

LA POLÍTICA NAVAL DE LA SEGUNDA REPÚBLICA

AUTOR: ADOLFO MORALES TRUEBA

DIRECTOR: ENRIQUE MARTÍNEZ RUIZ

CODIRECTOR: JUAN ESCRIGAS RODRÍGUEZ

UNED. 2016

RESUMEN: Este es un breve extracto de la tesis doctoral titulada *La Política Naval de la Segunda República*, defendida el 24 de noviembre de 2016 y calificada con Sobresaliente Cum Laude. Está organizada en tres partes. La primera revisa el entorno internacional de la Segunda República, con todos los elementos exteriores que hubieron de influir en su Política Naval. La segunda, trata los condicionantes que hubieron de tenerse en cuenta a la hora de orientarla. Por último, la tercera —principal contribución de este trabajo— está destinada a analizar el poder naval republicano. Las tres partes completan un total de 12 capítulos.

1. INTRODUCCIÓN Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

La historiografía militar española del siglo XX tiene con la Armada una de sus deudas más significativas; muy particularmente sobre el periodo transcurrido desde el inicio del siglo hasta 1936.

Con anterioridad, y en gran parte motivado por el interés académico existente hacia el Desastre del 98, son múltiples las obras que analizan la Marina militar, atendiendo especialmente a su papel allí. En particular, destaca el trabajo realizado por el profesor Agustín Rodríguez González *Política Naval de la Restauración, 1875-1898* donde estudia en profundidad el proceso y la evolución de la Armada hasta ese año.

Volviendo al siglo XX, mientras que la historia del Ejército en esa época ha sido ampliamente tratada, la mayoría de los trabajos que tienen por protagonista a la Marina militar se han centrado tradicionalmente en sus vicisitudes en la Guerra Civil, el estudio técnico de los medios y los recursos que la dotaron en diferentes épocas o la biografía de algunas de sus figuras más relevantes.

Entre los trabajos dirigidos a exponer la participación en esta contienda se puede destacar por su calidad y detalle el de los hermanos Moreno *La guerra silenciosa y silenciada*, posiblemente el estudio más completo y extenso de la participación de la

Armada en la citada guerra, y los tres últimos tomos de la obra de Ricardo Cerezo *Armada española Siglo XX*.

Estos se complementan a su vez con diversas obras que, sin ser tan amplias, también tienen interés a la hora de conocer las vicisitudes de la Marina en la guerra. Entre otros, se encuentra el libro de Daniel Sueiro *La flota es roja*, los de José Cervera Pery *Alzamiento y revolución en la Marina* y *Avatares de la guerra española en el mar* que, al igual que los antes mencionados, se sustentan mayormente en los documentos y fuentes oficiales más conocidos, caso de los disponibles en los archivos de la Armada, el Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca o el Fondo de la Guerra Civil conservado en el Archivo General Militar de Ávila.

En lo relativo a los estudios técnicos, cabe destacar la serie de trabajos temáticos realizados por diversos autores para la *Empresa Nacional Bazán* primero, y *Navantia* después, el Ministerio de Defensa o colectivos y asociaciones que, con mayor o menor detenimiento, analizan desde un punto de vista técnico los distintos medios que dotaron la Armada a lo largo de diferentes periodos del siglo XX, especialmente buques y armas.

Este es el caso de las obras de Manuel Ramírez Gabarrús *La construcción naval militar española (1730-1980)*, *El arma submarina español* o *La aeronáutica en la Armada (1917-1987)*, de Antonio de la Vega *La propulsión mecánica en la Armada*, de Alejandro Anca *Torpederos y destructores de la Armada española* y *Buques de la Armada española del Siglo XX*, de Carlos Fernández Santander *El crucero en la Armada española*, de Jesús Salgado Alba *El buque de escolta en la Armada española* o de Jorge García Parreño *Las Armas Navales Españolas*. También la obra colectiva *Los Acorazados Clase España o el Resurgir del Poder Naval Hispano 1912–1937*, entre otras.

Son trabajos de gran interés para el conocimiento de los recursos, pero que sin embargo, por lo general pasan por encima de las cuestiones relativas a la institución en el periodo mencionado, centrándose en el medio o el arma, producto de una decisión política o propósito de mayor nivel, que no tratan.

En el ámbito de las biografías, se puede mencionar por ejemplo la elaborada por Agustín Rodríguez González *Jaime Janer Robinson. Ciencia y técnica para la reconstrucción de la Armada* o la realizada de forma conjunta por Jaime Antón Viscasillas y Alejandro Anca *El almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y senador del reino*, centradas en ambas figuras.

Como notable excepción a todo esto se destacan: el trabajo de Fernando de Bordejé *Vicisitudes de una Política Naval*, que realiza un recorrido general por la organización desde finales del siglo XIX hasta 1936, y el primer tomo de la obra de Ricardo Cerezo *Armada española Siglo XX*, que esboza las principales características de la institución en ese tiempo para introducir al lector en su devenir durante la Guerra Civil. Junto a ellas también se dispone de la obra Agustín Rodríguez González *La reconstrucción de la Escuadra. Planes navales españoles, 1898-1920*, que analiza los principales programas navales concebidos en ese periodo.

Si se dirige la atención a los años transcurridos entre 1931 y 1936, que Agustín Rodríguez ya no trata, hay que decir que los estudios de Bordejé y Cerezo sólo destinan a ellos los últimos capítulos de los dos libros mencionados, donde además transmiten una visión muy crítica y negativa hacia el tratamiento que recibió la Armada por parte de los gobernantes republicanos. Ricardo Cerezo titula sus actuaciones como “vuelta al retraimiento en política naval” y Fernando de Bordejé se refiere a sus programas navales como “verdaderamente ridículos” (Cerezo, 1983, I, 320 y Bordejé, 1978, 619).

De esta forma, se puede afirmar que los trabajos dedicados al devenir de la Armada en el primer tercio de siglo, sus políticas y evolución son muy pocos y no existe tarea alguna que centre su atención y trate con profundidad los principales aspectos de la Política Naval en el periodo transcurrido entre 1920 y 1936 en general, y entre 1931 y 1936 en particular.

Así pues, ningún autor se ha detenido a analizar el periodo republicano de forma detallada, como en su día hizo el profesor Rodríguez González con el periodo de la restauración. Como consecuencia, este trabajo pretende contribuir al escaso bagaje existente estudiando la Política Naval de la Segunda República y los principales rasgos de su poder naval militar de forma monográfica. Para ello, este trabajo busca dar respuesta a la pregunta de si la Política Naval de la Segunda República fue adecuada, partiendo de la hipótesis de que, dadas las opiniones generales de los autores citados, la respuesta es negativa.

Antes de empezar, procede identificar los términos fundamentales a emplear en este trabajo: Política Naval y poder naval. Unos términos que son definidos de muy diferentes formas en función del autor que los trate, aunque siempre con un significado similar.

Atendiendo a lo que Fernando de Bordejé expone en su obra *España, poder marítimo y estrategia naval*, se puede entender Política Naval como el conjunto de

medidas o líneas políticas de actuación conducentes a alcanzar los objetivos marítimos de un país. Igualmente, al escribir el prólogo de la obra de Fernando de Bordejé *Vicisitudes de una política naval*, el entonces Jefe del Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada, Enrique Manera, se refirió a la Política Naval como el conjunto de las líneas de acción que un estado imprime a sus medios navales militares y comerciales en la consecución de sus objetivos marítimos (Bordejé, 1978).

De esta forma, los elementos que componen esa Política Naval serían: los objetivos, los medios para alcanzarlos y la voluntad política de emplearlos. Sobre esta base, se entenderá que una Política Naval es adecuada si los objetivos son apropiados —satisfacen las necesidades del país— practicables —se pueden alcanzar con los medios disponibles— y aceptables —se pueden lograr con un coste asumible—

La principal herramienta de que dispone un país para realizar su Política Naval es su poder naval. A este respecto, se destaca por su simplicidad la referencia realizada por Adolfo Navarrete, político y militar fundador y primer secretario de la Liga Marítima Española, quién en 1917 lo definía como el poder de todos los elementos que, en el mar o a través del mar, puede desarrollar y utilizar una nación; en esencia: la expresión de todas sus energías marítimas (Navarrete, 1917, 7-8).

A su vez, este poder está formado por dos pilares principales, el poder naval militar y el poder naval civil. El primero formado por todas las fuerzas marítimas diseñadas para ser empleadas en la guerra, y el poder naval civil compuesto por la marina mercante, pesquera, científica etc.; elementos que también pueden contribuir indirectamente al esfuerzo combatiente.

Hay que detallar también cómo un estudioso de la cuestión cómo era Alfred Thayer Mahan, realizó un análisis de lo que él entendía como los elementos del poder naval, detallando éste como aquel que se basaba en el conjunto de unidades navales —fuerzas navales— y posiciones —bases navales— que constituían el poder de un país en el entorno marítimo (Mahan, 1890, 31-109).

Así pues, para analizar la Política Naval de la Segunda República, este estudio ha dirigido una atención preferente a su poder naval —fuerzas navales y bases navales— y las actuaciones políticas dirigidas a configurarlo. Reiterando así el objetivo parcial del trabajo de identificar los principales rasgos del poder naval republicano.

Dada la amplitud del tema, el trabajo establece como límite temporal de estudio el periodo republicano hasta el 18 de julio de 1936, sin tratar la actuación posterior durante

la Guerra Civil. Igualmente, se acota la cuestión tratando únicamente el poder naval militar, obviando el análisis del poder naval civil, dado que se estima que el primero habría de tener mucha mayor importancia en un periodo tan convulso como fueron los años treinta en el mundo. Así pues en adelante, cuando se haga referencia a “poder naval” se estará refiriendo a “poder naval militar”.

En otro orden, cabe citar que la República nunca realizó un pronunciamiento formal de su Política Naval, a pesar de que determinados responsables como José Giral, en sus declaraciones del 16 de marzo de 1932, publicadas en el diario *ABC*, así lo anticiparan. Esto obligará a deducirla en función de la actuación y orientaciones políticas dadas. Por ello, el análisis tendrá un carácter eminentemente cualitativo, en tanto a que los factores que la condicionaron y definieron fueron múltiples y de difícil comparación.

Para una mejor organización, el trabajo se ha dividido en tres partes. La primera ha revisado el entorno internacional de la Segunda República con todos los elementos exteriores que hubieron de influir en su Política Naval: principalmente el desarrollo del escenario naval y el contexto político internacional.

La segunda parte trata los condicionantes que hubieron de tenerse en cuenta a la hora de orientarla, marcados por la dimensión política y geoestratégica españolas y la herencia naval, que proveniente de los años anteriores definió su punto de partida.

Por último, la tercera parte —principal contribución de este trabajo— está destinada a analizar el poder naval republicano, atendiendo a las actuaciones que sobre sus diferentes elementos llevaron a cabo los responsables de los diferentes gobiernos. Esta parte sirve a su vez para alcanzar el objetivo parcial del trabajo de identificar sus principales rasgos.

Para el estudio de la primera parte, dada su heterogeneidad, acude a múltiples fuentes diferentes. Emplea tratados y acuerdos internacionales firmados a partir de 1906, fuentes legislativas, bibliográficas, documentales, hemerográficas etc. El estudio de la segunda y tercera partes, sin embargo, se basa principalmente en fuentes primarias documentales, hemerográficas y legislativas.

En el caso de las legislativas revisa la totalidad de la ingente producción normativa y disposiciones publicadas en aquella época en el ámbito del ministerio de Marina y, en algunas ocasiones, incluso fuera de él. Para ello emplea especialmente la *Gaceta de Madrid* entre 1908 y 1936, la *Colección Legislativa* de la Armada para el periodo 1909-1918 y el *Diario Oficial del Ministerio de Marina* entre 1907 y 1936.

El principal desafío ha residido en la dificultad de encontrar las fuentes documentales primarias, cuya dispersión y ausencia de referencias complicaron su recopilación. Hay que destacar que los archivos correspondientes a los diferentes ministros de Marina y autoridades superiores de la Armada de la época no se encuentran bien localizados y sólo aparecen bien catalogadas escasas carpetas, legajos y documentos fragmentados entre varias ubicaciones.

Por ello se ha trabajado con información custodiada en múltiples archivos: Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Archivo del Estado Mayor de la Armada, Archivo Central del Cuartel General de la Armada, Archivo Histórico Nacional y Archivo de la Escuela de Guerra Naval.

De las hemerográficas, se han consultado múltiples publicaciones entre las que, junto a diferentes diarios de la época como *The New York Times*, *The New York Herald*, *ABC*, *La Vanguardia*, *Justicia* o *República*, se encuentran diversas revistas nacionales y extranjeras de esos años como *Foreign Affairs*, *The Naval Review*, *Proceedings*, *Blanco y Negro*, *Revista General de Marina*, *Memorial de artillería*, *Nuevo Mundo* o *Vida Marítima*, entre otras.

2. EL ENTORNO INTERNACIONAL DE LA SEGUNDA REPÚBLICA

La primera parte, denominada “El entorno internacional de la Segunda República”, cuenta con los siguientes tres capítulos:

El capítulo 1, destinado a revisar las consecuencias de la Primera Guerra Mundial en el ámbito marítimo, que cambió profundamente la forma de realizar la guerra en la mar y dirigió la evolución de las marinas en las siguientes dos décadas.

Los fundamentos de las relaciones internacionales y el contexto que se encontró la España de la II República hay que analizarlos a la vista de la forma en que finalizó la Primera Guerra Mundial. El final de esta contienda dio paso a un nuevo equilibrio que saltaría por los aires en el año 1939. El modo en que su resultado reordenó el escenario y las cargas y frustraciones que generó son antecedentes esenciales para explicar las tensiones internacionales con las que convivió la España de los años treinta.

La Gran Guerra proporcionó unas enseñanzas y progresos técnicos vitales para las marinas de guerra de los años venideros, de forma que, a partir de 1918 se introdujo una matización en el pensamiento naval que pasó a contemplar amenazas en nuevas y

múltiples dimensiones, entre las que destacaban la submarina y aeronaval. Algo que se entiende como la adaptación a la exigencia del diseño de marinas más equilibradas y completas, dotadas de diferentes medios, para hacer frente a todo el espectro de la nueva guerra marítima en un concepto que superaba a las armadas anteriores a 1914.

El capítulo 2, que trata el proceso de desarme y rearme naval que se desarrolló en los años veinte y treinta y que acabó por definir el entorno naval de la época. Junto con el anterior, sirve para conocer el escenario existente en este ámbito entre 1931 y 1936.

Presta especial atención a los esfuerzos dirigidos al ámbito del desarme naval. Un ámbito en el que, entre todas las actuaciones que se sucedieron antes de la proclamación de la República, hay que destacar las siguientes iniciativas: la conferencia naval de Washington y los Tratados de 1922, las fallidas conferencias navales de Roma (1924) y Ginebra (1927) y la conferencia y el Tratado Naval de Londres de 1930. Con posterioridad a estos, y ya después de la proclamación de la II República, tendrá lugar otros dos hitos en el proceso de desarme (y rearme naval): el Acuerdo Naval anglo-alemán de 1935, que abrió la puerta al reconocimiento internacional al rearme naval germano, y el Segundo Tratado Naval de Londres de 1936, que marcó un final al proceso del desarme naval difuminando el compromiso de las naciones y que ya encontraría a España en las puertas de la Guerra Civil.

Lamentablemente, todos los proyectos que buscaron el desarme naval no solo no finalizaron alcanzando un incremento tangible en la seguridad en el mar, sino que pusieron de manifiesto las rivalidades y tensiones en este ámbito, e indirectamente provocaron una nueva carrera naval en lo relativo a los buques menores.

A partir de 1930 estas rivalidades y tensiones, además, coincidieron con el paulatino y claro rearme de las potencias del Eje, que en parte arrastraron a países aliados como Gran Bretaña, y muy especialmente Francia.

Tanto un proceso como el otro: desarme y el rearme naval, fueron dirigiendo y catalizando la innovación tecnológica y la carrera armamentística en el ámbito marítimo, configurando un escenario donde el incremento progresivo del potencial de las marinas de guerra europeas, en especial la francesa e italiana, debía haber sido tenido muy en cuenta por los dirigentes republicanos españoles, en tanto que el papel de España en un futuro enfrentamiento naval europeo podría exigir, bien de la suficiente fuerza para sostener la neutralidad hispana, de gran interés para países como Francia o

Gran Bretaña, o bien la aportación de un poder naval lo suficientemente desequilibrante como para contribuir al triunfo del bando escogido por el gobierno.

El capítulo 3, está dedicado a dos cuestiones fundamentales: la revisión del contexto exterior y la situación internacional en el periodo republicano y la identificación de las líneas principales de la política exterior española en esa época, dos factores de enorme importancia a la hora de articular la Política Naval.

Es bien conocido como el gobierno de la República española convivió con una situación internacional enormemente compleja, caracterizada por estos cuatro puntos capitales: El imperialismo y la expansión japonesa en Asia y el Pacífico, el revisionismo y creciente agresividad de Alemania, dirigida fundamentalmente a su entorno centroeuropeo, el revisionismo y creciente agresividad de Italia, centrada especialmente en el Mediterráneo y lo que consideraban su área de expansión natural en África, especialmente en Libia y Abisinia y el fracaso del sistema de seguridad colectivo articulado en torno a la Sociedad de Naciones.

Un marco en el que la Segunda República trató de realizar una política exterior caracterizada por la apuesta por el sistema de seguridad colectiva que descansaba sobre la Sociedad de Naciones, una proyección exterior mediterránea, consecuencia de su posición geoestratégica “clave” en las tensiones regionales allí existentes, que afectaban directamente a su seguridad y la continuidad de la política de neutralidad española que, dada su debilidad naval y militar, le exigía participar del equilibrio inestable existente en el Mediterráneo entre Gran Bretaña, Francia e Italia. Lamentablemente, el deterioro de la situación internacional y el fracaso de la Sociedad de Naciones iban a dejar a todos los países en manos de su respectivo poder naval y militar.

El crecimiento de la tensión, el rearme y remilitarización generalizados en todos los ámbitos y la conformación de los bloques que se iban a enfrentar en la Segunda Guerra Mundial fueron una clara amenaza y desafío para la política de seguridad de la Segunda República, y por ende para su Política Naval.

3. LOS CONDICIONANTES DE LA POLÍTICA NAVAL DE LA SEGUNDA REPÚBLICA Y SU HERENCIA NAVAL

La segunda parte, denominada “Los condicionantes de la Política Naval de la Segunda República y su herencia naval”, está formada por los capítulos: 4, 5 y 6.

El 4, uno de los de mayor relevancia, detalla las dimensiones política y geoestratégica que habían de orientar la Política Naval. Sobre la primera de ellas, se puede afirmar que 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.

Sobre la segunda dimensión, cabe subrayar que su relevancia se derivaba de la privilegiada situación geográfica de la Península Ibérica, entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, y el lugar que ocupaba en un escenario y contexto internacional sumamente complejo. 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 naval (De Belot, 1962b, 23).

A este respecto, 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, como áreas principales de interés marítimo para la España de la época se identifica al Estrecho de Gibraltar y el archipiélago de las Islas Baleares, las dos zonas clave en el escenario del Mediterráneo occidental previo a la Segunda Guerra Mundial, y como áreas secundarias de interés marítimo las Islas Canarias y la proyección atlántica de la costa gallega. Todas ellas cercanas a las costas nacionales.

El 5, trata los antecedentes del poder naval republicano. Para ello analiza la evolución de la Armada desde principio de siglo hasta el año 1931 centrándose en lo relativo a sus fuerzas, bases y proyectos navales. Un conjunto de proyectos que tras el desastre de 1898 permitieron desarrollar la adquisición de tecnología para la construcción, y algo más importante, iniciar el camino dirigido a equilibrar los medios de la Armada, creando las capacidades submarina y aeronaval.

Los planes navales que se llevaron a cabo lo anterior se pueden agrupar en cuatro grandes bloques: las reformas del Plan Maura-Ferrándiz, los proyectos del almirante

Miranda, los proyectos de los años veinte y, por último, los proyectos no realizados estudiados y planteados poco antes del cambio de régimen.

El producto final de todos ellos adoleció de falta de equilibrio, con un elevado número de cruceros, cuya necesidad se pondría permanentemente en cuestión, y de falta de inversiones en otros ámbitos, caso de las bases navales, los aprovisionamientos, las modernizaciones etc.

El 6, complementa el anterior, revisando la evolución de la Armada hasta 1931 centrándose en el desarrollo de la organización. Para ello centra su atención en los antecedentes y realiza un recorrido por los aspectos y disposiciones normativas más relevantes del periodo comprendido desde 1907 y las reformas de Ferrándiz hasta el 14 de abril de 1931, dividiéndolo en tres grandes bloques: Desde las citadas reformas de Maura y Ferrándiz hasta la Dictadura de Primo de Rivera (1907-1923), los años de la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930) y los últimos gobiernos de la monarquía (1930-1931).

Ambos capítulos 5 y 6 sirven para conocer la Marina militar existente el 14 de abril de 1931: el punto de partida del poder naval del nuevo régimen.

4. EL PODER NAVAL DE LA SEGUNDA REPÚBLICA

A partir de aquí, los últimos seis capítulos: 7, 8, 9, 10, 11 y 12 conforman la tercera parte, denominada “El poder naval de la Segunda República”, dedicada a revisar los diferentes aspectos relacionados con el poder naval y las actuaciones de los gobiernos republicanos sobre cada uno de ellos:

El 7 se detiene en tratar una cuestión fundamental a la hora de determinar las posibilidades de los gobernantes republicanos para realizar la Política Naval: la identificación del recurso económico y presupuestario que dispusieron para desarrollar el poder naval, incluidos la visión del contexto económico del momento y sus antecedentes inmediatos.

A la vista de los datos trabajados, se puede indicar que el ministerio de Marina republicano dispuso de unas cantidades que, incluyendo los recursos dedicados a la Marina civil hasta el año 1934, se resumen en las siguientes cifras: Una media de presupuesto inicial, excluido el año 1936, superior a los 224 millones de pesetas, que

osciló entre los 192,1 y los 260,7 millones de pesetas; suponiendo un promedio en torno al 4,9 por ciento del total de gasto inicial presupuestado para el Estado.

Una vez restados de los presupuestos del ministerio de Marina los recursos asignados a la Marina civil, cuyas subvenciones fueron especialmente relevantes en los presupuestos del año 1933, las cantidades finalmente destinadas a la Marina militar fueron: 164 millones en 1932, 176 en 1933, 158 en 1934 y 192,1 en 1935. Cifras que continuaron el descenso iniciado a partir de 1930 y agravado en los primeros años republicanos. Una pérdida de recursos que sin embargo se corrigió y recuperó a partir de 1935, año en que las cantidades presupuestadas, ya superaron a las previstas para los años 1930 y 1931, 175,6 y 180,4 millones de pesetas respectivamente.

El 8 capítulo estudia la organización de la marina republicana y su producción normativa, incluido el proceso por el que se llevó a cabo, detallando los principales proyectos al respecto. La Segunda República no fue una excepción en la costumbre de realizar cambios en la organización de la Marina militar. De hecho, en determinados casos su intención fue acometer una transformación mucho más profunda que los gobiernos que la precedieron.

Igualmente, en relación con la organización, cabe reseñar que las numerosas personalidades y los escasos periodos en que ocuparon la cartera de Marina permiten afirmar que, salvo excepciones, no fue sencillo tratar la Política Naval con continuidad, conocimiento y tiempo para acometer proyectos con perspectiva y proyección.

Entre todos ellos únicamente se puede destacar a dos excepciones cuyo mandato tiene cierto recorrido: José Rocha y, muy especialmente, José Giral, quién como se verá en diversos capítulos de este trabajo iba a emprender alguno de los proyectos más completos dirigidos a adaptar el poder naval a las políticas republicanas. Al mismo tiempo, su dedicación le iba a concienciar de la necesidad de disponer de una Política Naval sólida que permitiese garantizar los intereses marítimos de España en el convulso escenario internacional de aquellos años.

Durante los poco más de cinco años que estudia este trabajo se aprobaron diversas disposiciones que trataron de mejorar la organización y el sistema de funcionamiento y trabajo de la Armada con mayor o menor fortuna. Destaca muy especialmente el amplio conjunto dispositivo sancionado en el periodo transcurrido desde el cambio de régimen hasta comienzos del año 1932 y, tras unos años de relativa estabilidad normativa, un

desconocido proyecto de reorganización de Giral de 1936, frustrado por el comienzo de la guerra.

Para entender la organización de la marina republicana se cuenta con el conjunto de normas y disposiciones que la regularon, el conjunto de informes y propuestas que se elaboraron entre junio y julio de 1931 para determinar y sugerir la forma en que debía organizarse la marina republicana, las propuestas de cambio que sobre la base de la experiencia elaboró y elevó el Consejo Superior de la Armada en 1935 y, por último, el avanzado proyecto de reorganización que dejó redactado Giral cerca del comienzo de la Guerra Civil y que nunca llegó a entrar en vigor.

Como consecuencia se han estudiado, en primer lugar los cambios habidos tras el 14 de abril de 1931 y realizados a través del conjunto de las disposiciones normativas que se sancionaron entre esa fecha y el mes de julio de 1931. A continuación el proceso de estudio para la reorganización que se llevó a cabo en los meses de junio y julio de ese año y que culminó en la aprobación del decreto y posterior ley que regularían la organización durante los años republicanos.

Después, la normativa más relevante que se aprobó los cuatro años siguientes a la sanción de estas normas que regularon la organización, destinada en su mayor parte a complementarlas y desarrollarlas y, finalmente, las lecciones aprendidas y propuestas de modificación de las normas anteriores, elaboradas en el seno de la Armada en el año 1935, y la propuesta de reorganización contenida en el proyecto de ley que elaboró Giral en las semanas anteriores al 18 de julio de 1936.

El 9 capítulo se centra en el recurso del personal. Uno de los aspectos más controvertidos y complejos de la Marina militar de la época. Sobre él hay que tener en cuenta un factor que le otorga una gran singularidad y relevancia, y no es otro que la forma en que la Marina entró en la Guerra Civil, sin semejanzas con el resto de instituciones militares españolas contemporáneas.

El mes de julio de 1936 transcurrió entre rebeliones contra el gobierno y una serie de motines en los buques e instalaciones navales, realizados por las clases subalternas contra los oficiales. Actuaciones que supuestamente hacían frente a un intento involucionista que en muchos buques nunca se llegó a producir.

El hecho de que se produjesen tan graves quebrantos de la disciplina militar lleva a tener que tratar aquellos rasgos del personal de la institución naval española que

podieron influir y desestabilizar la situación de la Armada en esos años: la politización y las tensiones y disciplina interna. Como consecuencia, junto con el conocimiento del elemento humano y su modo de vida y condiciones de trabajo, para evaluar la situación interna de la Marina republicana hay que contemplar también las relaciones entre los diferentes cuerpos, clases y estamentos jerárquicos y la influencia que en ellos tuvo la difícil situación política.

En estas relaciones, la disciplina, entendida como el cumplimiento de un conjunto de órdenes y reglas de comportamiento, era esencial para mantener un orden y subordinación con el que la institución militar funcionase eficazmente. Las menciones destacadas acerca de ella en los estudios realizados en los meses de junio y julio para decidir cómo había de reorganizarse la Marina de guerra, tanto en un sentido como en otro, indican por sí mismas la existencia de un importantísimo problema en este ámbito.

En lo relativo a la politización, hay que recordar cómo los años republicanos estuvieron marcados por profundas tensiones sociales y políticas. Como es lógico, éstas se trasladaron en mayor o menor grado a los componentes de la Marina militar. Una politización que igualmente condicionó a su personal, impidiendo su plena dedicación a su objetivo principal de asegurar los intereses marítimos de España.

Así pues, se estima que los tres factores más importantes a la hora de comprender como era la situación interna de la Marina militar entre 1931 y 1936, y que el estudio se detiene a analizar con profundidad, fueron:

- El elemento humano y la vida a bordo.
- La politización en la Armada.
- Las tensiones internas y la pérdida de la disciplina.

El 10 trata la fuerza naval, analizando el recurso del material, sus características, situación, carencias y evolución en el periodo que ocupa a este estudio. De aquí se pueden deducir las capacidades y deficiencias principales de la Marina militar.

Tras la Primera Guerra Mundial en el ámbito marítimo, el panorama naval dio un vuelco completo durante la contienda. No sólo por el cambio de actores entre las potencias marítimas mundiales y regionales, sino también por la incorporación de unos nuevos medios técnicos que modificaron la forma de llevar a cabo la guerra en la mar y provocaron sensibles cambios en las tácticas y estrategias.

Estos cambios fueron complementados por los efectos producidos por el desarrollo del proceso de desarme naval, que provocó efectos y consecuencias no deseadas. El acorazado, que ya había dado señales de su decadencia y limitada eficacia para el nuevo modo de combatir en la mar, volvió a cobrar importancia al convertirse en el buque que centró la medida del poder naval, mientras que las flotas auxiliares y aquellos medios que permanecieron ajenos al centro de las discusiones, caso del poder aeronaval, fueron objeto de un gran desarrollo.

En lo relativo a los elementos que estaban destinados al combate, agrupando las principales unidades navales de superficie o submarinas antes citadas por tipos y clases, la Marina existente el 14 de abril de 1931 contaba con los siguientes medios que podían combatir en la mar:

- Dos acorazados de la clase *España* —*Alfonso XIII* y *Jaime I*— Incorporados en 1915 y 1921 procedentes del plan Maura-Ferrándiz.
- Un crucero protegido de la clase *Extremadura* con este nombre. Incorporado en 1902.
- Un crucero ligero de la clase *Reina Victoria Eugenia* con este nombre. Incorporado en 1923.
- Dos cruceros ligeros de la clase *Méndez Núñez* —*Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*— Incorporados en 1924 y 1925 respectivamente.
- Tres cruceros ligeros de la clase *Príncipe Alfonso* —*Príncipe Alfonso*, *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes*— Incorporados en 1925 los dos primeros y 1928 el tercero de ellos.
- Un destructor de la clase *Furor*, el *Proserpina*. Incorporado en 1898.
- Un destructor de la clase *Bustamante*, el *Villaamil*. Incorporado en 1913.
- Tres destructores de la clase *Alsedo* —*Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*— Incorporados en 1922, 1923 y 1924 respectivamente.
- Cuatro destructores de la primera serie de la clase *Churruca* —*Sánchez Baircáiztegui*, *Almirante Ferrándiz*, *José Luis Díez* y *Lepanto*— Incorporados en 1928 el primero, 1929 los dos siguientes y 1930 el cuarto.
- Dos submarinos de la clase *A* —*A-1* y *A-2*— Construidos en Italia e incorporados en 1917.

- Seis submarinos de la clase *B* —*B-1, B-2, B-3, B-4, B-5* y *B-6*— Incorporados los tres primeros en 1922 y los siguientes en 1923, 1925 y 1926 respectivamente.
- Seis submarinos de la clase *C* —*C-1, C-2, C-3, C-4, C-5* y *C-6*— Incorporados los dos primeros en 1928, los dos siguientes en 1929 y los dos últimos en 1930.
- 19 torpederos —*Números 1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21* y *22*— Incorporados entre 1911 y 1920.
- Un cañonero de la clase *MacMahón* con este nombre. Incorporado en el último tercio del siglo anterior.
- Cuatro cañoneros de la clase *Recalde* —*Recalde, Laya, Bonifaz* y *Lauria*— incorporados los dos primeros en 1911 y los dos últimos en 1912.
- Tres cañoneros de la clase *Cánovas del Castillo* —*Cánovas del Castillo, Canalejas* y *Eduardo Dato*— incorporados en 1923, 1924 y 1925 respectivamente.
- 10 guardacostas. Tres de 400 tm. de desplazamiento —*Alcázar, Larache* y *Tetuán*— dos de 665 tm. de desplazamiento —*Arcila* y *Xauen*— y cinco de la de 649 tm. de desplazamiento —*Uad-Targa, Uad-Lucus, Uad-Martin, Uad-Muluya* y *Uad-Kert*—.

En resumen, la República contaba a su proclamación con dos acorazados, siete cruceros—uno de ellos de muy escaso valor militar: el *Extremadura*— nueve destructores —dos de ellos de muy escaso valor militar: *Proserpina* y *Villaamil*— 13 submarinos —dos de muy escaso valor militar: los clase *A*— ocho cañoneros —cinco muy anticuados: el *MacMahón* y los cuatro de la clase *Recalde*— 19 torpederos de muy escaso valor militar y 10 guardacostas.

Junto a estas unidades con misiones o posibilidades de combatir en la mar, se contaba con un cañonero fluvial —el *Cabo Fradera*, destinado a la vigilancia de las aguas fronterizas del río Miño y que ejercía tareas de guardapesca— y los diversos buques auxiliares con funciones de apoyo, servicios o enseñanza anteriormente mencionados.

Además, el 14 de abril se encontraban en diferente estado de construcción: dos cruceros pesados del tipo *Washington* de 10.000 tm. —*Baleares* y *Canarias*— que entrarían en servicio después del 18 de julio de 1936, los tres últimos destructores de la

primera serie de la clase *Churruca* —*Churruca, Alcalá Galiano y Almirante Valdés*— que entrarían en servicio en mayo y septiembre de 1931 y marzo de 1933 respectivamente, y se estaba empezando con los siete destructores de la segunda serie de la clase *Churruca* encargados en 1929 —*Almirante Antequera, Almirante Miranda, Gravina, Escaño, Císcar, Jorge Juan y Ulloa*— de la que los dos primeros entrarían en servicio en mayo de 1935 y julio de 1936 y el resto después del 18 de julio de 1936.

Como consecuencia del estado de la flota y ante la existencia de un gran número de unidades inservibles que requerían un esfuerzo presupuestario poco acorde con su servicio, tras la proclamación de la República se inició un proceso de racionalización.

Como resultado, en la tabla detallada a continuación puede observarse el cuadro comparativo que presentaba en ese momento la fuerza naval española frente a las marinas británica, italiana y francesa.

Tabla-Balance naval en 1931/1932.

Tipo de buque	España (enero de 1931)	España (enero de 1932)	Gran Bretaña (1931)	Francia (1931)	Italia (1931)
Acorazados	2	2	14	9	4
Cruceros (contando cruceros acorazados y minadores)	9	6	58	16	13
Destructores	9	9	132	60	65
Submarinos	14	13	59	54	40
Cañoneros	8	6	33	8	22
Torpederos	21	12	-	4	37
Minadores	-	-	33	26	48

Fuente: Elaboración propia.

Hay que resaltar que, desde el punto de vista cuantitativo, el balance naval español de finales de 1931 y comienzos del año 1932 era bastante descorazonador. Tratándose de un país situado en el epicentro de la tensión mediterránea entre dos países como Francia e Italia, y sujeto a las prevenciones británicas sobre cualquier potencial amenaza sobre sus rutas marítimas, el poder naval español ofrecía una pobre comparativa. Un hecho cuya responsabilidad recaía en los diferentes gobiernos del anterior régimen.

Si se dirige la mirada hacia las características de la flota, se puede ver como contaba con gran número de buques con demasiados años en servicio a sus espaldas. Múltiples

medios de diseño anterior o muy próximo a la Primera Guerra Mundial, que no habían incorporado sus enseñanzas.

Las carencias eran así mismo preocupantes en el campo de las municiones, los torpedos de 533,4 mm., que no alcanzaban siquiera para dotar a todos los tubos lanzadores existentes en la flota, las minas, de las que se disponía únicamente de la sexta parte de las necesidades mínimas, el material de vuelo para realizar operaciones —sólo se contaba con hidroaviones *Dornier Wal* y *Savoia-62*, además de unos pocos *Martinsyde*— la muy escasa disponibilidad de almacenaje de combustible y una preocupantes falta de depósitos especiales para aceites lubricantes o carbón, que se almacenaba amontonado al aire libre.

La situación de las bases navales era igualmente delicada. Con las defensas de artillería que se estaban construyendo en Ferrol, Cartagena y Mahón todavía sin terminar, sólo la primera estaba capacitada para mantener los principales buques. Salvo allí, no se contaba con diques capaces de acoger a los acorazados y cruceros, Mahón y Ríos no disponían de ningún depósito de combustible, Cartagena tenía muchas limitaciones para abastecer de agua y había una carencia generalizada de pertrechos corrientes —cadenas, anclas, material eléctrico etc.—.

Dado el limitado esfuerzo presupuestario, la continuación de las construcciones navales iniciadas u ordenadas con anterioridad al cambio de régimen y las impulsadas en los años republicanos se ralentizaron. Por ello varias de las unidades encargadas esos años no llegarían a entrar en servicio antes de la Guerra Civil. Con todo ello, la Armada incorporó entre el 14 de abril de 1931 y el 18 de julio de 1936 los siguientes medios relevantes:

- Cuatro destructores. Tres de la primera serie de la clase *Churruca* y uno de la segunda: *Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Almirante Valdés* en mayo y septiembre de 1931 y marzo de 1933 respectivamente y *Almirante Antequera* en mayo de 1935.
- Un buque de transporte. El *España nº3* —ex *Roma*— dado de alta en la Armada en enero de 1934.
- Un buque petrolero. El *Campillo* —renombrado más tarde como *Plutón*—.
- Dos hidrógrafos. El *Tofiño* en julio de 1934 y el *Ártabro* en julio de 1935.
- Cuatro buques aljibes. El *A-1*, *A-2*, *A-3* y *A-4*.

- Seis remolcadores. El *R-11*, *R-12*, *R-13*, *R-14*, *R-15* y *R-16*.
- Diversos buques menores como barcas auxiliares para las bases navales, lancha de buzos, gánguiles etc.

Como resultado, de acuerdo con el Estado General de la Armada y sin incluir las unidades en diferentes estados de construcción que no habían sido entregadas todavía, la evolución del balance naval español los cinco años republicanos en cuanto a los principales buques de combate, fechado en cada mes de enero, fue el siguiente:

Balance naval español entre 1931-1936.¹

Tipo de buque	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Acorazados	2	2	2	2	2	2
Cruceros	9 (*)	6	5	5	5	5
Destruyores	9	9	9	10	10	11
Submarinos	14	13	13	13	12	12
Cañoneros	8	6	5	5	5	5
Torpederos	21	12	12	12	11	11

Fuente: Estado General de la Armada, 1931-1936.

En 1936, después de cinco años, el escenario del poder naval español continuaba siendo, cuando menos, preocupante. Con los dos acorazados en condiciones muy precarias y el crucero *República* inoperativo, los medios navales en condiciones de combatir con ciertas garantías se limitaban a cuatro cruceros, ocho destructores de la clase *Churruca* y doce submarinos de las clases *B* y *C*. Junto a estos se contaba con diversas escuadrillas de aeronaves que prácticamente sólo podían emplearse para misiones de reconocimiento, habida cuenta de que no disponían de torpedos ni bombas de aviación.

A pesar de los avances de ámbito aeronaval, la mayor parte de los buques presentaban grandes carencias en su armamento antiaéreo. Por si no fuese poco, la disponibilidad de la mayor parte de tipos de municiones se limitaba a poder dotar los cargos de guerra de los buques y, en el caso de los torpedos, ni siquiera a eso. Las minas eran insuficientes para poder establecer las barreras defensivas necesarias en las zonas críticas del litoral y las cargas de profundidad existentes no permitían sostener una

¹ *: Incluidos Extremadura, Carlos V y Río de la Plata.

guerra antisubmarina. A estas carencias había que sumarle una escasez de combustible que podría llegar a inmovilizar la Flota en sus bases.

El capítulo 11 estudia las bases navales, sus principales características, posibilidades y carencias. Las disponibles en España en los años republicanos eran las siguientes²:

- La base naval principal de Ferrol.
- La base naval principal de Cádiz.
- La base naval principal de Cartagena.
- La base naval secundaria de Ríos en Vigo.
- La base naval secundaria de Mahón.

Junto a éstas, se contaba con la base aeronaval de San Javier, afecta a la base naval principal de Cartagena y el establecimiento aeronáutico de Barcelona dependiente de la Dirección de Aeronáutica, así como las instalaciones de la Escuela de Tiro Naval de Marín.

Un decreto posterior precisó la consideración de “bases de submarinos” a las de: La Graña —dependiente de la base naval principal de Ferrol— Mahón, Ríos y Avanzadilla —dependiente de la base naval principal de Cádiz— cuando tuviesen sumergibles asignados, y oficializó la consideración de “bases aeronavales” a las de: San Javier, Mahón, Ríos, La Graña, Avanzadilla y Marín cuando se les asignase algún aparato o escuadrilla de aviación.

Su capacidad logística en 1936 era muy deficiente. Desde 1931 únicamente se habían empezado proyectos de entidad en Cartagena y Mahón y la situación de penuria no había variado. La base mejor dotada era la de Ferrol, precisamente la más alejada del centro de atención Mediterráneo, y aun así contaba con un sólo dique capaz de albergar las unidades mayores.

Presentaban múltiples necesidades de habilitación, aprovisionamientos y elementos auxiliares que requerían una relevante inversión, y una de las deficiencias más graves era la falta de capacidad de almacenamiento del combustible necesario para sostener la flota, algo que unido a las graves carencias de munición existentes provocarían su paralización al poco del comienzo de un conflicto.

² Decreto de 10 de julio y ley de 24 de noviembre de 1931. DOMM n^{os} 158/1931 y 268/1931 respectivamente.

Finalmente, el capítulo 12 estudia todos los proyectos y programas navales que se impulsaron en los años republicanos para dotar y configurar el poder naval, y que suponen un reflejo de la visión y propósito de los gobernantes hacia la Armada.

La principal herramienta que tenían los gobiernos republicanos para llevar a cabo su Política Naval era su poder naval, y su capacidad y dotación de medios dependía a su vez de los programas navales que se planeaban y ejecutaban para obtenerlos.

En contra de la clasificación tradicional elaborada por Fernando de Bordejé en su obra *Vicisitudes de una Política Naval* y asumida por diversos autores, una vez revisados los archivos, se identifican en este periodo tres planes o programas mayores que se puede considerar que tenían como fin principal contribuir de una forma decisiva y coherente a la salvaguarda de los intereses marítimos de España, y que fueron desarrollados y asumidos a nivel ministerial. Estos son:

- El programa naval del ministro Rocha, aprobado en marzo de 1934.³
- El programa naval del ministro Abad Conde, que llegó a ser publicado en marzo de 1935 como proyecto de ley, gracias a lo que su redacción final es bien conocida.⁴
- El programa impulsado por el ministro José Giral en 1936, que sustituyó al de Abad Conde de una forma más completa y ambiciosa. Fue elevado en junio de ese año en forma de proyecto de ley al consejo de ministros y, lamentablemente, interrumpió su desarrollo por el comienzo de la Guerra Civil. Su elaboración era desconocida hasta ahora y la difusión de su contenido es una de las aportaciones más relevantes de este trabajo.⁵

Junto con estos, igualmente se impulsó a lo largo del periodo diversos programas o planes menores, todos aprobados y que, en sí, no articulan un proyecto coherente sino un conjunto de construcciones, desgajadas en ocasiones de proyectos mayores, destinadas a satisfacer necesidades puntuales o a paliar carencias de urgente resolución, caso de la ya mencionada penuria laboral de los astilleros.

En relación con el plan impulsado por José Giral en 1936 cabe destacar su organización en cuatro grandes capítulos que alcanzaban un presupuesto de algo más de

³ Ley de 27 de marzo de 1934. Gaceta de Madrid nº88/1934.

⁴ Decreto de 6 de marzo de 1935. Gaceta de Madrid nº67/1935.

⁵ Proyecto de ley de construcciones y habilitación de bases dirigido a las Cortes por el ministro de Marina. Junio 1936. AGMAB. Leg. nº8921.

908 millones de pesetas: el primero destinado a nuevas construcciones, el segundo a modernizar y completar los buques en servicio, el tercero a la dotación de municiones, explosivos, torpedos, minas y cargas de profundidad y el cuarto a la habilitación de las bases navales.

Se trataba pues de un plan muy ambicioso, integral, equilibrado y completo pero que a la vez puede calificarse de realista, al disponer una programación de gastos que lo hacía practicable —planeaba no superar en 30 millones anuales los presupuestos de 1935— Necesario para no encontrarse en una situación de extrema vulnerabilidad ante un conflicto en el Mediterráneo occidental y urgente por el rápido deterioro allí de las relaciones entre Italia, Francia y Gran Bretaña.

Un programa que trataba casi todos los ámbitos muy sujeto a criterios técnicos, alejado de los políticos e industriales, que sin duda habría producido el poder naval militar español más eficiente de la primera mitad del siglo. Un plan desarrollado teniendo en cuenta las deficiencias y las necesidades desde la perspectiva de las dimensiones política y estratégica y que por ello puede valorarse como uno de los mejor planteados de la época, tanto en su diseño como en sus objetivos y pretensiones.

5. CONCLUSIONES.

En las conclusiones se han distinguido dos aspectos: los factores a los que la Política Naval republicana tenía que subordinarse para ser coherente y los factores que afectarían y definirían la aplicación de dicha Política Naval.

En el primero de ellos se encuentran:

- El escenario naval y la situación internacional a que adaptarse o enfrentarse y la política exterior.
- La dimensión política y geoestratégica que habrían de definir la orientación del esfuerzo principal.

En el segundo, aquellos que afectaban y definían su poder naval, principal herramienta del gobierno para aplicar su Política Naval:

- Sus recursos económicos.
- Su desarrollo hasta 1931.
- Sus características y evolución: organización, medios, personal y bases navales.

- Sus programas navales, manifestación de la decisión política republicana para lograr el poder naval deseado.

El análisis de todos ellos realizado sobre la base de las fuentes y bibliografía tratadas permite realizar las siguientes conclusiones sobre cada uno de ellos:

El escenario naval y la política exterior

En relación con el escenario naval, configurado a partir de los cambios producidos por la Primera Guerra Mundial y el desarrollo del periodo de entreguerras, donde el devenir del proceso de rearme y desarme naval había supuesto un catalizador no deseado de la amenaza marítima.

Todo en un entorno de creciente tensión internacional que definió los bloques que se enfrentarían a partir de 1939, haciendo saltar por los aires la apuesta por la seguridad colectiva articulada en torno a la Sociedad de Naciones.

La dimensión política y geoestratégica

En el siguiente paso, revisando la dimensión política, en clave nacional, y la geoestratégica que habrían de guiar la Política Naval española en esos años, pueden extraerse como principales conclusiones, las siguientes:

- La política de seguridad española y, como consecuencia, su Política Naval, pretendía mantener una neutralidad armada y pacifista.
- El esfuerzo principal se dirigía a garantizar los intereses en el ámbito de soberanía nacional, situado en una posición geoestratégica privilegiada. Huyendo así de proyectar el poder militar de forma unilateral hacia otros ámbitos.
- Las zonas que demandaban mayor atención en el entorno naval eran aquellas en las que los intereses marítimos de España interaccionaban 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.

El desarrollo del poder naval hasta 1931

El poder naval español el 14 de abril era fruto de las actuaciones realizadas en las dos décadas anteriores. Como consecuencia de esto y otros factores, en los años previos a 1931 se había configurado un poder naval caracterizado por lo siguiente:

- Un desarrollo muy heterogéneo y discontinuo, en el que convivían unidades que habían incorporado tardíamente las enseñanzas de la Primera Guerra Mundial con otras que no lo habían hecho y que no habían sido modernizadas.
- Los programas se habían centrado en la construcción de unidades, dejando en segundo plano la habilitación de bases navales y dotación de aprovisionamientos.
- Se había configurado una Armada escasamente equilibrada, donde los cruceros tenían un gran peso específico y se habían construido pocos medios ligeros y auxiliares, muy necesarios para realizar cometidos de apoyo y defensa naval.
- Se había creado un tejido industrial y tecnológico en torno a la construcción naval militar muy valioso para realizar desarrollos futuros.

Por otro lado, la no participación en el proceso de desarme y rivalidad naval había descolgado a España del desarrollo tecnológico y doctrinal habido en otros países, caso de Italia o Francia, lo que había supuesto que las construcciones nacionales se viniesen completando con retraso respecto a sus homólogas.

El poder naval republicano

A partir de aquí, procede dirigir la atención hacia los factores que contribuyeron a conformar directamente el poder naval. El primero de ellos, el recurso económico. Sobre este, cabe decir que tras el cambio de régimen, la Marina militar sufrió una reducción de sus recursos en un promedio cercano al 9 por ciento. La reducción fue paralela y consecuencia del parón inicial en la inversión en nuevos programas, coincidente a su vez con el proceso de racionalización de medios obsoletos. Sin embargo a partir de 1935 se mostró una notable corrección, de forma que se apuntó a una pronta recuperación de los recursos disponibles en los últimos tiempos de la dictadura. Este repunte coincidió con el rápido deterioro del escenario mediterráneo y la reactivación de los programas navales.

Este repunte que se puede calificar cómo escaso si se compara con las inversiones que pudieron suponer los programas navales desarrollados por las potencias europeas en

esos años. Aun así, salvando el descenso inicial, puede afirmarse que no existieron grandes diferencias entre los recursos destinados a la Marina militar por los gobiernos primorriveristas y los republicanos.

Sin embargo, habida cuenta de que los principales programas se concibieron e impulsaron a partir del año 1934, y dado lo ambicioso del último de ellos, correspondiente al ministro Giral cerca ya del verano de 1936, se puede estimar que los gobernantes republicanos pretendían acelerar el ascenso en la inversión.

En el periodo republicano se realizó una transformación orgánica que, en líneas generales, atendió a las propuestas realizadas por los miembros del Cuerpo General, coherentes con los cambios concebidos e iniciados poco antes de la proclamación de la república.

Para ello realizó un gran esfuerzo de producción normativa y tendió a racionalizar la institución y regular múltiples ámbitos de forma coherente con el nuevo diseño, moderno y similar al de otras marinas extranjeras. Muchas medidas adoptadas, como la reducción de ciertos cuerpos, los ajustes en el sistema de reclutamiento o la racionalización de escuelas se mantendrían incluso después de la guerra.

Sin embargo, existieron ciertas actuaciones realizadas en contra de la opinión de los técnicos que afectaron especialmente al ámbito del personal, y que buscaron asegurar la lealtad de la institución al nuevo régimen sobre estamentos diferentes a los anteriores cuerpos patentados. Algunas muy acertadas y otras, fruto de condicionantes políticos, que especialmente después de febrero de 1936, no favorecieron en absoluto la disciplina y la cohesión de la institución.

Se puede identificar un grave problema en lo relativo al recurso del personal en la Marina militar. La Armada no era una organización cohesionada, estaba bastante desestructurada y carecía de la integración que debe lograr cualquier organización militar. Una inestabilidad que era clara consecuencia de las siguientes líneas de ruptura:

- La fractura existente entre los distintos estamentos y clases que conformaban la institución; muy especialmente entre los oficiales y las clases subalternas.
- La división aparecida entre los diferentes cuerpos; muy especialmente entre el Cuerpo General y los demás.

Las razones de estas separaciones se apoyaban en múltiples circunstancias que hacían que los grupos implicados tuviesen poco en común. Éstas a su vez se pueden englobar en tres conjuntos:

- De carácter social.
- De carácter profesional.
- De carácter político.

Igualmente, cuatro multiplicadores muy significativos actuaron como catalizadores y aceleradores de la desestructuración:

- La subversión dirigida desde el exterior.
- La resistencia al cambio de la organización.
- La progresiva pérdida de la disciplina, combinada con un estilo de mando y liderazgo que descansaba su ejercicio en los suboficiales, maestros y cabos, reduciendo las relaciones entre oficiales y la marinería.
- La frustración surgida en muchos grupos que no vieron sus aspiraciones inmediatamente satisfechas con la llegada de la República.

En relación a la fuerza naval, cabe destacar que la Marina militar republicana se caracterizó por ser una estructura “hueca”, con numerosos desequilibrios y pocas posibilidades de actuar de forma eficiente en un conflicto. Las razones que llevan a realizar esta afirmación son las siguientes:

- Una fuerza naval escasa en relación con sus adversarios potenciales, que no aportaba nada en una hipotética alianza con otros actores mediterráneos, más allá de unas posiciones y bases de alto valor estratégico. Mostraba además fuertes desequilibrios, consecuencia del exceso de cruceros de diferentes clases en comparación con la relevante falta de medios ligeros y auxiliares, más aptos para la defensa naval, y una aviación naval limitada en número y capacidades.
- Una fuerza naval con notables carencias de aprovisionamientos que no disponía de municiones siquiera para completar los cargos de guerra de los principales calibres y una notable falta de combustible para poder realizar sus cometidos de forma prolongada. Una situación que no cambió entre 1931 y 1936.

Las bases navales tampoco se encontraban en mejor situación. Estaban bien situadas, y tres de ellas se encontraban muy bien defendidas gracias al desarrollo plan de artillado de la costa de 1926: Ferrol, Cartagena y Mahón. Sin embargo, estas dos últimas presentaban sensibles limitaciones de espacio que hacía necesario ampliar el despliegue a otros puntos del área, caso por ejemplo de la bahía de Pollensa.

Presentaban sin embargo, notables carencias a la hora de proporcionar apoyo logístico, consecuencia de la importantísima falta de depósitos de almacenaje de combustible, agua, instalaciones o falta de medios auxiliares de apoyo. Era especialmente significativa la falta de un dique capaz de albergar a las principales unidades en el Mediterráneo, que obligaba a los cruceros y acorazados a tener que desplazarse hasta Ferrol para poder realizar reparaciones que exigiesen su empleo.

En definitiva España disponía de una fuerza muy poco útil para ser empleada en cometidos de defensa de la soberanía, con graves deficiencias arrastradas desde antes de 1931. Una situación bien conocida con problemas claramente identificados por los gobernantes republicanos que actuaron de la siguiente forma:

- Inicialmente llevaron a cabo un necesario proceso de racionalización y baja de unidades obsoletas y simultáneamente realizaron un parón en la aprobación de nuevas construcciones.
- Impulsaron pequeños planes parciales destinados a paliar carencias puntuales en lo relativo a las necesidades de incorporación de unidades ligeras y auxiliares, aprovisionamientos y habilitación de la base naval de Mahón.
- A partir de 1934, concibieron tres programas principales dirigidos a reforzar las capacidades de la Marina militar para defender el litoral español, y con un esfuerzo principal dirigido hacia el ámbito Mediterráneo y las Baleares. El de Rocha —aprobado lejos de sus pretensiones iniciales— el de Abad Conde —que no pasó de proyecto de ley— y el de Giral —interrumpido en su remisión a las Cortes por el comienzo de la guerra—.

De esta forma se puede estimar que hasta 1934, durante los primeros años republicanos, más allá de tomar conciencia de sus deficiencias principales, no se prestó atención al poder naval. A partir de entonces, se invirtió la situación incrementando el presupuesto y elaborando los programas navales necesarios para corregirla. Algo que sin duda tuvo que ver con el preocupante deterioro de la situación mediterránea.

De los planes navales diseñados a partir de 1934, merece la pena volver a destacar la relevancia del elaborado por el ministro Giral en 1936. Este proyecto puede estimarse que por su alcance, objetivos y contenido completo y equilibrado fue uno de los mejor diseñados desde comienzos del siglo XX hasta ese año.

Un programa que, evitando la construcción de grandes y costosas unidades, pretendía reforzar las capacidades defensivas de la Marina militar aumentando la dotación de medios destinados a este fin, modernizando los existentes y actuando sobre todas las graves carencias que presentaban los ámbitos del aprovisionamiento y las bases navales, muy especialmente en el Mediterráneo e islas Baleares.

Por su financiación y consolidación del gasto ya comprometido, puede a la vez calificarse de realista. Sin embargo, dado el año previsto de finalización del programa —1944— se trataba de un proyecto que no había evaluado bien el deterioro de la situación internacional, priorizando no incrementar sensiblemente el gasto anual frente a la rapidez en la mejora de la Armada.

Con todo esto se puede indicar que los principales rasgos de su Política Naval fueron:

- Un propósito claramente defensivo y conservador, con el objetivo fundamental de asegurar los intereses marítimos españoles en el ámbito de la soberanía.
- Un esfuerzo principal orientado claramente hacia el escenario mediterráneo, atendiendo especialmente al área marítima de interés de las Baleares.

Ambos coherentes con las principales líneas políticas republicanas y exigencias derivadas de la situación geoestratégica española. Para llevar a cabo su principal propósito de defensa del litoral español se proyectó la mejora de las capacidades de la Marina militar atendiendo especialmente al refuerzo de sus medios defensivos y asignando prioridades al despliegue y mejora del poder naval sobre el litoral mediterráneo.

La pretensión republicana de sostener la neutralidad en el difícil equilibrio mediterráneo, aportando, llegado el caso, el suficiente valor a una alianza que inclinase la balanza a uno u otro bando, difícilmente podía ser alcanzada sin la ejecución de un profundo plan de modernización y mejora de la fuerza, bases y recursos de la Marina militar, caso del concebido por el ministro Giral en 1936.

Los responsables políticos del poder naval concibieron a partir de 1934 planes navales realistas que podían cambiar en un periodo de tiempo relativamente corto las carencias referentes a la fuerza y las bases navales. Lamentablemente, no encontraron suficiente eco en las instancias superiores, que sólo a partir de ese año, y como consecuencia del rápido deterioro de la situación en el Mediterráneo, aumentaron el interés y las iniciativas en el ámbito naval pero siempre en una reacción tímida y lenta.

De esta forma, la Política Naval fue apropiada en tanto que su concepción a partir de 1934 satisfacía las necesidades del país, tal y como las habían planteado los gobernantes republicanos; era practicable si se hubiese llevado a cabo el plan diseñado por Giral y era aceptable, en tanto que se estima que el coste era asumible. Sin embargo, en el corto periodo en que se desarrolló, careció de la voluntad y decisión política de asumir el gasto necesario para ello.

Así pues, con todo lo expuesto, se estima que la hipótesis planteada sobre la base de las opiniones de los escasos autores que se han referido al tema sólo es parcialmente cierta. La Política Naval de la Segunda República si fue adecuada y coherente con un planteamiento y orientación ajustados a las posibilidades y precisos en sus objetivos. Identificó acertadamente las carencias y necesidades pero, hasta el año 1936, no dispuso de voluntad política para aplicarla con la decisión que exigía el escenario internacional, aprobando y asumiendo el gasto exigido para ello.

FUENTES

Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, Ciudad Real.

Archivo Central del Cuartel General de la Armada, Madrid.

Archivo de la Escuela de Guerra Naval, Madrid.

Archivo del Estado Mayor de la Armada, Madrid.

Archivo Histórico Nacional, Madrid.

Biblioteca de la Escuela de Guerra Naval, Madrid.

Archivo Particular Juan Escrigas.

Archivo Personal del Autor.

Colección de fotografías A. Aguilera.

—Buques de guerra españoles 1840-1977. Consultado el 17 de mayo de 2016.
http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/Armadaespanola/multimedia_galeria/prefLang_en/21_fotografia_historica--05_archivo_mnm--99_AGUILERA_ESPANA_es?_selectedNodeID=143054&_pageAction=selectItem

—Aeronáutica Naval 1917-1938. Consultado el 18 de mayo de 2016.
http://www.armada.mde.es/ArmadaPortal/page/Portal/Armadaespanola/multimedia_galeria/prefLang_en/21_fotografia_historica--05_archivo_mnm--99_AGUILERA_ESPANA_es?_selectedNodeID=143054&_pageAction=selectItem

The National Archives, Londres (Reino Unido).

US Naval history and heritage command.

—Collections, photography. Consultado el 17 de mayo de 2016.
<http://www.history.navy.mil/our-collections/photography.html>

PRENSA

ABC, 1924 y 1931-1935.

Blanco y Negro, 1911 y 1935.

El Sol, 1931.

Foreign Affairs. 1937.

Justicia, 1931-1932.

La Vanguardia, 1935.

La Voz, 1931.

Memorial de artillería, 1935.

Nuevo Mundo, 1932.

Proceedings, 1954.

República, Diario Independiente de la Tarde. 1932.

Revista General de Marina. 1929-1936.

Revista general de legislación y jurisprudencia, 1925.

The American Journal of International Law, 1919.

The Naval Review. 1919-1932.

The New York Times, 1917.

The New York Herald, 1918.

Vida Marítima, 1933.

PUBLICACIONES OFICIALES

Anuario Militar de España. 1930. Ministerio del Ejército.

Anuarios 1929, 1930, 1931 y 1932-1933. Instituto Nacional de Estadística.

Código de Justicia Militar, 17 de julio de 1945.

Código Penal de la Marina de Guerra. 24 de agosto de 1888.

Colección Legislativa de la Armada, 1909 y 1918.

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

Diario Oficial del Ministerio de Marina, 1907-1936.

Estado General de la Armada. Años 1931-1936. Madrid, Ministerio de Marina.

Gaceta de Madrid, 1908-1936.

Gobierno de España (2013), *Estrategia de seguridad marítima nacional*. Presidencia del Gobierno.

Instituto Español de Estudios Fiscales. *Cuentas del estado español 1924 a 1935: Estadísticas de las cuentas generales del estado. Años 1924 (1º abril) a 1935*. Ministerio de Hacienda, 1982.

Lista oficial de buques de las marinas militar, mercante y pesquera españolas. Año 1935. Madrid, Subsecretaría de la Marina civil.

Reglamento de organización general del Estado Mayor y servicios complementarios de las Bases Navales principales. 2 de febrero de 1935. Madrid, Ministerio de Marina.

Reglamento orgánico del Ministerio de Marina. 19 de febrero de 1934. Madrid, Ministerio de Marina.

Reglamento para el régimen y gobierno de la Escuela Naval Militar única. 22 de febrero de 1935. Madrid, Ministerio de Marina.

TRATADOS Y ACUERDOS INTERNACIONALES

Anglo-German Naval Agreement. Londres, 18 de junio de 1935.

Final protocol of the Locarno conference, 1925 (and Annexes) together with treaties between France and Poland and France and Czechoslovakia. Locarno, 16 de octubre de 1925.

General Act of the Algeciras Conference relating to the Affairs of Morocco (Great Britain, Austria-Hungary, Belgium, France, Germany, Italy, Morocco,

Netherlands, Portugal, Russia, Spain, Sweden, United States). Algeciras, 7 de abril de 1906.

Peace Treaty of Sévres. Sévres, 10 de agosto de 1920.

The Convention Relating To The Regime Of The Straits And Turkey. Lausanne, 30 de enero de 1923.

The Peace Treaty of Versailles. Versailles, 28 de junio de 1919.

Tratado de Lausane, de 24 de julio de 1923.

Treaty between the United States of America, Belgium, the British Empire, China, France, Italy, Japan, the Netherlands, and Portugal. Washington, 6 de febrero de 1922.

Treaty between the United States of America, the British Empire, France, and Japan. Washington, 13 de diciembre de 1921.

Treaty between the United States of America, the British Empire, France, Italy, and Japan. Washington, 6 de febrero de 1922.

Treaty for the limitation of naval armament. Londres 25 de marzo de 1936.

Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Austria. St. Germain-en-Laye, 10 de septiembre de 1919.

Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Bulgaria. Neuilly-sur-Seine, 27 de noviembre de 1919.

Treaty of Peace between The Allied and Associated Powers and Hungary. Trianon, 4 de junio de 1920.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

Acevedo, M.L. (1954), *El Canal El Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo. Una nota informativa*. Ministerio de Marina.

Acinas García, J. (1999), “El sistema portuario en el Siglo XX: aportaciones tecnológicas en ingeniería marítima” en *OP-Ingeniería y territorio*, nº 49. Pp. 44-53.

Adams, R.J.Q . (1993), *British Politics and Foreign Policy in the Age of Appeasement, 1935-39*. Stanford University Press.

Alvargonzález Sánchez-Barcaiztegui, C. (1931). *Desarme naval y sociedad de naciones*. Madrid, Ministerio de Marina.

“Amargos frutos de la conferencia de Washington” en *Revista General de Marina*. Abril 1929. Pp. 655-658.

Anca Alamillo, A. (2006), *Torpederos y destructores de la Armada española*. Navantia.
—(2008), *Buques de la Armada española del Siglo XX*. Ministerio de Defensa.

Antón Viscasillas, J. y Anca Alamillo, A. (2012), *El almirante Don Augusto Miranda y Godoy. Marino, gobernante, hombre de ciencia y senador del reino*. Ferrol, ALVA Gráfica.

- Anuario estadístico de España. Año XVII-1931.* Madrid, Sucesores de Rivadeneyra, 1933.
- Asada, S. (2005), *From Mahan to Pearl Harbor: The Imperial Japanese Navy and the United States.* Annapolis, Naval Institute Press 2012.
- (2004) "From Washington to London: The Imperial Japanese Navy and the Politics of Naval Limitation, 1921-1930." en Goldstein, E. y Maurer, J. *The Washington Conference, 1921-22 Naval Rivalry, East Asian Stability, and the Road to Pearl Harbor*, Portland, Frank Cass. Pp. 147-191.
- Asamblea de Capitanes de Yate. (1978), *La Armada española.* San Martín.
- Azaña, M. (1939), *Obras Completas.* 3 vols. México, Oásis 1966-1968.
- Ayala Pérez, J.A. (2002), *La sombra del triángulo: Biografía de Ángel Rizo, Gran Maestro del Grande Oriente Español.* Centro de la cultura popular canaria.
- (1983) "Marina y Masonería: el ejemplo de Cartagena" en Ferrer Benimeli J.A. (coord.) *La masonería en la historia de España.* Diputación General de Aragón, 1989. Pp. 287-304.
- (1987) "Política y masonería en la II República: Angel Rizo Bayona, Gran Maestro del G.O.E." en Ferrer Benimeli J.A. (coord.) *Masonería, política y sociedad*, Vol 1. Centro de Estudios Históricos de la Masonería Española, 1989. Pp. 107-122.
- Bagnasco, E. y de Toro, A. (2008), *The Littorio class: Italy's last and largest battleships. 1937-1948.* Seaforth, 2011.
- Bar, Y. (2006), *Between Disarmament and Remilitarization. German, French and British diplomacy, 1933-1936.* Utrech: Universidad de Utrech.
- Barcia, A. "El tratado de Locarno" en *Revista general de legislación y jurisprudencia.* 1925, tomo 147. Pp. 437-448.
- Bardini C. (1997), "Without Coal in the Age of Steam: A Factor-Endowment Explanation of the Italian Industrial Lag before World War I", en *The Journal of Economic History*, 57. Pp. 633-653.
- "Battle Cruisers", en *The Naval Review*, Vol VII, N°3. Agosto 1919. Pp. 282-289.
- Bell, C. (2003). "The Invergordon Mutiny. 1931" en Bell, C y Elleman, B. (ed) *Naval Mutinies of the Twentieth Century: An International Perspective.* Taylor and Francis, 2005. Pp. 140-158.
- Benavides, M. D. (1976), *La Escuadra la mandan los cabos.* México: Roca.
- Berdah, J.F. (2005), *Military rearmament and industrial competition in Spain: Germany vs. Britain (1921-1931).* L'Université de Toulouse II-Le Mirail.
- Blanco Lorenzo, J.L. (2009), *Historia de la Brigada y Estación Torpedista de Ferrol, 1884-1930.* Visión Libros.
- Bordejé y Morencos, F. de (1978), *Vicisitudes de una política naval.* Madrid: San Martín.
- (1982), *España, poder marítimo y estrategia naval.* Empresa Nacional Bazán.
- (1995), *Crónica de la Marina española en el Siglo XIX, 1868-1898.* Madrid: Ministerio de Defensa.

- Campo Rizo, J.M. (1997), “El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una aproximación documental” en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, nº19. Universidad Complutense. Pp. 55-87.
- Cardona, P.M. (1931a), *La conferencia y el Tratado marítimo-naval de Londres (1930) desde el punto de vista español*. Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina.
- (1931b) “Futura influencia predominante de la aeronáutica en el ataque y defensa de los puertos militares” en *Revista General de Marina*, junio de 1931. Pp. 1015-1032.
- Carlton, D. (1968), “Great Britain and the Coolidge Naval Disarmament Conference of 1927” en *Political Science Quarterly*, vol. 83, nº. 4, diciembre. Pp. 573-598.
- Carbo A. y Caso F. (1936), “Algunas ideas sobre el valor militar de nuestros acorazados y cruceros” en *Revista General de Marina*, julio de 1936. Pp. 65-77.
- Carnegie Endowment for International Peace (1924). *The Treaties of Peace 1919-1923*. New York, 2 vols.
- Castroviejo Vicente, C. (2007a) “Evaluación crítica de los acorazados clase *España*” En *Los Acorazados Clase España o el Resurgir del Poder Naval Hispano 1912–1937*, capítulo 2. Madrid: Centro Marítimo y Naval, Casto Méndez Núñez.
- (2007b) “Los acorazados de la clase *España*. Personal y organización”. En *Los Acorazados Clase España o el Resurgir del Poder Naval Hispano 1912–1937*, capítulo 3. Madrid: Centro Marítimo y Naval, Casto Méndez Núñez.
- (2007c) “Maniobra, navegación, comunicaciones, habitabilidad y miscelánea de los acorazados de la clase *España*”. En *Los Acorazados Clase España o el Resurgir del Poder Naval Hispano 1912–1937*, capítulo 15. Madrid: Centro Marítimo y Naval, Casto Méndez Núñez.
- Cerezo Martínez, R. (1983), *Armada española Siglo XX*. Madrid: Poniente, 4 vols.
- Cervera Pery, J. (1978), *Alzamiento y revolución en la Marina*. Madrid: San Martín.
- (2011), *Avatares de la guerra española en el mar*. Barcelona: Noray.
- Cervera Valderrama, J. (1935), “La defensa nacional” en *Revista General de Marina*, octubre de 1935. Pp. 501-516.
- Chaves Palacios, J. (2014) “La Armada española en la Segunda República: José Giral ministro de Marina (1931-1936)” en *Ayer*, nº 93. Pp. 189-213.
- Coello Lillo, J.L. (2003) “Las ametralladoras navales Hotchkiss en la Guerra Civil Española” en *Revista Española de Historia Militar*, nº 34, abril 2003. Pp. 163-171.
- Comín, F. (2011), “La crisis económica durante la Segunda República española (1931-1935)” en Pérez, J. y Díez J.C. (coord) *El sistema Bancario tras la gran recesión, Colección Mediterráneo Económico*, nº19. Pp. 77-92
- (1988), *Hacienda y economía en la España contemporánea, 1800-1936*. Madrid: Instituto de Estudios Fiscales.
- “Conditions of an armistice with Germany” en *The American Journal of International Law*, Vol. 13, No. 2, Supplement: Official Documents. Enero 1919.

- Corbett, J. (1915), *Maritime Operations in the Russo-Japanese War 1904–1905*, Naval Institute Press. Annapolis 1994.
- De Belot, R. (1962a), *La guerra aeronaval en el Atlántico (1939-1945)*. Editorial Naval 1982.
- (1962b), *La guerra aeronaval en el Mediterráneo (1939-1945)*. Editorial Naval 1982.
- (1962c), *La guerra aeronaval en el Pacífico (1941-1945)*. Editorial Naval, 1982.
- De la Sierra, L. (1976), *La guerra naval en el Mediterráneo*. Juventud, 1984.
- De la Vega, A. (1986), *La propulsión mecánica en la Armada*. Empresa Nacional Bazán.
- (2009), *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada Española (1850-1950)*. Madrid: Ministerio de Defensa.
- De Madariaga Álvarez-Prida, M.R. (2009), “Salvador de Madariaga y la política exterior española durante la II República” en *Revista de investigaciones políticas y sociológicas*, Vol. 8, Nº2. Universidad de Santiago de Compostela. Pp. 85-95.
- Delaunay, J.M. (1994), “Orígenes históricos y determinantes de la actitud francesa hacia la España de 1936” en *Historia Contemporánea*. Nº 10. Pp. 15-28.
- Díaz Benítez, J.J. (2004), “La indefensión naval de Canarias durante la Segunda Guerra Mundial” en *Revista de Historia Naval*, nº 85. Pp. 57-70.
- Díez de Rivera y Casares, P. (1934a), *Orgánica Naval. Historia de las organizaciones navales de España y Francia*. Madrid, Imprenta Luz y Vida.
- (1934b) *Orgánica Naval. Historia de las organizaciones navales de Inglaterra, Italia, Estados Unidos, Alemania, Japón y Suecia*. Madrid, Imprenta Luz y Vida.
- Domínguez Méndez, R. (2013), “El Embajador Raffaele Guariglia en España (1932-1935). Reacción italiana ante una eventual pérdida de fuerza en su política mediterránea y americana” en *Revista de Historia Iberoamericana*, vol. 6, nº1. Pp. 56-72.
- Dull, P.S. (1978), *A Battle History of the Imperial Japanese Navy, 1941- 1945*. United States Naval Institute, Annapolis 2007.
- Egea Bruno, P. M. (1996) “Contribución al estudio de la Flota republicana durante la Guerra Civil”, *Murgetana*, 93, 85-104.
- (2010) “Entre la historia y la propaganda: las dos sublevaciones del acorazado Jaime I en julio de 1936”, *Ebre* 38. *Revista Internacional de la Guerra Civil 1936-1939*, 4, 31-47.
- Egido León, A (1987), *La concepción de la política exterior española durante la II República (1931-1936)*. Madrid, UNED.
- (2006), “Los compromisos internacionales de un país neutral” en *Historia del presente*, Nº 7. Pp. 27-42
- Escuela de Guerra Naval (2000), *Curso de Guerra Naval. Últimas lecciones, 1925-1999*. Ministerio de Defensa.
- Evans, D.C. y Peattie, M.R. (1997), *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy 1887-1941*. Naval Institute Press.

- Fanning, R.W. (1995), *Peace and Disarmament: Naval Rivalry & Arms Control, 1922-1933*. University Press of Kentucky. Lexington.
- Fernández Santander, C. (1993), *El crucero en la Armada española*. EN Bazán.
- (2000), *Casares Quiroga, una pasión republicana*. Ediciós de Castro.
- Ferris, J. (2004), “Armaments and allies. The Anglo-Japanese strategic relationship 1911-1921” en *The Anglo-Japanese Alliance, 1902-1922*. RoutledgeCurzon, Taylor and Francis Group. Pp. 249-263.
- Fiennes, G. (ca 1923), *Sea Power and Freedom: A Historical Study*. BiblioBazaar 2010.
- Franco Castañón, H. (2004), *Por el camino de la revolución*. Madrid: Neptuno.
- Gadow, H.J. (1931), “El porvenir del gran buque de combate” en *Revista General de Marina*, mayo de 1931. Pp. 785-792.
- García Martínez, JR. (2007), “Acorazados de la clase *España*. Especificaciones técnicas, tácticas y estratégicas”. En *Los Acorazados Clase España o el Resurgir del Poder Naval Hispano 1912–1937*, capítulo 1. Madrid: Centro Marítimo y Naval, Casto Méndez Núñez.
- García-Parreño, J. (1982), *Las Armas Navales Españolas*. EN Bazán.
- Génova A. “A propósito de los nuevos buques alemanes de 10.000 toneladas” en *Revista General de Marina*, junio de 1929. Pp. 961-968.
- Gimeno, A. (1914), *El factor naval de España en el problema Mediterráneo*. Imprenta Juan Pueyo.
- Gil Pecharromán, J. (1995), *La Segunda República española (1931-1936)*. Madrid: UNED.
- Gil Robles, J.M. (1978), *No fue posible la paz*. Barcelona: Planeta.
- Giral, J. (1932) “La República y el Ministerio de Marina” en *Nuevo Mundo*, N° Especial, 14 de abril de 1932. Pp. 20-22.
- Goldrick, J. (2011), “The need for a new naval history of the first world war” en *Corbett Paper*, n°7. The Corbett Centre for Maritime Policy Studies. King’s College, University of London.
- Gómez Vizcaíno, A. y Munuera Navarro, D. (2004), “La defensa de la base naval en época contemporánea” en Martínez López, J. y Iniesta Sanmartín A. (Coord) *Estudio y catalogación de las defensas de Cartagena y su bahía*. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Pp. 240-364.
- Gómez Vizcaíno, J. A. (2013), “La arquitectura defensiva en la base naval de Cartagena (1926-1939) y los ingenieros militares” en *Memorial de ingenieros*, n°91. Pp. 86-94.
- Graf, H. (1928), *La Marine Russe dans la guerre et dans la revolution 1914-1918*. París: Payot.
- Guerra, A. (1935), *El problema del Mediterráneo*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- Harris, W.B. “The south sea mandate of the league of nations” en *Foreign affairs*, julio 1931.

- Halpern, P. (1994), *A Naval History of World War I*. United States Naval Institute. Annapolis. 2012.
- (2000), “French and Italian naval policy in the Mediterranean. 1898-1945” en Hattendorf, J. (Ed.) *Naval strategy and power in the Mediterranean: past, present and future*. Routledge, 2013. Pp. 78-101.
- Hernández Andréu, Juan (1991), *Pensamiento y economía monetaria en España durante la Segunda República*. Documentos de trabajo de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, N°26/1991.
- Hernando de Larramendi, M. (2013), “El protectorado español en Marruecos y las relaciones internacionales de España (1912-1956)”. En *El protectorado español en Marruecos: la historia trascendida*, Vol III. Iberdrola. Pp. 97-148.
- Hines H. Hall (1976), “The Foreign Policy-Making Process in Britain, 1934–1935, and the Origins of the Anglo-german Naval Agreement” en *The Historical Journal*, 19. Pp. 477-499.
- Huntington, S. “National policy and the transoceanic navy” en *Proceedings* vol. 80, n°5. US Naval Institute, mayo 1954.
- Imperiale, J.A. (2004), “La evolución del acorazado. Parte V: desde la Primera Guerra Mundial a nuestros días” en *Boletín del Centro Naval*, n° 810, enero-abril 2005. Pp. 73-119.
- Ingalls, D. (1931) “La aviación naval actualmente y en el futuro” en *Revista General de Marina*, julio de 1931. Pp. 799.804.
- Jackson, Peter (2000), “Naval policy and national strategy in France. 1933-1937” en *Journal of Strategic Studies*, Vol. 23 Issue 4. Pp. 130-159.
- Johnson, M. (2013), *Militarism and the British left, 1902-1914*. Hampshire, Palgrave Macmillan.
- Jover Zamora, J.M. (1999), *España en la política internacional. Siglos XVIII-XX*. Madrid, Marcial Pons.
- “La política internacional del desarme y nuestro poder naval” en *Revista General de Marina*, mayo de 1931. Pp. 724-733.
- Lecuona, E. (1929) “El problema aeronaval en el Mediterráneo” en *Revista General de Marina*, mayo de 1929. Pp. 789-797.
- Long, D y Wilson P. (1995), *Thinkers of the Twenty Years' Crisis: Inter-War Idealism Reassessed*. Oxford University Press, Nueva York 2003.
- López Hermida, J., Vázquez García, J. y Molina Franco, L. (2002) *La Costa inexpugnable. Las defensas de la base naval de Ferrol-Coruña desde el siglo XVII hasta nuestros días*. Valladolid: Quirón.
- López Pinto, J. (1935), “Estudio sobre defensa de costas” en *Memorial de Artillería*, abril de 1935. Pp. 161-179.
- Madariaga, S. de (1974), *Memorias (1921-1936). Amanecer sin mediodía*. Madrid: Espasa Calpe.
- Mahan, J (1890), *Influencia del poder naval en la historia, 1660-1783*. Ferrol, Imprenta de El Correo Gallego, (1901).

- (1897), *The interest of America in sea power, present and future*, Sampson Low, Marston & Company, Londres.
- Mallet, R. (1998), *The Italian navy and Fascist Expansionism, 1935-1940*. Frank Cass Publishers.
- (1999), “The Italian Naval High Command and the Mediterranean crisis, January-October 1935” en *Journal of Strategic Studies*. Vol 22, Issue 4. Routledge. Pp. 77-102.
- Maluquer de Motes, J. (2013), *La inflación en España. Un índice de precios de consumo, 1830-2012*. Banco de España: Madrid. ISSN: 1579-8682. Consultado el 24 de noviembre de 2014, <http://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeriadas/EstudiosHistoriaEconomica/Fic/roja64.pdf>
- Martín Aceña, P. (1995), “Problemas económicos y reformas estructurales” en *Ayer*, nº20. Pp. 173-192.
- Masson, P (2003), “The french naval mutinies. 1919” en Bell, C y Elleman, B. (ed) *Naval Mutinies of the Twentieth Century: An International Perspective*. Taylor and Francis, 2005. Pp. 88-100.
- Melguizo, A. (1986), “El presupuesto de la Dictadura de Primo de Rivera: una reconsideración” en J.L. Garcia Delgado (coord.), *La crisis de la Restauración, España, entre la primera Guerra Mundial y la Segunda República*. Madrid: Siglo XXI Madrid. Pp. 225-254.
- Mille, M. (1931), “Cruceros” en *Revista General de Marina*, enero de 1929. Pp. 53-62.
- (1932), *Historia Naval de la Gran Guerra 1914-1918*. Madrid, Editorial Naval, 1982.
- Milza, P. (1968), *De Versailles á Berlin: 1919-1945*. Paris, Masson, 1981.
- Mola Vidal, E. (1934), *El pasado, Azaña y el porvenir*. Madrid: Librería Bergua.
- Moorehead, A. (1958), *La revolución rusa*. Barcelona: Destino.
- Moradiellos, E. (2003), “La política europea (1898-1939)” en *Ayer*, nº43. Pp. 55-80.
- Morales Lezcano, V. (1977), “Canarias, Azores y Cabo Verde durante la batalla del Atlántico” en *Anuario de Estudios Atlánticos*. Núm. 23. Pp. 205-223.
- Moreno de Alborán y Reyna, F. y S. (1959), *La guerra en el mar*. Barcelona: AHR.
- (1998), *La guerra silenciosa y silenciada*. Madrid: Gráficas Lormo, 5 vols.
- Navarrete, A. (1917), *El problema marítimo de España*. Madrid, Sociedad Española de Artes Gráficas.
- Navarro y Margati, E. (1929a) “Meditaciones” en *Revista General de Marina*, marzo de 1929. Pp. 421-438.
- (1929b) “Meditaciones” en *Revista General de Marina*, abril de 1929. Pp. 593-619.
- “Navy’s control of radio, a big factor in war” en *The New York Herald*. 12 diciembre 1918.

- “Naval Air Requirements”, en *The Naval Review*, Vol VII, nº3. Agosto 1919. Pp. 305-313.
- Neila Hernández, J.L. (1993), *España, república mediterránea. Seguridad colectiva y defensa nacional (1931-1936)*. Universidad Complutense de Madrid.
- (1995), “España ante las implicaciones mediterráneas de la conferencia naval de Londres de 1930” en *Revista de Historia Naval*. Año XIII, nº48. Pp. 27-43.
- (1997), “La mediterraneidad de España en las relaciones internacionales del periodo de entreguerras (1919-1939)” en *Cuadernos de historia contemporánea*, nº 19. Pp. 15-54.
- (2004), “La política exterior de la España republicana (1931-1936): Excepcionalismo y normalidad historiográfica” en *Studia histórica. Historia Contemporánea*, nº22. Pp. 47-83.
- (2008), “El perfil mediterráneo de la política exterior y de seguridad española en el siglo XX” en Nicolás Marín, M.E. y González Martínez, C. (Coord) *Ayeres en discusión: temas clave de Historia Contemporánea hoy*. Universidad de Murcia. Pp. 3010-3029. ISBN 978-84-8371-772-1. Consultado el 23 de octubre de 2014, <http://www.ahistcon.org/PDF/congresos/publicaciones/Murcia.pdf>
- Nelson, L.R., (1941), *The Naval Policy of the United States, 1919-1931*. Loyola University, Chicago.
- Nomura, K. “Japan’s demand for naval equality” en *Foreign Affairs*, Vol. 13, nº2. Enero de 1935. Pp. 196-203.
- O’Connell, R. (1991), *Sacred vessels: the cult of the battleship and the rise of the U. S. Navy*. Oxford University Press (1993).
- “On the strength of the imperial navy and how it should be calculated”, en *The Naval Review*, Vol VII, Nº1. Febrero 1919. Pp. 83-94.
- Palomares, G. (1989), *Mussolini y Primo de Rivera. Política exterior de dos dictadores*. Madrid, Eudema Universidad.
- Payne, S. (1967), *Politics and the military in modern Spain*. Stanford University Press
- Pérez y Fernández-Chao, E. (1933). *Bases navales*. Valladolid, Imprenta Castellana.
- Pérez Gil, L.V. (2001), “Las potencias medias en el sistema internacional. Estudio de un modelo histórico: España en el primer tercio del Siglo XX” en *Anales de la Facultad de Derecho*, Nº18, Universidad de la Laguna. Pp. 215-240.
- Potter, E.B. (1981), *Sea Power: a naval history*. United States Naval Institute, Annapolis.
- “Programa de construcciones de la Marina italiana para 1930” en *Revista General de Marina*, enero de 1931. Pp. 92-98.
- Quintana Martínez, E. y Llabrés Bernal, J. (1928), *La Marina de Guerra en África*. Madrid, Compañía Iberoamericana de publicaciones.
- Quintana Navarro, F. (1993), *España en Europa, 1931-1936: del compromiso por la paz a la huida de la Guerra*. Nerea.

- (1996), “Salvador de Madariaga, diplomático en Ginebra (1931-1936). La película de la política exterior de la II República” en *Historia Contemporánea*, Nº15. Pp. 107-124.
- Ramírez Gabarrús, M. (1980), *La construcción naval militar española (1730-1980)*. E.N Bazán.
- (1983), *El arma submarina española*. E.N. Bazán.
- (1987), *La aeronáutica en la Armada (1917-1987)*. E.N. Bazán.
- Roberts, J.M. (1967), *Europe 1880-1945*. Routledge 2013.
- Rodríguez González, A. (1988), *Política Naval de la Restauración, 1875-1898*. Madrid, San Martín.
- (2002) "La nobleza en las fuerzas armadas: de fines del reinado de Alfonso XIII a la Guerra Civil" en *Aportes: Revista de historia contemporánea*, Año nº 17, nº 49. Pp. 44-56.
- (2010), *La reconstrucción de la Escuadra: Planes Navales Españoles 1898-1920*. Galland books.
- (2012a), *Jaime Janer Robinson. Ciencia y técnica para la reconstrucción de la Armada*. Madrid: NavalMil.
- (2012b), “Planes navales españoles entre 1898 y 1936: fallidos, aprobados y su grado de cumplimiento” en *RGM* nº263.
- Ropp, T. (1937), *The development of a modern navy: French naval policy, 1871-1904*. Naval Institute Press, 1987.
- Ros, A. (1937), *Nueve artículos sobre política naval*. Casa Garnero, Cartagena.
- Rosas Ledezma, E. (1981), “Las Declaraciones de Cartagena (1907): Significación en la política exterior de España y repercusiones internacionales” en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*. Universidad Complutense de Madrid, Vol 2. Pp. 213-228.
- Ross, G. (1983), *The great powers and the decline of the European states system, 1914-1945*. Londres: Longman.
- Roucek, J.S. (1953), “The Geopolitics of the Mediterranean, II” en *American Journal of Economics and Sociology*. Vol. 13, nº1. Pp. 71-86.
- Sabatier de Lachadenède, R. (2000), *La Marina francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Ministerio de Defensa, Madrid.
- Salas Larrazábal, J. (2011) “La Guerra Civil. 1936-1939” en *100 años de la aviación militar española*. Ministerio de Defensa. Pp. 158-203.
- Salas Larrazábal, R. (1973) *Historia del Ejército Popular de la República*. La Esfera de los Libros, 2006, 5 tomos.
- Salerno, R. M. (2002), *Vital Crossroads: Mediterranean Origins of the Second World War, 1935-1940*. Cornell University Press.
- Salgado Alba, J. (1989a), *El buque de escolta en la Armada española*. E.N. Bazán.

- (1989b), “Evolución estratégica de la marina española entre las dos guerras mundiales” en Étiennevire, J.P. (ed.), *Les Armées espagnoles et françaises. Modernisation et réforme entre les deux guerres mondiales*. Pp. 135-148.
- Sánchez Lladó, F.J. “Los inicios de la aeronáutica naval” en *Revista de Historia Naval*, nº 85, año 2004.
- Sánchez Miñana, J. (2004) *La introducción de las radiocomunicaciones en España, 1896-1914*. Fundación Rogelio Segovia para el desarrollo de las telecomunicaciones.
- Santaella Pascual, F. (2001), *La artillería en la defensa de Cartagena y su base naval: desde los orígenes Al plan Vickers de 1926*. Cartagena: Editorial Aglaya (2006).
- Schenking, JC. “Navalism, naval expansion and war: the Anglo-Japanese Alliance and Japanese navy” en *The Anglo-Japanese Alliance, 1902-1922*. RoutledgeCurzon, 2004. Pp. 122-139.
- Silverman, D. (1998), *Hitler's economy. Nazi work creation programs. 1933-1936*. Cambridge, Mass: Harvard Univ. Press.
- Suanzes, Ángel (1929), “Los cruceros tipo Príncipe Alfonso en la guerra naval” en *Revista General de Marina*, febrero de 1929. Pp. 229-245.
- Suanzes, Pablo (1931), “Los submarinos y la guerra naval” en *Revista General de Marina*, mayo de 1931. Pp. 746-757.
- Sueiro, D. (1983), *La Flota es Roja*. Barcelona: Argos Vergara.
- Sueiro, S. (1987), “La política mediterránea de Primo de Rivera: el triángulo Hispano-Italo-francés” en *Revista de la Facultad de Geografía e Historia*, nº 1. Pp. 183-223.
- (1989), “La incorporación de Tánger, una batalla perdida de la diplomacia primorriverista” en *Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, H. Contemporánea*, n.º 2. Pp. 69-87.
- (1993), *España en el Mediterráneo: Primo de Rivera y la "cuestión marroquí"*, 1923-1930. UNED.
- (2003), “La política mediterránea”, en Portero, F. (Ed), *La política exterior de España en el siglo XX*, Ayer nº 49. Pp. 185-202.
- Tamames, R. (1999), “La economía española durante la Segunda República” en Anes, G. (Ed), *Historia económica de España. Siglos XIX y XX*. Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- Terraine, John (1989), *Business in great waters. U-Boat Wars, 1916-1945*. Pen&Sword, 2009.
- “The Balearic islands in Mediterranean strategy”, en *Foreign Affairs*. Vol. 15 Issue 2, enero de 1937. Pp. 384-385.
- “The future of naval officers”, en *The Naval Review*, Vol VII, Nº3. Agosto 1919. Pp. 271-275.
- “The future of the Battleship”, en *The Naval Review*, Vol VIII, Nº2. Mayo 1920, Pp. 167-175.

- Till, G. (2004), “Maritime airpower in the interwar period: the international dimension” en *The Journal of Strategic Studies*, Vol. 27, nº 2. Pp. 298-323.
- Trost Kuehn, J. (2007), *The influence of naval arms limitation on U.S. naval innovation during the interwar period, 1921-1937*. Kansas State University.
- Vicens, J. (Ca 1952), *La crisis del siglo XX (1919-1945)*. Barcelona, Acantilado 2013.
- Viñas, A. (1974), *La Alemania Nazi y el 18 de Julio*. Madrid, Alianza, 1977.
- Wilson W., Baker R.S. y Leach, H.S. (1926), *The Public Papers of Woodrow Wilson: The new democracy; presidential messages, addresses, and other papers (1913-1917)*. Nueva York: Harper and Brothers.
- Wright, D.H. (2010), *Wolves Without Teeth: The German Torpedo Crisis in World War Two*. Georgia Southern University. Consultado el 14 de mayo de 2014, <http://digitalcommons.georgiasouthern.edu/etd/599>

OTROS

- Película (2007), “Película de las maniobras aeronavales de 1929”. En *Los Acorazados Clase España o el Resurgir del Poder Naval Hispano 1912–1937*. Madrid: Centro Marítimo y Naval Casto Méndez Núñez.