave como una de las razones de su apoyo al bando nacional en la Guerra Civil española⁶⁶.

Por este motivo, cuando el 7 de agosto de 1926 se firmó en Madrid el tratado de amistad italo-español, el temor de Francia era precisamente que éste permitiese el empleo a Italia de bases militares en las islas Baleares, algo que hubiese supuesto una clara ventaja estratégica para este país en un hipotético conflicto con Francia⁶⁷.

Igualmente, la posesión o disposición de bases italianas en las islas Baleares hubiese constituido a su vez una amenaza contra Gran Bretaña, al acercar Gibraltar al alcance de sus buques y aviones, cuya base más cercana al Estrecho estaba en Cerdeña, y extender hacia el oeste el flanqueo que sus fuerzas ya ejercían sobre la ruta de navegación procedente del canal de Suez. Por todo ello,

⁶⁶ John M. ROBERTS, *Europe 1880-1945*, Routledge, 2013 (1ª Ed. 1967), p. 422.

⁶⁷ José L. NEILA HERNÁNDEZ, *España, república mediterránea. Seguridad colectiva...*, *op. cit.*, p. 358, y Susana SUEIRO, "La política mediterránea de Primo de Rivera: el triángulo Hispano-Italo-francés", *op. cit.*, p. 204-205.

tanto a Gran Bretaña como a Francia les interesaba o bien la alianza o bien la neutralidad de España, de forma que las islas Baleares no supusiesen una amenaza para sus rutas marítimas.

Así, los gobiernos republicanos se encontraron con que las Islas podían constituir un claro objetivo militar de primer orden para Italia, que podía tratar de ocupar por la fuerza alguna posición donde pudiese basar una fuerza naval y aérea, posibilidad que supuso un continuo quebradero de cabeza para las comunicaciones francesas en esa zona del Mediterráneo⁶⁸.

Ya para finalizar, destacar cómo dentro de los planes anglo-franceses dirigidos a contrarrestar la acción del Eje en la Segunda Guerra Mundial se concibió la operación “Pilgrim”, cuyo primer boceto, fechado el 13 de junio de 1940, le asignaba a la Marina de guerra francesa la defensa de las Baleares frente a una acción italiana o alemana sobre ellas⁶⁹.

Como consecuencia de su valor militar para otras naciones, las Baleares habrían de convertirse en un escenario muy vulnerable para España que, atendiendo a lo publicado en el diario francés *Le Journal*, podría tener muy complicado mantener la neutralidad del archipiélago en el caso de un conflicto mediterráneo⁷⁰. Por todo ello, las Islas habrían de ser objeto de atención preferente de la política de seguridad y defensa republicana en general y de su política naval en particular que, como consecuencia, iba a centrar la atención de sus principales estudios y planes militares y navales en la defensa del archipiélago.

CONCLUSIONES

Para terminar, de la revisión de lo expuesto en este trabajo se puede identificar la forma en que los propósitos políticos republicanos en sus claves nacional e internacional, sujetos a su vez a los muy relevantes condicionantes geoestratégicos de la España de los años treinta, habrían de guiar su política naval. Algo que se puede sintetizar en estos tres titulares:

- La política de seguridad española y, como consecuencia, su política naval, tuvo como principal propósito mantener una neutralidad armada y pacifista.
- El esfuerzo principal hubo de centrarse y limitarse pues a garantizar los intereses en el ámbito de soberanía nacional, situado a su vez en una posición geoestratégica privilegiada, huyendo así de proyectar el poder militar de forma unilateral hacia otros ámbitos. Algo que habría de contribuir a primar la dotación de medios navales más aptos para este fin –submari-

68 Reynolds M. SALERNO, *Vital Crossroads...*, *op. cit.*, p. 57.

69 Víctor MORALES LEZCANO, “Canarias, Azores y Cabo Verde durante la batalla del Atlántico”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 23 (1977), p. 205-223 [212-213].

70 *ABC*, 7 de noviembre de 1933, p. 34.

nos, destructores, etc.— frente a los tradicionalmente ofensivos —acorazados y cruceros.

- Las zonas que demandaban mayor atención en el entorno naval eran aquellas en las que los intereses marítimos de España interactuaban con los respectivos de las potencias navales mediterráneas: Gran Bretaña, Francia e Italia. Potencias cuya economía y seguridad dependía, en gran medida, de la libertad de navegación en aguas bajo la influencia española. Estas áreas eran claramente dos: el estrecho de Gibraltar y, muy especialmente, las islas Baleares. Ambas muy cercanas al territorio nacional.

Situación de las islas Baleares sobre el escenario marítimo del Mediterráneo occidental



Fuente: “The Balearic Islands in Mediterranean Strategy”, *Foreign Affairs*, vol. 15, n° 2 (Anónimo, enero de 1937), p. 384-385 [384].

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- *ABC*, 1931 y 1933.
- *Anuario estadístico de España. Año XVII-1931*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1933.
- Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Ciudad Real. (AG-MAB)
- Archivo de la Escuela de Guerra Naval, Madrid. (AEGN)
- Archivo Histórico Nacional, Madrid. (AHN)
- *Constitución de la República Española*, 9 de diciembre de 1931.

- *Foreign Affairs*, 1937.
- *Nuevo Mundo*, 1932.
- *República, Diario Independiente de la Tarde*, 1932.
- *Revista General de Marina*, 1929 y 1935.
- *The Peace Treaty of Versailles*, 28 de junio de 1919.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Juan R. ACINAS GARCÍA, “El sistema portuario en el Siglo XX: aportaciones tecnológicas en ingeniería marítima”, *OP-Ingeniería y territorio*, nº 49 (1999), p. 44-53.
- Manuel AZAÑA, *Obras Completas*, México: Oasis, 3 vol., 1966-1968.
- Fernando de BORDEJÉ Y MORENCOS, *Vicisitudes de una política naval*, Madrid: San Martín, 1978.
- José M. CAMPO RIZO, “El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una aproximación documental”, *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº 19, Universidad Complutense (1997), p. 55-87.
- Pedro María CARDONA Y PRIETO, *La conferencia y el Tratado marítimo-naval de Londres (1930) desde el punto de vista español*, Madrid: Imprenta del Ministerio de Marina, 1931.
- Ricardo CEREZO MARTÍNEZ, *Armada española Siglo XX*, Madrid: Poniente, 1983, 4 vol.
- Juan CERVERA VALDERRAMA, “La defensa nacional”, *Revista General de Marina* (octubre de 1935), p. 501-516.
- Raymond DE BELOT, *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, Madrid: Editorial Naval, 1982 (1ª Ed. 1962).
- Jean-Marc DELAUNAY, “Orígenes históricos y determinantes de la actitud francesa hacia la España de 1936”, *Historia Contemporánea*, nº 10 (1994), p. 15-28.
- Juan J. DÍAZ BENÍTEZ, “La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial”, *Revista de Historia Naval*, nº 85 (2004), p. 57-70.
- Rubén DOMÍNGUEZ MÉNDEZ, “El Embajador Raffaele Guariglia en España (1932-1935). Reacción italiana ante una eventual pérdida de fuerza en su política mediterránea y americana”, *Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 6, nº 1 (2013), p. 56-72.
- Ángeles EGIDO LEÓN, *La concepción de la política exterior española durante la II República (1931-1936)*, Madrid: UNED, 1987.
- ESCUELA DE GUERRA NAVAL, *Curso de Guerra Naval. Últimas lecciones, 1925-1999*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000.
- Amalio GIMENO, *El factor naval de España en el problema Mediterráneo*, Madrid: Imprenta Juan Pueyo, 1914.

- José M. GIL ROBLES, *No fue posible la paz*, Barcelona: Planeta, 1978.
- José GIRAL, “La República y el Ministerio de Marina”, *Nuevo Mundo*, nº Especial, 14 de abril de 1932, p. 20-22.
- GOBIERNO DE ESPAÑA, *Estrategia de seguridad marítima nacional*, Madrid: Presidencia del Gobierno, 2013.
- Armando GUERRA, *El problema del Mediterráneo*, Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1935.
- Paul G. HALPERN, “French and Italian naval policy in the Mediterranean. 1898-1945” en J. HATTENDORF (Ed.), *Naval strategy and power in the Mediterranean: past, present and future*, Routledge, 2013, p. 78-101.
- Miguel HERNANDO DE LARRAMENDI, “El protectorado español en Marruecos y las relaciones internacionales de España (1912-1956)” en *El protectorado español en Marruecos: la historia trascendida*, vol. III, Bilbao: Iberdrola, 2013, p. 97-148.
- Peter JACKSON, “Naval policy and national strategy in France. 1933-1937”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 23, Issue 4 (2000), p. 130-159.
- Emilio LECUONA Y GARCÍA PUELLES, “El problema aeronaval en el Mediterráneo”, *Revista General de Marina* (mayo de 1929), p. 789-797.
- Salvador de MADARIAGA, *Memorias (1921-1936). Amanecer sin mediodía*, Madrid: Espasa Calpe, 1974.
- Robert MALLET, “The Italian Naval High Command and the Mediterranean crisis, January-October 1935”, *Journal of Strategic Studies*, vol. 22, Issue 4 (1999), p. 77-102.
- Víctor MORALES LEZCANO, “Canarias, Azores y Cabo Verde durante la batalla del Atlántico”, *Anuario de Estudios Atlánticos*, nº 23 (1977), p. 205-223.
- José L. NEILA HERNÁNDEZ, *España, república mediterránea. Seguridad colectiva y defensa nacional (1931-1936)*, Madrid: Universidad Complutense de Madrid, 1993.
- “La política exterior de la España republicana (1931-1936): Excepcionalismo y normalidad historiográfica”, *Studia histórica. Historia Contemporánea*, nº 22 (2004), p. 47-83.
- Luis V. PÉREZ GIL, “Las potencias medias en el sistema internacional. Estudio de un modelo histórico: España en el primer tercio del Siglo XX”, *Anales de la Facultad de Derecho*, nº 18, Universidad de la Laguna (2001), p. 215-240.
- Francisco QUINTANA NAVARRO, *España en Europa, 1931-1936: del compromiso por la paz a la huida de la Guerra*, Madrid: Nerea, 1993.
- “Salvador de Madariaga, diplomático en Ginebra (1931-1936). La película de la política exterior de la II República”, *Historia Contemporánea*, nº 15 (1996), p. 107-124.

- John M. ROBERTS, *Europe 1880-1945*, Routledge, 2013 (1ª Ed. 1967).
- Theodore ROPP, *The development of a modern navy: French naval policy, 1871-1904*, Naval Institute Press, 1987 (1ª Ed. 1937).
- Antonio ROS, *Nueve artículos sobre política naval*, Cartagena: Casa Garnero, 1937.
- Joseph S. ROUCEK, “The Geopolitics of the Mediterranean, II”, *American Journal of Economics and Sociology*, vol. 13, nº 1, 1953, p. 71-86.
- René SABATIER DE LACHADENÈDE, *La Marina francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*, Madrid: Ministerio de Defensa, 2000.
- Reynolds M. SALERNO, *Vital Crossroads: Mediterranean Origins of the Second World War, 1935-1940*, Cornell University Press, 2002.
- Susana SUEIRO, “La política mediterránea de Primo de Rivera: el triángulo Hispano- Italo-francés”, *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, nº 1 (1987), p. 183-223.
- “La política mediterránea”, en F. PORTERO (Ed.), *La política exterior de España en el siglo XX, Ayer*, nº 49 (2003), p. 185-202.
- “The Balearic Islands in Mediterranean Strategy”, *Foreign Affairs*, vol. 15, nº 2 (Anónimo, enero de 1937)

ARTÍCULO RECIBIDO: 13-06-16, ACEPTADO: 28-06-16