

ARCHIVO HISPALENSE
REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA



Archivo Hispalense. Revista Histórica, Literaria y Artística inició su publicación en 1886, por la Sociedad de Bibliófilos Sevillanos (Sociedad del Archivo Hispalense), editando cuatro tomos entre 1886 y 1888. Desde 1943, es una revista científica editada por el Servicio de Archivo y Publicaciones de la Diputación de Sevilla; actualmente su periodicidad es anual. La finalidad de la revista es contribuir al conocimiento y difusión de investigaciones inéditas sobre diversos aspectos históricos, artísticos, literarios y culturales de Sevilla, su provincia y por extensión su antiguo reino, sin límite cronológico.

SERVICIOS DE INFORMACIÓN

La revista *Archivo Hispalense* es recogida sistemáticamente en repertorios y bases de datos bibliográficas, entre otros: Periodical Index Online (PIO); CINDOC - Base de datos Sumarios ISOC; Historical Abstract; MLA - Modern Language Association Database; DIALNET; LATINDEX; SUMARIS CBUC; ULRICH'S.

© DE LOS TEXTOS: SUS AUTORES

© DE LA EDICIÓN: DIPUTACIÓN DE SEVILLA. SERVICIO DE ARCHIVO Y PUBLICACIONES

ISSN: 0210-4067

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: DIAGRAMA, S.C.

IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN: ARTES GRÁFICAS SERVIGRAF, S.L.

DEPÓSITO LEGAL: SE-25-1958



Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional

ecoedición  			
Tinta sin metales pesados y papeles procedentes de una gestión forestal sostenible			
Impacto ambiental	Agotamiento de recursos fósiles	Huella de carbono	 JUNTA DE ANDALUCÍA CONSEJO REGULADOR DE LA INDUSTRIA EDITORIAL reg. n.º: 2015/14 Más información en www.ecoedicion.eu
por producto impreso	0,61 kg petróleo eq	1,76 Kg CO ₂ eq	
por 100 g de producto	0,04 kg petróleo eq	0,13 Kg CO ₂ eq	
% medio de un ciudadano europeo por día	13,55 %	5,76 %	

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

[PERIODICIDAD ANUAL]

ISSN 0210-4067

NÚMEROS 294-296 / AÑO 2014 / TOMO XCVII



DIPUTACIÓN DE SEVILLA

ARCHIVO HISPALENSE

REVISTA HISTÓRICA, LITERARIA Y ARTÍSTICA

NÚMEROS 294-296 / AÑO 2014 / TOMO XCVII

ISSN 0210-4067

CONSEJO ASESOR

FERNANDO RODRÍGUEZ VILLALOBOS Presidente de la Diputación de Sevilla	ANTONIA HEREDIA HERRERA Ex-Directora de la revista Archivo Hispalense
BEATRIZ SÁNCHEZ GARCÍA Diputada de Ciudadanía, Participación y Cultura	CARMEN MENA GARCÍA Universidad de Sevilla
BARTOLOMÉ CLAVERO SALVADOR Universidad de Sevilla	PEDRO M. PIÑERO RAMÍREZ Universidad de Sevilla
ANTONIO COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ Universidad de Sevilla	ENRIQUE VALDIVIESO Universidad de Sevilla

CONSEJO DE REDACCIÓN

LEÓN CARLOS ÁLVAREZ SANTALÓ Universidad de Sevilla	VÍCTOR PÉREZ ESCOLANO Universidad de Sevilla
ANTONIO MIGUEL BERNAL Universidad de Sevilla	ROGELIO REYES CANO Universidad de Sevilla
JUAN BOSCO DÍAZ-URMENETA MUÑOZ Universidad de Sevilla	SALVADOR RODRÍGUEZ BECERRA Universidad de Sevilla
ELODIA HERNÁNDEZ LEÓN Universidad Pablo de Olavide	ESTEBAN TORRE SERRANO Universidad de Sevilla
ANTONIO MERCHÁN ÁLVAREZ Universidad de Sevilla	ALBERTO VILLAR MOVELLÁN Universidad de Córdoba
MANUEL GONZÁLEZ JIMÉNEZ Universidad de Sevilla	FLORENCIO ZOIDO NARANJO Universidad de Sevilla
ALFREDO J. MORALES MARTÍNEZ Universidad de Sevilla	

DIRECCIÓN

CARMEN BARRIGA GUILLÉN
Jefa del Servicio de Archivo y Publicaciones. Diputación de Sevilla

SECRETARÍA

RODRIGO TRINIDAD ARAUJO

ADMINISTRACIÓN

Suscripciones
ASUNCIÓN PRIETO MUÑOZ
Intercambios
M.^a EUGENIA SÁNCHEZ-HEREDERO AGUADO

DIPUTACIÓN DE SEVILLA

Servicio de Archivo y Publicaciones
Avda Menéndez y Pelayo, 32. 41071 Sevilla (España)
Teléfono: 95 455.07.73
e-mail: archivo@dipusevilla.es
<http://www.dipusevilla.es>

SUMARIO

HISTORIA

PÁGS.

FERNANDO AMORES CARREDANO Revisitar la Torre del Oro de Sevilla desde la Arqueología	13-39
FERNANDO BEJINES RODRÍGUEZ De la pérdida del valor funcional al valor cultural emergente de la arquitectura sevillana del olivar: análisis patrimonial de la Hacienda Mejorada Baja (Los Palacios y Villafranca)	41-56
JOSÉ CABELLO NÚÑEZ Miguel de Cervantes en La Puebla de Cazalla: un nuevo e inédito documento cervantino lo acredita	57-71
MARÍA LUISA CALERO DELGADO, ENCARNACIÓN BERNAL BORREGO y VÍCTOR MANUEL NÚÑEZ GARCÍA Los médicos representantes de Sevilla en el Congreso: voces, silencios y perfil sociológico (1810-1869)	73-98
JUAN L. CARRILLO y ENCARNACIÓN BERNAL BORREGO Una historia de la enseñanza toco-ginecológica en Sevilla (ss. XIX-XX)	99-121
BARTOLOMÉ MIRANDA DÍAZ Las almonas de Carrión de los Céspedes (Sevilla). Pleitos sobre su propiedad entre el marqués de Villafranca del Pítamo y el duque de Medinaceli en el siglo XVIII	123-140
AURELIO PERAL PERAL Un marino sevillano, Miguel Buiza Fernández Palacios, jefe de la Flota Republicana	141-170
JORGE LUIS VASSEUR GÁMEZ La liberación del esclavo en Sevilla en la segunda mitad del siglo XVII	171-196

ARTE

PÁGS.

MIGUEL ÁNGEL ARAMBURU-ZABALA HIGUERA El retrato de Juan de los Ríos por Eduardo Cortés	199-208
JOSÉ MANUEL BAENA GALLÉ Los mártires jesuitas de Japón y Marchena. El legado de los duques de Arcos en 1753	209-217

RAFAEL CÓMEZ RAMOS Las Atarazanas de Sevilla. Una nueva lectura	219-238
JUAN ANTONIO GÓMEZ SÁNCHEZ Antonio de Alfán y Juan de Campaña. Las pinturas del retablo mayor de la Iglesia de Nuestra Señora de la O de Rota (1572-1581)	239-267
FRANCISCO JAVIER HERRERA GARCÍA Escultura sevillana de la segunda mitad del XVIII: prejuicios, ideas teóricas y algunas atribuciones	269-293
PEDRO LUENGO GUTIÉRREZ Ángeles músicos y arquitectura en el siglo XVIII andaluz. El caso de la iglesia de la Concepción de los Carmelitas Descalzos en Écija	295-314
VICTORIANO SAINZ GUTIÉRREZ Aldo Rossi y Fernando Villanueva: historia de una amistad	315-337

LITERATURA

PÁGS.

JOAQUÍN MORENO PEDROSA Vicente Aleixandre y las poéticas «rehumanizadoras» de posguerra	341-360
CÉSAR RINA SIMÓN <i>Et in Arcadia Ego</i> . Procesos de literaturización de la Semana Santa de Sevilla	361-387
ESTEBAN TORRE La joven poesía sevillana y andaluza del siglo XXI: tendencias métricas	389-411

MISCELÁNEA

PÁGS.

ESTEBAN MIRA CABALLOS El desaparecido arco de Felipe II de Carmona	415-421
---	---------

RESEÑAS

PÁGS.

CABEZAS GARCÍA, ÁLVARO: <i>Gusto orientado y fiesta pública en Sevilla. Análisis de documentos para la comprensión de la historia artística del siglo XVIII</i> POR RAFAEL CÓMEZ	425-426
GONZÁLEZ GÓMEZ, JUAN MIGUEL; JESÚS ROJAS-MARCOS GONZÁLEZ: <i>Simpecados del Rocío: Speculum Reginae Roris</i> POR MANUEL JESÚS CARRASCO TERRIZA	427-429
LOBATO FRANCO, ISABEL Y OLIVA MELGAR, JOSÉ MARÍA (eds.): <i>El sistema comercial español en la economía mundial (siglos XVII-XVIII). Homenaje a Jesús Aguado de los Reyes</i> POR KLEMENS KAPS	429-433

OLLERO LOBATO, FRANCISCO: <i>La Plaza de San Francisco. Escena de la fiesta barroca</i> POR FRANCISCO JAVIER HERRERA GARCÍA	<u>433-435</u>
RAMOS SUÁREZ, MANUEL ANTONIO: <i>La Parroquia de San Sebastián</i> <i>Mártir de Marchena</i> POR JUAN LUIS RAVÉ	<u>436-438</u>
SANZ, MARÍA JESÚS; SANTOS MÁRQUEZ, ANTONIO JOAQUÍN: <i>Francisco de Alfaro</i> <i>y la renovación de la platería sevillana en la segunda mitad del siglo XVI</i> POR FERNANDO CRUZ ISIDORO	<u>438-440</u>
VILLAR MOVELLÁN, ALBERTO; LÓPEZ JIMÉNEZ, CLEMENTE M. (eds.): <i>Arquitectura y Regionalismo</i> POR RAFAEL CÓMEZ	<u>440-442</u>
NORMAS PARA LA ENTREGA Y PRESENTACIÓN DE ORIGINALES	<u>444-445</u>
CONCURSO ANUAL DE MONOGRAFÍAS «ARCHIVO HISPALENSE». BASES PARA EL AÑO 2015	<u>449-451</u>

Historia
~

Un marino sevillano, Miguel Buiza Fernández Palacios, jefe de la Flota Republicana



AURELIO PERAL PERAL
Doctor en Historia Contemporánea

RESUMEN: La biografía de este marino presenta una gran variedad de matices y una singular complejidad, motivados por las vicisitudes que le tocaron vivir, antes, durante, y después de la última Guerra Civil que asoló España.

Abarca desde los desenfadados años de las «cosas de Buiza» hasta los decisivos momentos de la entrega de la Flota Republicana a Francia en Bizerta cuando él era, por segunda vez, su máximo responsable.

Esta biografía termina con los servicios que prestó bajo otras banderas, quizá intentando demostrar que no era traidor a sus convicciones democráticas ni pusilánime.

PALABRAS CLAVE: Guerra Civil española. Flota Republicana. Cartagena, marzo 1939. Españoles en la II Guerra Mundial. Corps Francs. Paducah-Geula.

ABSTRACT: The biography of this marine has a great variety of shades and a singular complexity, motivated by the events that he lived before, during and after the last Civil War that ravaged Spain.

It includes from the carefree years of «Buiza's things», up the decisive surrender of the Republican Fleet a France, in Bizerte, when he was, for the second time, the fleet's maximum authority.

This biography concludes with the services that Buiza provided to other countries, maybe trying to prove that he was not either a traitor to his democratic convictions or a fainthearted.

KEY WORDS: Spanish civil war. Republican Fleet. Cartagena in march, 1939. Spanish in World War II. Corps Francs. Paducah-Geula.

1. INTRODUCCIÓN

26 de agosto de 1944. Las tropas aliadas desfilan en París celebrando la recuperación de la Ciudad de la Luz, en manos alemanas desde el 14 de junio de 1940. Una gran multitud asiste al desfile y aclama al general De Gaulle, que coloca una corona de flores en la tumba del soldado desconocido.

Abriendo la marcha va un español, el teniente Amado Granell Mesado, privilegio concedido por ser el primer oficial del Ejército francés que se presentó ante el Consejo Nacional de la Resistencia en el Palacio Municipal parisino.

En la cabecera del cortejo figuran tres blindados «half tracks» con sonoros nombres españoles, *Guernica*, *Teruel* y *Guadalajara*, que están adornados con pequeñas banderas de la II República, sirviendo de escolta y protección a De Gaulle hasta la

catedral de Nôtre-Dame. Todos ellos pertenecen a la 9ª compañía, (La Nueve), del Regimiento de Marcha del Chad, 3ª sección de combate de la Segunda División Blindada, mandada por Leclerc. Esta compañía es considerada como «la unidad española» porque el 91% de sus 160 componentes y la gran mayoría de sus mandos son de esta nacionalidad; el castellano es la lengua en la que se transmiten las órdenes y hasta la diana suena «en español»¹. Hay más blindados bautizados por los soldados españoles, autorizados para ello. Los han rotulado con nombres de batallas de la pasada Guerra Civil. Aparte de los citados están *Brunete, Madrid, Ebro, Santander y Belchite*. También figuran *Don Quichotte y España Cañí*.

Y el *Admiral Buiza*.

Este nombre constituyó un homenaje a Miguel Buiza Fernández Palacios, jefe de la Flota *republicana* en la Guerra Civil española durante dos periodos de la misma: desde el 1 de septiembre de 1936 al 28 de octubre de 1937 y desde el 28 de enero al 7 de marzo de 1939. Aunque Buiza en puridad nunca alcanzó la graduación de almirante. Durante la mayor parte de la contienda fue oficialmente capitán de corbeta, cargo que detentaba el 18-7-1936, pues en la Marina *republicana* no se ascendió a nadie durante la Guerra Civil. El máximo rango profesional que alcanzó fue capitán de navío habilitado y eso en los últimos meses, cuando volvió a tomar el mando de la Flota.

Ponerle su nombre al blindado fue una concesión muy especial del mando, una excepción. Se había prohibido identificar estos vehículos con nombres de personajes públicos, dada la múltiple adscripción política de los componentes de la compañía, pero en este caso se admitió porque los combatientes mostraron una decisión unánime en conseguirlo².

2. ENTORNO FAMILIAR

Miguel Buiza nació en Sevilla a las 20:15 h del 25 de enero de 1898, en la calle Antonia Díaz nº 22, domicilio de su abuela materna Antonia Labraña, viuda de Miguel Fernández Palacios, según consta en la inscripción de su nacimiento hecha por su tío Arturo Fernández Palacios ante el Juez Municipal del distrito de la Magdalena³. Sus padres, Juan Buiza Lavín y Teresa Fernández Palacios y Labraña, residían en Llerena (Badajoz) aunque eran naturales de Sevilla. Miguel era el cuarto de once hermanos. En la esquel mortuoria de su madre, ya viuda, fallecida el día 9 de febrero de 1933, aparecían sus nombres: María Teresa, José, Francisco, Miguel, Salud, Clemencia, María Antonia, Juan, Luz, Gracia y Pedro.

1. MESQUIDA, Evelyn, *La Nueve. Los españoles que liberaron París*. Barcelona, Ediciones B, 2008, pp. 20, 118 y 199.

2. MESQUIDA, *La Nueve...*, pp. 100 a 108.

3. Archivo Provincial de Sevilla. Padrón de Vecindad de Sevilla de 1900 y Registro Civil de Sevilla. Acta de inscripción realizada el 27 de enero de 1898.

Su abuelo paterno, José Buiza y Mensaque, tenía rotulada, y tiene, una calle a su nombre en pleno centro de Sevilla. El origen de esta calle se remonta a 1488 con el nombre de «la Ballestilla», que fue modificado entre 1896-1906 a la titulación actual por el Ayuntamiento de entonces, por vivir en ella este ilustre sevillano en el número 11⁴. Fue el administrador del Asilo de Mendicidad de San Fernando de Sevilla desde 1878 a 1900, un cargo honorífico y gratuito. Había sido además regidor municipal y teniente de alcalde entre 1860 y 1881; Hijo Predilecto de la ciudad, por nombramiento del 31 de octubre de 1869, y hermano mayor de Pasión, una de las cofradías penitenciales de mayor raigambre en Sevilla, desde 1902 a 1906.

Su tío materno, Pedro Fernández Palacios y Labraña, fue uno de los más importantes industriales y comerciantes sevillanos de comienzos del siglo XX. Concejal por el Partido Liberal; promotor de la asociación patronal *Unión Comercial* que a partir de 1927 llegó a controlar el Ayuntamiento, director de *Unión Patriótica* y del comité de la Exposición Iberoamericana; y fundador y propietario del periódico *La Unión*. En 1923 presidió la comisión organizadora del Somatén hispalense y obtuvo un escaño de diputado por la circunscripción de Sevilla, capital. Además ocupó la presidencia de la Junta de Obras del Puerto y perteneció a la directiva de la Cámara de Comercio y de la Cámara de la Propiedad Urbana, entre otros cargos. Con la proclamación de la República abandonó la política.

José y Francisco, hermanos de Miguel, apoyaron decididamente la sublevación militar. Nuestra Guerra Civil, que tantos ejemplos fraticidas dejó, también afectó a esta familia sevillana. José, ingeniero de caminos, canales y puertos, falangista de primera hora, fue el inicial delegado de la CNS provincial en 1938. Posteriormente su trayectoria profesional estuvo ligada al Puerto de Sevilla: ingeniero jefe, director, e inspector general de la 17ª demarcación de las Juntas de Obras de Puertos. Fue presidente de la Federación Andaluza de Fútbol, de 1952 a 1956, y fundador del Club Deportivo Puerto, germen del Sevilla Atlético. Falleció el 4-11-1973.

Francisco participó activamente en la Guerra Civil como comandante de Infantería, destinado en el Grupo de Regulares nº 5. El 31-7-1936, al mando de una columna organizada por el Regimiento de Infantería Granada nº 6, salió hacia Castilblanco de los Arroyos y El Pedroso, liberando ambas plazas para los *nacionales*. El 5 de agosto intentó conquistar Cazalla siendo rechazado por los milicianos comandados por el comité local. Hasta el día 13 no entraron los rebeldes en Cazalla. Francisco murió el 26-4-1937 en las proximidades de la llamada *Casa de las Vacas*, de la Casa de Campo, de Madrid, durante el asedio a la capital. En la necrológica que se publicó en ABC el día

4. COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, Antonio y otros (Directores), *Diccionario histórico de las calles de Sevilla*. Sevilla, Dirección de Ordenación del Territorio de Sevilla, Gerencia de Urbanismo, 1993, tomo I, p. 153.

28, quizá por el momento que era o porque la familia se había desvinculado de Miguel, se decía que «en nuestra ciudad, (Sevilla), residen todos sus hermanos».

3. PRIMEROS AÑOS EN LA MARINA

Miguel Buiza ingresó en la Escuela Naval de San Fernando en enero de 1916, como aspirante de Marina de primer año, formando parte de la cuarta promoción de este Centro, tras su reapertura. Fue nombrado guardiamarina de primer año el 1-1-1918 y ascendido a alférez de fragata en 1-1-1920, continuando como alumno hasta que en 1-1-1921, al alcanzar la categoría de alférez de navío, fue destinado al cañonero *Laya*, fondeado en Ceuta. Después prestó servicios en diversos buques de la Armada, participando en las operaciones que realizaron. Estando de dotación en el crucero *Alfonso XIII* participó en el desembarco de Alhucemas. El 17-5-1925, durante su destino en este buque fue ascendido a teniente de navío.

Con la inconsciencia propia de la juventud no adquirió buena fama durante su inicial vida profesional, pues «aunque competente, su debilidad de carácter le había llevado con frecuencia a dejarse arrastrar hacia comportamientos reprobables... 'Como consecuencia de su disipada conducta se le impusieron varios arrestos importantes y apercibimientos por vía disciplinaria...' En la Marina nacional, este jefe hubiera desempeñado destinos secundarios». Los hermanos Moreno de Alborán, que emiten estos juicios, informan en su amplia obra de los arrestos sufridos, partiendo de la Hoja de Servicios del interesado. Tres en 1921: 30 días, 15 días y 15 días, por escándalo en un teatro, por embriaguez y escándalo público y por escándalo en la plaza de toros de El Puerto de Santa María. Uno en 1924: 15 días, por insubordinación. Dos en 1926: 20 días y 10 días, por introducir mujeres públicas en un acorazado y por negligencia como instructor. Dos en 1927: apercibimiento por lenidad en un Consejo de Guerra y 5 días de arresto por incorrecciones con el capellán. Entre las dotaciones de los barcos se comentaba que había introducido un burro en la cubierta de un acorazado en el relevo de la guardia, sin que se pudiera probar. En el texto de estos autores, se dice que «últimamente su comportamiento había mejorado»⁵. Más suave es la calificación de Cervera Pery, quien señala que sus diferentes destinos de oficial se vieron siempre salpicados de pintorescas anécdotas y subsiguientes arrestos, «fruto de su acusada extroversión y espíritu bromista»⁶, las llamadas «cosas de Buiza».

El 21-7-1929, con la graduación de teniente de navío, pasó a ser comandante del *Torpedero número 9*, afecto a la flotilla de Submarinos y Torpederos de El Ferrol. Posteriormente, de octubre de 1931 a noviembre de 1932, realizó estudios de electricidad

5. MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA, Fernando y Salvador, *La Guerra silenciosa y silenciada*. Madrid, Gráficas Lormo, S.A., 1998, p. 777.

6. CERVERA, J., «Don Miguel Buiza y Fernández Palacios, el otro almirante de la Flota Republicana», *Revista General de la Marina*, Madrid, agosto-septiembre 2004, p. 239 a 246.

en Lieja (Bélgica). El 1-12-1932 fue designado jefe del Servicio Hidrográfico del Estado Mayor de la Armada. Había sido ascendido a capitán de corbeta en 1-5-1932, y con esta graduación tomó el mando del remolcador *Cíclope*, en mayo de 1935⁷. El tamaño de este buque se puede deducir del testimonio de Manuel Gutiérrez, «un barco tan pequeño, donde desde el comandante al último marinero, éramos cuatro gatos...»⁸.

En 1934 fue enviado por el Ministerio de Marina a Ifni, territorio recién conquistado por el coronel Fernando Oswaldo Capaz Montes, para colaborar en el desembarco de las fuerzas expedicionarias españolas. Hasta entonces solo habían podido llegar a tierra cuando «nuestro ‘ministro’ de Marina en Ifni» estimaba que el mar estaba propicio, dice jocosamente Chaves Nogales refiriéndose al cabecilla de los marineros africanos que las auxiliaban.

El mar había sido el único enemigo que España encontró en esta incursión. Los botes y las barcasas españolas no podían llegar hasta la playa, porque la barra solo lograban pasarla a fuerza de remos los estrechos cárabos morunos que transbordaban en alta mar hombres y carga. Pasada la barra acechaban el instante preciso en que «suspendidos en el lomo espumeante de una ola, llegaban a tierra, donde indefectiblemente quedan varados». A pesar de su pericia, buena voluntad y arrojo, Buiza no pudo resolver el problema definitivamente, aunque los navegantes indígenas aceptaron su jefatura de buen grado y trabajaron con gusto a sus órdenes, consiguiendo a fuerza de paciencia dar un ritmo racional al desembarco⁹.

Por esta actuación se le concedió la Medalla de Caballero de primera clase de la Orden del Mérito Naval, condecoración que se añadió a las ya poseídas, la Cruz Roja del Mérito Naval, desde 8-9-1925, y la Cruz de Guerra Francesa, desde 18-10-1926.

Su estancia en Cartagena, base del remolcador *Cíclope*, no debió ser demasiado agradable. Aunque de orígenes alto-burgueses no pertenecía a la nobleza, como era tradición en el Cuerpo General de la Armada desde hacía siglos, y además «había cometido la torpeza de casarse con una chica de Cartagena sin categoría social, hermana de un cabo fogonero». Cuando paseaban al atardecer por el muelle, «sus compañeros de cuerpo y sus familias miraban para otro lado sin invitarles a sus mesas». Se preguntarían como la Marina le había dado permiso para este matrimonio¹⁰.

7. Archivo Naval de San Fernando, Escalafón General de la Armada, años 1916 a 1936. Archivo General de la Marina, «Álvaro de Bazán», Viso del Marqués (Ciudad Real) legajos 9583-20, 9631-47, 9782-5, 9034. Archivo Central del Cuartel General de la Armada, Madrid, expediente Militar de D. Miguel Buiza Fernández Palacios.

8. GUTIÉRREZ PÉREZ, Manuel, *Arsenal de Cartagena 1936*. Venezuela, sin datos editorial, 2000, p. 53.

9. CHAVES NOGALES, Manuel, *Obra periodística*. Sevilla, Diputación de Sevilla, 2001, tomo I, pp. 578 y 579. Crónica procedente del periódico *Ahora*, *Diario Gráfico*, Madrid, edición de 11-5-1934.

10. FERNÁNDEZ DÍAZ, Victoria, *El exilio de los marinos republicanos*. Valencia, Publicaciones de la Universidad de Valencia, p. 153.

4. 1 DE SEPTIEMBRE DE 1936. SU PRIMERA JEFATURA DE LA FLOTA DE LA REPÚBLICA

La sublevación militar sorprendió a Buiza en la Base Naval de Cartagena, donde el *Cíclope* estaba carboneando anclado en la dársena del arsenal.

Conscientemente no se sumó al Alzamiento. Fue uno de los trece capitanes de corbeta, de los 128 que había antes de la Guerra Civil en el Cuerpo General, que permanecieron leales al Gobierno. Por ello no se produjeron a bordo de este buque actitudes revolucionarias ni motín de ninguna clase.

El 18 de julio de 1936 el respaldo de la marinería del *Cíclope*, con el segundo maquinista Juan Verdaguer al frente, impidió que fuera detenido y relevado, manteniéndole a salvo de la represión que se siguió contra la oficialidad.

El día 20 fue nombrado comandante del crucero *Libertad*, que devendría en buque insignia de la Flota republicana. Botado este barco en 1927 con el nombre de *Príncipe Alfonso*, fue utilizado por Alfonso XIII para realizar algunos viajes oficiales y para que le transportase al exilio en 1931, desde Cartagena a Marsella. Cuando terminó la contienda y fue recuperado por la Dictadura de su internamiento en Bizerta este buque fue rebautizado otra vez, en esta ocasión como *Galicia*.

Al comienzo de la rebelión militar el *Libertad* estaba fondeado en El Ferrol. Siguiendo órdenes del Ministerio de Marina zarpó hacia el Estrecho de Gibraltar, junto con el acorazado *Jaime I* y el crucero *Miguel de Cervantes*, para bloquear el traslado a la Península de tropas sublevadas en África. Durante esta navegación, el día 19, los tripulantes se amotinaron y detuvieron a sus oficiales. Muchos marinos profesionales fueron detenidos o muertos por las tripulaciones en estos primeros momentos de la sublevación militar. La venganza de los marineros llegó a alcanzar a algunos oficiales que no tomaron parte en la sedición pero que atraían la desconfianza y el odio de las fuerzas populares. «Hecho lamentable, si se quiere, pero justificado por el huracán de pasiones que toda revolución desencadena»¹¹.

Nada más hacerse cargo del crucero *Libertad*, a finales de julio de 1936 Buiza dirigió bombardeos sobre Ceuta, Melilla y Algeciras, acciones en las que participaron también el crucero *Miguel de Cervantes* y el acorazado *Jaime I*, causando bastantes víctimas y daños en estas poblaciones.

Ante la dificultad de interceptar por mar a los transportes extranjeros, que llevaban ayuda a los sublevados, el 20-8-1936 propuso al ministro de Marina ocupar la zona costera entre la desembocadura del Guadiaro y Tarifa, tomando la mayoría de los puertos dominados por los *nacionales*. El primer paso sería la ocupación de Algeciras y su entorno. La propuesta no llegó a prosperar por diferentes causas, entre ellas la

11. ALONSO, Bruno, *La Flota republicana y la guerra civil española*. Sevilla, Ediciones Espuela de Plata, 2006, p. 35

inferioridad aérea de los gubernamentales, circunstancia que durante toda la contienda se adujo como justificación de la inoperancia de la Flota *republicana* en diversas operaciones navales.

Buiza fue nombrado jefe de la Escuadra gubernamental el 1-9-1936, simultaneando interinamente este cargo con el de comandante del *Libertad*, siendo confirmados estos nombramientos en noviembre de 1936. Contaba con 38 años de edad. Dejó de compartir ambos cargos el 4-3-1937 cuando fue nombrado comandante de este crucero el teniente de navío Eduardo Armada Sabau¹².

Al asumir la jefatura se encontró con serias deficiencias de disciplina, organización y material, difíciles de superar. En los navíos de guerra los comités formados por los delegados de los distintos servicios en cada barco preponderaban sobre los oficiales profesionales, hasta el punto que para nombrar a los mandos el ministro, el jefe del Estado Mayor o el jefe de Operaciones Navales, precisaban la previa conformidad de dichos comités para confirmarlos, prevaleciendo en caso de discrepancia la opinión de estos últimos. En diciembre de 1936 se aprobó que el mando superior fuese ostentado conjuntamente por el jefe de la Flota y por el delegado político, cargos que serían provistos por el Ministerio mediante decreto. Ellos prepararían, ordenarían y dirigirían las operaciones. La presidencia del Comité Central lo asumiría el delegado político, desempeñando funciones de control.

En diciembre de 1936 fue nombrado para este puesto Bruno Alonso González que no contaba con formación militar alguna, aunque no obstante permaneció en él durante toda la guerra, siendo muchas las críticas que recibió por su incompetencia en temas de náutica. Era hombre de confianza y correligionario del socialista Indalecio Prieto. De Alonso dependían los representantes políticos de los barcos, de la misma manera que los comandantes profesionales estaban subordinados al jefe de la Escuadra.

De esta forma la capacidad de acción de Buiza estuvo muy mermada. Y no solo la suya. En determinado momento el jefe de la Flota invitó a Indalecio Prieto para que visitase los buques y el ministro de Marina se negó, calificando a las dotaciones de «pandillas de indisciplinados». Y eso «que la disciplina y la organización iban volviendo paulatinamente, gracias a Buiza»¹³.

De la ineficacia de los navíos *republicanos* es buena muestra no haber evitado, cuando teóricamente tenían bloqueado el Estrecho, el paso de la expedición *nacionalista* del 5-8-1936 que transportó a la Península entre 1.700/1.800 hombres (Primera Bandera de la Legión y Tercer Tabor de Regulares), así como abundante material de combate. El viejo cañonero *Dato*, que encabezó la irregular formación de barcos que

12. Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», documento 556/2.

13. VV.AA., «La guerra. Los últimos esfuerzos», en *Crónica de la Guerra Española: no apta para irreconciliables*. Buenos Aires, Códex, 1966, tomo VI, p. 338.

formaron el *convoy de la Victoria*, se enfrentó con éxito a dos destructores republicanos con el apoyo de la aviación de los sublevados. En represalia, dos días después, el *Dato* y las instalaciones portuarias de Algeciras sufrieron graves daños provocados por el bombardeo del *Jaime I* y del *Libertad*. Tardíamente, porque las fuerzas transportadas se encontraban fuera de su alcance.

La primera misión de Buiza como jefe de la Flota, comandando a la vez el buque insignia *Libertad*, consistió en proteger la evacuación a principios de septiembre de 1936 de las fuerzas enviadas por el Comité de Milicias de Cataluña que, al mando del capitán Alberto Bayo, habían intentado la conquista de Mallorca. Esta operación fue patrocinada por la Generalitat de Cataluña atendiendo a consideraciones de orden puramente localistas, según Kuznetsov, realizándose un desembarco en un punto diametralmente opuesto a lo que dictaban los intereses vitales de la República¹⁴.

Las milicias de Bayo, en su mayor parte compuestas por anarcosindicalistas, lograron establecer una cabeza de playa en Mallorca formada por 10.000 combatientes, aunque no pudieron penetrar al interior de la isla por la desorganización de las fuerzas. Azaña las calificó de gente allegadiza, sin mandos y sin disciplina.

La aventura terminó cuando el día 3 de septiembre, por orden del presidente del Consejo de Ministros y ministro de la Guerra, Largo Caballero, se obligó a abandonar Mallorca en un plazo de 12 horas: era necesario aunar fuerzas para detener el avance de los rebeldes por Extremadura y Toledo. El esfuerzo y el armamento derrochados eran más necesarios en la Península. Como consecuencia de esta decisión Mallorca acabaría convirtiéndose en una eficiente Base naval *nacional* en el Mediterráneo, mientras que la Base de Mahón, fiel a la República, tuvo una importancia puramente nominal.

La siguiente acción de importancia de la Flota comandada por Buiza fue la expedición de la mayor parte de la misma hacia el Cantábrico, para contrarrestar la influencia que la reducida Escuadra *nacional* estaba teniendo allí. Se desplazaron los cruceros *Libertad* y *Miguel de Cervantes*, el acorazado *Jaime I* (de gran potencia de fuego, pero lento) y seis destructores. Como asesor llevaba a Kuznetsov, de la URSS, que con el tiempo llegaría a almirante y ministro de Marina de su país.

El 21-9-1936 los barcos partieron de Málaga. La decisión tomada por el Ministerio era controvertida aunque lógica e imperativa: había que aprovechar la superioridad naval que tenía la República para aliviar el bloqueo que las fuerzas del norte experimentaban y aumentar la moral de los combatientes *republicanos*, muy deprimida después de la caída de Guipúzcoa. Se trataba de impedir que las columnas rebeldes procedentes de Galicia hiciesen levantar el sitio de Oviedo y que las navarras llegasen

14. KUZNETSOV, Nicolai, «Con los marinos españoles en su guerra nacional-revolucionaria», en RODRÍGUEZ CASTRO, Joaquín, *Bajo la Bandera de la España republicana*. Moscú, Editorial Progreso, 1967, p. 158.

a Bilbao. Mediante bombardeos se obligó a aquéllas a abandonar la costa y a estas últimas a detenerse. También se desembarcó armamento y material vario.

No obstante la fuerza expedicionaria gubernamental tuvo dificultades por la insuficiencia de combustible y por la falta de lugares de fondeo, dado el reducido tamaño de los puertos. La aviación facciosa, sin oposición significativa, bombardeó impunemente a los navíos al carecer estos de una suficiente defensa antiaérea. Además dejó en las indefensas ciudades del norte (Bilbao, Oviedo, Santander) «una impresión amarga de indisciplina y desorden, más que por la conducta de los comités y dotaciones por la falta de medios y la desorientación del mando»¹⁵.

En el lado opuesto de la Península el bloqueo del Estrecho había quedado encomendado a dos destructores, fuerza presuntamente suficiente para impedir los traslados de tropas e impedimenta desde el norte de África a la Península. Pero mientras la mayoría de los navíos republicanos navegaban por el Cantábrico, los cruceros *nacionales Canarias*, en una primera singladura que sorprendió al Gobierno de la República pues no esperaba que estuviera aun en servicio, y *Almirante Cervera*, se presentaron por sorpresa en el Estrecho el 29 de septiembre. Hundieron el destructor *Almirante Ferrándiz*, a la altura del cabo Espartel, muriendo sus 160 tripulantes, e hicieron huir al otro, el *Gravina*, que averiado se refugió en Casablanca, acabando así con el destacamento naval dejado para mantener el bloqueo.

Este fallo de los servicios de información de la República ocasionó una verdadera catástrofe militar, pues en los días siguientes con la superioridad de los barcos *nacionales*, aprovechando la permanencia de los *republicanos* en el Cantábrico, pudieron pasar a la Península entre 6.000 y 8.000 hombres con todo su material. (12.000, según Cerezo). Además los dos cruceros bombardearon los depósitos de petróleo de Almería y hundieron dos guardacostas. El Estrecho quedó expedito para los sublevados que vieron abierta su entrada al Mediterráneo. Los bloqueos de Cádiz, Algeciras, Ceuta y Melilla quedaron definitivamente levantados y la gubernamental base de Málaga dejó de ser operativa.

La falta de apoyo aéreo en el hundimiento del *Almirante Ferrándiz* hizo a Buiza expresarse airadamente ante Indalecio Prieto, «en durísimo e indisciplinado mensaje», elevando una «protesta en nombre de toda la Flota por el abandono y gravedad que representa entregar a una muerte segura a dotaciones heroicas, cuando con la información aérea, pedida con insistencia y prometida sin resultado, se hubiera evitado el sacrificio estéril»¹⁶. Con dicha información se hubiera conocido la presencia de los dos cruceros rebeldes en la zona. El mensaje reflejaba la sorpresa ante la constatación de un enemigo no tan débil como se había pregonado.

15. CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo, «La Guerra Civil en el mar», en *Armada Española, siglo XX*. Madrid, Ediciones Poniente, 1983, tomo III, pp. 151 a 156.

16. MORENO DE ALBORÁN, F. y S., *La Guerra silenciosa...*, p. 845.

Una salida de tono que supuso la contestación del ministro reprendiéndole, calificando el mensaje de injusto y llamándole a Madrid para cambiar impresiones. Buiza respondió que no podía dejar a la Flota sin mando en un puerto inseguro (Bilbao) y con la contingencia de posibles encuentros con un adversario del que no se sabía nada en concreto. La relación entre ambos se hizo sumamente tensa. En circunstancias normales el ministro debería haber cesado fulminantemente al jefe de la Flota por el tono de la protesta, aunque le asistiera la razón, pero no había relevos idóneos. La falta de oficiales profesionales constituía un factor de debilidad.

Serenados los ánimos, manifestó a Prieto los efectos perniciosos que la inactividad en el norte causaba en las indisciplinadas tripulaciones de los buques. Le propuso llevar a cabo operaciones combinadas con las tropas combatientes en tierra, en caso de no partir hacia el Mediterráneo para estacionarse en una Base segura que impidiese su bloqueo, eufemismo que encubría el deseo general de marcharse a Cartagena donde la marinería tenía la familia, mayoritariamente. En esa base se encontraban protegidos de cualquier acción directa desde el mar, al haberse reforzado sus baterías de costa y antiaéreas. Aparte estaba el hecho de que sus disparos eran más precisos que los de los buques, al no estar afectados por el *balance y cabezada* de los mismos. En un hipotético duelo artillero entre barcos y baterías de costa la ventaja era abrumadora para éstas.

Haciéndose eco de estas propuestas Prieto ordenó el regreso de la Flota al Mediterráneo, dejando en el norte solo dos destructores para protección de los pesqueros y del tráfico marítimo. El 21-10-1936 la Flota llegó a Cartagena donde, a los pocos días, el crucero *Miguel de Cervantes*, anclado fuera del puerto, fue alcanzado por dos torpedos disparados desde un submarino desconocido, italiano o alemán según versiones, dejándolo inactivo 14 meses¹⁷. Alonso dice que esta decisión de anclaje había sido de Kuznetsov, con el pretexto de evitar una concentración de blancos para la aviación en un puerto tan pequeño, mientras que el asesor ruso achaca el incidente al descuido de los mandos del crucero.

En el regreso al Mediterráneo de la Escuadra *republicana* ni esta ni la *nacionalista* hicieron ningún esfuerzo por entablar combate en el Estrecho de Gibraltar, lo que parece una decisión prudente por parte de la segunda, bastante más débil, pero ilógica por parte de la gubernamental, que debería haber aprovechado algo más su mayor potencia. Lo mismo que a la ida, la Flota *republicana* atravesó de noche esta zona para evitar las baterías de costa de Ceuta y Algeciras. En estos momentos Buiza estaba muy aislado en el *Libertad*, pues los mandos que le seguían en categoría profesional eran auxiliares o cabos del comité, con los que no podía compartir cuestiones técnicas ni tácticas. Un encuentro con la Flota *nacional* hubiera sido muy comprometido para acometerlo sin mandos subalternos debidamente capacitados.

17. ALONSO, B. *La Flota Republicana...*, p. 41.

Se apoyó en esta experiencia para proponer al ministro de Marina, (20-11-1936), que se incluyeran en la reserva general a capitanes y oficiales de la Marina Mercante, legalizando *de jure*, algo que ya venía ocurriendo *de facto*. El escalafón en el Cuerpo General, en ese momento, contaba solo con 52 mandos profesionales. Tan pocos oficiales y jefes daban lugar a una danza de nombramientos siempre con los mismos nombres. Según el cálculo de Buiza se necesitaban alcanzar al menos 155¹⁸. La reacción oficial fue lenta, pues hasta marzo de 1937 no salió el decreto asimilando a 111 marinos mercantes a alféreces o tenientes de navío, además de 19 maquinistas. En el escalafón de septiembre de 1938, ya había 110 nuevos oficiales procedentes de la Marina Mercante.

El objetivo principal de los dirigentes de la Marina de Guerra de la República fue mantener la seguridad de los transportes marítimos que traían armamento, combustible y suministros; en primer término los provenientes de la URSS. Y esto representó su esencial aporte a la Guerra Civil, aunque su actividad trascendió poco a la población, que buscaba otros acontecimientos de mayor brillantez. Más de 20 grandes transportes hicieron sin novedad la travesía desde los puertos soviéticos del Mar Negro a los españoles en el Mediterráneo. Trajeron aviones desmontados, lanchas cañoneras, tanques, baterías de artillería, bombas, armas automáticas, municiones, gasolina, etc., a la vez que grandes partidas de alimentos. Gracias a esta contribución de material se pudo, p.e., frenar la ofensiva *nacional* sobre Madrid. De ahí el temor a perder buques de guerra en enfrentamientos con los contrarios. Aunque así se «rompió deliberadamente el primer objetivo de toda guerra naval: la destrucción de la Flota enemiga»¹⁹.

Entre las más conocidas de las operaciones de apoyo a mercantes estuvo la realizada a finales de octubre de 1936, en la que Buiza, siguiendo instrucciones del Gobierno, protegió con la salida por 24 horas a alta mar de toda la Escuadra el envío de 7.800 cajas de monedas y lingotes de oro a la URSS, el 72% de las reservas del Estado, que se embarcaron en cuatro cargueros. A Francia fue el 28% restante (3.120 cajas). Los navíos cubrieron la línea Cartagena-Argel. A partir del puerto norteafricano, sin protección alguna, estos mercantes bordearon las aguas jurisdiccionales francesas para evitar posibles ataques de barcos *nacionales* o italianos. Se dirigieron a Odessa donde tres de ellos llegaron el 2 de noviembre y el cuarto algo más tarde, por avería en las máquinas.

La prioridad dada a este tipo de operaciones de protección quedó patentemente plasmada durante la conquista de Málaga por los *nacionales*, en enero de 1937. Cuando estos iniciaron su ofensiva bombardeando Estepona, el jefe del E.M. de la Marina gubernamental sugirió a Buiza que destinara tres destructores para atacar al *Canarias* de noche, pero hizo caso omiso. Se estaba dando escolta al mercante *Darro* con dos cruceros y cuatro destructores. Tampoco atendió las sugerencias del subsecretario de

18. ALPERT, Michael, *La guerra civil española en el mar*. Madrid, Siglo XXI de España Editores, S.A., 1987, pp. 302 y 303.

19. MORENO DE ALBORÁN, F. y S., *La guerra silenciosa...*, p. 873.

Marina, Balboa, pues después del *Darro* escoltó al *Mar Blanco* y al SAC nº 6, desde aguas argelinas hasta Cartagena. Solo entonces, después de cumplir los objetivos marcados por los asesores soviéticos, propuso ir a buscar al enemigo. El Estado Mayor y el Ministerio resolvieron que la Escuadra no saliera porque se exponía a un desastre, con la consecuencia fatal de la liquidación de la guerra²⁰. Estaba averiado el crucero *Miguel de Cervantes*, se carecía de bases secundarias y no se contaba con suficiente cobertura aérea.

Por el contrario, la Escuadra sublevada apoyó con bombardeos el avance de las fuerzas terrestres. Cuando se inició el ataque final estuvieron presentes el *Canarias*, el *Baleares* y el *Almirante Cervera*, sus buques más grandes. Después los bombardeos y ametrallamientos de estos navíos sobre la carretera de Málaga a Almería, único camino de escapatoria que les había quedado a los malagueños que huían del terror franquista, produjeron una cantidad impresionante de víctimas, con la mayor impunidad para los barcos.

La caída de Málaga fue un golpe muy duro para la República. Con ella se perdió una de las mayores capitales de España y el puerto más próximo al Estrecho de Gibraltar. Desde la base naval establecida en esta población se impedía, o al menos se dificultaba, el tráfico entre el Marruecos español y la Península. Pero si grande fue el golpe material no lo fue menos el quebranto moral. La desorganización existente después de los meses de guerra transcurridos tuvo más importancia en esta pérdida que el empuje de los *nacionales*²¹.

Ante la presumible continuación de los ataques de los rebeldes hacia Almería, Buiza solicitó instrucciones al Estado Mayor para salir a buscar a los barcos enemigos costase lo que costase, o para intentar solo ataques nocturnos por los destructores. La contestación fue «que debe mantenerse firme y no hacer, por el que dirán, locuras irreparables»²². En un momento de bastantes llegadas de mercantes con pertrechos procedentes del Mar Negro no se les podría dar cobertura si se perdían algunos buques de guerra.

Algunas veces las tareas de protección se convertían en acciones de combate, como ocurrió a principios de septiembre de 1937, cuando dos cruceros y siete destructores de la Flota *republicana* se hicieron a la mar bajo el mando de Buiza, para dar protección a cuatro transportes con material de guerra procedente de la URSS, desde la costa de África hasta Cartagena²³. El crucero rebelde *Baleares*, que navegaba rumbo

20. DOMÍNGUEZ BENAVIDES, Manuel, *La Flota la mandan los cabos*. México, Colección Luz de España, 1944, pp. 452 y 453.

21. PÉREZ SALAS, José, *Guerra en España*. México D.F., Imprenta Grafos, 1947, pág. 133. KUZNETSOV, N., «Con los marinos españoles...», p. 173.

22. ALPERT, M. *La guerra civil española...*, pp. 203 y 204.

23. RUIZ MANJÓN-CABEZA, Octavio. «La segunda República y la Guerra», en VV.AA., *Historia General de España y América*. Madrid. Ediciones Rialp, S.A., 1986, tomo XVII, p. 537, señala que fueron tres los

a Cádiz, recibió noticias sobre este convoy y órdenes de interceptarlo, encontrándose a media mañana del día 7 con los buques *republicanos* al norte del cabo Cherchel. Hubo intercambio de disparos entre los cruceros, mientras que los destructores y los mercantes siguieron la derrota de Cartagena. Aviones de ambos contendientes bombardearon los barcos, sin éxito y aunque el *Baleares* resultó alcanzado por los disparos del *Libertad*, consiguió evadirse y atacar de nuevo dispersando a los transportes. Esta jornada, supuestamente gloriosa para la Escuadra de la República, terminó con la pérdida de dos mercantes, que se internaron en aguas francesas, donde fueron intervenidos por las autoridades locales.

Se censuró que Buiza no hubiera utilizado antes y mejor los destructores: su número debería haberle permitido simultanear la protección de los transportes con el combate naval. Con su concurso y junto con la artillería de los dos cruceros habrían puesto en dificultades más serias al enemigo. Se enfrentaban las 20 piezas de artillería del *Baleares* frente a las 55 que tenían en conjunto los buques *republicanos*, que además contaban con 72 tubos lanzatorpedos²⁴. Bruno Alonso ha destacado que esta acción fue el primer combate librado en el Mediterráneo por la Flota leal. El crucero *Libertad* luchaba prácticamente en solitario, porque aunque le acompañaba el *Méndez Núñez* éste tenía poco andar y artillería vieja, y los destructores estaban a más de 20.000 metros.

Así lo vieron dos protagonistas: «Orgullosas sus tripulaciones de la victoria lograda y enardecidas en su entusiasmo, regresó la Flota a Cartagena, sin otra novedad que la pérdida de dos mercantes, cuyos mandos acobardados al iniciarse el combate, en lugar de seguir rumbo a Cartagena... se acercaron a tierra, embarrancado uno en la costa francesa e internándose el otro en Bona»²⁵. «Con la marinería contenta, la Escuadra entró en Cartagena». «Se ha derrotado al rebelde, pero se han perdido los transportes con su carga porque sus capitanes los han embarrancado en la costa»²⁶.

La noticia apareció en *ABC* de Madrid el 11-9, relatando el combate como si hubiera sido contra el *Canarias*, lo que no apareció aclarado hasta un mes después, cuando fuentes oficiales indicaron que el antagonista fue el *Baleares*, su hermano gemelo. El Ministerio de Defensa Nacional de la República felicitó a Buiza por esta acción. Pero el 28 de octubre fue relevado en el mando²⁷, siendo sustituido por Luis González Ubieta y González del Campillo, entonces jefe del Estado Mayor de la Marina. A este, al mando

mercantes: *Aldecoa*, *Mar Caribe* y *Satrústegui*. El primero acabaría varado en la rada de Cherchel y los otros dos fondeados en este puerto. CEREZO MARTÍNEZ, R., «La Guerra Civil en el mar...», pp. 97 a 100, añade un cuarto mercante, el *Mar Blanco*.

24. CEREZO MARTÍNEZ, R., «La Guerra Civil en el mar...», pp. 97 a 100.

25. ALONSO, B., *La Flota Republicana...*, p. 81.

26. DOMÍNGUEZ BENAVIDES, M. *La Escuadra la mandan...*, p. 466.

27. Archivo General de la Marina, «Álvaro de Bazán», Legajo 9631.47, documento 991/4.

de la Flota, le correspondió el mérito de hundir el *Baleares* el 6 de marzo siguiente, en una acción al NE del cabo de Palos.

Hay que resaltar que ni González ni Buiza, comandantes en jefe de la Armada de la República durante la contienda, estaban al comenzar la misma al mando de un buque de combate sino solo de unidades auxiliares.

5. OTROS MANDOS DE BUIZA DURANTE LA CONTIENDA

La destitución de Buiza posiblemente fuera consecuencia del controvertido combate naval de cabo Cherchel, a lo que se unió la interceptación y apresamiento por el crucero *Canarias* de los transportes *J.J.Sister* y *Jaime II*, que llevaban aprovisionamiento con destino a Mahón bajo la protección de tres destructores *republicanos*, operación acaecida el 17-9-1937.

En octubre fue nombrado jefe de la Defensa Móvil Marítima e Inspector de las Bases Navales Secundarias del litoral, con residencia en Valencia, puesto de menor importancia que la jefatura de la Flota.

Dos meses después pasó a ocupar el cargo de Jefe del Estado Mayor de la Marina. De dicho puesto fue removido tan solo cuatro meses más tarde, cuando Indalecio Prieto fue cesado al frente del Ministerio de Defensa. En este breve plazo de tiempo había tenido bastantes fricciones con diversos mandos navales por planteamientos de operaciones y reclamaciones diversas. Después, en abril de 1938, se le destinó a otras responsabilidades como fueron la de jefe de la Junta de Recompensas y la de jefe de la Sección de Personal. Dichos nombramientos no aparecieron en la Gaceta de la República, aunque en el escalafón publicado en septiembre de 1938 figuraba al mando de la Secretaría de Personal.

6. SEGUNDO MANDATO DE BUIZA AL FRENTE DE LA FLOTA DE LA REPÚBLICA

El llamamiento a este nuevo cometido le cogió prestando servicios en Barcelona en los precisos momentos en que las tropas *nacionales* iban a tomar la ciudad y su esposa se suicidaba.

Los hermanos Moreno de Alborán cuentan el dramático episodio, señalando que Buiza, «jefe del E.M. de la Marina *roja*», cuya jefatura había sido trasladada a Barcelona, dio instrucciones de hundir los barcos surtos en el puerto de la ciudad condal para evitar su apresamiento por los *nacionales*, lo que solo se cumplió en parte. Cuando ya por las calles había grupos vitoreando la próxima entrada de las fuerzas sublevadas quiso comprobar si se habían cumplido sus órdenes, e instar a que lo fueran en caso contrario. Antes de salir telefoneó a su esposa, para tranquilizarla y para que tuviera todo preparado para irse a Francia en un avión que les esperaba en Prat de Llobregat. Al retrasarse en el regreso a su domicilio, su esposa, cada vez más angustiada por su

tardanza y por los gritos que escuchaba en la calle de vivas a España y a Franco, por la posibilidad de que hubieran detenido a su marido y temiendo por lo que le sucedería a ella, cogió una pistola y se disparó en la sien. Estos autores aportan que en ese momento estaba llegando Buiza a su casa y que desde el coche sintió el ruido del disparo. Subió apresuradamente las escaleras y se encontró a su mujer muerta. Llamó a unos vecinos, les contó lo sucedido y les indicó que tenía que marcharse en ese mismo momento; rogó que se encargasen de enterrarla y de disponer de lo que hubiera en el piso; que llamasen al consulado de Francia, al capitán de corbeta Raymond Moullec, y le informasen. Marchó al aeródromo pasando a Francia y desde allí a la Zona Centro de la República.

Victoria Fernández, en otra versión respecto al suicidio de su primera mujer, relata que el 22 de enero Buiza estaba en Barcelona y quería que su esposa se fuese a Francia donde contaban con familiares. Pero ella, angustiada, en una ciudad a punto de caer en manos del enemigo, ante la separación inminente o por el incierto futuro que les aguardaba tomó una decisión inesperada. Se quitó la vida de un tiro «utilizando la pistola de su marido».

Buiza, sin darle sepultura, cogió un avión en Rosas para hacerse cargo de su nuevo destino, incorporándose a la Escuadra en un estado de alucinación. De las formalidades del entierro se ocuparía el agregado naval de la embajada de Francia en España –así citado por Victoria Fernández–, el mencionado capitán de corbeta Raymond Moullec.

Éste y el agregado naval de Inglaterra le aconsejaron no retornar a este puesto, pero él partió diciendo que no podía abandonar a sus compañeros de la Marina. Tomó posesión nuevamente de la jefatura de la Flota el 28-1-1939 en Cartagena, a bordo del crucero *Miguel de Cervantes*.

Su reposición la había hecho Negrín con grandes temores. González Ubieta había presentado su dimisión y de los tres candidatos que había, Buiza, que antes había sido «cesado por derrotismo», según Viñas, se consideró el más asequible si se le ponía al lado un buen comisario, lo que fue políticamente insostenible: no era «posible designar a un comunista». Por ese motivo devino en «una elección desafortunada» uno de los errores más importantes de Negrín, y «resultó fatal», añadiendo que «al final se cumplieron los temores soviéticos sobre la falta de habilidad de los cuadros de la Armada»²⁸.

Zugazagoitia, que le consideraba persona de temple y de carácter, apunta que su rehabilitación fue tardía. Le vio por última vez en Rosas cuando estaba muy afectado por la muerte de su mujer. Aceptaba los testimonios de condolencia mecánicamente, con su mente en otro lado, quizá en cual habría de ser su conducta en la nave capitana.

28. VIÑAS, Ángel, *El honor de la República. Entre el acoso fascista, la hostilidad británica y la política de Stalin*. Madrid, Crítica, S.A., 2000, pp. 498 y 499.

Tal vez pensaba en reencarnar la tradición seguida por otros marinos españoles de hundir los barcos a su mando antes de que cayeran en poder del enemigo.

De cualquier forma, su segunda fase al frente de la Flota, se caracterizó por un profundo y cada vez más acelerado pesimismo. Se limitó a ordenar constantes ejercicios de adiestramiento, muy lejanos de una verdadera acometividad bélica²⁹.

7. LA REUNIÓN DEL AERÓDROMO DE «LOS LLANOS» (ALBACETE)

La reunión tuvo lugar el día 16 de febrero de 1939, aunque se han esgrimido una diversidad de fechas por diversos especialistas en esta época. Esta disparidad de fechas no es un tema baladí sino demostrativo de la capacidad de decisión de Negrín en aquellos momentos, pues no era lo mismo contar con quince días para resolver el problema de la Flota, que solo con cuatro si la reunión hubiera tenido lugar el 27 de febrero, como sugiere algún tratadista.

La reunión había sido convocada por el jefe del Gobierno al regresar de Francia el día 10, donde supervisó junto con el general Rojo la marcha al exilio de parte del Ejército republicano, tras la batalla de Cataluña, a través del enclave de La Junquera-Le Perthús³⁰. Incidía también que el día 8 la guarnición de Menorca, cuya base naval mandaba González Ubieta, había aceptado la entrega de la isla a los franquistas. El proceso de descomposición moral e institucional en el territorio leal a la República resultaba irreversible. Las tropas con escasez de armamento, mal alimentadas y peor vestidas y la población civil agotada y angustiada querían el final de la lucha a toda costa y a cualquier precio, a pesar de la represión que se esperaba.

Presidida la reunión por Negrín contó con la asistencia del jefe supremo del Ejército, Miaja; del jefe del grupo de Ejércitos, Matallana; de los jefes de los Ejércitos del Centro, Levante, Extremadura y de Andalucía, Casado, Menéndez, Escobar y Moriones, respectivamente; del jefe de la Zona Aérea Centro-Sur, Camacho; del jefe de la Base Naval de Cartagena, Bernal; y del jefe de la Flota, Buiza. Todos ellos, sin excepción, militares de carrera, profesionales, sin que les ligaran vínculos determinantes con ningún partido político en especial. Se puso sobre la mesa, como problema a considerar, el fin de la guerra.

Viñas y Hernández han señalado que el objeto de esta reunión era conocer la opinión de los mandos militares sobre un plan de resistencia escalonada, que permitiera poner en marcha la retirada final. En este sentido, Madrid sería abandonada en el primer mes. Después se establecerían líneas de repliegue primero en Tarancón y posteriormente en torno a Cartagena, desde donde la Flota procedería a la evacuación de

29. RUIZ SIERRA, Manuel, *Así empezó todo*. Madrid, Ediciones Rialp, S.A., 1986, p. 62.

30. MORADIELLOS, Enrique, *Don Juan Negrín*. Barcelona, Ediciones Península, 2006, pp. 427 y 428.

los combatientes, ante la inexistencia de otras posibles opciones³¹. Se contaba con que antes de ser expugnadas estas líneas pasarían de seis a diez meses.

Negrín habló de la imposibilidad de entrar en negociaciones de paz con un enemigo que exigía la rendición incondicional, sin obtener al menos unas garantías que permitieran la salida de los civiles y militares que hubieran tenido más responsabilidad en la contienda: la única opción para lograrlas era continuar la lucha. Había que dar la impresión de poder resistir para conseguir esas condiciones mínimas en la negociación. Aceptar una paz pura y simple sería desencadenar la gran catástrofe que representaría entregar a los triunfadores centenares de miles de vidas de españoles. Informó que en Francia tenía la República importantes cantidades de aviones, baterías de artillería y armas automáticas, adquiridas en otros países, con probabilidades de que entrasen en España, aunque «todavía ignoramos lo que decidirá Francia sobre este particular»³².

Todos los militares presentes informaron de las desventajosas condiciones en las que se encontraban, incapaces de resistir un ataque masivo de los *nacionales*. El último en hablar fue Miaja quien manifestó que era partidario de resistir a toda costa, aunque diecisiete días después presidiría el Consejo Nacional establecido por Casado con el objetivo principal de negociar la paz.

En esta reunión Buiza expuso el que dijo era el criterio de la Escuadra en pleno. Esta estaba decidida a abandonar las aguas jurisdiccionales españolas si no se hacía rápidamente la paz. «Me ha visitado una comisión de las tripulaciones y me ha hecho presente que convencidas de la pérdida de la guerra, no están dispuestas a seguir padeciendo los intensos bombardeos que a diario efectúa la aviación enemiga, impotentes para evitarlos por carecer de defensa antiaérea»³³.

Negrín le interrumpió señalando que no se podía admitir esta actitud y que debió proceder al fusilamiento de los promotores de este acto sedicioso. Buiza replicó que estaba de acuerdo con esta postura, pero que no lo ordenó porque honradamente creía que tenían razón. No era tolerable tener durante muchos días a las tripulaciones padeciendo un número considerable de bajas sin posibilidades de defensa y sin beneficio para la guerra. A su juicio estaba irremediablemente perdida y procedía negociar la paz con la máxima urgencia. No se podía resistir por sistema, prolongando un sacrificio estéril. Era preferible encararse con la verdad creada después de la pérdida de Cataluña³⁴.

31. VIÑAS, Ángel y HERNÁNDEZ SÁNCHEZ, Fernando, *El desplome de la República*. Madrid, Crítica, S.A., 2009, p. 198.

32. CASADO, Segismundo, *Así cayó Madrid. Último episodio de la guerra civil española*. Madrid, Guadiana de Publicaciones, S.A., 1968, p. 124.

33. CASADO, S., *Así cayó Madrid...*, p. 126.

34. ZUGAZAGOITIA, Julián, *Guerra y vicisitudes de los españoles*. Barcelona. Editorial Crítica, 1977, p. 545.

El jefe del Gobierno remarcó que la Flota no podía desertar, pues un millón de combatientes y civiles la consideraban como una seguridad para el caso de una evacuación, además de ser indispensable para importar los pertrechos necesarios para continuar la lucha. La utilidad última que se pretendió dar a los navíos de guerra de la República fue convertirlos en medios de transporte para la huida de las personas más comprometidas con su causa, sin que al parecer nadie pensara en sacar partido de su superioridad material, todavía, sobre los enemigos.

La importancia de los navíos de guerra en el caso de una evacuación es fácil de estimar si se considera que solo el *Libertad* desplazaba 9.748 Tm. de registro bruto, mientras que el último barco que salió de Alicante con combatientes *republicanos* con destino a Orán, el carbonero inglés *Stambrook*, trasportó más de 3.000 personas en sus 1.500 Tm. Ello aparte de su función como escoltas de hipotéticos cargueros.

El enojo de Negrín no le impidió a Buiza terminar lanzando el ultimátum de «que si para el día 4 de marzo el jefe del Gobierno no había abandonado el mando dejando paso a una Junta militar que negociase la rendición, la Escuadra procedería a abandonar la lucha y a refugiarse en un puerto extranjero, que solo podía ser del Mediterráneo francés en sus costas europeas o africanas»³⁵.

Sorprendió la pasividad de Negrín ante la actitud de Buiza, que Togliatti achacó a debilidad y Jesús Hernández, miembro del Comité Central del PCE, a estar mal aconsejado por los delegados soviéticos. Hubiera podido detener fácilmente a todos los partidarios de la rendición en el propio aeródromo albaceteño. Cuando quiso hacerlo, la medida resultaba tardía, impolítica e inoperante. En el caso del jefe de la Flota, ¿tendría que haberle cesarle fulminantemente a las pocas semanas de nombrarle? En vez de esta decisión lógica optó por tratar de impedirle una actuación espontánea y personal.

Casado y Matallana, cínicamente, condenaron y desaprobaban la postura de Buiza en presencia de Negrín. Después ambos, cuando concluyó la reunión, se le acercaron para felicitarle y asegurarle que compartían su criterio. En ese momento se articuló la conjura para deponer al Gobierno y tratar con Franco con la implicación de estos tres militares. Se pensaba en conseguir una paz honrosa y liquidar la guerra, y si el enemigo no quería tratar con Negrín, quizás quisiera negociar con los militares.

Domínguez Benavides vio así la situación: «Buiza, marinero valeroso, solo comprendía los factores exclusivamente militares. No entendía los políticos. Si al salir en avión de Cataluña para tomar el mando de la Flota abrigaba el proyecto de un final digno de su historia naval, la atmósfera de la Base le envenenó y arrastró a cometer un acto sin excusa, de consecuencias desastrosas, con el que se agravaron los males que se pretendían evitar. De todos los jefes militares, el «Almirante», que padecía un

35. CABANELLAS, Guillermo, *La Guerra de los mil días. Nacimiento, vida y muerte de la II República Española*. Argentina. Editorial Heliasta, 1975, p. 202.

desequilibrio nervioso a consecuencia de sus desventuras familiares, tuvo la arrogancia de alzarse como un poder rebelde frente el Gobierno»³⁶.

El 27-2-1939 los gobiernos inglés y francés reconocieron al régimen de Burgos, asestando un golpe mortal a la República española. El mismo día, Azaña desde su retiro en Collonges-sous-Salève resignó sus poderes como presidente de la República en el presidente de las Cortes, Martínez Barrio que acabaría renunciando al cargo, produciéndose *de facto* el vacío de poder en la zona gubernamental.

A raíz de esta situación Negrín envió a la Base de Cartagena a varios ministros, para ponderar el alcance de la descomposición existente en ella. Cerezo apunta que entre el 17 de febrero y el 3 de marzo, fueron cuatro los ministros (Tomás Bilbao, González Peña, Segundo Blanco y Paulino Gómez) que hablaron con Buiza y Bruno Alonso, para tratar de levantar la moral de las dotaciones. Era imprescindible mantener la lealtad y disponibilidad de la Flota. Durante la visita del ministro de Gobernación, Paulino Gómez, en los primeros días de marzo, fue cuando los mandos y la marinería manifestaron más claramente su presión para negociar el fin de la guerra. El jefe de la flotilla de destructores remarcó que el Gobierno, tras la dimisión de Azaña, estaba desprovisto de autoridad legal y constitucional.

Gómez, cargado de pesimismo, informó a Negrín que Buiza y Alonso habían demostrado tal prisa por terminar la guerra que no ocultaban su intención de abandonar la lucha, de desertar. «La marinería está de acuerdo con los mandos en el ‘sálvese quien pueda’»³⁷.

El 2 de marzo Buiza y Alonso presidieron una reunión a bordo del crucero *Miguel de Cervantes* con los comandantes y con los delegados políticos de los buques. Les trasladaron su opinión de que sin Presidente de la República tras la dimisión de Azaña, con Martínez Barrio negándose a sustituirle, y reconocidos los *nacionales* por Francia e Inglaterra, la guerra estaba virtualmente perdida. A esto que ya era sabido añadieron lo desconocido para estos interlocutores: que de acuerdo con algunos jefes del Ejército habían dado un plazo a Negrín para que terminara la guerra. Seguidamente Bruno Alonso señaló que el plazo terminaba esa semana³⁸.

En esta reunión se decidió que de no pactarse este acuerdo la Flota abandonaría Cartagena y buscaría refugio en un puerto neutral. También se decidió mantener la lealtad al Gobierno mientras finalizaba el plazo dado, pues ya había varios comandantes de buque que defendían la salida inmediata.

36. DOMÍNGUEZ BENAVIDES, M., *La Escuadra la mandan...*, pp. 515 y 516.

37. CIERVA, Ricardo de la, *Historia Ilustrada de la Guerra Civil española*. Barcelona, Ediciones Danae, S.A., 1975, p. 504. ROMERO, Luis, *Desastre en Cartagena (marzo de 1939)*. Barcelona, Editorial Ariel, 1971, p. 77,

38. CEREZO MARTÍNEZ, R., «La Guerra Civil en el mar...», p. 260. ZUGAZAGOITIA, J., «Guerra y vicisitudes...», p. 548

8. LOS SUCECOS DE CARTAGENA

En otra reunión del mismo día 2, Buiza expuso a Negrín la conveniencia de ordenar la evacuación —que podría empezar el día siguiente— de cuantas personas no combatientes tuvieran necesidad de abandonar España, dejando así despejados los puntos de embarque para cuando llegaran las procedentes de los diversos frentes de batalla. La salida se haría partiendo de Santa Pola, donde ya habían arribado los destructores que constituirían la escolta de los transportes. Negrín aceptó esta proposición pero demorando dar su respuesta definitiva hasta cinco días después.

Esto último alarmó a Buiza temiéndose una argucia de su interlocutor, de la que no tardó en tener confirmación³⁹. El día 3 de marzo, verosímelmente a consecuencia del informe que le pasó el ministro de Gobernación, el jefe del Gobierno decidió enviar a un hombre de probada lealtad, el comunista Francisco Galán, (ex teniente de la Guardia Civil, retirado en 1931, hermano del mítico capitán Fermín Galán), para hacerse cargo de la Base Naval de Cartagena, considerada como el último bastión de resistencia, y para controlar la Flota como medio de evacuación aunque sin jurisdicción sobre ella. Ambas eran vitales en los planes de Negrín. Ante este nombramiento Buiza negoció con las autoridades de la Base el acuerdo de no admitir a Galán, sacando a continuación los buques al mar para rebelarse en el momento oportuno y ponerse a disposición del Consejo Nacional que se formara⁴⁰.

El día 4, víspera de la insurrección de Casado, Negrín convocó a éste (que no acudió), Miaja, Matallana y Buiza, para informarles de su intención de dirigirse al país el día 6 insistiendo en la necesidad de resistir para obtener del adversario una paz tolerable. Con el jefe de la Flota se encaró, prohibiéndole que se ausentara de Cartagena sin su consentimiento. La desconfianza del jefe del Gobierno se centraba en Casado y Buiza; los otros dos generales no le suscitaban sospechas, fallo incomprensible a tenor de los acontecimientos posteriores.

A su regreso al buque insignia, el crucero *Miguel de Cervantes*, Buiza ordenó a los barcos prepararse para salir a la mar. En este ínterin Matallana, en nombre de los conspiradores comprometidos con Casado, le exoneró del pacto de la insurrección de la Escuadra, mediante un radiograma cifrado que señalaba: «Encontrándonos desatendidos por una parte del Ejército y habiendo surgido otras dificultades, queda sin efecto el acuerdo de oponerse a Negrín y en consecuencia le relevamos a Vd. del compromiso contraído. La Flota puede obrar con arreglo a su criterio»⁴¹. Como reacción Buiza decidió que se volviese a un régimen normal de servicio en la Flota e informó a los mandos que todo había quedado arreglado y que no existía novedad. Es de suponer

39. PÉREZ SALAS, J., *Guerra en España...*, p. 241.

40. CASADO, S., *Así cayó Madrid...*, p. 188.

41. ROMERO, L., Sublevación en Cartagena, en *Historia y Vida*, número 52, de julio 1972, p. 99.

la perplejidad en la que habría quedado y las dudas que le surgirían sobre el alcance de la palabra «desatendidos». Parecía como si se hubiera parado el golpe de Estado y que la Armada actuaría aislada si se hacía a la mar para conminar a Negrín.

La confusa rebelión de Cartagena empezó simultáneamente. La Flota llegó a encontrarse sin saber quien mandaba en tierra y además bajo la intimidación de las baterías terrestres que podrían bombardearla. A pesar de haber consideraciones sobre la inanidad de esta amenaza, Buiza y Alonso la consideraron factible juzgando suicida la permanencia en el puerto.

En la madrugada del día 5 Buiza ordenó activar calderas, lo que de hecho ya estaba efectuándose. A las 8 h demandó de todas las naves «zafarrancho de combate» debiendo estar preparadas para hacer fuego de cañón. Además dispuso que se preparase una columna de desembarco, formada por cuarenta hombres por cada crucero y quince por cada destructor, para recuperar por la fuerza las baterías de costa.

Mientras, un grupo de composición heterogénea se apoderó de la emisora local «de la Flota Republicana», situada en el barrio de los Dolores. Media hora después desde esta emisora se comunicó a la Escuadra que disponían de 15 minutos para izar bandera blanca y rendirse a Franco; en caso contrario, las baterías de costa en poder de los insurrectos dispararían contra los barcos dentro del puerto, lo que significaría su completa destrucción.

Pasó este plazo y nada ocurrió. Pero a las 11:15 h (hay versiones de las 11:30, 10:30, 10 h y minutos, 10:00 etc.), se avisó de la presencia de cinco trimotores *facciosos* «Savoia», que bombardearon el puerto, causando daños a los destructores *Sánchez Barcaiztegui*, *Alcalá Galiano* y *Lazaga*, que estaban en la dársena del Arsenal y que quedaron inmovilizados; al mismo tiempo fueron destruidos los depósitos de petróleo de La Algameca y el taller de torpedos.

Fue una incursión muy eficaz porque los aviones no se vieron obstaculizados por la DECA (defensa antiaérea) en poder de los sediciosos y porque aumentó la desmoralización de las tripulaciones, incrementando –si cabe– sus deseos de abandonar el puerto a cualquier precio.

Una nueva intimidación asegurando que Cartagena era íntegramente de Franco y que las baterías se disponían a destruir la Escuadra incidió en el ánimo de Buiza, que dio órdenes de que no desembarcase ningún hombre de los previstos para constituir la columna de marineros comentada y que los buques se preparasen para zarpar⁴². Buiza y Alonso consideraron que el enemigo dominaba en la tierra y en el aire y pronto lo haría en el mar. De esta forma se utilizó esta amenaza para desertar. «Conquistadas las baterías de costa por el enemigo, la permanencia de la Escuadra en el puerto se considera suicida e ineficaz»⁴³.

42. PÉREZ SALAS, J., *Guerra en España...*, p. 244.

43. ALONSO, B., *La Flota Republicana...*, pp. 199 y 200

De la función como transportes de los barcos de guerra se aprovecharon antagónistas de horas antes, que se embarcaron en el *Miguel de Cervantes*. Además subieron a bordo 600 civiles (cifra discrepante, según autores), hombres, mujeres y niños, familiares de tripulantes embarcados o de militares que estaban en destinos de tierra, gentes diversas que deseaban escapar⁴⁴. Embarcaron también las dotaciones de los buques de guerra inmovilizados, que quedaron en la Base naval.

La Flota empezó a salir del puerto a las 12:03 h del 5 de marzo de 1939. Durante varias millas permaneció en el área de tiro de las baterías de costa pero nadie disparó. Las tripulaciones estaban convencidas de que serían internadas en un puerto francés, antes que caer en manos de un enemigo triunfante y vengativo.

9. LA ÚLTIMA SINGLADURA DE LA FLOTA DE LA REPÚBLICA

La desertión, la huida, fue fea y precipitada, pero no más que la salida de las tropas del Ejército de Tierra por la frontera francesa, un mes antes⁴⁵. Era un final anodino en el mejor de los casos. La Escuadra que abandonaba Cartagena, estaba compuesta por los cruceros *Miguel de Cervantes*, *Méndez Núñez* y *Libertad*; los destructores *Almirante Miranda*, *Almirante Valdés*, *Almirante Antequera*, *Ulloa*, *Esaño*, *Gravina*, *Lepanto* y *Jorge Juan*; y el submarino C-4. En Cartagena quedaron los tres destructores averiados por los bombardeos aéreos, y otros tres, *Velasco*, *Alsedo* y *Churruca*, que estaban en reparación, así como el submarino C-2⁴⁶.

Durante la tarde del 5 la navegación siguió varios rumbos. El tráfico de mensajes fue muy intenso, las más de las veces contradictorios y de dudosa procedencia. La incertidumbre era constante. A las 0:21 h del día 6, retransmitida por la flotilla de vigilancia de Valencia, se recibió la orden de Negrín instando a su regreso: «Ministro Defensa Nacional a Jefe Flota Republicana: Dominada situación Cartagena sírvase reintegrarse a la Base Naval». A las 3:20 h y las 4:28 h nuevos mensajes incidían en la regularización de la situación. A las 5:44 h una comunicación transmitida por el buque insignia a todos los demás de la Armada, informó de la constitución del gobierno Casado, terminando con un ¡Viva la República!. La guerra civil, dentro de la Guerra Civil, ya había comenzado: el mismo día 5 se creó el Consejo Nacional de Defensa. El colapso moral era definitivo.

A continuación se ordenó el cambio de rumbo para regresar a Cartagena, modificación que prontamente sería rectificada por Buiza (a las 6:30 h), cuando recibió un informe del submarino C-2 señalando que las baterías costeras estaban en poder de

44. CEREZO MARTÍNEZ, R., «La Guerra Civil en el mar...», p. 263.

45. THOMAS, Hugh, *La Guerra Civil Española*. Madrid, Ediciones Urbión, 1983, Tomo 8, p. 332. MAÑES POSTIGO, J., *Espanoles en la Legión...*, p. 159.

46. MARTÍNEZ BANDE, José Manuel, (Redactor), *El final de la Guerra Civil*. Madrid, Servicio Histórico Nacional, p. 308.

los *nacionales* y que no debían volver⁴⁷. Esta noticia no dejó de ser un ardid pues este submarino había quedado en manos franquistas o afines, tras las revueltas.

Cuando el delegado político, Alonso, defendió la conveniencia del regreso, se le contestó que la falta de combustible lo hacía imposible porque los depósitos de Cartagena habían sido volados; el que tenían los barcos solo daba para volver a Cartagena –quedando las naves paralizadas– o para llegar al destino que marcaran los franceses⁴⁸. Para el regreso a la Base las razones existentes eran pocas. La principal, de índole sentimental, significaba arriesgar estérilmente los barcos para intentar salvar a los compañeros que habían quedado en España. Militarmente no se encontró justificación y los informes recibidos sobre la situación resultaban contradictorios. Por otra parte la presencia de mujeres y niños a bordo condicionaba la realización de hazañas heroicas. Buiza y el Estado Mayor de la Flota asumieron la responsabilidad de ordenar que se pusiera rumbo a un puerto francés, decisión que fue acogida sin reparos y con satisfacción por los marineros, que parecían aterrorizados por la idea de retornar a Cartagena.

El jefe de la Flota decidió poner rumbo a Argel, donde los franceses no les dejaron entrar por ser puerto comercial. Tampoco les permitieron arrumbar a Orán. Finalmente le señalaron como puerto de destino la Base Naval de Bizerta. Otras alternativas de destino no fueron consideradas seriamente dado el escaso combustible que portaba la Escuadra y la puesta en alerta de los italianos, para cerrar el paso a los españoles si hubieran intentado trasladarse al Mediterráneo oriental.

Buiza desertó por partida doble: contra el Gobierno de Negrín, y contra el Consejo Nacional de Defensa de Casado. Este se pregunta en su libro por las razones que tuvo para desligarse del compromiso adquirido con el Consejo, suponiendo que obedeció estrictamente a razones de conveniencia personal.

A las 7:20 h del 6 de marzo de 1939 el jefe de la Flota encareció a todos los mandos de los buques que «dado el próximo fondeo en un puerto extranjero, se mantenga por las dotaciones... un perfecto estado de disciplina, uniformidad y corrección». A las 8:36 h transmitió que por indicación de las autoridades francesas los navíos se dirigirían a Bizerta. El día siguiente ordenó que cada barco «diga el número de individuos que tiene no pertenecientes a la dotación»⁴⁹. A las 12:15 h echaron anclas en el puerto exterior de la Base francesa, en Sidi Abdallah. Desde el *Miguel de Cervantes*, buque insignia, se radió la última orden del jefe de la Flota.

A partir de ese momento los barcos quedaron internados bajo las decisiones exclusivas de las autoridades francesas, que no reconocieron otra jerarquía en ellos que

47. ALONSO, B., *La Flota Republicana...*, p. 187. ALPERT, Michael., *La guerra civil española...*, p. 361.

48. KUZNETSOV, N. Con los marinos españoles..., pp. 143 y 144. Según este autor, Alonso seguía «una línea sectaria de lucha contra los comunistas, debilitando la autoridad en la Flota del Frente Popular y reforzando las posiciones de los capitulantes entre la vieja oficialidad»

49. DOMÍNGUEZ BENAVIDES, M. *Op. Cit.*, pp. 535 a 538. «Apéndice 20. Resumen de los partes más importantes cruzados entre los barcos de la Flota del 5 al 7-3-1939». ROMERO, L., *Desastre en...*, p. 211.

los mandos militares, descartando totalmente a los delegados políticos. Fueron desembarcadas las tripulaciones, entregadas las armas cortas y portátiles⁵⁰, las llaves de fuego de los cañones, etc.

Buiza se comprometió a respetar y a hacer cumplir a su oficialidad y marinería las condiciones que se dictasen. Estas fueron firmadas por el contralmirante Sablé. En ellas se organizaba la permanencia de los españoles, militares y civiles, en Bizerta. La Escuadra *republicana* había dejado de existir y el día 16 el pabellón tricolor español fue arriado en los buques. Al final no serviría para nada uno de los pretextos esgrimidos para esta deserción, no rendir la Flota a los *nacionales*, porque el 30 del mismo mes, pocos días después, Francia dictaminó la entrega de los navíos a la Dictadura⁵¹.

Los marinos y el resto de los embarcados en los barcos de la Escuadra fueron trasladados al campo de internamiento de Meheri Zebbeus, en Meknassy, Túnez central. Las autoridades francesas del campo les negaron toda clase de facilidades de estancia: buscaban empujarlos para regresar a España, con la complicidad de algunos ex mandos de la Flota. Así se fijaron avisos en los que se decía: «El Gobierno de Franco concede una amplia amnistía y asegura la libertad a los que decidan volver»⁵².

Por estas promesas, de los 3.200 hombres que sumaban las dotaciones de los barcos, (4.000 según Zugazagoitia, 4.093, para Egea Bruno, siguiendo fuentes tunecinas⁵³) 2.400 decidieron regresar a España (2.285 para Lucio de Santiago). Lo hicieron en el transporte *Marqués de Comillas*, enviado al efecto por los franquistas, en el mismo convoy que repatriaba a España a los navíos de guerra republicanos. A su llegada a España los retornados fueron trasladados a Rota. Algunos fueron fusilados y el resto condenados a diversas penas de prisión. Los restantes escogieron el exilio (en total, para de Santiago, 1.850 personas). Unos irían al arsenal de Ferryville, otros a las minas de Cap-Bon y el resto a Kesserine.

A final de noviembre de 1939 el Ministerio de Marina de la Dictadura dio de baja a Buiza en la Armada, con efectividad del 18 de julio de 1936, «por no haber efectuado su presentación ante las Autoridades Nacionales, ignorándose su paradero». Junto a él se dio igualmente de baja a otros marinos que habían permanecido fieles a la República.

50. FERNÁNDEZ DÍAZ, V., *El exilio de los marinos...*, p. 49. Comenta que la mayoría de las pistolas fueron tiradas al fondo de la rada de Bizerta, antes que entregarlas a los franceses.

51. Archivo General de la Marina, «Álvaro de Bazán », legajo 9034: «Protocole de remise des batiments de guerre de l'ex-Flotte republicaine espagnole au Gouvernement Espagnol».

52. SANTIAGO, Lucio de, LLORIS, Gerónimo y BARRERA, Rafael, *Internamiento y resistencia de los republicanos españoles en África del Norte*. Barcelona, El Pot, Cooperativa, 1981, pp. 63 a 66.

53. EGEEA BRUNO, Pedro, «Miguel Buiza Fernández Palacios, Almirante Habilitado», en GARCÍA FERNÁNDEZ, Javier (Coord.), *25 militares de la República*. Madrid, Ministerio de Defensa, 2011, p. 179.

10. BAJO OTRAS BANDERAS

Durante su breve internamiento en el campo de concentración norteafricano Buiza solicitó el ingreso en la Legión Extranjera Francesa, quizá «por pundonor o por vergüenza»⁵⁴, o «a falta de otra esperanza para su vida»⁵⁵. Admitido, le fue concedido el grado de capitán por decreto de 12-6-1939, una circunstancia excepcional en este Cuerpo cuyos oficiales procedían de las escuelas militares de Francia. Solo hay constancia de otros dos casos de extranjeros que accedieran a sus filas directamente con este rango: el príncipe Aage, de la familia real de Dinamarca (como es generalmente reconocido) y el matemático y militar de carrera austriaco, Emile Kraft Helmhacher, (lo que apunta Mañes Postigo).

El 14-7-1939, fiesta nacional francesa, en el cuartel general de la Legión desfiló por primera vez al frente de la compañía puesta bajo su mando. El estallido de la II GM le encontró de comandante de armas, («chef des forces armées»), en la guarnición de Turenne, al sur de Orán. Con sus tropas combatió contra los invasores alemanes desde los primeros momentos de la contienda, de forma que cuando se firmó el armisticio franco-alemán en junio de 1940, estaba en la zona de Rethel, departamento de las Ardenas, al norte de Francia.

Al quedar Francia bajo el control alemán solicitó su baja en la Legión, que le fue aceptada. Desmovilizado fijó su residencia en Orán, donde trabajó como tenedor de libros en una fábrica de jabones y en uno de los más importantes hoteles de la ciudad⁵⁶.

Cuando se produjo el desembarco aliado en África, 8-11-1942, se alistó en la unidad de choque «Corps Francs» del Ejército francés⁵⁷, como capitán al mando de la 9ª compañía (*l'Etrangère*) perteneciente al tercer batallón. Esta compañía estaba formada por una mayoría de soldados republicanos españoles. En su nuevo destino participó en la campaña de Túnez, estando presente en la reconquista de Bizerta donde cuatro años atrás había entregado «su» Flota. Por su valor en estos combates obtuvo la Cruz de Guerra con palmas. Esta condecoración estaba destinada a personas, civiles o militares, unidades, etc., que hubieran recibido una citación por su valentía en los combates.

La citación que recibió decía así: «El general comandante en jefe concede las citaciones siguientes a los militares del Cuerpo Franco de África, cuyos nombres siguen: en la orden del Ejército, BUIZA, Miguel, capitán. Oficial de elevado ideal, comandante de la Compañía Extranjera del Cuerpo Franco, ha obtenido de ella un rendimiento incomparable, conduciéndola en asaltos irresistibles, inspirado por un alto espíritu de sacrificio. En el Djebel Driss, en marzo de 1943, ha mantenido la integridad del terreno

54. VIÑAS, A. y HERNÁNDEZ, F., *El desplome de...* p. 284.

55. CEREZO MARTÍNEZ, R., «La Guerra Civil en el mar...», tomo IV, p. 267.

56. PONS PRADES, Eduardo, «Noticia sobre Miguel Buiza» en *Historia y Vida*, agosto 1971, p. 26. FERNÁNDEZ DÍAZ, V., *El exilio de los marinos*, pp. 153 y 154.

57. MESQUIDA, E., *La Nueve. Los españoles...*, p. 98.

que le había sido confiado, bajo los violentos ataques del enemigo. Los días 23 y 24 de abril de 1943, tras durísimos combates, se apoderó de las avanzadillas alemanas de la cota 84, abriendo así la ruta a la ofensiva que debía provocar la caída de Bizerta. La presente mención comporta la atribución de la Cruz de Guerra con palmas. Dado en el Cuartel General, el 4 de junio de 1943. Firmado: Henri Giraud»⁵⁸.

Con la salud quebrantada obtuvo la baja en el Ejército francés. Más tarde, en 1947 se ofreció voluntariamente a las organizaciones israelíes de resistencia (Irgun, Haganá, Stern), que habían creado en Marsella un organismo coordinador encargado de reclutar marinos y fletar barcos para transportar ilegalmente judíos a Israel.

Con pasaporte falso de judío apátrida, a nombre de Moshe Blum, (nombre elegido para que coincidiera con las iniciales bordadas en sus camisas), el 4-7-1947 se embarcó en Bayona en el mercante *Paducah*, de bandera panameña, cambiado después a *Geula* (*Redención*) un nombre quizá muy apropiado para Buiza, en su personal lucha antifascista⁵⁹. Este buque era un antiguo cañonero de EE.UU., botado en 1904, robusto y sólido a pesar de su edad, de 190 metros de largo con 900 Tm. de registro bruto. Dado de baja en su Armada fue adquirido por la Haganá, pasando a navegar bajo bandera panameña.

Buiza sustituyó a Evan Morgan, como primer oficial, cuando éste fue nombrado capitán del *Northland*, otro de los barcos controlados por la israelí Mossad le'Aliyah Bet (Organización para la Inmigración Clandestina o Inmigración B), creada para facilitar la entrada de judíos en Palestina, mientras este territorio permaneció bajo mandato británico. El más famoso de éstos fue el *Exodus*.

El capitán del *Paducah* era Rudolph W. Patzert, y la tripulación, cuando el barco partió de Miami, estaba compuesta por 35 personas, todas estadounidenses salvo dos –un canadiense y un rumano-. En Bayona (Francia) dejaron el barco seis de estos tripulantes, siendo sustituidos por dos miembros de la Haganá (un ruso y un austriaco), un estadounidense, un judío alemán, y dos españoles (Buiza, 49 años, y Francisco Romero, 60 años, cocinero), los de mayor edad en una tripulación donde había voluntarios hasta de 17 años.

Fue uno más de ellos, pues su embarque no constituía un trabajo para ganar un salario sino una forma de ayudar con entusiasmo a los más afectados por el terror nazi, materializado en los campos de concentración, que él conoció durante su servicio en los «Corps Francs» en la campaña de Túnez. Estaba ansioso de prestar su colaboración a una causa que le demostrase que formaba parte de algo y que su esfuerzo sería útil⁶⁰.

58. PONS PRADES, Eduardo, *Republicanos españoles en la 2ª Guerra Mundial*, Barcelona, Editorial Planeta, 1975, pp. 355 y 356.

59. PATZERT, Rudolf W., *Running the Palestine Blockade. The last voyage of the Paducah*. Shrewsbury, Airlife Publishing Ltd, 1994, p. 75.

60. PATZERT, R. *Running the Palestine Blockade...*, pp. 220 y 69.

En Burgas (Bulgaria), un puerto del mar Negro, subieron a bordo del «*Paducah*» 1.388 supervivientes judíos de los campos de concentración, entre mujeres y hombres, desde niños hasta ancianos de más de 70 años, personas que superaban en bastante la carga máxima establecida para el barco. Esta circunstancia retardó su navegar facilitando su captura por los británicos el 2 de octubre de 1947, cuando un grupo de abordaje procedente de un destructor inglés, con cascos, máscaras antigás, fusiles y palos, asaltó al ya nominado *Geula*, a cinco millas del puerto palestino de Haifa. La tripulación y los refugiados que llevaba el buque fueron internados en campos de concentración, primero en Chipre, adonde fue desviado el barco, y después en Haifa.

Aunque la tripulación fue liberada en diciembre de 1947 Buiza no quedó libre hasta febrero de 1948 debido a su pasaporte ilegal. Fue un sufrimiento adicional al que había padecido durante su encierro cuando, según Patzert, se le veía hundido, más delgado que nunca y encorvado. Fue repatriado a Marsella poco antes de proclamarse independiente el Estado de Israel.

Volvió a Orán con su segunda mujer, trabajando de nuevo como tenedor de libros en el hotel Martínez y en algunas empresas papeleras. El asesinato, el 5-7-1962, del director de dicho hotel, con el que compartía una buena amistad, le hizo abandonar Argelia y trasladarse a París donde le diagnosticaron cáncer de pulmón. Junto con su esposa se trasladó a Beausejour siendo ingresado en un sanatorio para republicanos españoles en Hyères, población francesa a 15 km. de Toulon, donde falleció el 23 de junio de 1963, a los 65 años. Nunca pudo volver a España y ese fue uno de sus mayores dramas. Fue enterrado en el cementerio de esta población.

El 6 de agosto de 1963, en *ABC*, edición de Madrid, una pequeña esquila mortuoria indicaba: «El señor Don Miguel Buiza Fernández Palacios ha fallecido en París a los 65 años. Su viuda ruega una oración por su alma a sus compañeros y amigos». No había referencia alguna a hijos ni a la familia que dejó en Sevilla. Fuentes familiares señalan que se casó en primeras nupcias con María González, dato sobre el que no tiene duda uno de nuestros interlocutores, por coincidir el nombre y primer apellido con el de su madre. En cuanto a la segunda esposa, aclaran que también era española. Había estado casada con un francés y en su viudedad contrajo matrimonio con Miguel Buiza, en Argelia. Estas fuentes indican que no tuvo descendencia en ninguno de los matrimonios.

11. EPÍLOGO

Son múltiples los testimonios de la ascendencia de Buiza sobre las personas que estuvieron bajo su mando, procedentes de coetáneos que le trataron directamente. Así Kuznetsov dice que disfrutaba de la confianza de las tripulaciones; Bruno Alonso señala que era muy apreciado por sus hombres, a los que siempre defendió, un marino heroico, persona bonísima, sereno e imperturbable; un «buen chaval, de los que fueron

Grandes de España», es la opinión que dan de él marineros españoles residentes en Túnez⁶¹; Cervera Pery ha afirmado que era un comandante de los que se hacía querer por las dotaciones, con las que mantenía una cordial convivencia sin que ello fuera en demérito de su categoría y que su pertenencia a una aristocrática familia no le impidió ser tremendamente popular entre sus hombres; Victoria Fernández Díaz señala que era conocido y apreciado por las dotaciones, no dejando más que amigos por donde pasó; Evelyn Mesquida destaca su figura prestigiosa y que fue uno de los únicos oficiales españoles que tenía verdadero ascendiente sobre sus hombres; Pons Prades, trasladando la opinión de algunos compañeros en la guerra y en el exilio asegura que fue generoso hasta la desmesura, de una gran nobleza, fiel a sus ideas y conservando siempre el temperamento alegre y dicharachero propio de un buen sevillano.

En esta afinidad con sus gentes estuvo, a mi juicio, una parte importante de su forma de actuar, como ocurrió en la protesta airada ante el ministro Prieto a raíz del hundimiento del *Almirante Ferrándiz*, por las víctimas producidas, o en su decisión de entregar la Flota en Bizerta, para preservar de daños a las dotaciones de los barcos.

En sentido contrario, de indisciplinado e incluso insubordinado le han acusado Fernando y Salvador Moreno de Alborán, basándose en la actitud que en diversas ocasiones tuvo ante Prieto o Negrín. Llegan a tacharle de gamberro, por sus hechos juveniles, o de amargado por un matrimonio desigual. Ruiz Sierra, por su parte, ha trasladado el testimonio de su padre el teniente de Navío José Ruiz de Ahumada, comandante del destructor *republicano Gravina*, destacando que Buiza, ya jefe de la Flota, a pesar de «sus excelentes cualidades de simpatía personal», propuso al ministro de Marina que se tuviera previsto que si un oficial se pasaba a la zona *nacionalista* se tomasen represalias en sus familiares, tales como fusilar a su esposa e hijos o a los familiares más cercanos.

En cuanto a su permanencia al lado de la República durante la Guerra Civil, Cervera Pery señala que por propio convencimiento y voluntad quedó al servicio del Gobierno legítimo, aunque carecía de una ideología determinada. Como excelente profesional que era su ánimo estaba en destacar en sus destinos. Romero abunda en este sentido, señalando que por propio convencimiento y voluntad quedó al servicio del gobierno republicano. La apreciación de su profesionalidad ante todo es también defendida por Hugh Thomas. Sueiro le ha calificado de republicano lealísimo y convencido. En general se habla de sus sólidas convicciones *republicanas*.

Respecto a sus capacidades profesionales Cervera Pery refleja que en su primera etapa al mando de la Flota no se cubrió de gloria, precisamente: perdió el dominio del Estrecho y asistió a la caída de Málaga sin intervenir. Otros autores le han calificado como de carácter irresoluto aunque no puede achacársele la ineficacia de la Armada gubernamental únicamente a él durante el tiempo que la dirigió, ya que en las decisiones importantes, como su envío al Norte, la iniciativa partió del Ministerio de

61. «Los últimos del exilio», *Cambio 16*, Madrid, nº 392, de 10-6-1979, pp. 53 y 54.

Marina y, en cualquier caso, la inactividad naval *republicana* continuó con su sucesor. De cualquier forma debió de mostrar más atrevimiento, haber hecho mucho más en los momentos en que la Escuadra *nacional* era especialmente débil.

Elevado desde el mando de un remolcador a la jefatura de una Flota no obtuvo resultados de ella, a pesar de su superioridad material respecto al enemigo. Kuznetsov ha subrayado que siendo oficial leal al Gobierno republicano... carecía, por desgracia, de la experiencia y conocimientos necesarios para un puesto de tanta responsabilidad. Podía dirigir su barco contra un enemigo más fuerte; pero le era difícil, en cambio, comandar una Armada en consonancia con las reglas navales. Además del entusiasmo combativo se necesitaban conocimientos y aprender diariamente, dice. En esto han coincidido los hermanos Moreno de Alborán, cuando comentan que ni el jefe de la Flota ni el jefe de Operaciones habían efectuado el curso de guerra naval. Por ello estiman que un encuentro con los barcos de guerra *nacionales* no podían acometerlo sin un E.M. y sin mandos subalternos preparados.

El mismo Buiza fue consciente de que había llegado al cargo por abandono de los demás y que no contaba con preparación suficiente para desempeñarlo. La acción naval más importante en la que se vio envuelto fue por azar, sin buscarla, en el combate contra el *Baleares* en Cherchel, considerado un éxito por los republicanos, con todas las dudas que supone la pérdida de los transportes que protegía. Le devolvió como un valiente al atacar a un enemigo superior en potencia de fuego con sólo el *Libertad* en la realidad; pero no se distinguió como un buen estratega ya que no utilizó como apoyo, desde el primer momento, varios de los destructores que comandaba para inclinar irreversiblemente la batalla de su lado.

En los últimos meses de la guerra su carácter cambió, posiblemente por el suicidio de su esposa. De su natural optimismo pasó a ser reconcentrado, pesimista y derrotista. En el momento de la verdad, cuando la derrota se veía imparable, se encontraba en una situación compleja.

En estos instantes titubeó en sus decisiones. Tan pronto lanzaba un ultimátum al jefe de Gobierno como protegió al enviado de Negrín, apresado por los sublevados en Cartagena, después de haber conspirado con otros mandos de la Base para que no ocupara el cargo para el que había sido nombrado; ordenó a la Flota que se preparase para salir y al rato decretó normalidad; navegó hacia su internamiento en otro país y poco después decidió el regreso a la Base de Cartagena, anulando esta orden solo unos minutos después. Su actitud, en suma, resultó muy representativa del laberinto de derrotismos, intereses y lealtades en que se debatía la España *republicana* en el decisivo marzo de 1939. Por ello atendió fundamentalmente a las demandas de las tripulaciones que mandaba, sin otras consideraciones estratégicas o políticas.

Fue tan grave la fuga de la Flota y de tan funestas consecuencias, que no se puede justificar la resolución de Buiza. Con su desertión, huida o abandono de puesto ante el enemigo, desapareció la frontera móvil que podría haber permitido la evacuación de

muchos combatientes que después cayeron en poder de Franco, sufriendo la muerte o el cautiverio.

No se puede entender que esta decisión se fundamentara exclusivamente en atender el sálvese quien pueda de las tripulaciones; tampoco en el desacuerdo con la política de resistencia a ultranza de Negrín, ni en el abandono de los casadistas, ni por el reconocimiento de Francia e Inglaterra del régimen de Franco o por entender que la guerra estaba perdida. Resulta claro que fue una suma de todo esto y mucho más, entre lo que no cabe obviar los momentos personales que estaba viviendo, la labor de algunos mandos profesionales de los buques *republicanos*, más cercanos a sus compañeros sublevados que a la lealtad al Gobierno legítimo, y la creencia de que los navíos no iban a caer en poder de los *nacionales*. Demasiados «considerandos», incidiendo en una sola persona, para tomar una decisión acertada.

Su valentía personal la volvió a derrochar después bajo otras banderas, como se ha visto. Su trayectoria después de salir de España demostró que no era cobarde, traidor a sus ideas democráticas o pusilánime. Comprendiéndolo así, dice Pérez Salas, se alistó en la Legión Extranjera Francesa quizá buscando voluntariamente la muerte, como penalidad para un castigo que no merecía, ya que fueron las circunstancias las que le obligaron a desertar. Marino antes que nada, sigue Pérez Salas, quiso lavar la mancha que creía había caído sobre su honor, sin tener en cuenta que la especialísima situación de todos los militares republicanos hacía que su responsabilidad fuera menos que nula.