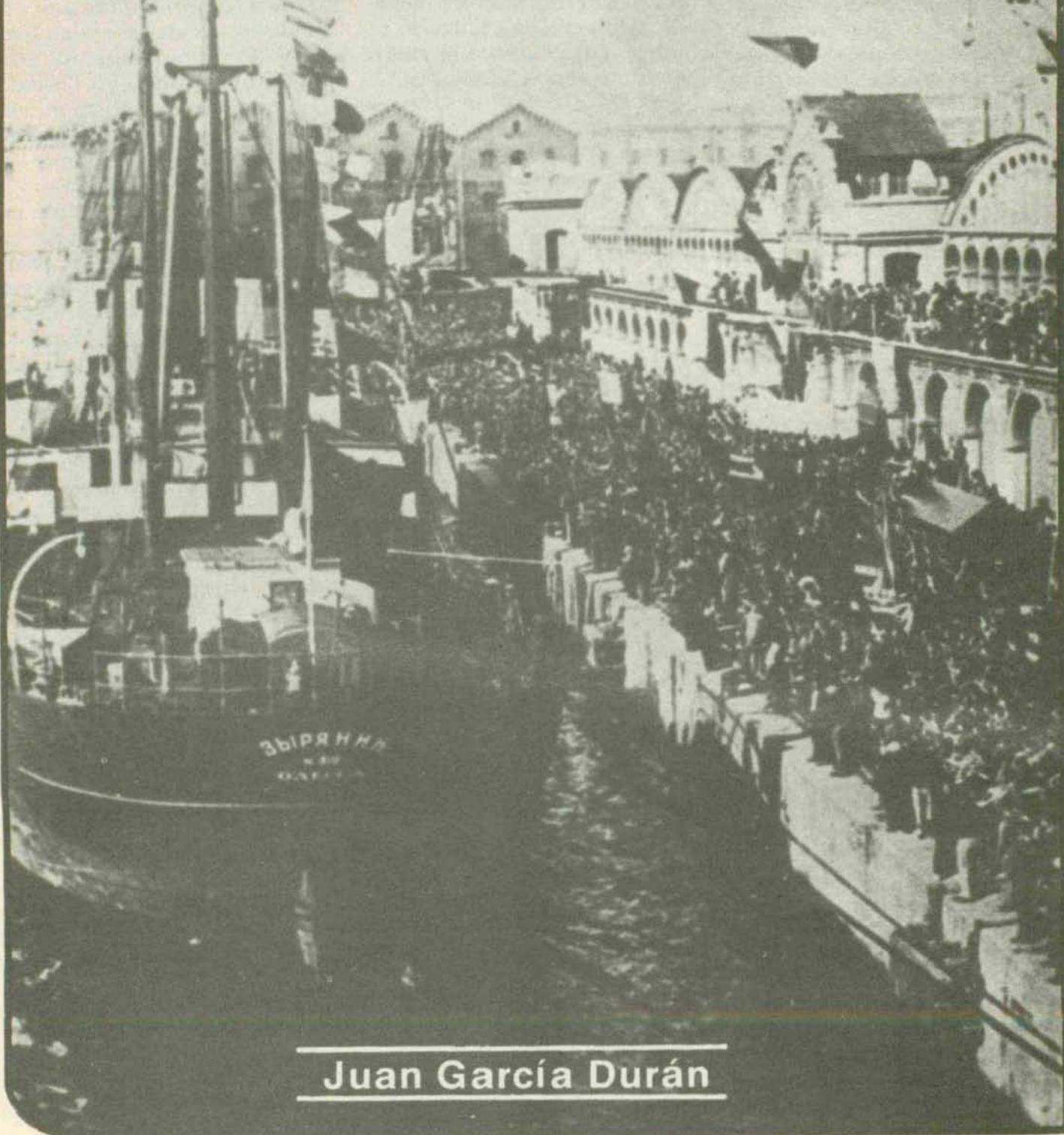


En torno a nuestra guerra:

La participación rusa marítima



Juan García Durán

L OS jóvenes, y aún muchos viejos, que hoy penetran los intrincados problemas de nuestra guerra civil, deben preguntarse no sólo cuál fue la participación marítima rusa, sino también por qué Rusia no empleó su flota de guerra para proteger su marina mercante, que tuvo considerables pérdidas, al igual que hicieron Alemania e Italia que, como consecuencia, no tuvieron ninguna.

Aunque las razones fueron varias, destacan principalmente tres: La debilidad y vejez de la flota, su doctrina estratégica defensiva y las complicaciones político diplomáticas.

LA FLOTA RUSA

El espíritu revolucionario de los marinos rusos, tan popularmente reflejado en la sublevación del «Potemkin», (27-VI-1905) jugó un papel primordial en la revolución rusa de 1905 y, sobre todo, en la de 1917 al bombardear el «Aurora», el Palacio de Invierno.

Es oportuno recordar que este espíritu de rebeldía, casi siempre estuvo asociado a Kronstadt, donde ya en 1852 y 1882 se amotinó la marinería.

Ya terminada la revolución violenta de 1917, y con la flota del Báltico bloqueada por la nieve en la base naval de Kronstadt, la marinería desilusionada con la dictadura bolchevique, se sublevó en marzo de 1921, siendo aplastados en su intento de llevar la revuelta a Leningrado.

Lenin, que se percató del peligro que para la dictadura bolchevique representaba este espíritu permanente de rebeldía, propuso que la flota fuera desguazada y la marinería desmovilizada (1). Esto no llegó a ponerse en práctica, aunque sí, la marina fue puesta en «cuarentena» mientras que una controversia doctrinaria se desarrollaba entre Vorochilov, Tukhachevski y Frunze que sostenían que la doctrina militar del Ejército Rojo, igual que la marina, nada podían tener en común con la doctrina militar capitalista, y que la nueva doctrina debía emanar del espíritu revolucionario del proletariado. Trotski, sin embargo, mantenía que si bien era cierto que una economía socialista elevaría el nivel de las masas y, como consecuencia, el del nuevo ejército, todavía había mucho que aprender del desarrollo de los países capitalistas.

Aunque la doctrina, opuesta a Trotski, fue abriéndose camino poco a poco, no logró imponerse hasta 1925, fecha en que Trotski fue



Mr. Labonne, tras presentar sus cartas credenciales al Presidente Azaña, como Embajador de Francia en octubre de 1938.

(1) David Woodward. «The Russians at sea», London, W. Kimber, P. 16.

depuesto y Frunze fue nombrado Comisario del Ejército Rojo y la Marina que, por entonces, se llamó «Fuerza Naval del Ejército Rojo», bajo el mando unificado Ejército-Marina.

La oposición trotskista a la nueva doctrina desapareció totalmente, al ser Trotski expulsado del Partido en 1927. Esto produjo un corte casi total entre la vieja y la nueva doctrina naval. Sin embargo, no fue hasta 1932, cuando Orlof fue nombrado Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales, que la «nueva escuela estratégica» impuso sus nuevas teorías, que pretendían venir a revolucionar la estrategia naval. Así el submarino pasó a ser considerado como el eficaz sustituto del crucero-acorazado, como fuerza de ataque. Esto, según la nueva estrategia, representaba que el crucero y el acorazado habían terminado su época y que la nueva fuerza naval del futuro estaría integrada por fuerzas ligeras: submarinos, destructores, lanchas torpederas y aviación naval.

Bajo esta nueva concepción, las unidades terrestres, marítimas, defensa costera y aviación obedecían a un solo mando.

Aunque Stalin se pronunció por estos principios llamados de «defensa activa», inició con el Segundo Plan Quinquenal (1933-1937) la mo-

dernización de tres acorazados y empezó la construcción de la serie de cruceros pesados tipo «Kirov». Además se puso en estudio una nueva estrategia en la cual entrarían grandes unidades con artillería pesada. Este nuevo plan debería entrar en efecto, en el Tercer Plan Quinquenal de 1937. Y aunque se pondría énfasis en una flota de superficie integrada por acorazados y cruceros, no por ello se disminuiría la construcción de submarinos que, ya por entonces, doblaba el número de los 75 que tenía Francia, considerada entonces la primera potencia submarina.

Así, en 1939, según el Almirante Gorshkov (2), que fue Jefe de la Marina durante casi veinte años, la flota rusa contaba con 165 submarinos. Y, también según Goshkov, durante los dos primeros Planes Quinquenales (esto es: octubre 1, 1928 a diciembre 31, 1932, y enero 1, 1933 a abril 1, 1937) los astilleros rusos lanzaron al agua 106 barcos de superficie: 4 cruceros, 7 grandes destructores, 30 destructores, 18 barcos de escolta, 38 dragaminas, 1 lanzaminas y 8 monitores de río.

En 1938, y ya de manera definitiva, Rusia de-

(2) S. G. Gorshkov. «Navies in war and in peace». U. S. Naval Institute Proceedings, V. 100, N.º 6 (June, 1970) pp. 47-55.



El «Komsomol», que tras descargar en Valencia viveres y material de guerra, fue hundido por el crucero nacionalista «Canarias».

cedió la construcción de una gran flota ofensiva, teniendo como base principal los grandes cruceros y acorazados, aunque la interacción de los diferentes tipos de la fuerza naval continuaban siendo la condición del éxito en las diferentes misiones. Esto, naturalmente, vino a cambiar la táctica de la «nueva escuela», que Gorshkov trata de explicar diciendo: «El cambio de opinión sobre el papel de los grandes barcos de superficie, se produjo bajo la influencia que ejerció la construcción febril, de este tipo de barcos, por parte de las grandes potencias navales, por considerarlos la base de toda flota».

Aunque la decisión ya había sido tomada, todos los especialistas extranjeros coinciden en que las pérdidas de su marina mercante durante la guerra civil española vino a reforzar esta tesis.

Con esta esquemática exposición de lo que era entonces la débil flota rusa, que de ninguna manera podía aventurarse más allá de sus costas y, sobre todo, a tres mil millas de España y sin bases logísticas, se comprende mejor la prudencia observada durante nuestra guerra. Tan es así que Rusia declinó el participar en las patrullas navales que debían vigilar el cumplimiento de la No-Intervención.

Al no utilizar la flota en la protección de su marina mercante, como hacían Alemania e Italia con las suyas, Rusia pidió que la marina republicana española efectuara las operaciones de escolta, lo que vino a neutralizar parte de la escuadra, limitando considerablemente su potencial ofensivo, muy reducido ya por falta de mandos competentes.

PARTICIPACION RUSA

A pesar de que la escuadra republicana estaba muy necesitada de mandos, Rusia envió solamente 77 oficiales (3), aunque en ningún momento dado debió haber más de treinta o treinta y cinco.

El primero en llegar fue Nikolai Gerosimovich Kuznetsov, de 34 años, que comandaba un crucero en el Mar Negro. Más tarde, durante la II Guerra Mundial, fue Almirante Jefe de la flota rusa y, de nuevo, en 1953. Actuó como consejero en la base de Cartagena y, en determinados momentos, en el crucero «Libertad». Al año fue relevado, como todos los otros ofi-

(3) *Academy of Sciences of the USSR. The Institute of the International Working-Class Movement. «International solidarity with Spanish Republics». Moscow, Progress Publishers, 1976, p. 328. Investigaciones posteriores nuestras demuestran que este debió ser el número.*

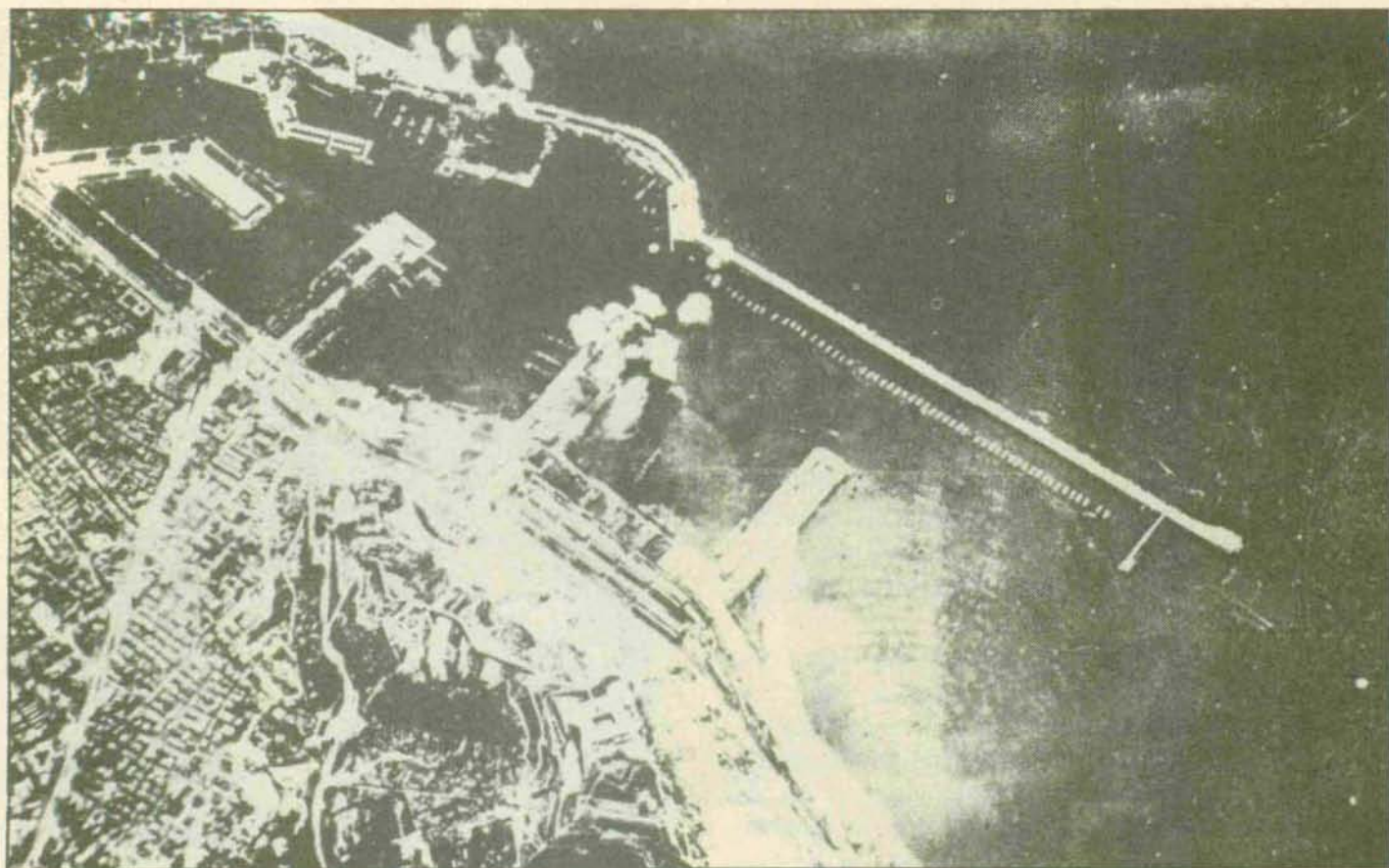


M. Corbin, embajador francés en Londres y representante de su país en el Comité de No-Intervención.

ciales, por V. A. Alafuzov, y éste por N. A. Pitterski. Estos fueron los jefes de mayor graduación que impartían las órdenes a los otros oficiales, en cuanto a consignas procedentes de Moscú.

Estos oficiales nunca tuvieron verdaderas posiciones de mando, ya que su misión fue la de consejeros, sin embargo, en el caso de Kuznetsov hay evidencia de que sus sugerencias para la escolta de mercantes rusos, siempre fueron aceptadas con prioridad. También este mismo oficial parece haber sido uno de los mayores proponentes de la táctica defensiva (característica de la estrategia rusa) que mantuvo la flota republicana inactiva con tanta frecuencia. Y en la decisión más catastrófica, que fue la de enviar la escuadra al Norte, Kuznetsov aceptó la iniciativa de Indalecio Prieto presentada el 3 de septiembre (1936) y discutida durante 18 días por los estados mayores y comités de marinos. Así, el 21 la escuadra, con Kuznetsov a bordo del «Libertad», abandonaba el Mediterráneo, dejando paso casi libre a las fuerzas que sólo días más tarde eran transportadas de Africa, sin que su presencia en el Norte hubiera cambiado allí el rumbo de la guerra. En sus memorias, Kuznetsov reconoce la equivocación.

Por otra parte, y de acuerdo con las tácticas de la «nueva escuela» rusa, creyó en la mayor



El puerto de Barcelona, bombardeado repetidas veces por la aviación facciosa a lo largo de 1938.

eficacia de los submarinos, lanchas torpederas (pidió y obtuvo de Rusia cuatro de estas lanchas) y aviación.

En aquellas unidades en que los rusos tuvieron el mando, tales como algunos submarinos y lanchas torpederas, las operaciones no dieron muestra alguna de mayor eficacia que las mandadas por españoles. Es más, no conocemos una sola acción de carácter ofensivo ejecutada por estos submarinos, cuya misión casi se limitó a servir de correo y transporte de muy limitado tonelaje de carga importante.

En cuanto a la aviación naval, fueron los pilotos rusos quienes confundieron (o esta parece ser la versión más atinada) el «Deutschland» con el «Canarias», bombardeándolo.

Así puede concluirse que el aporte de estos marinos no parece haber contribuido a un mejoramiento significativo de la Flota Republicana, mientras que en la aviación y tanques la intervención de los rusos fue decisiva en muchas operaciones.

La experiencia que hayan podido ganar en España, parece tener una relación directa con los resultados en la II Guerra Mundial. Así, a pesar de tener la flota submarina más numerosa del mundo, muy poco aparece registrado, sobre todo de carácter ofensivo, en los anales históricos de la guerra; sin embargo, las otras

dos armas, tierra y aire, hicieron diez millones de muertos, heridos y prisioneros, de un total de trece millones seiscientos mil que perdieron los alemanes.

El número de muertos en nuestra guerra civil fue 157, de un total de 2.058, así distribuidos: Aviación (en sus varias especialidades) 772, tanquistas 351, ejército (instructores y consejeros) 222, oficiales de marina 77, artilleros 100, varias especialidades 52, ingenieros y especialistas de aviación 130, operadores de radio y señales 156, intérpretes 204 (4).

En cuanto a las razones de la intervención rusa (que trataremos en otro artículo), nos parece interesante observar el comentario del Embajador francés ante el Gobierno de la República, Mr. Labonne, quien refiriéndose a sendas entrevistas con Azaña (25-II-1938) y, días antes, con Rosemberg, embajador ruso, dice en una «dépêche» dirigida a Mr. Delbos, Ministro de Negocios Extranjeros francés: «Así, el uno y el otro estiman que la acción rusa en la guerra civil española, de ninguna manera es el hecho del marxismo, de una ideología soviética o de la acción del Komintern. Lo que ha reaparecido en el Mediterráneo, en Barcelona y Valencia, al igual que la marina rusa apareció en Tolón, hace medio siglo, es la

(4) *Obra citada con N.º (3), pp. 328-329.*

Rusia secular, la Rusia de los eslavos amenazados por los germanos, los doscientos millones de rusos defendiendo sus intereses esenciales y sus posiciones estratégicas dominantes».

A esta interpretación de Azaña y Rosemberg, que el Embajador cree «impregnada de sinceridad», añade como comentario: «¿Preciso subrayar que de ninguna manera intento establecer una similitud entre sinceridad, veracidad y veracidad histórica? ¿Cuál es la verdad histórica? Hoy nadie sabría exponerla y poseerla con certeza. Incluso mis interlocutores han podido, el uno y el otro, ser víctimas del ambiente, de sus convicciones, de sus propias certezas. Sin embargo, la similitud de sus relatos, la analogía de sus interpretaciones, el hecho que emanen de dos personalidades que fueron a la vez los dos actores y los dos testigos más calificados, constituyen presunciones importantes».

PARTICIPACION Y PERDIDAS DE LA MARINA MERCANTE RUSA

La marina mercante rusa empleó unos cincuenta barcos en toda clase de abastecimientos y material de guerra transportado a España.

Todos los barcos rusos que partían de los puertos del Mar Negro o de Leningrado hacia Es-

paña, indicaban que su mercancía estaba destinada a Francia, Inglaterra, Bélgica, Holanda u otros países. Los manifiestos y otros papeles estaban dirigidos a las compañías que cooperaban en esta operación.

Los barcos, así como la «mercancía», estaban debidamente asegurados.

Las autoridades de los puertos de origen llamaban a estos cargamentos «Asignación del Partido y del Gobierno» (Zadanye Partii i Pravitel'stva) o (Z. P. P.).

Los barcos rusos redujeron considerablemente sus actividades a partir del hundimiento del «Komsomol», el 14 de diciembre de 1936 (5) antes de cuya fecha ya habían sido visitados, forzados a entrar en puerto o inspeccionados en alta mar, otros 17 barcos.

A partir del 20 de abril, fecha en la cual el Comité de No-Intervención puso en efecto el plan de control, el tráfico ruso hacia España dejó totalmente de estar asegurado por barcos rusos y ni uno solo fue denunciado por los servicios de información del Comité de No-Intervención, lo que redujo considerablemente el transporte de material de guerra, ya que solamente eran utilizados barcos españoles y de otras nacionalidades. Sin embargo, algunos barcos rusos siguieron transportando material de guerra a Francia, para luego ser

(5) Véase «El hundimiento del 'Komsomol'», en TIEMPO DE HISTORIA, N.º 34, septiembre, 1977, pp. 34-37.



M. Pascua, primer embajador de España en Moscú, a su izquierda Kretinski, Comisario del Pueblo adjunto de Asuntos Extranjeros de la URSS.

transportado a España. Por su parte, los rebeldes siguieron hostigando a los mercantes rusos.

Además del «Komsomol», otros dos barcos, el «Blagoiev» y el «Timiriázev», fueron hundidos. La indignación rusa, en el primer caso, subió a tal punto que sus diplomáticos propusieron a Londres y París el tratar a los rebeldes como piratas y atacarlos sin previo aviso. Ante esta petición el Ministro de Negocios Extranjeros francés, Mr. Delbos, envió un telegrama a Mr. Corbin, Embajador en Londres, en estos términos: «El Gobierno de la URSS, antes de tomar su propia decisión sobre las medidas a poner a las inspecciones, capturas y cambios de ruta impuestos a los navíos en alta mar, por las fuerzas navales de los insurgentes españoles, ha expuesto el deseo de conocer la opinión del Gobierno francés, al mismo tiempo que del británico, sobre la situación creada y las medidas de orden internacional a que pudieran dar lugar. El Gobierno francés no reconoce, en cuanto a lo que le concierne, la legalidad de tales capturas, actos de destrucción o cambio

de ruta. El hecho de hundir un navío de comercio con su tripulación no puede más que hacer dichos actos todavía más reprobables».

«Al participar estos puntos de vista al Secretario de Estado, tenga a bien pedirle que le haga saber las observaciones que pudieran ocurrirle, así como la respuesta que se propone dar a la gestión soviética».

«Esta gestión, por ella misma y por las disposiciones generales que testimonia, merece ciertamente una acogida favorable de nuestros dos Gobiernos que, sobre todo, tienen interés en hacer concordar sus respuestas» (6).

A pesar del deseo francés, Mr. Corbin, en su respuesta, informó a Mr. Delbos que el Gobierno Británico estimaba «poco indicado el comprometerse en una acción de orden internacional, para protestar contra unos hechos sobre los cuales no se poseían más que informaciones indirectas». Por otra parte, «el Almirantazgo no estaba dispuesto a emplear sus

(6) «Documents diplomatiques français» 2.^e Ser., 1936-1939, V. 4, p. 474. Doc. N.º: 286.



A finales de agosto de 1936 llega a España Julius Rosenberg, primer embajador soviético.



La representación de España en la URSS recibida, con ocasión del 1.º de mayo, por Stalin.

fuerzas en una acción represiva, en torno de las costas españolas».

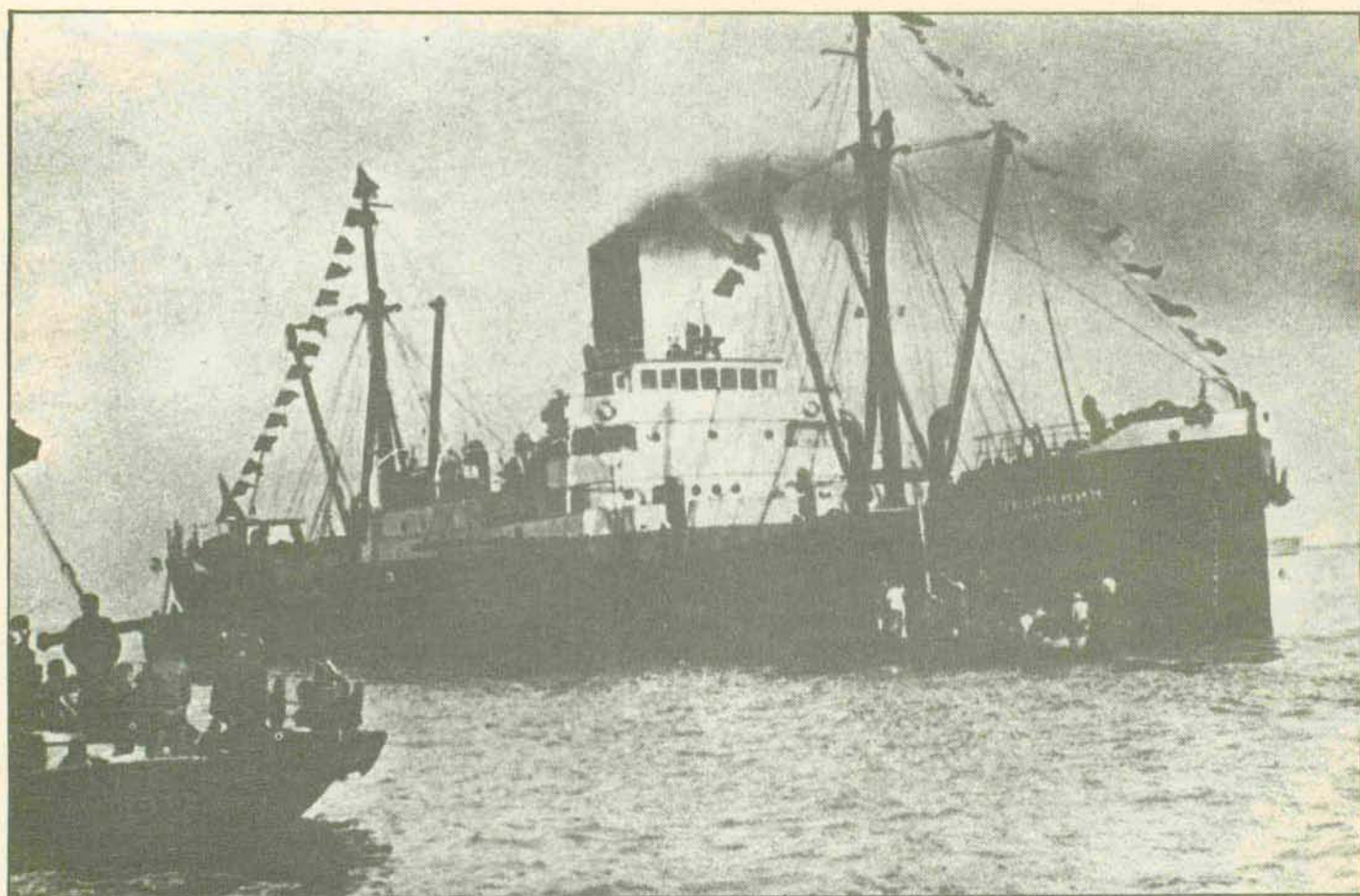
Y así se liquidó la «démarche» soviética y el hundimiento del «Komsomol».

En el caso del hundimiento del «Blagoiev» y el «Timiriázev» Rusia adoptó otra postura como podemos ver por el texto de la nota entregada en Roma por el Embajador soviético, el 6 de septiembre de 1937. Dice:

«La Embajada de la URSS en Italia llama la atención del Gobierno italiano sobre el hecho que a juicio del Gobierno de la Unión Soviética no existe la más ligera duda sobre la prueba de la acción agresiva de barcos de guerra italianos contra barcos mercantes de la URSS. Tal acción fue efectuada al hundir un submarino italiano el barco «Timiriázev», en ruta de Cardiff a Puerto Said, con un cargo de carbón, y atacado el 30 de agosto, a las 22 horas, a 120 kilómetros al Este de Argel. Un ataque similar fue efectuado contra el barco soviético «Blagoiev», en ruta de Mariupol a Sete, con un cargo de asfalto, y hundido el 1 de septiembre a las 6,30 horas, a 15 millas de la isla de Skyros».

«El Gobierno italiano comprende, sin duda, que estos actos en alta mar, contra barcos mercantes de la marina soviética, que mantiene relaciones diplomáticas normales con Italia, están en flagrante contradicción no sólo con los principios de humanidad, sino también con las más elementales y universalmente reconocidas normas del derecho internacional. Además, los ataques de barcos italianos contra barcos mercantes bajo la bandera de la URSS violan el pacto concluido entre la URSS e Italia, el día 2 de septiembre de 1933, en cuyo Artículo 1 obliga a las partes contratantes: ...a no recurrir, en ningún caso, a la guerra o ninguna clase de agresión en tierra, mar o aire contra el otro firmante, ni separadamente ni juntos con una o varias terceras potencias...».

«Con la fuerza que da el precedente acuerdo, la Embajada de la URSS, en nombre y bajo la dirección del Gobierno de la URSS, presenta la más decisiva protesta al Gobierno italiano... y hace completamente responsable al Gobierno italiano de las consecuencias políticas y materiales vinculadas a las acciones agresivas».



El «Ziryaniin», buque de carga ruso, a su llegada a Barcelona, en octubre de 1936.

vas de barcos italianos contra barcos mercantes arbolando la bandera de la URSS».

«La Embajada de la URSS está autorizada por su Gobierno para insistir sobre la terminación de estas agresiones en el futuro y pide una total compensación por las pérdidas incurridas como resultado de estos actos y también las pérdidas ocasionadas a los marinos de los barcos soviéticos, o a sus familiares.» (7).

Inútil decir que el Gobierno italiano negó que sus submarinos hubieran hundido barco alguno.

Rusia perdió siete barcos más que, capturados por los rebeldes, fueron declarados «buena presa», confiscados e incorporados a su flota con nombres españoles. Estos fueron:

«Katayama» . «Castillo de Ampudia»
 «Lensovet» ... «Castillo de Bellver»
 «Max Hoelz» . «Castillo de Montealegre»
 «Patyshev» .. «Castillo de Olite»
 «Skvortsov
 Stepanov» ... «Castillo de Maqueda»
 «Smidovich» . «Castillo de Peñafiel»

«Tsyurupa» .. «Castillo de Aulencia»
 (en 1950: «Cast. Villafranca»)

Las tripulaciones de estos barcos fueron encarceladas por largos meses; por ejemplo: la dotación del «Skvortsov Stepanov» permaneció siete meses en prisión, volviendo a la Unión Soviética el 7 de enero de 1939. La tripulación del «Smidovich» estuvo encarcelada veinte meses, volviendo a Rusia a finales de octubre de 1938. La del «Komsomol» estuvo diez meses, volviendo a su país en la primera semana de octubre de 1937. Entre sus marinos se encontraba Iván Gaidaenko que, más tarde, se hizo periodista y escritor y, en 1970, publicó una novela de tipo histórico titulada «Santa María», cuyo título se debe al relato que hace de la vida que llevaron en el penal de este nombre los marinos capturados. En el volumen I de las «Obras» de este autor, publicado en Kiev en 1974, hay una introducción de A. D'iachenko en la que dice que Iván Gaidaenko fue torturado, con otros marinos, y luego condenado a muerte (8).

(8) Iván Gaidaenko. «Santa María», Kiev, Dnipro, 1970, 412 págs.

(7) «Izvestia», 8-9-1937.

Los barcos rusos visitados, obligados a entrar en puerto, internados o atacados fueron 125. Solamente Inglaterra le superó con 259 y 19 hundidos. Esta gran cantidad se debió, creemos, a que por entonces la mitad de toda la marina del mundo ondeaba bandera británica y, aunque tenían la flota de guerra más fuerte y numerosa del mundo para proteger sus mercantes, la actitud del Gobierno inglés en ningún momento se caracterizó por su actitud enérgica.

Sólo una vez, el 5 de septiembre de 1937, los marinos rusos de la flota marítima del Báltico pidieron al Gobierno que escoltara sus barcos mercantes. Y el periódico del ejército «Estrella Roja» haciéndose eco, indirectamente, escribía: «El Gobierno soviético encontrará el medio de acabar con los ataques piratas de los barcos de guerra italianos y protegerá con éxito su flota mercante» (9).

Es evidente que la flota mercante rusa sufrió reveses y ultrajes más allá de lo que un país

(9) «Izvestia», 5-9-1935.

puede encajar sin recurrir a la fuerza; pero, ¿es que la fuerza existía a tres mil millas de Rusia?

BARCOS ESPAÑOLES CONFISCADOS POR LA URSS

Los barcos españoles internados en puertos rusos «como garantía de la deuda del Gobierno español» y que fueron incorporados a su flota fueron:

«Cabo San Agustín»	12.600 toneladas
«Cabo Quilates»	6.600 »
«Ciudad de Ibiza»	2.000 »
«Ciudad de Tarragona» .	2.000 »
«Inocencio Figaredo» . . .	2.838 »
«Isla de Gran Canaria» .	5.120 »
«Juan Sebastián Elcano» .	9.965 »
«Mar Blanco»	5.150 »
«Marzo»	1.295 »

NOTA: Para la transliteración utilizamos el sistema norteamericano. Así, Tukhachevski sería en transliteración española, Tujachevski.



Antonov-Ovsenko, Cónsul General soviético en Barcelona, saludado por la multitud agradecida, con ocasión de la llegada a la ciudad de un barco ruso cargado de víveres.