

El anteproyecto de flota de 1938 y la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial

Juan José Díaz Benítez

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

El principal debate sobre la política exterior española durante la Segunda Guerra Mundial ha girado en torno a su discutida neutralidad. Lo que para unos fue una elección voluntaria defendida con habilidad y firmeza, no pasó de ser para otros una actuación forzada por las circunstancias. Si bien contamos con estudios sobre la política interior y la economía española en relación con esta cuestión, no ocurre lo mismo con la planificación militar, en la que se debería reflejar la política exterior del nuevo régimen, ya sea en la adopción de medidas defensivas **lo en** el estudio de proyectos ofensivos **2**. Manuel Ros Agudo ha investigado este último aspecto, documentando la existencia en 1939 de importantes preparativos bélicos para un inminente enfrentamiento con Francia y Gran Bretaña **3**, en los que iba implícita la voluntad expansionista del nuevo régimen, la cual podemos documentar incluso en plena guerra civil, gracias al anteproyecto de flota redactado en junio de 1938 **4**.

¹ Véase como ejemplo la vulnerabilidad de Canarias ante el posible ataque británico como represalia tras la hipotética pérdida o inutilización de Gibraltar por fuerzas españolas o alemanas: DÍAZ BENÍTEZ, J. J.: «La Armada española y la defensa de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial», tesina inédita leída en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria el 2 de mayo de 2001.

² Ros ACUDO, M.: «Preparativos secretos de Franco para atacar Gibraltar (1939-1941)»>>, en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 23 (2001), pp. 299-313.

³ Ros AGUDO, M.: *La guerra secreta de Franco (1939-1945)*, Barcelona, Crítica, 2002, pp. 34-71.

⁴ Archivo General de la Administración Civil del Estado (AGA), Marina, Secre-

Este documento de más de 100 páginas estaba dividido en nueve apartados, de los que los cuatro primeros estudiaban los factores que definían la composición y tamaño de la flota ideal: la política internacional, las potencias enfrentadas, el desarrollo tecnológico de las fuerzas navales y el contexto estratégico. Los cuatro siguientes se centraban en su construcción, tanto en lo que respecta a la elección del tipo de buques como a su coste, los plazos de ejecución y la artillería y municiones que necesitaría. El noveno y último apartado abordaba el despliegue de las nuevas unidades navales, proponiendo la creación de nuevas bases navales y la mejora de las ya existentes. En suma, se trata de un detallado estudio con ambiciosas proyecciones de futuro, aunque elaborado durante una crítica coyuntura nacional.

Planes para después de la guerra

En la primavera de 1938 España se encontraba en plena guerra civil. Negrín había fracasado en su intento de encontrar una mediación extranjera para poner fin al conflicto y Franco declaró en junio que estaba decidido a continuar la contienda hasta la victoria total. La actitud de las grandes potencias y, especialmente, del Comité de No Intervención no contribuía tampoco a terminar con la barbarie que desangraba a España. Así, Hitler manifestó su intención de retirar la Legión Cóndor sin llevarla realmente a cabo, mientras Francia permitía el paso de material bélico para las fuerzas republicanas a través de su frontera hasta que la cerró a petición de Gran Bretaña. El gobierno de Estados Unidos quiso levantar el embargo de armas que perjudicaba especialmente a la República, pero no pudo hacerlo por la oposición de los católicos norteamericanos. Por su parte, el ejecutivo británico asistía impasible a los bombardeos aéreos contra sus propios buques mercantes, hasta que la presión del Parlamento le obligó a solicitar a Italia su cese, el cual obtuvo a principios de julio⁵.

Esta situación sólo beneficiaba realmente a los sublevados contra el gobierno republicano, pues la ayuda que recibían era mayor y

taría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto de Flota Nacional*, junio de 1938.

⁵ THÜMAS, H.: *La Guerra Civil Española*, Barcelona, Grijalbo Mondadori, 1995, pp. 878-895.

de mejor calidad que la conseguida por el Ejército Popular⁶. Uno de los principales responsables de este desequilibrio en cuanto al auxilio exterior era el *III Reich*. No sólo proporcionó grandes cantidades de material bélico y apoyo político y diplomático, sino que incluso intervino militarmente en el conflicto. Pero esta asistencia no fue gratuita, pues el régimen nazi consiguió reorientar el comercio español hacia el mercado alemán, infiltrarse en las fuentes productivas de la economía española, alinear política y diplomáticamente al nuevo gobierno con el Eje y el reconocimiento, por parte española, de la necesidad de pagar los suministros bélicos⁷. De hecho, a mediados de 1938 hubo un retraso en el envío de municiones provocado por la reticencia española a que Alemania consiguiera un mayor control en la explotación de sus minas⁸.

Al mismo tiempo que avanzaban los ejércitos franquistas, se fue formando un nuevo gobierno presidido por Franco y formado por las fuerzas políticas y militares alzadas contra la República. Ya el 6 de octubre de 1936 se había creado la Secretaría de Guerra, la cual constaba de tres secciones: Tierra, Mar y Aire. Tres semanas después el vicealmirante Juan Cervera Valderrama fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Armada⁹. El nuevo gobierno se trasladó a Burgos a principios de 1938, siguiéndolo el Estado Mayor de la Armada unos meses más tarde¹⁰. En junio de ese mismo año fue redactada la *Introducción a un Anteproyecto de Flota Nacional*. Este documento no está firmado ni se indica quién fue su autor, aunque es posible que éste fuera Juan Cervera Valderrama o el jefe de la Sección de Operaciones de dicho Estado Mayor, con el visto bueno del primero.

El anteproyecto se iniciaba con una advertencia y una breve introducción. En la primera se definía la *flota elemental* como la unidad estratégica mínima y, a la vez, instrumento útil de la política internacional, señalando que el esfuerzo industrial que requeriría su cons-

(. Vid. al respecto HOWSON, G.: *Armas para España. La historia no contada de la Guerra Civil española*, Barcelona, Península, 2000.

⁷ VIÑAS, A.: *Franco, Hitler y el estallido de la guerra civil. Antecedentes y consecuencias*, Madrid, Alianza, 2001, pp. 448-449.

⁸ Ídem *supra*, pp. 458-463.

⁹ CERVERA PEREY, J.: *La guerra naval española (1936-39)*, Madrid, San Martín, 1988, pp. 103-108.

¹⁰ ÁLPERT, M.: *La guerra civil española en el mar*, Madrid, Siglo XXI, 1987, pp. 311-313.

trucción sería beneficioso para el país, al crear numerosos puestos de trabajo. Las necesidades apremiantes de la Armada eran expuestas en la introducción. A corto plazo había que adquirir más destructores y submarinos para enfrentarse con las fuerzas navales republicanas. A largo plazo, la futura flota habría de responder a los condicionantes históricos y geográficos, definidos como *circunstancias de orden permanente*) y a las orientaciones futuras de la política internacional, previendo también el suficiente tiempo para perfeccionar los modelos de buques elegidos y adoptar un tipo estándar ¹¹.

En la composición de la futura flota se debería considerar también una serie de circunstancias políticas. En ellas se afirmaba que el conflicto en el que se vería inmersa sería el que oponía al *comunismo marxista* contra los *nacionalismos más o menos socialistas*) en lo que parece ser una alusión a la Unión Soviética, el *IJI Reich* y la Italia del *Duce*. Contaba con una estabilización de frentes como en la Primera Guerra Mundial, estimando que las acciones decisivas se emprenderían en la retaguardia y que se intentaría que la guerra fuese lo más breve posible. También señalaba la posición geoestratégica de España, desde la cual se podía amenazar las comunicaciones entre las metrópolis europeas y sus colonias africanas, así como la posibilidad de una nueva guerra por el dominio del Estrecho de Gibraltar. La flota, por tanto, debería garantizar la defensa de la metrópoli y sus posesiones del norte de África, además del control del Estrecho, permitiendo la unión de España a una serie de naciones sin suponer una carga para ellas y aportándoles una ventaja decisiva sobre el enemigo ¹².

Esta valoración de las circunstancias políticas no era del todo exacta, pues el conflicto que sucedió a la contienda española no consistió en una guerra breve de frentes estabilizados, sino en una larga y de movimientos ¹³. Y tampoco fue inicialmente un enfrentamiento entre sistemas totalitarios. En realidad, se inició con la lucha

IIAGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*) *op. cit.*, pp. 1-5.

¹² AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, *op. cit.*, pp. 5-12.

¹³ *Vid.* al respecto el concepto de *Blitzkrieg*, el cual fue definido por Milward como una síntesis estratégica en la que las fuerzas económicas y morales de la nación serían movilizadas sólo en la medida necesaria para lograr los objetivos de una guerra de corta duración: MILWARD, A. S.: *La Segunda Guerra Mundial*. Barcelona, Crítica, 1986, pp. 35-43.

de las democracias europeas contra las agresiones alemanas, buena prueba de las cuales eran la invasión de Austria en marzo de ese año o la misma participación alemana en la guerra civil española. En el momento en que fue redactado el anteproyecto, Francia y Gran Bretaña vivían atenazadas por el riesgo de una guerra entre Alemania y Checoslovaquia a causa de las reclamaciones alemanas en los Sudetes. Tal fue el temor a una guerra que, en el acuerdo de Múnich de 30 de septiembre de 1938, Francia y Gran Bretaña acordaron con Alemania el reparto de Checoslovaquia, lo cual señaló el fracaso de la política del *appeasement* y la toma de conciencia por parte de británicos y franceses de la necesidad de una actitud firme frente a las ambiciones de Hitler ¹⁴.

Aunque no estuviera muy claro a qué tipo de guerra habría que enfrentarse en el futuro, sí se había identificado a los dos bandos contendientes. Por un lado, el Eje y sus satélites, y por el otro, Gran Bretaña y Francia. En este conflicto, del que se responsabilizaba implícitamente al bloque anglo-francés, poseedor de las colonias más extensas y ricas, España estaría con el Eje:

«Una garantía de paz no puede basarse en la rivalidad y recelo entre los grupos de naciones; si persiste esta mentalidad entre los pueblos de Europa; si los que tienen mucho no quieren ceder nada, será preciso crear una agrupación de superioridad aplastante, que rijá de hecho la política europea; el poder naval que necesita España debe calcularse para establecer esta superioridad» ¹⁵.

La definición de la futura flota

La composición de la flota debía tomar en consideración una serie de premisas. Por un lado, el dominio del mar sólo se podía conseguir mediante una *unidad estratégica fundamental*) la cual consistía en un núcleo de buques de línea y fuerzas complementarias. Por otro, la guerra al tráfico marítimo, ya fuese en el Estrecho de Gibraltar, Mediterráneo, Atlántico o las rutas que conducían a África, debía hacerse mediante submarinos y, en menor medida, con fuerzas ligeras

¹⁴ KITCHEN, M.: *El período de entreguerras en Europa*, Madrid, Alianza, 1992, pp. 342-354.

¹⁵ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, *op. cit.*, pp. 9-10.

de superficie. Las unidades navales para la protección directa de la costa debían evitar la distracción de la *unidad estratégica fundamental* en este menester y consistirían en submarinos de pequeño y mediano tonelaje, así como destructores. En cualquiera de los tres casos había que contar con la necesaria intervención de las fuerzas aéreas, ya fuera como aviación embarcada o *armada aérea* ¹⁶.

Este planteamiento coincide a grandes rasgos con el que hizo Luis Carrero Blanco cinco años después ¹⁷. La flota de alta mar estaba constituida en torno al buque de línea, el cual necesitaba el auxilio de cruceros, exploradores ¹⁸, destructores y portaaviones. La acción contra el tráfico marítimo se confiaba exclusivamente a la flota submarina, cuya actuación era independiente de la de alta mar. La flota para la defensa del litoral debía ser apoyada por la artillería de costa. En el caso de las naciones marítimas, la flota de alta mar constituiría la base del poder naval, ya que era la única que podía proporcionar el control de las comunicaciones vitales para su propia supervivencia, mientras que en el de las continentales la flota principal sería la submarina, idónea para atacarlas sin tener que defender las propias a causa de su misma naturaleza continental.

El espectacular desarrollo de la aviación durante el período de entreguerras condujo a naciones como Gran Bretaña, Estados Unidos y Japón a la construcción de portaaviones, aunque todavía se consideraba que el buque principal era el acorazado ¹⁹. El anteproyecto tampoco fue ajeno a la creciente influencia del poder aéreo, ya fuera en forma de aviación embarcada o *armada aérea*. La primera agrupaba a los aviones que cooperaban directamente con la flota, a los cuales clasificaba como aviación costera, embarcada en portaaviones y a bordo de los grandes buques de guerra. La segunda englobaba a las fuerzas aéreas que apoyaban indirectamente a la flota. Este último concepto fue acuñado por Giulio Douhet, definiendo la *armada aérea*

¹⁶ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...* } *op. cit.* } pp. 13-20.

¹⁷ CARRERO BLANCO, L.: *Arte naval militar*, Madrid, Editorial Naval, 1943, pp. 127-131.

¹⁸ Se trataba de un buque a medio camino entre el destructor y el crucero, ya que era más pesado y estaba mejor artillado que el primero, al mismo tiempo que más ligero y con menor potencia de fuego que el último: CARRERO BLANCO, L.: *Arte naval...* } *op. cit.* } pp. 113-121.

¹⁹ MACINTYRE, D.: *Portaaviones el arma maestra*, Madrid, San Martín, 1976, pp. 20-47 Y 152.

como el conjunto de medios aéreos apropiados para la conquista del dominio del aire. Tal fuerza, a diferencia de la aviación auxiliar del Ejército y la Marina, tendría un mando independiente y sería capaz de aniquilar a cualquier aviación auxiliar que se le opusiese. Estas tesis publicadas en 1921 fueron reafirmadas cinco años después, llegando a sostener que la aviación auxiliar no tenía razón de existir, dada su indefensión ante la *armada aérea* ²⁰.

La constitución de la fuerza naval descansaba, según el anteproyecto, en cuatro conceptos. Por un lado, el desequilibrio entre los dos grupos de naciones, cuya potencia industrial y poder naval, en igualdad de condiciones, estarían determinados por el número y el nivel cultural de sus súbditos. Por el otro, si el desequilibrio era desfavorable para el grupo en el que se encontrara España, habría que constituir una fuerza naval que cuestionara la seguridad de la victoria del enemigo. Esta idea suponía la búsqueda de la paridad entre grupos rivales, la cual se lograría en la paz mediante un equilibrio estratégico, mientras que en la guerra lo haría con la constitución de una flota de características tales que le permitiesen actuar por sorpresa. El tercer concepto era la paridad entre naciones, la cual sería alcanzada gracias a la constitución y empleo apropiado de la flota. Finalmente, la fuerza naval debía responder al concepto de *flota elemental* a la cual se consideraba una garantía de paz ²¹.

El primero de estos cuatro conceptos erraba a la hora de concretar los factores que decidieron el resultado de la Segunda Guerra Mundial, pues no sólo no había igualdad en el poder naval y la potencia industrial, sino que tampoco había incluido a los dos gigantes no europeos que intervinieron decisivamente contra el Eje. De hecho, el desarrollo tecnológico de los medios bélicos había aumentado la dependencia de las fuerzas armadas respecto a la capacidad industrial de sus respectivas naciones. Así, el giro que dio la guerra hacia 1942-1943 estuvo propiciado por la mayor producción de aviones, carros de combate, piezas de artillería y buques por Estados Unidos y la Unión Soviética y su abrumadora superioridad tecnológica más que por los errores estratégicos del Eje. En suma, fue el superior *potencial de guerra* fuerza manufacturera y renta nacional lo que

²⁰ DOUHET, G.: *El dominio del aire*, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, 1987, pp. 43-44 Y117-119.

²¹ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...* op. cit.) pp. 20-23.

decidió la victoria aliada a través de lo que Winston Churchill definió como «la aplicación debida de la fuerza arrolladora»²².

La futura flota también debería estar constituida en función de las circunstancias estratégicas del momento. Una de ellas consistía en el balance de fuerzas navales en Europa, las cuales habían sido limitadas cuantitativamente por los caducos tratados de Washington y Londres, en 1922 y 1930 respectivamente, estando vigentes en 1938 el tratado de Londres de 1936, el cual fijaba límites cualitativos, y el anglo-alemán de 1935. La duración de los buques debía ajustarse al tratado de 1936, teniendo que considerar también el tiempo de construcción, cuyo mínimo era de tres años para cada acorazado y el doble en el caso de España. A partir de estos factores se pronosticaba hacia 1941-1945 una hegemonía británica en acorazados, los cuales serían tan numerosos como los del resto de Europa menos la Unión Soviética, mientras que Francia e Italia buscarían la paridad de sus respectivas fuerzas²³. En este sentido, la potencia naval hegemónica seguiría siendo la misma que controlaba Gibraltar, por lo que «*mientras exista la Flota inglesa en la proporción actual) el Estrecho de Gibraltar se conquista en el Mar del Norte*»²⁴.

Efectivamente, durante aquellos años existía una carrera naval entre las grandes potencias que llevó a iniciar la construcción de 32 acorazados en los seis años comprendidos entre 1933 y 1939. Esta resurrección del acorazado se inició con la entrada en servicio del acorazado de bolsillo *Deutschland* en 1933, la consiguiente reacción de Francia y Gran Bretaña, los recelos italianos ante el poder naval francés y el tardío programa de rearme naval de Estados Unidos²⁵. Sin embargo, todo ello no quiere decir que el rearme adquiriera la misma intensidad en todas las naciones. Alemania hizo el mayor esfuerzo, preparando y aplicando con tal fin sus planes económicos cuatrienales desde 1933, además de incrementar sus efectivos, desarrollar una nueva doctrina para la guerra terrestre y educar mili-

²² KENNEDY, P.: *Auge y caída de las grandes potencias*) Barcelona, Plaza & Janés, 1994, pp. 461-559.

²³ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, *op. cit.*) pp. 24-44.

²⁴ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, *op. cit.*) p. 44. Subrayado en el original.

²⁵ CARRERO BLANCO, L.: *España y el mar*, Madrid, Editora Nacional, 1941, pp. 73-75. Dos años después reprodujo los mismos párrafos en *Arte Naval Militar*, pp. 99-100.

tarmente a la juventud. Italia también intentó prepararse para una nueva guerra, aunque no tanto como Alemania, mientras que la intensa actividad industrial soviética en este sentido fue contrarrestada por las purgas estalinistas en el Ejército Rojo. La inestabilidad política y social de Francia impidió la realización de un ambicioso programa cuatrienal de rearme, mientras que en el caso de Gran Bretaña no se pudo iniciar hasta 1939-1940²⁶.

La segunda circunstancia estratégica a la que se refería el anteproyecto era el abastecimiento de petróleo. En caso de conflicto, Francia y Gran Bretaña podrían obtenerlo de América o a través del cabo de Buena Esperanza, mientras que Italia y Alemania buscarían el control del rumano y del iraquí²⁷. Estas previsiones fueron bastante acertadas, visto lo sucedido durante la Segunda Guerra Mundial. Alemania había intentado suplir su déficit energético recurriendo a combustibles sintéticos y hasta que invadió la Unión Soviética pudo obtener grandes cantidades de oro negro procedente de los campos rumanos, bombardeados posteriormente por los aliados, e incluso por los soviéticos. Las revueltas contra los británicos en Iraq y la germanofilia del gobierno de Irán también estuvieron relacionadas con la búsqueda de petróleo por Alemania. La tenaza formada por el avance del *Deutsche Afrika Korps* hacia el canal de Suez y el Grupo de Ejércitos Sur a través de la Unión Soviética hacia los yacimientos del Cáucaso perseguía el mismo objetivo. Los aliados, por su parte, contaron con las inmensas reservas petrolíferas de Estados Unidos y su amplia capacidad de refinado, especialmente a la hora de conseguir la gasolina de alto octanaje, vital para los aviones de combate²⁸.

En este análisis de las circunstancias estratégicas quedaba aún más claro quién era el hipotético enemigo. El epígrafe titulado *El problema militar de Francia* encabezaba un estudio dirigido a interrumpir el esfuerzo bélico francés²⁹. En él se sobrestimaba la importancia

²⁶ RENOUVIN, P.: *Historia de las Relaciones Internacionales. Siglos XIX y XX*. Madrid, Akal, 1990, pp. 1052-1058.

²⁷ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, *op. cit.*, pp. 44-52.

²⁸ GORALSKI, R., y FREEBURG, R. W.: *El petróleo y la guerra*, Madrid, Servicio de Publicaciones del Estado Mayor del Ejército, 1989, pp. 13-97, 143-162, 187-218 Y237-258.

²⁹ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, *op. cit.*, pp. 49-52.

de las colonias africanas a la hora de incrementar los efectivos militares galos de cara a un enfrentamiento con Alemania ³⁰. Y su vulnerabilidad frente a un ataque procedente de territorio español:

«El transporte rápido de tropas del África es para Francia esencial, la línea más corta es Argel-Port-Vendres, pasando entre Mallorca y Menorca. Si una coalición dominase el Mediterráneo occidental, este transporte sería imposible y siempre muy problemático aunque no se tenga un dominio efectivo de la *superficie*. Es pues natural que se trate de desviar el transporte, buscando un puerto de embarque atlántico -Casablanca, por ejemplo- o Bastaría un control del Estrecho con una vigilancia antisubmarina intensa. Este desvío es un importante retraso que obliga además a un transporte por ferrocarril a través del Marruecos francés que puede ser perturbado desde las Bases Aéreas Españolas (Marruecos, Península, Canarias)>> ³¹.

Una ambiciosa fuerza naval y un despliegue ofensivo

El viraje español hacia Italia y Alemania, patente en el documento, representaba toda una novedad con respecto a la política exterior española anterior a la guerra civil. Sin embargo, no cabe decir lo mismo de las fuerzas navales previstas en el anteproyecto de 1938, pues guardan ciertas similitudes con las del proyecto elaborado por el contralmirante Carvia, ministro de Marina en el último gobierno de la monarquía. El número de acorazados y portaaviones a construir era idéntico e incluso el de submarinos y destructores era bastante parecido. Tan sólo en cuanto a los cruceros se aprecian diferencias significativas. No obstante, es necesario indicar que las características de los buques eran muy distintas, a causa del desarrollo tecnológico experimentado en los ocho años transcurridos entre uno y otro estudio. Los acorazados elegidos por Carvia eran de 23.333 toneladas y montaban artillería de 305 mm., mientras que los del anteproyecto

³⁰ En realidad, el África subsahariana sólo aportó siete de las 80 divisiones del ejército francés en la primavera de 1940: KELLINGRAY, David: «"If I Fight for Them, Maybe Then I Can Go Back to the Village": Mrican Soldiers in the Mediterranean and European Campaigns, 1939-45», en ADDISON, Paul, y CALDER, Angus (eds.): *Time to Kill! The Soldier's Experience Of War in the West. 1939-1945*, Londres, Pimlico, 1997, pp. 93-114.

³¹ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, op. cit., pp. 49-50.

desplazaban 35.000 Yel calibre de su artillería principal oscilaba entre los 355 y los 380 mm. Los portaaviones de Carvia eran de 15.000 toneladas y con capacidad para 60 aparatos en total, mientras que los del anteproyecto alcanzaban las 23.000 y debían transportar 40 o 50 aviones cada uno ³².

CUADRO 1
Buques previstos en 1930 y 1938

<i>Buques</i>	<i>Programas navales</i>	
	1930	1938
Acorazados	4	4
Portaaviones	2	2
Cruceros protegidos	2	4
Cruceros ligeros	6	16
Destruyores	46	48
Torpederos	-	48
Submarinos	64	78

Fuentes: AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, *op. cit.*, pp. 49-52; BORDEJÉ y MORENCOS, F. de: *Vicisitudes de...*, *op. cit.*, pp. 542-550. Elaboración propia.

En cuanto a los submarinos, frente a los 64 de Carvia el anteproyecto proponía 78. En 1930 no se había previsto la construcción de submarinos ofensivos, pensando que el ataque al tráfico marítimo podría ser realizado por los submarinos de la escuadra y los dedicados a la defensa del litoral. En cambio, Carvia incluyó submarinos para la defensa de Canarias y las zonas secundarias, aunque es de suponer que el anteproyecto de 1938 destinara a tal fin algunos de tipo costero o de ataque al tráfico. Otro marino había señalado en 1931 la necesidad de contar con un total de 72 submarinos, pero al igual que Carvia y a diferencia del anteproyecto, estaban concebidos con una mentalidad defensiva, pues los únicos que se podían considerar

³² Para las características de los buques propuestos por Carvia, *vid.* BORDEJÉ y MORENCOS, F. de: *Vicisitudes de una política naval*, Madrid, San Martín, 1978, pp. 542-550.

CUADRO 2
Tipo de submarinos previstos en 1930 y 1938

<i>Submarinos</i>	<i>Proyectos</i>	
	1930	1938
Escuadra	12	9
Gran crucero	-	24
Pequeño crucero	-	18
Minadores	12	9
Costeros	24	18
Defensa de Canarias y zonas secundarias	16	-
TOTAL	64	78

Fuente: Elaboración propia a partir de las mismas fuentes utilizadas en el cuadro 1.

ofensivos eran los 16 del Estrecho de Gibraltar y los ocho de la escuadra ³³.

Esta poderosa flota necesitaba bases en las que pudiera ser abastecida de toda clase de pertrechos y realizar las reparaciones oportunas. Para ello, el anteproyecto previó el acondicionamiento de las que ya existían y la creación de otras nuevas ³⁴. Todas ellas serían clasificadas como bases principales o de primer orden y bases secundarias o de segundo orden según criterios de funcionalidad. Las primeras estaban pensadas para los grandes buques de la flota, debiendo contar con capacidad suficiente para alojar a la *unidad estratégica fundamental* y a un tercio de los submarinos. Las otras serían construidas sólo para unidades ligeras y submarinos. Tanto unas como otras podrían ser consideradas bases de operaciones, en el caso de que estuviesen situadas estratégicamente para atacar las rutas y bases enemigas.

Aunque las bases de primer orden pudieran coincidir con las de operaciones, como era el caso de Cádiz, lo ideal era que las

³³ Vid. la descripción de estas unidades en SUANZES, P.: «Los submarinos y la estrategia naval de España», en *Revista General de Marina*, núm. 104 (1931), pp. 892-908.

³⁴ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...* op. cit.) pp. 91-106.

bases principales estuviesen lejos de las enemigas, ya que su misión más importante era la de proporcionar seguridad a las unidades de la flota albergadas en ellas. No obstante, aun así existía un amplio abanico de posibilidades para atacar las comunicaciones enemigas en cada una de las tres zonas de operaciones en las que estaba dividida el litoral español:

«Los puertos del Norte son una excelente Base de operaciones para actuar contra las líneas de comunicaciones que concurren en los puertos del Oeste de Europa.

El sistema Baleares es la Base de operaciones indicada para actuar, bien entre las líneas de comunicaciones que ligan a Francia con su imperio africano, para bloquear una fuerza naval situada en Bizerta o Tolón y para contrarrestar cualquier acción contra la costa.

L.] El complemento de la Base de operaciones de Cádiz, será Canarias, también como Base de 2.º orden en posición favorable para actuar sobre las líneas de comunicaciones procedentes de América del Sur y del Cabo de Buena Esperanza y por las procedentes del Marruecos francés»³⁵.

CUADRO 3

Bases navales previstas en el anteproyecto de 1938

<i>Zonas de operaciones</i>	<i>Bases navales</i>	
	<i>Principales</i>	<i>Secundarias</i>
Norte atlántica	Ferrol	Marín
		Santander
Sur atlántica	Cádiz	Alhucemas
		Las Palmas de Gran Canaria
Mediterránea	Cartagena	Barcelona
		Palma de Mallorca
		Mahón
TOTAL	3	7

Fuente: AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un anteproyecto*. *op. cit.*, pp. 91-106. Elaboración propia.

³⁵ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...* *op. cit.*, pp. 96-98.

Una de las principales mISIONes de estas bases era la de proporcionar combustible a las fuerzas navales. Para calcular las necesidades de combustible se partió de la capacidad de carga de los diferentes buques de la flota y la proporción de la misma que sería dedicada a tal fin. El consumo anual fue elaborado según el correspondiente a los cruceros *Almirante Cervera* y *Canarias* durante 1937, obteniéndose una cifra total para la futura flota de 1.699.100 toneladas de petróleo. Tal y como se había previsto para el caso del Eje, el petróleo habría que traerlo de Rumania, para lo cual se consideró que serían necesarios 8 o 12 petroleros de 10.000 toneladas. Una vez en España, se almacenaría una reserva de seis meses en 135 grupos de depósitos de 10.000 toneladas, los cuales serían excavados en las laderas de las montañas. Cuatro años después, la suma de los depósitos proyectados, en construcción y terminados apenas llegaba al 14,5 por 100 de la capacidad prevista en el anteproyecto.

CUADRO 4

Almacenes subterráneos para combustible líquido en 1942

<i>Estado</i>	<i>Número</i>	<i>Capacidad (Tm.)</i>
Proyectados	15	66.000
En construcción	11	88.000
Terminados	10	41.500
TOTAL	36	195.500

Fuente: AGA, Marina, Secretaría del Ministro, caja núm. 2.868, escrito del ministro de Marina al general jefe del Alto Estado Mayor, 2 de diciembre de 1942. Elaboración propia.

El naufragio del anteproyecto

El fin de la guerra civil permitió al nuevo régimen albergar mayores esperanzas para la realización de sus ambiciosos sueños de expansión. El 18 de septiembre de 1939, poco después de que estallara la Segunda Guerra Mundial, fue aprobado un programa de construcciones navales

por un período de tres años. Las fuerzas navales previstas en él eran similares a las del anteproyecto de 1938, aunque es preciso señalar algunas diferencias, como el menor número de submarinos, cruceros y torpederos, el aumento de la cifra de destructores y, especialmente, la ausencia de portaaviones. Esta última diferencia pudo deberse a la influencia italiana³⁶, ya que en sus programas no se incluía la construcción de estos buques, error que luego habría de lamentar la Marina italiana en los combates que la enfrentaron con la *Royal Navy* a lo largo del Mediterráneo³⁷.

Este programa recibió el irónico apelativo de *Programa Imperial* por sus ambiciosos objetivos³⁸. Después de ser aprobado, hubo varios estudios sobre las bases que necesitaría la nueva flota. Estos planes no iban dirigidos a preparar una inminente participación al lado de Alemania en el conflicto con las potencias democráticas, pues la pre-

CUADRO 5
El Programa Imperial

Buques	Anteproyecto de 1938	Ley reservada de 8 de septiembre de 1939
Acorazados	4	4
Portaaviones	2	-
Cruceros protegidos	4	2
Cruceros ligeros	16	12
Destructores	48	54
Torpederos	48	36
Submarinos	78	50

Fuentes: AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...*, op. cit., pp. 53-72; AGA, Marina, Secretaría del Ministro, caja núm. 2868, Ley reservada de 8 de septiembre de 1939. Elaboración propia.

³⁶ Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada, legajo núm. 9.746, carpeta 20-15, trabajo inédito de DÍAZ DEOS, J.: «Los programas navales, 1900-1950», Curso de Mando Superior núm. 8, septiembre-diciembre de 1971, pp. 32-33.

³⁷ BELOT, R. de: *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*, Madrid, Editorial Naval, 1982, pp. 41-44.

³⁸ VVAA: *Historia de las Fuerzas Armadas*, t. II, *Las Armas y los Servicios*, Zaragoza, Palafox, 1983, p. 246.

caria situación del país no lo permitía. En realidad, se trataba de proyectos a largo plazo y, al igual que el anteproyecto de junio de 1938, en ellos quedaba suficientemente claro quién iba a ser el potencial enemigo:

«[...] Contando con la fuerza naval suficiente, la situación geográfica de España permite operar desde el primer día de una guerra sobre las tres arterias de tráfico que terminan en el Canal de la Mancha.

Aun antes de conseguido el "dominio del mar", esta acción puede llevarse a cabo con agrupaciones de mayor o menor importancia partiendo de la costa cantabro-galaica, con un grueso de cobertura contra toda reacción enemiga que parte del Canal de la Mancha.

[...] Fuerzas que partan del archipiélago balear, pueden atacar todas las ramificaciones de esta gran arteria del tráfico hacia los Golfos de León y Génova y costas de Argelia, así como las líneas de comunicación, importantísimas para Francia, entre su metrópoli y colonias de África del Norte, con coberturas para reacciones que provengan del Golfo de León o del Mediterráneo central y por el sur de Cerdeña.

[...] La situación geográfica permite a nuestras fuerzas navales una buena posición de partida para *raids*) contra la región atlántica francesa desde Punta Penmarch a la frontera, contra Argelia y Marruecos francés, y, en determinadas condiciones, incluso contra el Golfo de León»³⁹.

A pesar de que el proyecto aprobado en 1939 se parecía al anteproyecto de 1938, con ciertas modificaciones en la composición de la fuerza naval, aún distaba mucho de ser una realidad tangible. Para ello era necesario pasar a estudiar cuestiones crematísticas como el coste de construcción de tan soberbia flota. En el anteproyecto de 1938 se calculaban unos 4.135,2 millones de pesetas para la construcción de los buques, más 200 millones para minas y municiones. A todo ello habría que añadir el gasto en personal y material en tierra y los intereses de la deuda (4 por 100), por lo que habría que hacer una inversión anual de 684,7 millones durante once años⁴⁰. En el proyecto de 1939 las once anualidades eran tan sólo de 500 millones cada una, lo cual podría explicarse a partir de la reducción

³⁹ *Documentos Inéditos para la Historia del Generalísimo Franco*, 1. 1, Madrid, Fundación Nacional Francisco Franco, 1992, documento núm. 124, «Estudio, desde el punto de vista estratégico, de la situación y capacidad de nuestras Bases Navales», por Luis Carrero Blanco, 30 de octubre de 1939, pp. 618-626.

⁴⁰ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, legajo núm. 3, *Introducción a un Anteproyecto...* op. cit.) pp. 73-90.

del número de unidades a construir, aunque en realidad no se habían estudiado las características de los diferentes buques, ni su coste, ni los plazos de construcción⁴¹.

En cualquier caso, representaba una onerosa carga para las endeudadas arcas del Estado y la paupérrima situación del país, cuya economía estaba siendo satelizada por Alemania. España no había sido una potencia industrial antes de la guerra civil y aún estaba más lejos de llegar a serlo al terminar dicho conflicto, pues tal y como han demostrado numerosos estudios, hubo una importante ruptura con el tímido y lento proceso de industrialización experimentado hasta entonces⁴². Los daños en las infraestructuras de transportes y las instalaciones industriales no habían sido tan graves como los que sufrieron otros países durante la Segunda Guerra Mundial. Lo mismo puede decirse de la mortandad causada por la guerra civil y los daños causados al sector primario, el cual podía ser reconstruido con una adecuada ayuda exterior. Sin embargo, la política autárquica del nuevo régimen impidió una rápida recuperación, primando a las industrias de interés militar sobre las de bienes de consumo y reduciendo con su actitud proclive al Eje unas importaciones que eran esenciales para la reconstrucción nacional⁴³.

Pese a no contar con un estudio detallado sobre sus costes y la delicada situación de la economía española, el proyecto aprobado siguió adelante. Las construcciones navales constituían una industria de interés militar y de hecho ya habían sido militarizadas durante la guerra civil. Anteriormente, las encargadas de la construcción de buques de guerra estaban prácticamente monopolizadas por la Sociedad Española de Construcciones Navales (SECN), a la que se acusaba de falta de continuidad en sus programas, al tiempo que mantenía una dependencia tecnológica con respecto a Gran Bretaña incompatible con el nuevo rumbo que estaba tomando la política exterior española. A partir de 1940 pasaron a depender directamente del ministerio de Marina, a través de la Dirección de Industrias y Construcciones Navales y su brazo ejecutor, el Consejo Ordenador de

⁴¹ AGA, Marina, Secretaría del Ministro, caja núm. 2.868, Ley reservada de 8 de septiembre de 1939.

⁴² SAN ROMÁN, E.: *Ejército e industria: El nacimiento del INI*, Barcelona, Crítica, 1999, pp. 32-38.

⁴³ CATALÁN, J.: *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Ariel, 1995, pp. 41-54 y 213-232.

Construcciones Navales Militares⁴⁴. Pero esta medida no resolvió el acuciante problema de la dependencia tecnológica española, pues ni Italia ni Alemania facilitaron la tecnología necesaria para llevarlo a cabo, por lo cual el proyecto nunca llegó a ser realizado⁴⁵.

Conclusiones

El anteproyecto de flota de 1938 preveía la creación de una fuerza naval capaz de enfrentarse a las Gran Bretaña y Francia, en un hipotético conflicto al lado de Alemania e Italia, tal y como se expresa explícitamente al hablar de las circunstancias estratégicas que determinaban la constitución de la fuerza naval y el despliegue de las bases navales. Este alineamiento con el Eje estuvo presente en los proyectos de rearme posteriores a la guerra civil e incluso a comienzos de la Segunda Guerra Mundial, cuando se aprobó un ambicioso programa naval que guardaba ciertas semejanzas con el anteproyecto de 1938. Sin embargo, estos planes constituían también una prueba evidente de que España no estaba preparada para entrar en el conflicto a corto plazo⁴⁶, por lo que se mantendría neutral hasta entonces. En este sentido, la actitud prebélica atribuida por Morales Lezcano a la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial⁴⁷ sería aplicable también a la anterior etapa de neutralidad, hundiendo sus raíces en la guerra civil española.

Las previsiones realizadas en el anteproyecto sobre un futuro conflicto no fueron del todo acertadas. La Segunda Guerra Mundial no se inició como un conflicto entre dos sistemas totalitarios, ni fue una guerra breve de frentes estabilizados, aunque el peor error

⁴⁴ COELLO LILLO, J. L.: *Buques de la Armada española. Los años de la postguerra*, Madrid, Aguilar, 2000, pp. 48-50.

⁴⁵ CARRERO BLANCO, L.: *España y el mar*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1962, pp. 566-568.

⁴⁶ Con respecto al contraste entre los ambiciosos objetivos de estos proyectos y la cruda realidad a la que debían enfrentarse las fuerzas armadas, DÍAZ BENÍTEZ, J. J.: «Las fuerzas armadas españolas durante la Segunda Guerra Mundial: ¿Sujeto u objeto de reconstrucción?», en *Segon Congrés Recerques. Enfortaments Civils: Postguerres i Reconstruccions* Lérida, Associació Recerques i Pagès Editors, 2002, pp. 756-768.

⁴⁷ MORALES LEZCANO, V.: *Historia de la no beligerancia española durante la segunda guerra mundial*, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995, pp. 241-253.

del análisis fue la exclusión de Estados Unidos como actor fundamental en un nuevo conflicto en Europa y cuyo potencial económico resultaría decisivo en la lucha contra el Eje. La flota proyectada no era muy diferente de la ideada por Carvía y parecía razonable para los objetivos que se proponía alcanzar, pero no lo era para las posibilidades del país. En 1936 España no era una gran potencia económica, ni contaba con un gran desarrollo industrial, ni había alcanzado un elevado nivel tecnológico. Después de la guerra civil, el nuevo gobierno, obcecado por sus ambiciones expansionistas, ni siquiera fue capaz de llevar a buen puerto y en un plazo de tiempo razonable la recuperación de la economía nacional, naufragando en los arrecifes de la autarquía y el bloqueo, mientras sus ambiciosos proyectos de rearme se convertían en papel mojado.

