

EL HUNDIMIENTO DEL *KOMSOMOL*

Fernando MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA
Salvador MORENO DE ALBORÁN Y DE REYNA
Vicealmirantes

El prestigioso investigador y publicista naval don José Luis Infiesta Pérez, conocido por su pseudónimo «Alcofar Nassaes», ha hecho un detenido análisis sobre el hundimiento por el crucero *Canarias* del mercante soviético *Komsomol*, suceso que tuvo lugar el 14 de diciembre de 1936 en un punto situado a 71 millas al 136° del cabo Palos (véase la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 71, del cuarto trimestre de 2000).

El autor, que aporta abundantes datos sobre las navegaciones de la citada motonave soviética, se queda perplejo ante la decisión del almirante de la Flota nacional, contralmirante don Francisco Moreno, de no reconocer la carga del *Komsomol*, ni apresarlo y conducirlo a puerto nacional.

Por otra parte, el mencionado artículo señala algunos errores de fecha en nuestro anterior libro, *La guerra en el mar* (Editorial AHR, 1959). Tales yerros son ciertos pero ya fueron corregidos en nuestra última obra, *La guerra silenciosa y silenciada*, de 1999, a la cual nos remitimos y en donde se explican con todo rigor los pormenores que obligaron al hundimiento de la motonave soviética sin comprobar su carga.

El hundimiento del *Komsomol* hay que encuadrarlo en la operación que estaba llevando a cabo el crucero *Canarias* en aquellos días, y no se puede sacar de su contexto, sino considerarlo como un incidente dentro de la cooperación que el crucero nacional prestaba a la Marina italiana en la mencionada operación, planeada en Roma sin intervención del Estado Mayor de la Armada española, que dio, no obstante, su consentimiento. No era fácil ni oportuno negarse en aquellos primeros tiempos de la campaña a la iniciativa de la Reggia Marina. El almirante Moreno aceptó participar con cierta repugnancia, pero no era él el llamado a rechazarla aunque, como dijo después, lo habría hecho si hubiera llegado a conocer la ligereza de su planteamiento.

En el volumen II, páginas 912 y siguientes, de nuestra copiosa obra viene perfectamente explicada la operación naval italo-española. El *Canarias* debía permanecer patrullando unas 65 millas al SSE de cabo Palos en apoyo de dos cruceros auxiliares que actuaban de cebo, mientras seis submarinos italianos —«legionarios» en el léxico de la época— se mantendrían al acecho en determinadas posiciones, para atacar a los buques republicanos que se suponía saldrían de Cartagena a fin de liquidar los cruceros auxiliares (calificativo mal aplicado al *Mallorca* y *Ciudad de Palma*, al tratarse de dos mercantes diferentemente armados). La posición inicial de los submarinos (*Jalea*, *Otaria*, *Glau-*

co, *Ferraris* y *Pisanis*), la del crucero *Canarias* y las asignadas al *Ciudad de Palma* y *Mallorca* —que nunca llegaron a ocupar— están representadas en el gráfico de las páginas 907 y 908 de la obra citada.

Los submarinos italianos tenían orden de atacar a todo buque republicano de guerra y a cualquiera de pabellón soviético o mexicano que navegara por aquellas aguas, así como a todo aquel que de noche llevara las luces apagadas. El haber sido avistado por el sumergible *Glauco* el mismo día en que se iniciaba la operación, evitó que el *Canarias* fuera víctima de sus propios aliados, pues a los submarinos no se les había comunicado la presencia del crucero nacional.

Por otra parte se tuvo información de que cinco submarinos republicanos patrullaban por la zona, lo que obligó al *Canarias* a navegar a elevada velocidad hasta el día 19, en que los italianos comunicaron haber dado por terminada la operación.

Pero los submarinos italianos y el *Canarias* actuaron en esa zona no sólo en dichas fechas. Varias unidades de combate de la Flota republicana hicieron una salida de cuarenta y ocho horas de duración con intención de bombardear Melilla, Ceuta e Ibiza. Esta fuerza fue avistada en la noche del 18 al 19 de diciembre por los serviolas del crucero *Canarias*, el cual estableció la situación de zafarrancho de combate; pero la falta de precisión en el reconocimiento visual impidió el contacto entre ambas fuerzas (ver nota 164 del capítulo VIII, volumen II).

En este contexto, el 14 de diciembre, a primera hora de la mañana, el *Canarias* avistaba al *Komsomol*. El mercante soviético no hizo caso a las señales en código internacional realizadas con proyector por el crucero, por lo que éste se vio obligado a hacerle un disparo de aviso por la proa con un cañón de 120 mm. El *Komsomol* paró instantáneamente. No arrió ningún bote ni repelió la agresión, como algunos sostienen. Da la casualidad de que uno de los autores de este artículo se encontraba en el puente del *Canarias* de guardiamarina y pudo contemplar los acontecimientos, que recuerda perfectamente. El *Canarias* arrió con la pluma la gran lancha (embarcación mixta de remo y motor diésel), con una dotación de presa al mando de un teniente de navío que, después de subir por la escala del mercante y comprobar su documentación, recogió a toda su tripulación y regresó al crucero. Los prisioneros fueron tratados con toda consideración durante los días que permanecieron a bordo del *Canarias*.

El barco se hundió tras muchos disparos de la artillería de 120 mm. La mar llana facilitó el tiro pues esta incompleta batería carecía de la más elemental dirección de tiro y había que apuntar a mano, sin estabilizador, valiéndose sólo de los anteojos locales y el telémetro. Las torres no entraron en juego: se reservaban para objetivos importantes.

Los proyectiles atravesaban el casco del mercante y salían por la otra banda sin hacer explosión. Por fin se alcanzó a darle en la línea de flotación, y el barco, lentamente, acabó por hundirse a causa tan sólo de las vías de agua, sin explosión alguna. Consumado el hundimiento, el *Canarias* se alejó de la zona.

El permanecer parado o evolucionando a la espera en torno al mercante mientras la dotación de presa efectuaba el registro de su carga, habría supuesto correr grave riesgo de ser torpedeado por los submarinos gubernamentales: El reconocimiento, por muy ligero que hubiera sido, habría llevado su tiempo, al tener que abrir las bodegas, inspeccionar las mismas, abrir las cajas, etc., y tras ello izar el bote con la comprometida pluma del crucero.

El almirante de la Flota nacional, cuya misión en ese momento era colaborar con los italianos, no podía abandonar la operación el mismo día en que se iniciaba, dándola de lado, y tratar después de escoltar el mercante hasta el puerto más próximo, Palma de Mallorca.

Al término de la operación el almirante comenta en sus memorias:

«La presencia del *Canarias* durante cinco días consecutivos, en una zona limitada a 50 ó 60 millas de las bases de aviación del Mar Menor y de la base de Cartagena, donde se encuentran cuatro o cinco submarinos rojos, era a todas luces una equivocación que sólo encontraba disculpa en la falta de iniciativa del enemigo; sin embargo, en esta época no se conocía aún la capacidad de aquellos submarinos, y un accidente grave al *Canarias* era evidentemente de una importancia extraordinaria».

Más adelante (página 926, vol. II) hace constar cómo la lejanía de los puertos nacionales más próximos a la zona —Melilla o Palma de Mallorca—, distantes más de 180 millas, impedía la conducción a éstos de las presas, en este caso el *Komsomol*, y, en general, de cualquiera que hubiese tenido lugar.

Prosigue el almirante:

«Lo único práctico que se sacó de la operación fue el hundimiento del *Komsomol*, que cortó de raíz la afluencia de vapores rusos a los puertos de Levante; en lo sucesivo los rusos se limitaron a recalar a Marsella y esto con muy poca frecuencia. El hundimiento del *Komsomol* se debió exclusivamente a mi propia iniciativa y en contra de la opinión del comandante del *Canarias*. Tenía la seguridad de que con el hundimiento del buque ruso se cortaría de raíz la afluencia de éstos a los puertos rojos, como así ocurrió».

Esperamos que con estas aclaraciones queden zanjadas las dudas del escritor don José Luis Infiesta. No hay más que lo expuesto. Todas las versiones de otros autores no están basadas en datos fehacientes. El cuaderno de bitácora del crucero *Canarias* —hoy conservado en el archivo de El Viso del Marqués— no aclara nada, se limita a consignar los hechos pero no las razones de los mismos, como es su función; sólo el parte de campaña del almirante de la Flota nacional rendido al Generalísimo —conservado también en el citado archivo— explica lo que acabamos de relatar.