

Cómo citar este artículo:

Regueira Ramos, José. "El radiotelegrafista Benjamín Balboa y el paso del Estrecho del ejército de África (julio-agosto 1936)". *ALMORAIMA. Revista de Estudios Campogibraltareses*, 45, octubre 2016. Algeciras. Instituto de Estudios Campogibraltareses, pp. 65-83.

Recibido: septiembre de 2014

Aceptado: octubre de 2014

EL RADIOTELEGRAFISTA BENJAMÍN BALBOA Y EL PASO DEL ESTRECHO DEL EJÉRCITO DE ÁFRICA (JULIO-AGOSTO 1936)

José Regueira Ramos / Instituto de Estudios Campogibraltareses

RESUMEN

Benjamín Balboa era el radiotelegrafista de guardia en el Centro de Comunicaciones de la Armada en la Ciudad Lineal de Madrid el 18 de julio de 1936 cuando se recibió el telegrama de Franco desde Canarias saludando al ejército de África, previo a su desplazamiento para ponerse al frente de la sublevación. Se negó a transmitir ese mensaje y, previa detención de su superior y en comunicación con el Ministerio de Marina, se puso en contacto directo con sus compañeros radiotelegrafistas de los buques, instándolos a sublevarse contra sus superiores del Cuerpo General de la Armada. El llamamiento tuvo éxito y las tripulaciones se hicieron cargo de los buques, impidiendo el paso del Estrecho hasta el 5 de agosto.

Palabras claves: Centro de Comunicaciones de la Armada, radiotelegrafistas de la Marina, Benjamín Balboa, paso del Estrecho, ejército de África, cañonero *Dato*.

ABSTRACT

Benjamin Balboa was the radio operator on duty at the Communications Centre of the Navy in the Ciudad Lineal of Madrid on July 18th, 1936, when it was received a telegram from Franco (from the Canary Islands) saluting the Army of Africa. This was right before Franco moved to direct the uprising movement. Balboa refused to convey that message and, upon arrest of his superior and in communication with the Ministry of the Navy, he contacted directly with his fellow radio operators of the other ships, urging them to revolt against their superiors Corps General of the Army. The appeal was successful and the crews controlled the ships, preventing the passage of the Straits until the 5th of August.

Key words: Navy Communications Center, Navy radio operators, Benjamín Balboa, passage of the Strait, army of África, gunboat *Dato*.

INTRODUCCIÓN

En mis ya lejanos tiempos de estudiante en Santiago de Compostela me alojé, como la mayor parte de mis compañeros de la época, en una pensión de estudiantes. Esa pensión era propiedad de una antigua maestra a la que en 1936 se le anuló la oposición que había aprobado hacía poco tiempo, se le prohibió el ejercicio de la enseñanza incluso a nivel privado y hasta llegó a estar encarcelada. Todavía en los años cincuenta era fuertemente vigilada por la policía y su correspondencia le era intervenida. Con frecuencia hablaba de dos hermanos suyos que habían sido radiotelegrafistas de la Marina, uno de los cuales, José, fue fusilado en Cartagena en 1939 y el otro, Benjamín, estaba exiliado en Méjico. De este decía ella y otros parientes que había llegado a ser Subsecretario de Marina en el bando republicano durante la guerra civil y que había desempeñado un importante papel en la sublevación de los cuerpos auxiliares de la escuadra en julio de 1936 en el Estrecho de Gibraltar, impidiendo el paso del ejército de África al mando de Franco, cosa que no pudo realizar hasta el día 5 de agosto.

Durante cinco años conviví en esta pensión con la familia propietaria en la que, además de la patrona, Carmen Balboa López, vivían su anciana madre y una hermana. Otro hermano, Anselmo, visitaba frecuentemente la casa. Este hermano, sorprendentemente dados los antecedentes políticos familiares, era sargento de Infantería de Tierra. Un sobrino suyo y compañero mío de pensión, Jesús Rigueiro Balboa, era estudiante de medicina y luego fue un afamado neumólogo en Lugo.

Naturalmente, desde esta prolongada convivencia siempre sentí curiosidad por profundizar en el conocimiento de la biografía de Benjamín Balboa. A lo largo de los años pude tener algún testimonio más de familiares suyos y, a partir de la muerte de Franco, procuré acceder a toda la información bibliográfica, documental y testimonial que se empezaba a publicar. Descubrí una biografía muy interesante de un personaje al que, en efecto, todos los historiadores de la Marina, sean del signo que sean, le reconocen un papel fundamental en la sublevación de la marinería contra los oficiales del Cuerpo General de la Armada en el Estrecho en julio de 1936, asignándole el papel clave en impedir el paso del ejército de África, vital en los planes de los sublevados, como reflejan desde su planteamiento las “Instrucciones Reservadas” de Mola.

DATOS BIOGRÁFICOS

Benjamín Balboa nació en Boimorto (A Coruña), donde su padre ejercía su profesión de maestro nacional, en el año 1901. Ingresó en la Armada a los 15 años, en 1916. De aprendiz de marinero asciende, en 1918, a marinero radiotelegrafista en 1921 y a maestre radiotelegrafista en 1923. En 1932 asciende a oficial tercero radiotelegrafista. De formación autodidacta, perpetuo estudiante y ávido lector, siente especial inclinación por la teosofía.

Se casó en 1932 en A Coruña con Otilia García y en esa ciudad estaba en calidad de “disponible forzoso interino”, situación en la que se encontraba en virtud de O.M. de 11 de abril de 1936, sustituyendo a su situación de “disponible gubernativo” que tenía anteriormente por O. M. de 4 de octubre de 1935. Cervera Pery (Cervera Pery, 1978: 133) lo sitúa todavía como “disponible gubernativo” en julio de 1936, obviando la nueva O.M. de abril del mismo año, posterior por tanto al triunfo del Frente Popular en febrero.

No tenía militancia política en ningún partido. Sí tenía una doble militancia muy arraigada: la masonería y el republicanismo. A estas dos fuertes convicciones hay que agregarle un sentido muy profundo de defensa de las clases subalternas de la Marina, enfrentadas a los privilegios de la oficialidad del Cuerpo General.

Al final de la guerra civil pudo refugiarse en Francia, de donde fue reclamado por el gobierno del general Franco para ser juzgado y con toda probabilidad fusilado por las muertes de oficiales de la Armada como consecuencia de la sublevación de la marinería, que será el objeto de esta comunicación. Figuraba en la primera lista entregada a los alemanes ocupantes de



Ilustración nº1. Portada de *La Flota es Roja* del autor Daniel Sueiro, donde aparece en portada Benjamín Balboa en su gabinete de telegrafista.

Francia, en la que figuraban otros destacados políticos de la República, como Companys, que fueron fusilados. Pudo evitarlo al encontrar asilo en la embajada de Chile. De Francia pasó a Marruecos y de ahí a Méjico, país en el que vivió exiliado hasta su muerte, poco tiempo después de la de Franco. Nunca pudo regresar a España.

Jugó un papel trascendental en la sublevación de los cuerpos auxiliares de la Armada contra sus superiores del Cuerpo General en julio de 1936 en el Estrecho, impidiendo el transporte de tropas del ejército de África al mando de Franco, que no pudo pasar a la Península hasta el 5 de agosto, una vez en su poder los aviones enviados por Alemania e Italia.

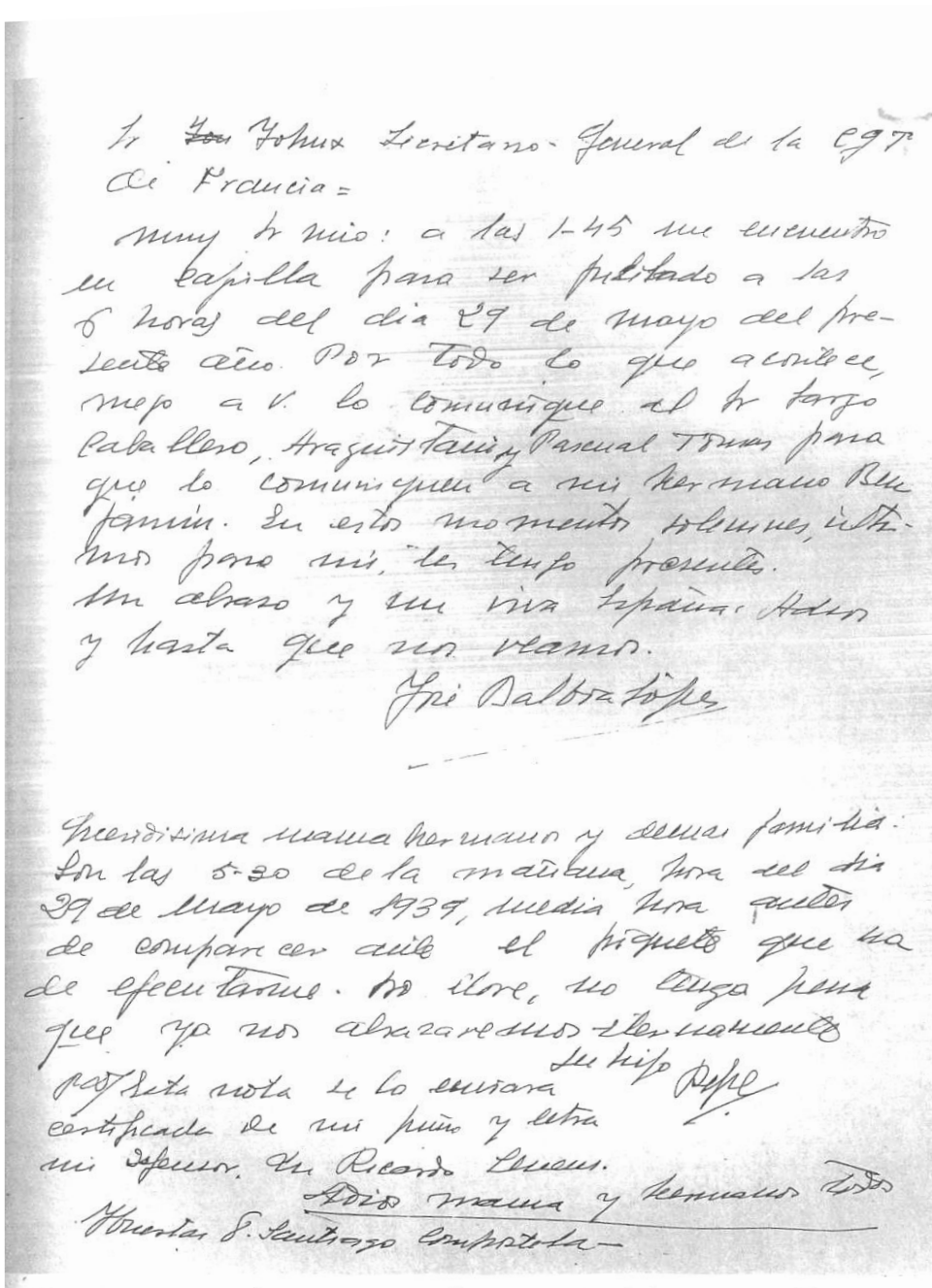


Ilustración nº 2. Cartas de despedida de José Balboa horas antes de ser fusilado en Cartagena el 29-5-1939.

Esta situación no se generó espontáneamente sino que fue fruto de una minuciosa preparación realizada en barcos y bases navales en un proceso paralelo a la germinación de la sublevación en los cuarteles. Tampoco fue casual la decisiva presencia de Benjamín Balboa en el Centro de Comunicaciones de la Armada en Madrid sino fruto de un empeño personal por estar en este lugar decisivo de las comunicaciones de la Armada para poder controlar las comunicaciones de los conspirados y tomar las decisiones oportunas para frustrar la conspiración, al menos en lo que a la Marina atañía. En este trabajo nos proponemos examinar la génesis de este momento decisivo de la historia de España y la figura de este radiotelegrafista gallego cuya proeza le valió el ascenso a Subsecretario de Marina. Creo que ambos hechos son insuficientemente conocidos y espero contribuir a su esclarecimiento.

Benjamín Balboa figuraba en la primera de las listas de extradición por las que la policía franquista y la Gestapo alemana se guiaron para traer a España, desde Francia, a destacados republicanos, que serían conducidos al paredón o a la cárcel.

MASONERÍA

Ingresó en la masonería en 1926, según consta en el Archivo Masónico de Salamanca, expediente 11-A, legajo nº 200. Lo hizo en una logia de Cartagena, iniciándose con el nombre simbólico de “Savonarola”, por ser gran admirador de la vida y obra del gran orador y reformador italiano de finales del siglo XV. Con ese seudónimo firmaría varios artículos periodísticos. Esta militancia masónica tendrá una gran importancia en la vida de Balboa e influirá de forma importante en su presencia en julio de 1936 en el Centro de Comunicaciones de la Armada en la Ciudad Lineal, en Madrid. Facilitó asimismo sus conexiones con los radiotelegrafistas de los barcos en el momento de conminarlos a sublevarse contra los oficiales del Cuerpo General que pretendían transportar las tropas del ejército de África a la Península, hecho clave en los primeros días de la sublevación militar.

En estos hechos tuvo una importante influencia un personaje que ejerció una notable influencia en Balboa. Me refiero a Ángel Rizo Bayona, capitán de corbeta, masón de grado 33. Este marino estuvo cerca de Casares Quiroga al ser nombrado éste Ministro de Marina de la República y posteriormente estaría próximo a Martínez Barrio, el más alto grado de la Masonería en España. Rizo había estado destinado en las Comandancias de Marina de Vigo y Ferrol, donde conoció personalmente a Balboa, ambos en la Logia “Breogán”. Después de las elecciones de 1936 sería nombrado Director General de la Marina Mercante. Fue también Delegado del Estado en la Trasmediterránea y diputado por Cartagena y asesor personal del Ministro de Marina. Rizo había sido el creador de las logias flotantes, pequeñas logias o triángulos a bordo de los barcos, que Balboa utilizaría para conectar con muchos radiotelegrafistas, a los que conocía personalmente y que en los momentos claves del traslado de tropas de África, le facilitaría la conexión, sobre la que ya tenían establecida alerta previa.

En una carta escrita por Balboa a Ángel Rizo desde la estación de radio de Ferrol, queda constancia de la relación entre ambos y de la utilización de estas pequeñas logias flotantes. Dice Balboa a Rizo en un párrafo de esta carta: “Tenemos montado un servicio de discreta vigilancia con hermanos en diferentes buques, no pudiéndolo hacer en todos por no estar distribuidos ni depender de nosotros el hacerlo”. Le propone luego al hombre de confianza del Ministro la prohibición del uso de claves en los telegramas a no ser para comunicar con el Gobierno, para que “con ello no podría haber secretos entre esta gente”.

Balboa quiere aprovechar también su cercanía al asesor del Ministro para conseguir su propósito de estar en el punto clave de las comunicaciones de la Marina, en la Ciudad Lineal de Madrid, para poder interceptar cualquier comunicación sospechosa de preparación del levantamiento que se estaba barruntando. Le dice: “Me escriben de algunos buques varios hermanos indicando la conveniencia de que fuese destinado a ese Ministerio, para desde ahí como central poder tener comunicación directa con todos los hermanos de los diferentes buques y Departamentos de una forma reservada, comunicación que desde luego creemos podría ser utilísima en algunos casos”. E incluso le cita el caso de un compañero de Ferrol que fue destinado al Ministerio y que podría nombrársele a él en su lugar. Lo que, en efecto, así sucedió.

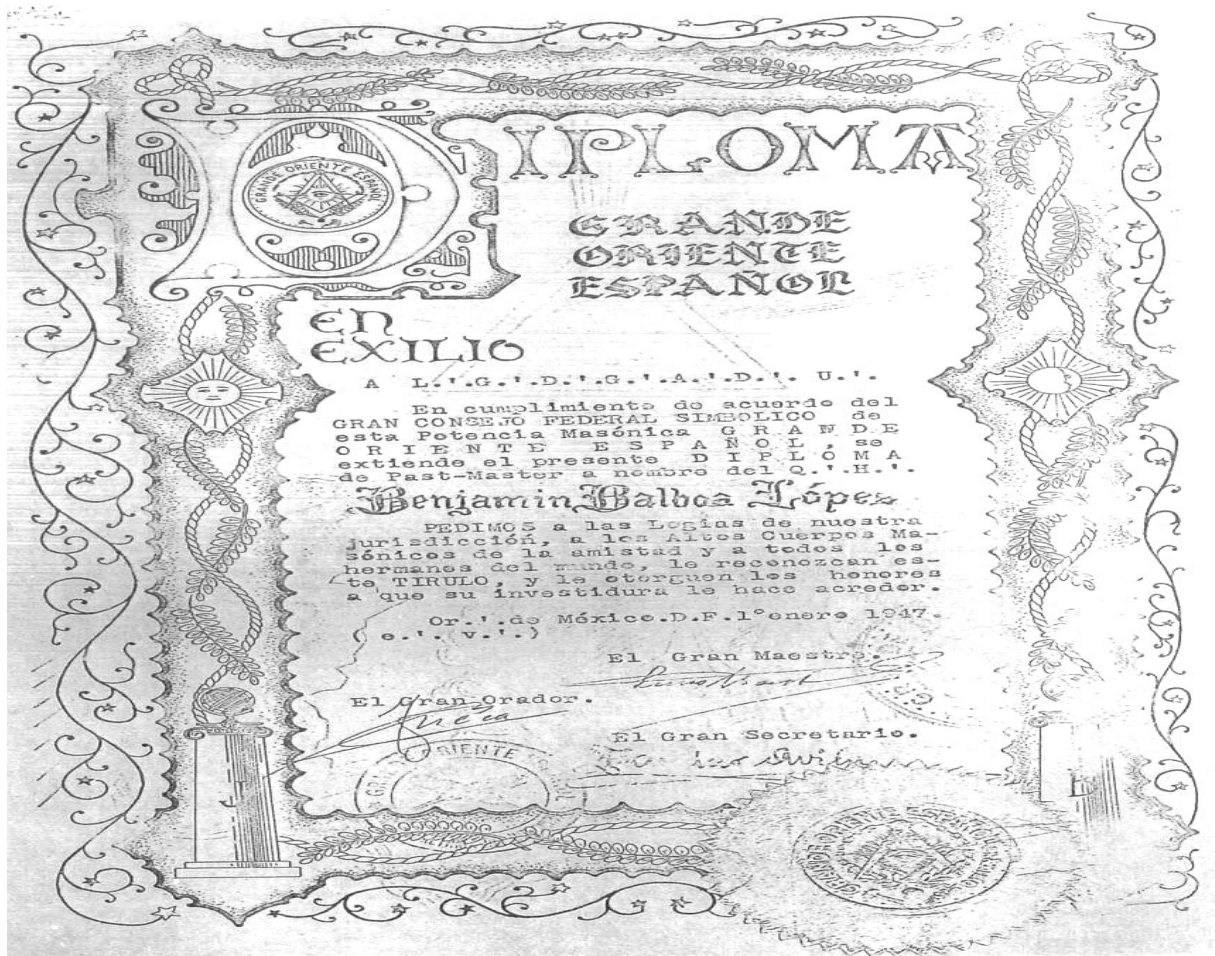


Ilustración nº 3. Diploma del Gran Oriente de Benjamín Balboa.

LA IMPORTANCIA DE LA MARINA PARA EL TRANSPORTE DEL EJÉRCITO DE ÁFRICA

Es un tema muy debatido el grado de implicación de la Marina en los preparativos del alzamiento militar. Algunos historiadores han visto un fallo de planificación al no haber informado suficientemente a los mandos de la Marina y de los distintos buques sobre lo que se planificaba y, especialmente, en el día y la hora de su realización y en el papel que correspondería a cada mando y a cada barco. Otros se inclinan porque esa insuficiente información estaba íntimamente relacionada con el sigilo necesario, dado el alto grado de concienciación republicana de la marinería y los cuerpos auxiliares.

Pero no cabe duda de que desde un primer momento los organizadores del movimiento tuvieron en cuenta la decisiva participación de la Escuadra, especialmente en trascendental papel del transporte del ejército de África en los primeros días del alzamiento, ya que se consideraba un factor decisivo en el pretendido golpe de estado el factor sorpresa en la rápida presencia del ejército africano, el mejor preparado y equipado. Se suponía incluso que su sola presencia en la Península en los primeros días y su rápido avance sobre Madrid podría ser factor disuasorio suficiente para el rendimiento del Gobierno republicano.

En las “Instrucciones reservadas” de Mola en su Base 4º, apartado G) se atribuye a los Comités Militares la misión de “buscar el apoyo de la Armada en los puntos en que esto sea conveniente e incluso su colaboración”. El 20 de junio dicta específicamente unas “Instrucciones para las fuerzas de la Armada” que en su encabezamiento dicen:

El Ejército tiene la seguridad absoluta que, en momentos tan difíciles para la patria, la Armada española se pondrá al lado de sus hermanos para luchar, con objeto de lograr salga la nación del estado deplorable en que se encuentra en la actualidad y cooperar con ellos a restablecer el Orden público y restablecer un Estado fuerte y respetado donde reine la paz y la justicia

A continuación da una serie de instrucciones específicas para cada una de los tres Bases Navales de Ferrol, Cádiz y Cartagena. A la base de Cádiz le asigna como misión fundamental la escolta y traslado de las tropas de África hasta Cádiz y Algeciras. A la de Cartagena, además de la vigilancia de la costa levantina, le asigna también la misma misión. En cuanto a las Fuerzas Navales de África, indica:

Su cometido principal es escoltar los transportes de tropas y facilitar el embarque y desembarque de ellas.

Madrid, 20 de junio de 1936. EL DIRECTOR.

Solo cuatro días después, el 24 de junio, en las “Directivas para Marruecos”, insiste Mola en el importante papel reservado a la Flota en las operaciones que se avecinan, de cuyo concurso ni se duda. Dice:

Ha de procurarse por todos los medios organizar dos columnas mixtas sobre la base de la Legión, una en la circunscripción oriental y otra en la occidental que desembarcarán, respectivamente, en Málaga y Algeciras, aunque conviene, hasta el momento preciso, hacer creer que los puntos de desembarco son Valencia y Cádiz. Esto es muy interesante para el feliz éxito de la operación.

... Que inmediatamente ha de proceder al embarque y traslado de fuerzas a los puntos indicados, en inteligencia de que se tiene casi la seguridad absoluta de que este solo hecho será suficiente para que el Gobierno se dé por vencido.

Solicitará la colaboración de la Escuadra y tendrá tomadas las disposiciones convenientes para inutilizar la aviación que no sea afecta. La artillería antiaérea de los barcos actuará al primer intento de agresión.

La marcha de las columnas, una vez desembarcadas, ha de ser rápida y sobre Madrid, procurando durante el avance arrastrar todas las fuerzas cívicas simpatizantes con el movimiento salvador de la patria...

Por los hechos desarrollados en el Centro de Comunicaciones cuando se recibió el telegrama de Franco sabemos que el jefe del estado mayor de la Armada, vicealmirante Javier de Salas González es una importante pieza de la conspiración e igualmente el jefe de la Estación de Radio capitán de corbeta Cástor Ibáñez de Aldecoa. En cuanto a Franco tenía información directa

del Ministerio de Marina a través del capitán de corbeta Pablo Ruiz Maset, que había estado con él dos años antes en la organización de la represión de Asturias. Esto afirma su primo Franco Salgado-Araújo (Franco Salgado-Araújo, 1977:147) en *Mi vida junto a Franco*, donde dice que “estaba perfectamente enterado de lo que sucedía en dicho centro, así como del estado de moral del personal de la Armada y la tremenda hostilidad de las clases de los diferentes buques de la Flota, especialmente los radiotelegrafistas”.

Son numerosos los testimonios que demuestran que a los marineros se les dijo que embarcaban “para salvar a la República”. Dice el almirante Francisco Bastarreche: “Los barcos se hicieron a la mar teóricamente para cumplir la orden del Gobierno de la República de cortar el paso del Estrecho; en la práctica, para unirse al Movimiento Nacional . “En la última carta que, por medio de un enlace, envía Yagüe desde Ceuta a Mola, en Pamplona, le dice “... no dudo un momento del triunfo. El espíritu de todos es magnífico. ¡Mando, barcos y adelante! ¡Viva España!” En los partes de campaña del cañonero *Dato* se dice:

Desde que los sentimientos de rebelión empezaron a cristalizar en hechos, se conceptuó como indispensable la colaboración de la Marina. Era evidente que la presencia en la Península de los quince o veinte mil hombres de África sería suficiente para inducir a favor del Alzamiento a los indecisos, contener a los rojos y fortalecer a los que, por los mismos ideales, se levantaron al primer momento. Era preciso, pues, atravesar el Estrecho, operación eminentemente naval.

Entre los jefes del Alzamiento de África se tenía por seguro que cuatro horas antes de sonar la hora tanto tiempo esperada, se presentaría ante Ceuta una escuadrilla de destructores para escoltar el transporte de tropas, pero esta idea no era compartida en los medios navales del Protectorado... Las fuerzas navales del norte de África tratan de establecer contacto con el Departamento de Cádiz y con la Escuadra, estallando el movimiento militar antes de que quedase establecido... Se supo que únicamente se dudaba del crucero *República* en Cádiz y del crucero *Libertad* en la Escuadra...

Los buques salieron a la mar dispuestos a pasar el tiempo. Salir a la mar era no solo conveniente sino necesario pues el Gobierno, mientras creyera que le eran fieles los buques que vigilaban Ceuta, no enviaría otros que considerase más adictos.

EL 18 DE JULIO EN EL CENTRO DE COMUNICACIONES DE LA ARMADA: PROTAGONISMO DE BENJAMÍN BALBOA

Existe unanimidad entre los muchos autores que han tratado este tema sobre la trascendencia de los hechos ocurridos en el Centro de Comunicaciones de la Armada el 18 de julio de 1936. Y en la gran importancia para el trascendental transporte del ejército de África por el Estrecho y la enorme repercusión en el desarrollo posterior de los hechos que se pretendía fuese un golpe de estado (cruento, por supuesto) y que derivaron en una sangrienta guerra civil. Existe también unanimidad en asignar a Benjamín Balboa el protagonismo fundamental de ese momento en los acontecimientos aunque, naturalmente, la valoración de su actuación y sus consecuencias varíen en función de la tendencia política de cada autor. En lo que existen algunas diferencias es en la precisión de la cronología de los hechos. Nosotros hemos consultado numerosas fuentes para poder exponer con la mayor precisión posible el desarrollo cronológico de ese momento trascendental en la historia de la España del siglo XX, cuyo escenario fundamental de los hechos fue el Estrecho de Gibraltar.

Entre los muchos autores que han tratado el tema destacaré el nombre de Daniel Sueiro, que en su libro *La flota es roja* (Daniel Sueiro, 2ª edición, 2009: 59) recoge no sólo un exhaustivo resumen bibliográfico y hemerográfico sino también el resultado de sus numerosas y prolongadas conversaciones con Benjamín Balboa en su exilio mejicano. Sueiro hace a Balboa

protagonista casi absoluto de su muy documentado libro. La cronología se inicia con el primer saludo de Franco desde Canarias al ejército de África que es captado en la Ciudad Lineal de Madrid después de las seis y diez de la mañana del día 18. Es transmitido desde Santa Cruz de Tenerife aunque el general y comandante general de Canarias se encuentra en aquel momento en Las Palmas después de haber asistido allí al entierro del general Balmes. Es una prueba de su astucia, ya que lo hace llegar desde el lugar donde debería estar ya que debería haber regresado a Tenerife en vez de dirigirse al aeropuerto de Gando, donde los esperaba el *Dragón Rapide* para transportarlo a Marruecos. Este telegrama iba dirigido al general Soláns, jefe de la Circunscripción Oriental de África (Melilla). Era respuesta al que éste le había enviado previamente. Su texto es el siguiente:

Gloria al heroico Ejército de África. España sobre todo. Recibid el saludo entusiasta de estas guarniciones, que se unen a vosotros y demás compañeros Península en estos momentos históricos. Fe ciega en el triunfo. Viva España con honor. General Franco.

A las siete y diez, también desde Tenerife, el mismo telegrama es transmitido “al general jefe de la primera, segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta, séptima y octava División orgánica en Madrid, Sevilla, Valencia, Barcelona, Zaragoza, Burgos, Valladolid y La Coruña. Al comandante militar de Baleares, al general jefe de la División de Caballería, en Madrid. Al jefe de la Circunscripción de Ceuta y Larache. Al jefe de las fuerzas militares de Marruecos y a los Almirantes jefes de las Bases Navales de El Ferrol, Cádiz y Cartagena. A continuación se recibió también en la Ciudad Lineal el mismo telegrama transmitido desde Cartagena con la instrucción “Cúrsese a las guarniciones”. Al recibir este telegrama desde Cartagena, Balboa se indigna con su compañero radiotelegrafista, al que le reprocha que transmitiese esa circular, obteniendo una respuesta angustiada del radiotelegrafista cartagenero de la que deduce que estaba cumpliendo órdenes superiores y que estaba rodeado de sus jefes en esa estación de radio.

Sin pérdida de tiempo Balboa se salta a su jefe inmediato, el capitán de corbeta Cástor Ibáñez Aldecoa y se pone en comunicación con el jefe de la Secretaría del Ministro de Marina, el teniente de navío Prado Mendizábal, al que lee por teléfono el texto de Franco. Prado se lo pasó inmediatamente al Ministro, pero antes le indica a Balboa que le envíe con toda urgencia copia en sobre cerrado y personal al Ministro de la Guerra y Presidente del Consejo de Ministros, Casares Quiroga. Aparece Ibáñez de Aldecoa y al darse cuenta de que el esperado mensaje de Franco en lugar de ser transmitido a las guarniciones iba a ser transmitido al Jefe del Gobierno y que ya había sido informado el Ministro, se lo arrebató de las manos para entregárselo al Jefe del Estado Mayor de la Armada, vicealmirante Salas. Éste exigió que se hiciese llegar el mensaje a las guarniciones pero al transmitirle la orden a Balboa, éste se niega e Ibáñez lo arresta. Es entonces cuando Balboa le replicó que no acataba esa orden y que estaba allí para defender a la República de quienes la traicionan. Y pistola en mano, le dice que es él, Ibáñez de Aldecoa, quien queda arrestado y lo encierra con llave en sus habitaciones, advirtiéndole que si intenta salir se hará fuego contra él. Comunica telefónicamente el incidente al ministerio, llegando más tarde la policía para trasladar a Ibáñez a la cárcel de San Antón .

No existe unanimidad en los diferentes autores sobre cuál fue el papel del comandante Vázquez Seco, jefe del cuerpo de auxiliares radiotelegrafistas de la Armada. Parece que en el momento de producirse el incidente estaba ausente y que al llegar al Centro de Comunicaciones colaborará inicialmente con Balboa en las febriles comunicaciones que desde ese momento empieza a establecer con los barcos para alertarlos de la sublevación en marcha. Pero es Balboa quien desde ese momento se hace dueño de la situación. Su decidida y decisiva actuación le valdrá el rápido ascenso a Subsecretario de Marina.

Balboa inicia desde ese momento un auténtico maratón radiofónico con los radiotelegrafistas de los barcos y también con las Bases Navales. Temía las interferencias de las comunicaciones por parte de los mandos de los buques bien mediante la clausura de las estaciones o por desplazar a los radiotelegrafistas sustituyéndolos por oficiales del Cuerpo General, casi todos

implicados en la sublevación o favorables a la misma. Para ello dio orden de que todos los barcos comunicasen su situación geográfica cada dos horas; de esta forma se aseguraba de que al menos cada dos horas tenían que tener abiertas las emisoras y así poder comunicarles las instrucciones pertinentes. De esta manera, en momentos tan trascendentales, las radios de los barcos se constituyeron desde el primer momento en receptores de arengas dirigidas a la marinería para que se dispusieran a defender a toda costa la legalidad republicana. En continuo contacto con el ministerio, pronto estas arengas se convirtieron en recomendaciones y órdenes en función de la situación concreta de cada barco.

Para evitar interferencia de los sublevados, ordenó que en lo sucesivo todas las comunicaciones se efectuaran en lenguaje natural, sin claves ni en lenguaje cifrado. Les informó a sus compañeros de los hechos ocurridos en la Ciudad Lineal y les ordenó no recibir telegrama ninguno en clave y que todos los que partan del Centro de Comunicaciones lo serán en lenguaje corriente. Los que así no fuesen, debían considerarse facciosos. Iba a comenzar en el mar una de las muchas y grandes tragedias a que dio lugar la sublevación de julio de 1936.

CUERPOS AUXILIARES DE LA ARMADA

Durante la República y en el momento del Alzamiento en 1936 existía un abierto enfrentamiento entre los componentes del Cuerpo General de la Marina y los cuerpos auxiliares y la marinería. Los miembros de los cuadros de mando tenían una procedencia sociológica de familias relativamente bien acomodadas, frecuentemente con apellidos de rancio abolengo marinerio y/o aristocrático, existiendo una notable endogamia.

La concepción de clase predominante de estos jefes y oficiales chocaba con las nuevas corrientes de pensamiento reformadoras y progresistas que empezaron a imponerse en los años veinte y especialmente a partir del año 1931, con la República. La ideología conservadora existente en las cámaras, cuartos de derrota o puentes de mando contrastaba con las ideologías socialista, anarquista o comunista predominante entre los suboficiales y subalternos: sobrecargos, maquinistas, contra maestres, radiotelegrafistas, etc. y en la marinería. Los miembros de las dotaciones se sentían objeto de una diferencia de trato reflejados en la comida, alojamiento, libertad para bajar a tierra, etc.

La República era consciente de la adscripción monárquica de la gran mayoría de la oficialidad y del gran contraste con cabos, marinería y personal subalterno e intentó paliar estas diferencias con diversas medidas. De esta forma declaró a extinguir los cuerpos de Infantería de Marina y Eclesiástico, quedando como cuerpos patentados los de Máquinas, Sanidad, Intendencia y Jurídico, que se organizan en una escuela naval única. Se suprimieron las categorías de capitán general y almirante así como la clase de maestre en todas las especialidades. Los cuerpos subalternos de contra maestres, radiotelegrafistas, condestables, practicantes, escribientes, torpedistas y electricistas se convierten en cuerpos auxiliares (Cervera Pery, 1978: 27).

Empezaron a distribuirse en arsenales y barcos panfletos, octavillas o incluso periódicos como *Vox Populi*, *Amanecer* o *Nuestra Lucha*. Ya en octubre de 1934 surgieron brotes de sublevación en el crucero *Miguel de Cervantes* cuando se dirigía a Asturias para sofocar la rebelión armada de los mineros. Proliferaron a partir de entonces células revolucionarias para la defensa de la República a bordo de los barcos, que al estallar la guerra civil se convertirían en comités de salvación o comités revolucionarios para la defensa de la República a bordo de las naves.

Con la rebelión iniciada en Melilla el 17 de julio de 1936, la captación del mensaje de Franco en el Centro de Comunicaciones de la Armada, su difusión a los buques y las arengas de Balboa desde la Ciudad Lineal surgió a bordo un viento de rebelión que acabaría con la marinería y cuerpos auxiliares haciéndose cargo de los buques, gran parte de los mandos arrestados e incluso muertos aquellos mandos que se resistieron a la sublevación de los marineros. Balboa se erigió en el gran comunicador con todos los barcos, habiendo estado incansablemente en comunicación con los mismos durante tres días y tres noches en esos primeros días de la sublevación. Y así seguiría en los siguientes, en permanente contacto con el Ministerio.

BALBOA, SUBSECRETARIO DE MARINA. DE LOS COMITÉS DE BARCO A LOS COMISARIOS POLÍTICOS

Su actuación en esos días de julio y agosto impidiendo el traslado de las tropas de África en el Estrecho le valió a Balboa un enorme prestigio hasta el punto de ser nombrado Subsecretario de Marina, un hecho insólito tratándose de un radiotelegrafista. A mediados de agosto de 1936, Giral dimite como Ministro de Marina, aunque continúa como Presidente del Gobierno. Para sucederle es nombrado el hasta entonces Subsecretario Francisco Matz. Se pretende con ello buscar un técnico en momentos difíciles para la República. Su gestión durará poco tiempo, ya que al formar a primeros de septiembre un nuevo Gobierno Largo Caballero, se excluye a Francisco Matz. Pero en ese corto período de tiempo elevó a Benjamín Balboa al cargo de Subsecretario, premiando así su eficaz colaboración. El nombramiento se realizó el 22 de agosto de 1936, poco más de un mes después de iniciarse el alzamiento y también su frenética actividad desde el Centro de Comunicaciones. Francisco Matz era general de Artillería de la Armada. Terminada la guerra se exilió en Méjico, igual que Benjamín Balboa y, al igual que éste, murió en el exilio.

Se nombró Ministro a Indalecio Prieto, unificando las ramas de Marina y Aire en un solo ministerio a su mando, continuando Balboa de Subsecretario. Prieto empieza la regulación de los comités que se habían hecho cargo de los barcos. A decir de algunos autores (Cervera Pery, 1978: 126), esta regulación fue una medida inteligente ya que sabía que tenía que aceptarlos como un “mal necesario” pero logra tenerlos bajo su control con el nombramiento para Delegado Político de la Flota de uno de sus más leales correligionarios, el diputado santanderino Bruno Alonso González. Para esas fechas ha cesado Navarro Capdevila en el mando de la Flota, siendo sustituido por el capitán de corbeta Miguel Buiza Fernández Palacios, uno de los marinos más destacados del mando republicano, que será el encargado del traslado de la flota a Bizerta en 1939, ya al final de la guerra.

Balboa será ascendido a oficial primero del Cuerpo Auxiliar de Radiotelegrafistas (empleo equiparado al de capitán), más de un año después de su nombramiento como Subsecretario. Este ascenso fue formulado, ya con el Gobierno instalado en Valencia, por el Ministro de Defensa Nacional, Indalecio Prieto, el 25 de octubre de 1937.

Durante su mandato como subsecretario su hermano José Balboa López igualmente fue nombrado juez instructor de los juicios sumarísimos celebrados en Málaga a los oficiales que se habían sumado a la sublevación, igualmente radiotelegrafista de la Armada y también miembro de la masonería. José había reingresado en la Marina en la primavera de 1936, después de haber estado en la cárcel por “insulto a superior, por escrito, cometido no en acto de servicio y en febrero del 31”, antes de la proclamación de la República. José Balboa también fue destinado al Centro de Comunicaciones en la Ciudad Lineal, por influencia de su propio hermano. Su actuación como juez instructor le valdría la condena a muerte en juicio sumarísimo efectuado en Cartagena en 1939, al final de la guerra. Antes de su nombramiento como juez instructor había sido ascendido a capitán de navío.

Los buques republicanos se encontraban en una situación necesitada de urgente revisión. La disciplina jerárquica había casi desaparecido. Las “Instrucciones generales” emitidas el 29 de julio aceptaban la realidad de la situación y la existencia de los comités de Gobierno de a bordo (Michael Alpert, 2008: 118). El 23 de agosto se dictarán otras “Instrucciones generales” para el jefe de la Flota y Comité Central, atribuyéndoles funciones análogas. El comité de cada buque emitía sus propios estatutos. El 28 de agosto Balboa, ya en calidad de Subsecretario, protestaba por el aluvión de interferencias por parte de los comités.

Prieto dictó una serie de normas, entre ellas el establecimiento de dos ramas, una esencialmente militar y otra de carácter político, por el que “el Comité Central asumirá funciones de control... el mando de cada uno de los buques corresponde al comandante del mismo y al presidente del respectivo comité... el comité designará en cada buque un delegado...”.

El 29 de diciembre de 1936 fue nombrado Delegado político de la Flota Bruno Alonso, como primer paso adoptado por Prieto para meter en cintura a los comités. En cada barco habría en lo sucesivo un Delegado o Comisario Político. Bruno Alonso, como Delegado político, asumió la presidencia del Comité central de la Flota. El 11 de mayo de 1937 se suprimirán completamente los comités. El tema de los comités le costó a Balboa varios disgustos y discusiones con Prieto, como reconoció él mismo a Daniel Sueiro (Daniel Sueiro, 1978: 305), donde le dice que Prieto quería disolver los comités y él se opuso. Balboa dice que reconocía que la existencia de los comités reducía la eficacia de los barcos, pero que eran la garantía de que esos barcos no iban a pasarse al enemigo.

Balboa es cesado como subsecretario el 22 de enero de 1937 y es sustituido por Antonio Ruiz, que viene de la jefatura de la Base Naval de Cartagena .

EL PASO DEL ESTRECHO EL 18 DE JULIO: LOS CASOS DEL DESTRUCTOR CHURRUCA Y DEL CAÑONERO DATO

El *Churruca* y el *Dato* fueron los únicos barcos de la flota que atravesaron el Estrecho en los primeros momentos del alzamiento transportando o escoltando tropas, pese a las arengas de Balboa. Expondré las diferentes circunstancias que hicieron posible este transporte inicial y el porqué ni estos barcos ni ningún otro de la Flota pudieron hacerlo en los días siguientes.

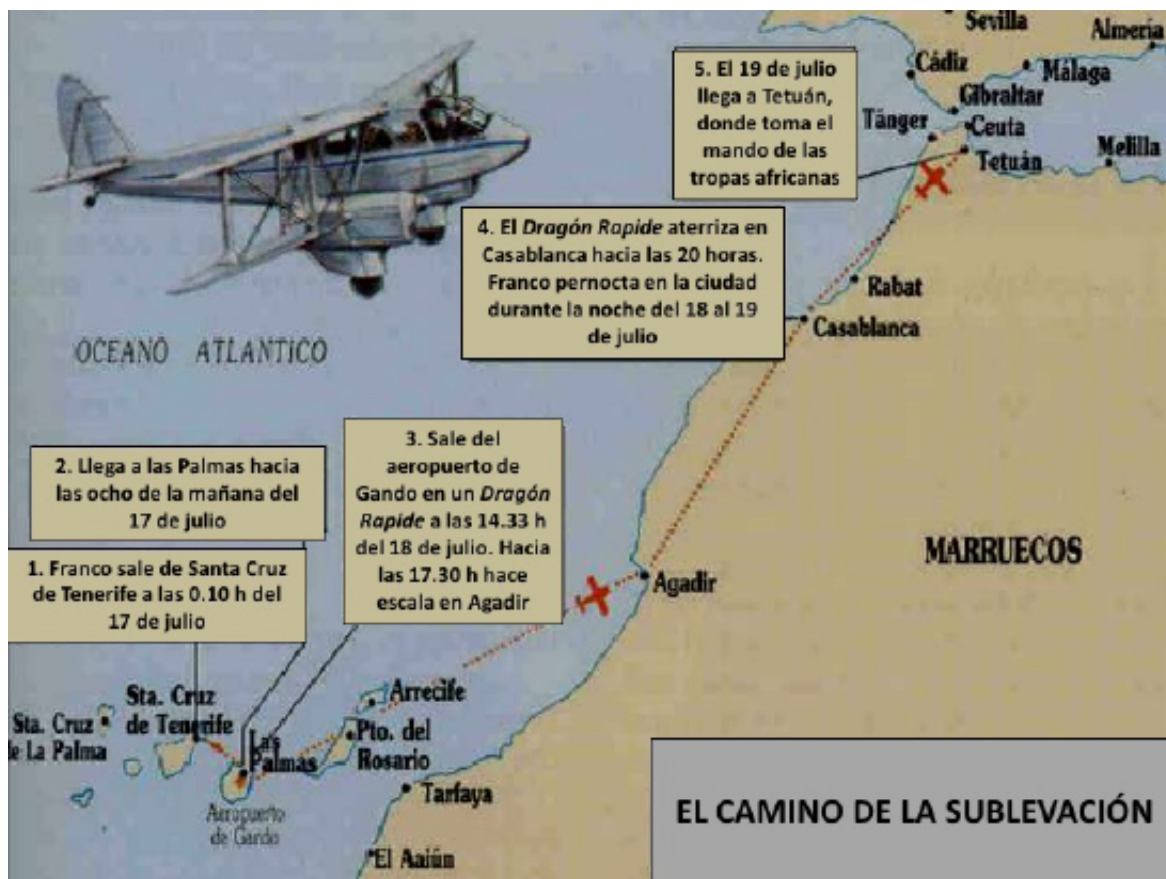


Ilustración nº 4. El Camino de la Sublevación.

EL RADIOTELEGRAFISTA BENJAMÍN BALBOA Y EL PASO DEL ESTRECHO
DEL EJÉRCITO DE ÁFRICA (JULIO-AGOSTO 1936)
José Regueira Ramos



Ilustración nº 5. *Cañonero Dato.*



Ilustración nº 6. *Destructor Churruca.*

En las últimas horas del 18 los jefes militares de Cádiz pidieron refuerzos a Ceuta. El *Churruca*, que iba a transportar tropas a Algeciras, cambió rápidamente los planes y se dirigió a Cádiz. Como consecuencia, fue el *Dato* el encargado de escoltar al vapor *Cabo Espartel* hasta Algeciras, lo que hizo en la mañana del 19 transportando un tabor de Regulares. Balboa contactó con el radiotelegrafista del *Churruca* en plena travesía hacia Cádiz, respondiéndole éste que iba cargado con legionarios y que en esas circunstancias era imposible la sublevación, pero asegurándole que en el viaje de retorno a Ceuta se sublevarían costase lo que costase. En efecto, la sublevación se produjo a las ocho y cuarto de la mañana del día 19, en plena travesía de retorno.

El cañonero *Dato* era mandado por el capitán de corbeta Manuel Súnico Castedo, estaba muy al tanto del peligro de que la dotación se enterara de lo que de verdad estaba ocurriendo. Súnico se había comprometido con el teniente coronel Yagüe de la Legión. Habitualmente el *Dato* estaba de estación en Ceuta y allí conocieron el comandante y oficiales la preparación del movimiento militar en todos sus detalles, ofreciendo Súnico su colaboración. Cuando Balboa intentó contactar con el radiotelegrafista del *Dato* con quien realmente lo hizo fue con un oficial, que lo había sustituido. El Ministerio de Marina había ordenado a ambos buques que patrullasen por el Estrecho. En plena travesía de retorno recibió el *Dato* orden del ministerio de bombardear Ceuta. Ante el silencio del barco y el incumplimiento de la orden se le reiteró a las catorce horas en términos más rigurosos, sin ser tampoco atendido. En plena travesía se encontró con el *Churruca*, cuya marinería pidió a la del *Dato* que se sublevase contra sus oficiales. Finalmente pudo refugiarse en Ceuta. El *Churruca* no llegó a hacer fuego sobre el *Dato*, al parecer porque un oficial había tirado la llave de los cañones al agua.

Junto con el *Dato*, tampoco se sumaron a la sublevación las dotaciones del torpedero *T-19* y el guardacostas *Uad-Kert*, a pesar de estar navegando por la zona del Estrecho. En cuanto al cañonero *Laya*, también patrullando entre Ceuta y Algeciras, la dotación se sublevó la noche del 19 de julio.

LA FLOTA, ENTRE TÁNGER Y GIBRALTAR. FRANCO NEGOCIA CON ALEMANIA E ITALIA. INTERNACIONALIZACIÓN DEL CONFLICTO

La flota sublevada se encontró con un grave problema: los puertos del Estrecho (Ceuta, Algeciras y Cádiz), cayeron desde un primer momento en poder de los rebeldes. Tuvo que recurrir para su recalada, concentración y aprovisionamiento al de Tánger, entonces bajo un mando internacional. El primero en llegar, el día 19 de julio, fue el *Tofiño*, seguidamente los cruceros *Cervantes* y *Libertad*, los destructores *Sánchez Barcaiztegui* y *Almirante Ferrándiz* y más tarde el *Churruca*, después de la sublevación de la tripulación en el viaje de regreso de Cádiz a Ceuta. La escuadra republicana se completó con dos guardacostas, un cañonero y el torpedero *T-14*. El acorazado *Jaime I* se incorporaría el día 21, tras una accidentada travesía desde Santander, parada en Vigo para aprovisionar de carbón y una lenta marcha hacia el Estrecho durante la cual se produjo la sublevación de su tripulación.

Alertados por sus respectivos gobiernos, entraron también en la bahía tangerina buques ingleses, portugueses, franceses e italianos. Pronto aparecieron también en aguas del Estrecho los acorazados alemanes *Deutschland*, *Almirante Scheer* y *Graf Spee* y los cruceros *Leipzig* y *Köln*, todos con la excusa de “evacuar a las comunidades alemanas del Protectorado” (Ignacio Alcaraz, 2006: 120).

Franco inició gestiones con las autoridades internacionales que controlaban la ciudad de Tánger para que se expulsase a la Escuadra sublevada, haciendo hincapié en su carácter anarquista y comunista, su sublevación contra sus superiores jerárquicos a los que había hecho prisioneros o los habían asesinado, advirtiéndole que de permanecer en puerto podría verse en la necesidad de utilizar la aviación para bombardearlos. Mandó un mensaje al Comité de Control compuesto por representantes diplomáticos de Francia, Inglaterra, Italia, Portugal, Holanda, Bélgica y España, acusando a los barcos de

querer atacar las ciudades abiertas del Protectorado, además de Ceuta y Melilla. Franco pudo hablar con el embajador italiano Rossi en Tánger, que le mostró interés en resolver el problema de la flota republicana en la ciudad internacional diciéndole que, según sus informes, aquella misma noche abandonaría la bahía. En efecto, el Comité acordó, aunque no por unanimidad, que los navíos abandonaran el puerto.

Un oficial británico del *Whitehall* llegó a visitar el *Tofiño* en Tánger. La impresión que transmitió fue muy mala: "...las dotaciones sucias y desaliñadas, la disciplina muy lejos de los paradigmas de la Royal Navy..." El informe elevado al Foreign Office ratificó la impresión de que la flota republicana estaba mandada por un soviet bajo las órdenes de suboficiales revolucionarios.

En la noche del 21 de julio zarparon los buques con dirección a Gibraltar donde creían poder abastecerse de combustible, dada la imposibilidad de poder aprovisionarse en Tánger por la oposición de la Vacuum Oil Company, alertada en tal sentido por el secretario de Estado norteamericano (Ignacio Alcaraz, 2006: 149). Franco pidió al gobernador inglés de Gibraltar que se negara a tal suministro, llamando a los barcos "comunistas". Ante las dificultades puestas por las autoridades gibraltareñas e inglesas, la Escuadra salió de nuevo, siendo socorrida finalmente por el buque *Ophir*, que le facilitó el combustible necesario.

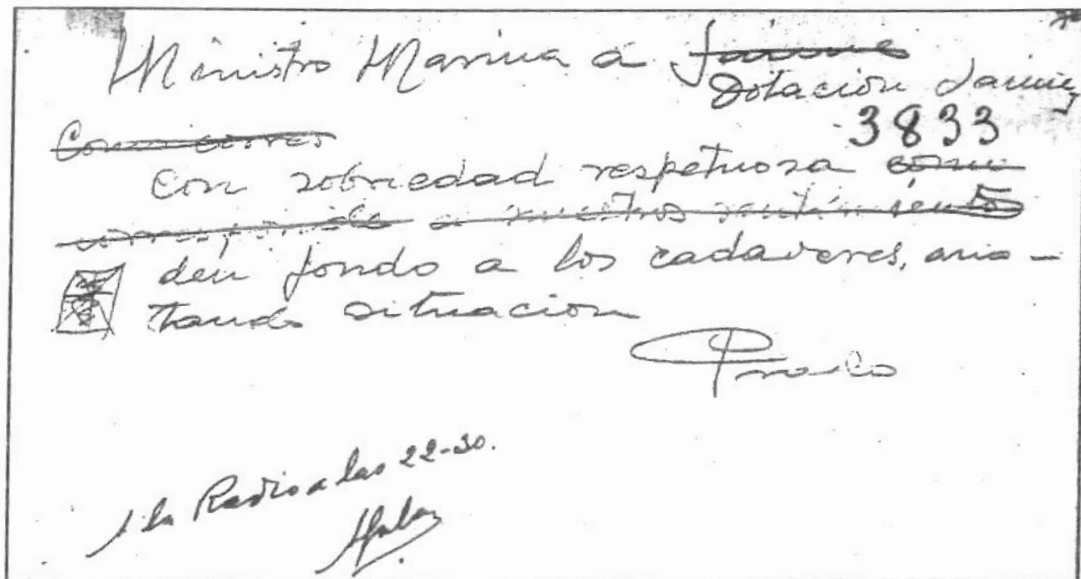


Ilustración n° 7. Orden de Pablo Mendizábal, Jefe del Estado Mayor de la Armada a la dotación del Jaime Primero: "Con sobriedad respetuosa den fondo a los cadáveres, anotando situación".

Las autoridades inglesas del Peñón no habían recibido aún instrucciones de Londres, actuando en función de las circunstancias de cada momento, pero en una posición hostil hacia los navíos de la República. Londres dejó el suministro al libre albedrío de las empresas distribuidoras, que utilizaron la táctica de la demora premeditada. En Gibraltar de nuevo un oficial de la Royal Navy visitó uno de los buques, el Jaime I, ratificando la impresión de que reinaba el desorden, la suciedad y la indisciplina.

La flota abandonó Gibraltar el día 22. Algunas unidades se dirigieron a Málaga mientras el *Ferrándiz*, *Churruca* y tres submarinos permanecían en aguas del Estrecho para impedir el paso de tropas de África a la Península.

Tánger siguió siendo motivo de preocupación para Franco porque alguno de los barcos republicanos siguieron acudiendo a sus aguas, lo que motivaría nuevas notas de protesta al Comité de Control los días 5 y 6 de agosto. Este Organismo permitió el paso a la zona española del Protectorado de los oficiales desembarcados, algunos de ellos heridos, que se dispusieron a colaborar con los sublevados.

El paso de tropas sublevadas por el Estrecho se hacía con cuentagotas en el llamado “puente aéreo” realizado por los pocos Fokker de que disponía el ejército africano, de Sania Ramel a Sevilla. Algunos pequeños barcos del Consorcio Almadrabeto también transportaron algunos soldados. Fue especialmente celebrado el protagonizado por Mora Figueroa y otros falangistas gaditanos, con el traslado de algunas unidades a Tarifa, en un viaje accidentado. En los faluchos *Nuestra Señora del Pilar* y *Patucas* transportó Mora ciento cincuenta legionarios.

El conflicto se había internacionalizado y Franco se esforzó por conseguir la intervención directa de Alemania e Italia. Esta colaboración comenzó a sustanciarse el 29 de julio, cuando aterrizó en Sania Ramel el primer Junker 52 de transporte. En el plazo de dos días llegaron hasta 20 aviones con las correspondientes tripulaciones y mecánicos. El 30 aterrizaron en Tahuima nueve Savoias 81, pintados para ocultar su procedencia. Los tres restantes tuvieron problemas para llegar, aunque el 2 de agosto aterrizaron en Nador otros 24 aviones italianos que se incorporaron a la flota aérea franquista (Ignacio Alcaraz, 2006: 181). Mola también gestionó esta colaboración alemana e italiana, pero con menos éxito que Franco.

Esta ayuda fue posible gracias a la gestión de dos personajes clave para conseguir la colaboración alemana: el ingeniero de minas Adolph Langenheim y el empresario Johannes Bernhardt. Ambos eran alemanes, pertenecientes al partido nazi y residentes en el Protectorado español en Marruecos. Según diversos autores, el primero era el jefe del partido nazi en el Protectorado y el segundo era el jefe de ese partido en Tetuán. Franco recibió a Langenheim en privado el 22 de julio. Le pidió su intermediación en la consecución de material bélico alemán, dándole garantías en cuanto al pago de este material. Langenheim se apresuró a enviar una nota a sus superiores afirmando que Franco se le había presentado como cabeza visible de un directorio militar, del que también formarían parte los generales Mola y Queipo de Llano. Y añadía que las futuras relaciones comerciales, culturales y militares con España coincidían absolutamente con los deseos e intenciones del general Franco.

La delegación enviada a Alemania, de la que formaban parte Langenheim y Bernhardt, logró entrevistarse con Hitler y conseguir la ayuda solicitada. Gracias a la presencia de los aviones alemanes e italianos y con su cobertura, ya Franco ultimó los preparativos para el paso del Estrecho del ejército de África, lo que se realizó el 5 de agosto de 1936. El día anterior fue fusilado en la cárcel del Hacho de Ceuta su primo hermano Ricardo de la Puente Bahamonde, comandante jefe del aeropuerto de Samia Ranel, en Tetuán, en donde aterrizó Franco tras vencer la resistencia de su primo, que pagó con su vida el permanecer fiel a la República.

El 1 de agosto de 1936, las principales potencias europeas suscribieron un acuerdo de no intervención, prohibiéndose la venta, envío y tránsito de armas y municiones con destino a ambos bandos. Alemania e Italia lo infringieron desde el primer

día, ayudando a los rebeldes. A comienzos de octubre la Unión Soviética, que también había suscrito el pacto, inició su apoyo a la República, con el envío de las primeras armas.

Conseguida la colaboración de Alemania e Italia y habiendo implicado a diversos países europeos en la expulsión de la flota de la bahía de Tánger y a Inglaterra impidiendo reponer combustible en Gibraltar, Franco había conseguido dos cosas:

-La internacionalización del conflicto.

-Actuar por primera vez no solo como militar sino también como político, sin la sumisión a un Gobierno ni otra instancia superior. De facto, era ya el líder de la sublevación.

EL PASO DEL ESTRECHO EL 5 DE AGOSTO DE 1936: “EL CONVOY DE LA VICTORIA”

Ya con la cobertura de los aviones alemanes e italianos, se planifica el paso del Estrecho para el día 5 de agosto.

En el libro *La campaña de Andalucía* (Servicio Histórico Militar, 1986: 331) se reproduce el parte de operaciones del capitán de corbeta Manuel Súnico, comandante del cañonero Dato, relatando el paso del Estrecho en el llamado “Convoy de la Victoria”. Por considerarlo muy ilustrativo de cómo se desarrolló esa importante operación, reproduzco parcialmente este parte:

... Por la noche recibí una orden por telégrafo, del jefe de Fuerzas Navales, en la que ordenaba que estuviese listo para salir y con el ancla a pique a las 5 horas, 30 minutos del día siguiente, 5 de agosto. Las tropas embarcaron de noche, mandé aviso al Benot para que a las 5 horas estuviese a mi costado para despegarme la popa, quedando sorprendido al ver que tenía a bordo una batería de artillería y fuerzas, hice indagaciones y supe que el Arango también formaría parte del convoy, con lo que no había homogeneidad en la velocidad de los transportes. Designé a los tenientes de navío Miquel, Boado y Corral y al alférez de Navío Lazaga para conducir, respectivamente, el *Arango*, el *Ciudad de Algeciras*, el *Ciudad de Ceuta* y el *Benot*, establecí un sistema de señales para ser izado por cualquier buque que avistase a otro enemigo. Ordené la detención del maquinista de cargo don Manuel Ramallo y del practicante Toajas, personal que me infundió sospechas... A las cinco horas del día cinco salieron los hidros a cumplimentar la orden dada por el Cuartel General de explorar el área de un círculo de cincuenta kilómetros de radio, como mínimo, viéndose algunos trimotores, poco más o menos a las siete horas treinta minutos, fueron arrojadas en el Puerto tres bombas de humo blanco, señal de partida, con lo que el *Kert* levó y salió del Puerto, al que seguí según orden establecida, pero poco después de dar avance, se dio orden de suspensión, por lo que volví a fondear izándole el numeral al *Kert*, que regresó a Puerto... A las diez y seis horas, treinta minutos se acercó al *Kert* y luego a nosotros un bote con el teniente de navío Blanco, que dio la orden de salida al convoy, saliendo por este orden: *Uad Kert*, *Dato*, *Arango*, *Benot* y después los dos Correos... El rumbo era a Punta Carnero. Las diferencias de velocidad hicieron que la formación se convirtiese en una fila de grandes intervalos, los correos pasaron al *Kert* y viendo que se alejaban solos, puse toda velocidad para protegerlos... Al encontrarme como a unas cinco millas de Punta Carnero apareció un destructor enemigo que venía como de Tarifa, que resultó ser el *Alcalá Galiano*, arrumbado a la cabeza del convoy y a mucha velocidad, hizo varias salvas con sus piezas de proa al Correo que iba en cabeza... Poco antes de esto se había unido al convoy el *Torpedero 19* que había salido de Algeciras a su encuentro... El *Alcalá Galiano* pareció tratar de entrar en la bahía de Algeciras y sin duda debido a la precisión del tiro que se le hacía, metió para fuera, alejándose hacia Levante. El combate duró aproximadamente treinta minutos, disparándose unos cien proyectiles... Una vez el convoy dentro del Puerto, entré fondeando el ancla de estribor y atracándome a la cabeza del muelle, al que di el costado de babor...



Ilustración nº 7. Monumento en el puerto de Tarifa en conmemoración del traslado de tropas el 25 de julio en un barco del Consorcio Almadrabero.

Este convoy trasladó a Algeciras las fuerzas y material siguientes:

Primera bandera del Tercio con su plana mayor. Sección de transmisiones de la segunda bandera del Tercio. Tercer tabor de Regulares. Material de transmisiones. 1.200 proyectiles de artillería. 2 ambulancias. 76 soldados de automovilismo. Una estación de radio portátil. Dos millones de cartuchos de fusil. Otras tropas fueron transportadas por vía aérea.

El 7 de agosto los cruceros *Jaime I* y *Libertad* y dos destructores bombardearon Algeciras y al *Eduardo Dato*, al que dejaron dañado para casi toda la duración de la guerra y al *Uad Kert*.



Ilustración nº 8. Virgen de África.

El control del Estrecho siguió en manos gubernamentales hasta la definitiva batalla del Cabo Espartel, a finales de septiembre. A partir de esa fecha el Estrecho quedó en manos de los sublevados, que pudieron transportar libremente tropas a la Península.

El golpe de Estado había fracasado, transformándose en una sangrienta guerra civil. Cuando Franco pisó la Península en Algeciras con las tropas africanas, iba ya por su decimoséptimo día.

BIBLIOGRAFÍA

- ALCARAZ CÁNOVAS, Ignacio. *Marruecos en la guerra civil española*. Madrid, Ed. Castriel, 2006.
- ALPERT, Michael. *La guerra civil española en el mar*. Barcelona, Crítica, 2007.
- CABRERA, Mercedes. Juan March. Madrid, Marcial Pons *Historia*, 2011.
- CERVERA PERY, José. *Alzamiento y revolución en la Marina*. Madrid, Ed. Sanmartín, 1978
- DOMÍNGUEZ BENAVIDES, Manuel. *La escuadra la mandan los cabos*. A Coruña, Edición do Castro, 2005
- FERNÁNDEZ DÍAZ, Victoria. *El exilio de los marinos republicanos*. Valencia, Universidad de Valencia, 2009.
- MÉNDEZ LUENGO, Ernesto. *Motín en la Flota*. Edilesa, León, 2001
- SÁNCHEZ SOLER, Mariano. *Los banqueros de Franco*. Madrid, Oberón, 2005.
- PONCE ALBERCA, Julio. *Gibraltar y la guerra civil española. Una neutralidad singular*. Sevilla, Universidad de Sevilla, 2009.
- “*La guerra civil española y Gibraltar. Los refugiados españoles en el Peñón*”. Almoraima, nº 25. Algeciras, IECG, 2001.
- ROS AGUDO, Manuel. *La guerra secreta de Franco*. Barcelona, Crítica, 2002.
- RUIZ SIERRA, Manuel. *Así empezó todo. Memorias de un marino de la República*. Valladolid, AF Editores, 2005.
- SUEIRO, Daniel. *La Flota es roja*. Primera edición. Barcelona, Argos Vergara, 1983.
- La Flota es roja*. Segunda edición. Guadalajara, Silente Memoria Histórica, 2009.
- SERVICIO HISTÓRICO MILITAR. *La campaña de Andalucía*. Madrid, Ed. San Martín, 1986.
- VACA DE OSMA, José Antonio. *La larga guerra de Francisco Franco*. Madrid, Ed. Rialp, 2005.
- VIÑAS, Ángel. *La conspiración del general Franco*. Barcelona, Crítica, 2002