

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

José Luis INFIESTA PÉREZ
Historiador

Es muy posible que los desembarcos en las islas Baleares en 1936, que tuvieron lugar a las pocas semanas de iniciada nuestra Guerra Civil, fueran consecuencia de la desorganización existente en la zona republicana en aquellos días, donde cualquier persona, jefe militar, político, diputado por una región o jefe sindical, por propia iniciativa y esfuerzo se creía con atribuciones para crear una columna militar, a emplear en los más variados e incluso disparatados objetivos. Tal curiosa situación es inapelable y queda demostrada con sólo echar una ojeada a los diarios de la época, en los que pueden leerse numerosos anuncios de diferentes unidades en formación y las direcciones a las que sus posibles componentes podían dirigirse.

La idea de realizar una operación para recuperar las islas Baleares —que, salvo Menorca, habían quedado en manos de los sublevados— era bastante lógica, teniendo en cuenta el tipo de medios con que contaba la República en el área mediterránea. La mayoría de la aviación allí existente era naval, de problemático empleo en tierra, constituida prácticamente por todos los hidroaviones *Savoia S-62* de exploración y bombardeo que poseía nuestra aviación naval —que aunque de concepción anticuada eran de construcción moderna—, y los *Macchi M-18*, algo más antiguos, así como con algún *Dornier Wall* de exploración y bombardeo y todos los modernos aviones torpederos *Vickers Vildebest*, hasta totalizar una cincuentena de aparatos. También quedaron en manos gubernamentales las tres bases aeronavales más importantes: la de la Escollera de Barcelona, la de Mahón y la de San Javier, en Murcia. Disponía, asimismo, de todos los barcos de guerra en servicio —menos el crucero *Almirante Cervera* y el destructor *Velasco*—, de la base naval mejor provista, y de los batallones de Infantería de Marina, en trance de ser disueltos, pero con efectivos que aún subsistían en Cartagena, radicando en Mahón —base que disponía de moderna artillería de costa y antiaérea— un regimiento de infantería y un batallón de ametralladoras. La Escuadra, empeñada por entonces en la vigilancia del estrecho de Gibraltar para impedir el paso del Ejército de África, poseía barcos de sobra para desprenderse de algunos y dedicarlos a esta operación. Hay que considerar también que la movilización, mucho más rápida y nutrida en la zona republicana que en la nacional, hacía que sobrasen efectivos humanos dispuestos a empuñar las armas y formar columnas militares a emplear donde fuera.

¿Quién decidió la realización del desembarco?

Mucho se ha escrito sobre qué autoridades o personas fueron el motor de este proyecto e incluso Massot y Muntaner —sin duda el autor que ha efectuado estudios más completos sobre los acontecimientos que tuvieron lugar en las Baleares durante la Guerra Civil— inicia el capítulo correspondiente de uno de sus libros con una serie de preguntas que, como tantas otras de nuestra contienda, no tienen aún una respuesta segura:



El capitán de Aviación Alberto Bayo Giroud fue nombrado comandante de la operación sobre Mallorca.

«¿Quién fue el responsable de la expedición organizada en la Barcelona republicana contra las islas “fascistas” de Mallorca, Ibiza y Formentera? ¿Qué relación tuvo esta expedición con la Generalidad de Cataluña, con el Comité de Milicias Antifascistas y con el Gobierno Central? No resulta fácil dar una respuesta coherente y precisa a estas preguntas, aparentemente tan sencillas. La empresa de Bayo, que comenzó con tan buenos auspicios, terminó con un ruidoso fracaso y nadie es amigo de responsabilizarse de los fracasos».

Sin embargo, algunos indicios y varios hechos concretos permiten afirmar que tanto el Gobierno de Madrid, como la Generalidad de Cataluña, el Comité de Milicias Antifascistas que funcionaba en Barcelona, algunos grupos y autoridades de Valencia, la mayor parte de los partidos políticos, los jefes sindicales y, desde luego, varios jefes políticos, militares y navales, tuvieron conocimiento previo y participaron en la operación, por más que posteriormente quisieran desentenderse de ella.

La mayoría de los autores se apresuran a suponer que el Gobierno de Madrid, ocupado en otros menesteres y sólo pendiente de las columnas adversarias que empezaban a puntear sobre la capital —el Ejército de África estaba pasando el Estrecho y el 14 de octubre ocupaba Badajoz—, no tuvo ni siquiera conocimiento del proyecto. Pero debe convenirse que el empleo de una serie de medios de guerra —barcazas de desembarco, navíos de guerra, aviones de San Javier y Mahón, transportes, etcétera— sólo pudo decidirse desde Madrid, al igual que la participación de la guarnición de la isla de Menorca y



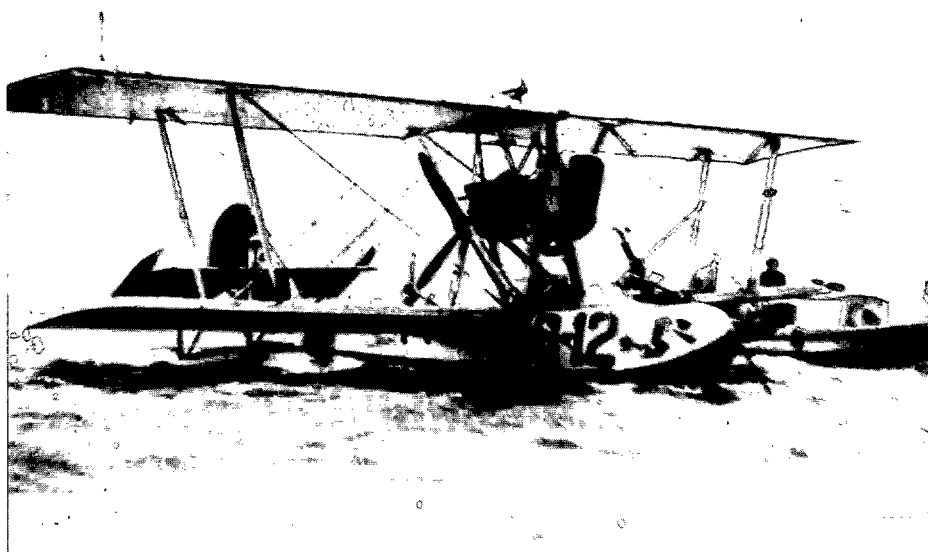
El teniente de navío Pedro Prado Mendizábal, jefe de operaciones de la Flota gubernamental, autor de un plan para ocupar la bahía de Algeciras.

de una columna de guardias y milicianos, formada en Alicante, que recibió órdenes de pasar a Valencia. Es indudable que en la génesis de la operación y en la conjunción de todos estos medios habían tenido que cursarse órdenes a puntos tan separados entre sí como Valencia, Cartagena, Málaga —donde estaba la Escuadra—, Mahón y Barcelona, que naturalmente sólo podían proceder del Gobierno Central.

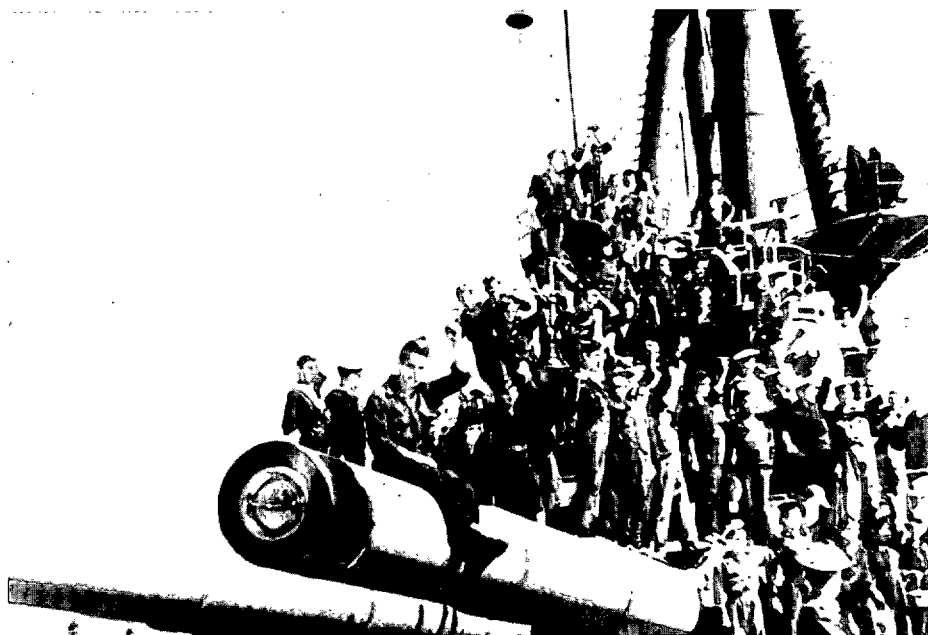
Pero son mayoría los autores que achacan el proyecto a «los catalanes», seguramente basándose en un párrafo de Azaña que, tras sus años de simpatía por el catalanismo, se habían vuelto un acérrimo anticatalanista, y así, por ejemplo, escribía en 1937 en su *Diario de la Pobleta*:

«Algunos en Barcelona habían por lo visto decidido aprovechar la ocasión para constituir “la gran Catalunya”, sometiendo a las provincias cercanas. Quisieron conquistar Aragón. También las Baleares. Bayo me telegrafaba todos los días contándome los progresos de la expedición

que había emprendido “por orden de la Generalidad de Cataluña”. En otros despachos me decía que conquistaba las Baleares para Cataluña. Cuando desembarcó en Mallorca pidió a Barcelona cien banderas catalanas. La Generalidad abrió créditos al Ayuntamiento de Ibiza. Estando en curso la expedición me visitó en Madrid don Pedro Corominas. Le demostré abrumadoramente y con dureza la enormidad del desatino que se estaba cometiendo, tanto en el orden militar como en el político. Y no escatimé los calificativos que merecían sus propulsores y organizadores, al parecer anónimos, puesto que Companys me había dicho que él no se mezclaba en tales asuntos y que “debía ser cosa de la Consejería de Defensa”. Ante estas palabras, Corominas, un poco chafado, me contestó: “para nosotros era una cuestión sentimental...”. “¿Imagina usted que la guerra pueda conducirse según lo que ustedes llaman sentimentalismo, en Barcelona?” “Mallorca es también una base desde donde se puede bombardear Barcelona” me contestó... Nada menos que eso, pues el programa de Jaime el Conquistador y que no se bombardeara Barcelona. Megalomanía y egoísmo. El caso que voy tratando es, sin duda, el más terrible ejemplo de esa guerra provincial o local que padecemos durante demasiado tiempo y que ha persistido en el norte hasta última hora».



Uno de los *Savoia* republicanos ametrallados junto a la playa por los cazas italianos.



Desde luego, la tripulación del *Jaime I* causaba respeto a cualquier visitante.

Estas absurdas opiniones de un apasionado presidente de la República, que repite en otros muchos de sus escritos —«aquella disparatada operación naci-

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

da de la tartarinesca vanidad, petulancia y desvariante ambición de algunos políticos barceloneses», pone en boca de uno de sus personajes de *La velada de Benicarló*— han influido en muchos otros historiadores y comentaristas, a pesar de ser insostenibles, infantiles y llenas de malevolencia, indignas de ser mantenidas por un hombre inteligente como él. Sin duda, Cataluña tenía todas las ansias de protagonismo acostumbradas, pero no es posible que deseara ampliar su territorio a expensas de sus vecinos y ni Aragón ni las Baleares lo hubieran consentido.



Indalecio Prieto, que inicialmente criticó duramente el desembarco, salvó sin duda a Bayo de las iras del Comité de Milicias Antifascistas, reclamando su presencia en Valencia.

Sostiene esta teoría, que podríamos llamar del «imperialismo catalanista», la mayoría de los autores que han escrito sobre el tema, de tendencias tan diversas como Salvador de Madariaga, Máximo García Venero, Hugh Thomas, Cabanellas y los hermanos Salas Larrazábal, uno de los cuales escribe:

«En contra de lo corrientemente aceptado, la iniciativa de la operación no fue catalana, pero no cabe duda de que la Generalidad la hizo suya y que pronto se transformó en una acción de servicio de tipo nacionalista. Alguien hablaba en términos “fascistas” de “la gran Catalunya” que se iba extendiendo por el *front d’Aragó* y ahora lo hacía por el mar latino, escenario de grandes campañas catalanas».

Pero de todo esto era responsable la situación tolerada en Cataluña —y en otras provincias— por el Gobierno Central, al aceptar la existencia de la

Consejería de Defensa de la Generalidad que, además de ser anticonstitucional, poca fuerza tenía frente al Comité de Milicias Antifascistas, con sede en la Escuela de Náutica, que era quien decidía cualquier operación militar. Esta situación hace comprensible que Bayo se sintiese dependiente de la citada Consejería de Defensa, pues era ella quien le había nombrado jefe de la expedición, siendo así natural que le mandasen partes, peticiones y notas.

Es posible que el primer proyecto que se conoce para efectuar un desembarco en Mallorca esté contenido en un bloc de notas redactado por el comandante José Fontán Palomo, que se conserva en el Servicio Histórico Militar de Madrid (S. H. M., Leg. 479; C-11; D-1 y Leg. 478; C-8; D-12). Este militar formaba parte del Estado Mayor Central el 18 de julio y, una vez producido el alzamiento, actuaba como jefe de Estado Mayor en el Ministerio. El cuaderno no lleva fecha, pero debe corresponder a los últimos días de julio o los primeros de agosto, constituyendo una especie de estudio previo o borrador —hecho por propia iniciativa o encargado por alguien que no conocemos— para la ocupación de Mallorca, operación que considera fácil. Apunta para su realización dos caminos: el desembarco de tres columnas en distintos puntos de la isla, o bien que no se precisase de ningún desembarco y que bastase simplemente con que la Flota hiciese una demostración de fuerza frente a Palma, complementada, si era necesario, por la ocupación de esta ciudad mediante el desembarco posterior de una columna de marinería.

Casi simultáneamente, el capitán de la Guardia Civil Manuel Uribarri Barutell había empezado a crear en Valencia una columna con el propósito de reconquistar las Islas, bien por decisión propia, bien como consecuencia de que el Gobierno Central había dispuesto que las islas Baleares pasasen a depender militarmente de la III Región Orgánica, por una orden aparecida en la *Gaceta de Madrid* de 7 de agosto de 1936; disposición que representaba que la organización y dirección de cualquier operación sobre las Islas debía depender exclusivamente de esta División. En medios valencianos se da siempre por descontado que fue en esta ciudad donde surgió la primera idea del desembarco y así, escribe el *Ideal Valenciano* de 7 de agosto de 1936:

«El capitán Uribarri, de acuerdo con el subsecretario de la Presidencia, señor Esplá, planeó el ataque a las islas. Cataluña, con su admirable espíritu de solidaridad que la distingue, se ha sumado al plan».

En la base aeronaval del muelle del contradique de Barcelona también se deseaba este desembarco, sobre todo desde que se había hecho cargo de su jefatura el capitán de aviación Alberto Bayo Giraud, y a la que asimismo accedió su amigo y compañero el capitán Fernando Baneyto López, comandante de la Base de Pollensa —de donde había tenido que huir precipitadamente al producirse el alzamiento—, que sin duda quería regresar a la Isla y que consideraba fácil su ocupación. Según Benavides, Uribarri tenía muy adelantados sus preparativos y consultó a Bayo desde Valencia si podría contar con apoyo aéreo cuando iniciase sus desembarcos, «levantando la liebre» sobre sus

propósitos y haciendo a éste, a partir de entonces, paladín del proyecto, que expuso a su antiguo jefe en Marruecos, el teniente coronel Felipe Díaz Sandino —recién nombrado consejero de Defensa de la Generalidad— y al consejero de la Gobernación, José María España, quienes acogieron con interés la idea del desembarco, entre otras razones porque Bayo era tenido por un militar combativo y de cierto prestigio y porque representaba liberar con poco esfuerzo una isla sublevada, ligada a Cataluña por motivos históricos, culturales y lingüísticos. Además, según escribe Carlos Rojas, José María Sbern, nacido en Mallorca y con lazos sentimentales y familiares en la Isla, insistía ante el presidente Companys en la posibilidad de reconquistarla, y eran muchos los huidos de las Islas que presionaban a diferentes organismos barceloneses con similares proyectos.

Es por esto que se fueron efectuando diversas gestiones y movilizándolo influencias hasta conseguir que se hablara del desembarco en una reunión de la Consejería de Defensa.

El proyecto de desembarco llega al Gobierno de Madrid

Una vez que el presidente Companys se hizo cargo del proyecto le prestó todo su apoyo, que probablemente no era muy grande en la Cataluña de aquellos momentos, dada su precaria posición ante el Comité de Milicias, que era quien decidía en todo asunto militar. Buscando otros apoyos escribió tanto al jefe del Gobierno, José Giral, que también era ministro de Marina, como a Juan Lluhi Vallseca, representante catalán ante el Gobierno. El proyecto de desembarco en las Islas pasó entonces a ser debatido en un Consejo de Ministros, donde el general Luis Castelló, ministro de la Guerra, se opuso terminantemente a él por considerarlo improcedente y poco oportuno al haber, a su juicio, otras atenciones más perentorias. Sin embargo, se llegó al acuerdo de pedir la opinión del Estado Mayor Central, designándose para tal cometido al coronel Epifanio Gascuña Gascón, inspector de Bases Navales, que había permanecido leal al Gobierno y se encontraba a las órdenes directas del ministro.

En aquellos momentos, en que sólo habían pasado el estrecho de Gibraltar muy pocos hombres del Ejército de África, se encontraba en estudio un plan trazado en Málaga —puerto donde estaba concentrada la mayor parte de la Flota— por el entendido teniente de navío Pedro Prado Mendizábal, jefe de operaciones del Estado Mayor de la Armada. Consistía en una maniobra de gran amplitud, en la que debían intervenir todas las fuerzas navales y aéreas que pudieran reunirse, para apoyar un desembarco y el avance simultáneo de unas columnas mixtas de milicianos y tropa regular desde Málaga, cuyo objetivo era ocupar la bahía de Algeciras y rebasarla hasta Tarifa. De tener éxito, hubiera contribuido notablemente a mantener el dominio del Estrecho e impedir el paso del Ejército de África lo que, sin duda, representaba cambiar el curso de la guerra.



GENERALITAT DE CATALUNYA

El Capitán de Aviación, Don. Alberto Bayo Giraud, es el Delegado del Gobierno de la República y del de la Generalidad y representa a ambos en las islas Baleares. Por lo tanto ostenta la máxima representación de ambos poderes en dichas islas y recaerá sobre él exclusivamente la facultad de organizar, con el criterio que estime oportuno, las milicias voluntarias, así como el ejercicio de cuantas atribuciones competen a ambas representaciones del Estado.

Lo que le comunico a todos los efectos procedentes.

Barcelona, 10 de agosto de 1936.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD,

EL PRESIDENTE DEL
CONSEJO EJECUTIVO,

Bayo, en su libro, asegura que fue nombrado jefe de la expedición el 1 de agosto; pero este documento prueba que lo fue diez días más tarde, cuando ya se habían producido algunos acontecimientos fundamentales.

El coronel Gascuña trabajaba en colaboración con los comandantes de Estado Mayor Federico Pérez Serrano, Emilio Puig Mora y Emilio Sabaté Sotorra, que recibieron la orden de estudiar el plan de ocupación de Baleares,

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

cuyo primer paso fue conectar con el teniente de navío Prado, el cual, enterado del proyecto balear, accedió a prestarle el apoyo naval necesario y algunas tropas de marinería que en aquellos momentos le sobraban, con la condición ineludible de que se tratara de una operación rápida, de días y, sobre todo, que una vez concluida la totalidad de los hombres, armas, barcos y medios reunidos quedaran a su disposición para la operación sobre Algeciras que estaba preparando. De esta forma, la hasta entonces nebulosa operación sobre Mallorca fue aceptada por el Gobierno Central como una acción previa a la del Estrecho, prestándole la Marina alguna de sus unidades, siempre con la citada condición previa de que fuera rápida, pues además serviría para desentumecer todos los medios existentes en Menorca, los buques menores, la marinería de Cartagena y las columnas que se formasen en Valencia y Barcelona que, como hemos dicho, pasarían luego a ser empleadas en la otra operación. Las fechas casaban perfectamente, ya que las columnas malagueñas no estaban ni con mucho a punto. Recalamos que se estableció así una especie de pacto táctico: la Marina apoyaría el desembarco en las Baleares siempre que consiguiera un éxito rápido y que, después, todos los medios reunidos revertisen sobre la otra operación.



El capitán Bayo durante el desembarco.

Al enterarse de la aprobación de la operación, presentó su dimisión el general Castelló, siendo sustituido al frente del Ministerio de la Guerra por el teniente coronel de artillería Hernández Sarabia. Tal dimisión y relevo son una prueba más de que el Gobierno Central estaba perfectamente enterado y que autorizaba la operación.

Hernández Sarabia dio luz verde al proyecto balear, saliendo desde Madrid para Málaga el coronel Gascueña y sus ayudantes para terminar allí, junto a

Prado Mendizábal, los detalles del desembarco. Además de los dos destructores puestos directamente a disposición de las columnas que iban a desembarcar —los *Almirante Miranda* y *Almirante Antequera*—, participaría inicialmente el crucero *Libertad*, en el que debía embarcar Gascuña o sus colaboradores, y el acorazado *Jaime I*, saliendo para Mahón o Barcelona otras unidades navales auxiliares, entre ellas las barcasas de desembarco *K* que quedaban en servicio —célebres por haber participado en Marruecos en el desembarco de Alhucemas y, mucho antes, durante la Gran Guerra, en los de los Dardanelos—, así como el remolcador *Cíclope*, el cañonero *Xauen*, el torpedero *N.º 17*, una flotilla de tres submarinos de la clase B, un aljibe, varias barcasas de la Tabacalera y cuatro transportes, barcos a los que posteriormente se unieron otros.

Bayo jefe de la expedición

El capitán Bayo fue nombrado jefe de la expedición mediante el siguiente documento firmado por el presidente Companys, aunque oficialmente es de suponer que no tenía atribuciones para hacer nombramientos militares:

«Generalidad de Cataluña. Presidencia.

El capitán de Aviación don Alberto Bayo Giroud es el delegado del Gobierno de la República y del de la Generalidad y representa a ambos en las islas Baleares. Por tanto ostenta la máxima representación de ambos poderes en dichas islas y recaerá sobre él exclusivamente la facultad de organizar, con el criterio que estime oportuno, las milicias voluntarias, así como el ejercicio de cuantas atribuciones competen a ambas representaciones del Estado.

Lo que le comunico a todos los efectos procedentes.

Barcelona, 10 de agosto de 1936.

El Presidente de la Generalidad.

Fdo.: Lluís Companys».

Este nombramiento, cuyo contenido publica Bayo en su libro fechándolo en 1 de agosto, presupone que se le dio aquel día el mando absoluto de la expedición y de los desembarcos que efectuó conjuntamente con el capitán Uribarri y condujeron al rescate de Formentera e Ibiza. No obstante, en la fotocopia del documento original del mismo —que reproducimos entre las ilustraciones de este artículo, tomándolo de la contraportada de un libro de Gordillo Courciéres—, lleva fecha de 10 de agosto; es decir, que fue librado diez días más tarde, a la vuelta de Bayo a Barcelona, después de que ya habían recuperado las dos islas citadas. Esta diferencia de fechas tiene importancia, pues cuando entró en conflicto con Uribarri ya le manifestó que había sido nombrado jefe único de las operaciones sobre las islas Baleares, lo que no era aún cierto; fue seguramente al saberlo cuando Uribarri abandonó la empresa y se reembarcó con su columna el día 9, de regreso a Valencia.

Según dice Bayo en su libro, se presentó entonces ante el Comité de Milicias —que llama Comité de Guerra— donde su proyecto fue «visto, discutido

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

y aprobado por unanimidad» y se autorizó a que formasen parte de él varias unidades formadas en Barcelona, entre las cuales se hallaban algunos grupos anarquistas.



Traslado de armas y municiones a una barcaza K.

Fracaso del desembarco

El desembarco, que se realizó con poca oposición en la madrugada del 6 de agosto, acabó por transformarse en un completo fracaso por motivos que no vamos a considerar, aunque debe tenerse en cuenta la llegada de nueve aviones italianos con sus correspondientes dotaciones. El 3 de septiembre aparecieron frente a las costas de la cabeza de playa el acorazado *Jaime I* y el crucero *Libertad*, portadores de la orden de reembarque. En el libro de Bayo —único en el que aparece el texto de esta larga y extraordinariamente mal redactada orden— se dice que se la entregó «el jefe del *Libertad*, firmada por el Comité Central de la Flota Republicana». La reproducimos a continuación, pues algo de su contenido puede «casar» con lo expuesto en varios de los conceptos mantenidos en este artículo:

«Al capitán Bayo:

»Estudiado con todo detenimiento el momento actual que en estos momentos atraviesa España, ya que estamos en antecedentes de cuanto ocurre en los distintos frentes de la península y vista la situación de Mallorca y las resoluciones que tomó el Gobierno de la República, en su consecuencia el primero para tratar de evitar un conflicto grave de carácter internacional (justificadísimo por los hechos comprobados por este Comité Central) y el segundo por reconocer que son de muchísima necesidad el atender y aplastar al Fascismo

en todo el litoral peninsular antes de meterse en ataques aislados como son Palma de Mallorca, y que no pueden atenderse por falta de material, personal y buques que coadyuvasen a la rendición de la citada isla, expone a dicho capitán lo siguiente:

»1.º Que no considere que se encuentra desatendido por el Gobierno por las razones que al margen quedan expuestas.

2.º Que el tener que marchar esta misma noche, es cumpliendo órdenes del Gobierno por considerar más necesaria la defensa y toma de distintos puntos de la Península.

3.º Que creyendo este Comité Central que de quedar las fuerzas a sus órdenes en la isla y no tener más defensa que la que tienen en la actualidad, considera que en pocos días serían copados, con la agravante de perder muchísimo material del cual carecemos en la Península, y otra mas grave aún, que sería el aplastamiento de una importante fuerza que lucha con gran encono para defender el régimen democrático legalmente constituido.

4.º Que las fuerzas a sus órdenes, al ver que no les llega la ayuda de material y personal que necesitan y viendo a un enemigo perfectamente pertrechado con aviación y cañones de gran alcance, además de desmoralizarse llegarán a abandonar sus puestos con justísima razón por ver agotadas sus energías.

»Visto todo lo expuesto con toda imparcialidad y discutido por todos los miembros que componen este Comité Central, que son los representantes de todos los buques que componen la Flota y que en el corto tiempo que llevaban actuando les sirve de gran experiencia en la lucha enconada que se está desarrollando en toda España, acordaron exponer a V. las siguientes medidas para su adopción tomadas por unanimidad:



El capitán Bayo.

»1.º Aprovechando que nos hace falta el personal y material para ocupar la mayor parte de Andalucía, avénganse a hacer una retirada a tiempo para ser más útil en otro lugar, sin que por ello desdiga en nada en su actuación.

2.º Se pondrá usted con sus fuerzas a las inmediatas órdenes de la Flota para cooperar con ella en la toma de puntos ya estudiados y que consideramos de gran éxito.

3.º Una vez iniciado el desembarco en la Península mandará las fuerzas que tiene y actuará en tierra con mayores garantías, ya que se encontrará defendido por la aviación y la Flota, considerando al actuar así un éxito seguro.

4.º Se comenzará a efectuar el embarco de todo su material y fuerza hacia Málaga, abandonando por el momento la toma de la isla de Mallorca esta misma noche, y

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

5.º De no hacerlo así, visto que no pueden distraer ningún barco de la Península los ministros que nos gobiernan, se verá entregado V. y todas sus fuerzas a una muerte segura y a un fracaso de las fuerzas leales, fuerzas que por las actuales circunstancias deben a nuestro juicio emplearse donde hacen más falta, no considerando la toma de la isla como objeto más importante en estos momentos.

A bordo del *Libertad*, 3 de septiembre de 1936.

POR EL COMITÉ CENTRAL: Firmas.—José Caneiro, Enrique Delmás, Anselmo Díaz, Pedro Bosiga, Modesto Deces, Aranz, Francisco Bértolo [hay una firma ilegible], Antonio Magallanes, Enrique Bouiza.

[Hay un sello que dice]: Flota Republicana. Comité Central.

[Hay otro sello que dice]: Flota Republicana.—Jefatura».



Desde los transportes for. leados ante la cabeza de playa, los milicianos eran llevados a tierra en barcasas.

Además de ignorar si el Comité de la Flota tenía atribuciones para designar o cesar a los mandos, me resisto a creer que Bayo llegara a aceptar un documento así, suponiendo mejor, aunque no más probada, la versión de que Prieto «hablase por teléfono con el presidente Companys y le manifestase que no tenía más remedio que retirar el soporte de la Marina de guerra a la expedición, lo que corroboró el capitán de navío señor Buiza, comandante del crucero *Libertad*, al mismo Bayo, el cual recibió la orden del conseller de Defensa para que embarcase sus efectivos», según escribe Vicente Guarner en su libro. En cuanto a los firmantes del documento transcrito, José Caneiro Piernas, secretario del Comité de la Flota, era tercer maquinista del acorazado *Jaime I*; Enrique Delmás Blasco, buzo segundo del *Sánchez Barcáiztegui*; de Anselmo

Díaz se ha dicho que era el teniente de navío Anselmo Díaz Reinante, pero este nombre no aparece en el escalafoncillo de la Armada de julio de 1936; Francisco Bertolo Blanco era cabo electricista del crucero *Libertad*; Antonio Magallanes podía ser Antonio Magallanes Benítez, cabo de Artillería. Respecto al último firmante, Enrique Buiza, hay quien ha dicho que corresponde «naturalmente al jefe de la Flota Miguel Buiza», cosa poco probable, pues no tenía por qué cambiarse el nombre propio para firmar. No he podido identificar a Pedro Bosiga ni a Modesto Deces y, en cuanto a Aranz, tal vez era Antonio Aranz Benítez, cabo de artillería del *Almirante Ferrándiz*. La deficiente redacción del documento hace pensar que en la misma no participaron oficiales de la Armada ni cualquier otro personal capacitado.

La mayoría de los autores culpan del desestimiento de la ocupación de Mallorca a Indalecio Prieto, que en días precedentes había publicado artículos criticando y aun ridiculizando el desembarco, con párrafos como el siguiente:

«La conquista de alguna provincia española vale, de momento, muchísimo más que la conquista de Mallorca, por una razón bien sencilla: porque aquí la rebelión puede propagarse si nuestras fuerzas se debilitan y en Mallorca no. Allí había de quedar aislada. No iban a venir a nado los mallorquines con su fusil a la espalda a invadirnos por Levante y de otro modo es imposible por carecer de medios de desembarco».

Efectivamente no vinieron a nado con su fusil al hombro: lo hicieron con aviones y con barcos tras crear una poderosa base aeronaval en Palma. Cuando Barcelona empezó a sufrir los primeros bombardeos, muchos periódicos de esta ciudad le echaron en cara a Prieto, ya ministro de Marina y Aire, haber escrito estos imprudentes artículos; y así, podía leerse en el *Diario de Barcelona* de 17 de febrero de 1937:

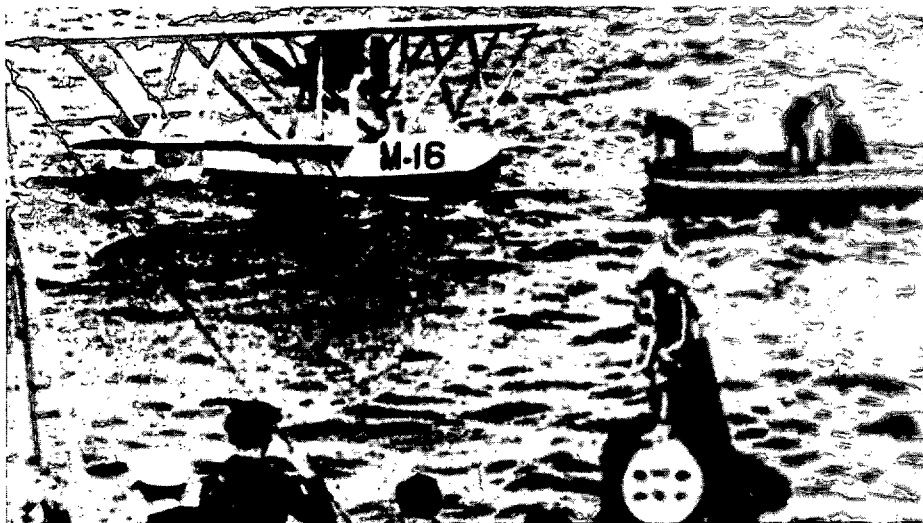
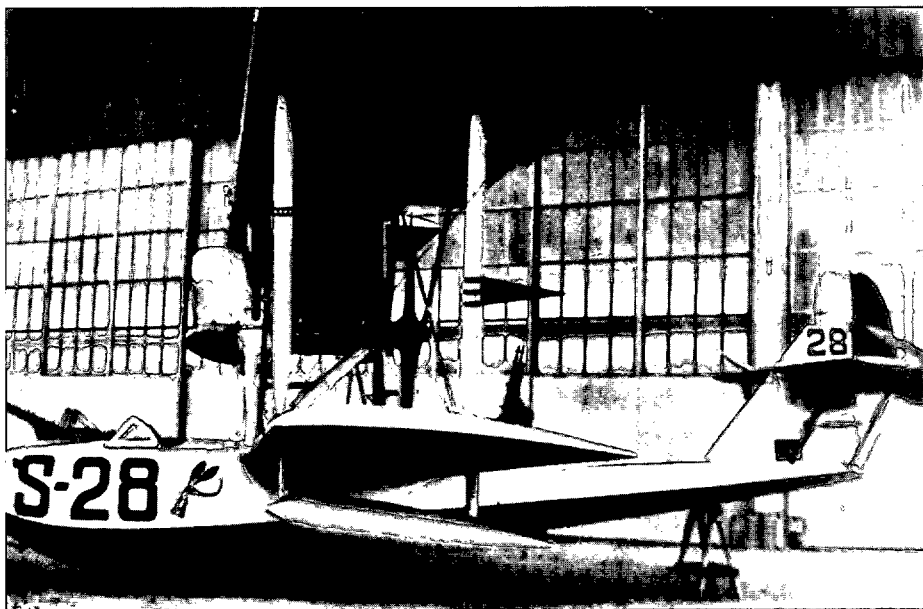
«Barcelona ha sufrido ya las consecuencias del abandono de la empresa de Mallorca. Ha sufrido y sufrirá los resultados de una secular supeditación al centralismo español».

Manuel Azaña cree, sin embargo, que Prieto no tuvo nada que ver con la orden de retirada, basándose en que en aquel momento no era aún ministro de Marina. Se olvida que desde los primeros momentos de la sublevación tenía una oficina en el Ministerio de Marina, donde su influencia debía ser notoria; y, sobre todo, que al constituirse el Gobierno Largo Caballero al día siguiente, era nombrado ministro de Marina y Aire.

De regreso a Barcelona, Bayo fue sometido a consejo de guerra del que no salió mal parado gracias a la protección de muchos de sus compañeros, entre ellos Vicente Guarner; pero su vida pudo estar en peligro acosado por el Comité de Milicias, hasta que Prieto, para protegerlo, ordenó su traslado a Valencia.

Finalmente transcribo la opinión del presidente Azaña en su *Cuaderno de la Pobleta*, hombre que creía tener grandes conocimientos militares, luego de su estancia en Francia durante la Gran Guerra y de su paso por el Ministerio de la Guerra:

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?



Para el desembarco se contó con la mayor parte de los hidroaviones *Savoia S-62* y *Macchi M-18* (en página anterior) existentes en España y con los destructores *Almirante Antequera* y *Almirante Miranda*.

«Que hubiera sido muy útil recuperar las Baleares nadie lo pone en duda. Que existieran los medios adecuados era para examinarlo y discutirlo. Que no servían para el caso los que se juntaron, estaba fuera de discusión para cualquier persona enterada. Militarmente era una improvisación loca. Gente allegadiza, sin mandos ni disciplina, sin espíritu combativo, sin material bastante,

sin sanidad ni hospitales, sin abastos, se lanza a desembarcar a viva fuerza en una isla bien defendida, sin que a nadie en Barcelona, se le hubiera ocurrido informarse del Ministerio de la Guerra, de las fuerzas y recursos que había en Mallorca. ¡Pero qué es informarse! Todo lo hicieron corriendo, sin conocimiento y, desde cierto día, contra las órdenes del Gobierno de Madrid. Dispusieron de su material, de sus oficiales, le secuestraron dos o tres barcos de guerra y cuando en Madrid no había ni una sola ametralladora (!) para cortar el paso de la Sierra, en Mallorca eran echadas al mar ochenta máquinas y un par de baterías, después de perder quinientos hombres muertos y no sé cuántos heridos. En un semanario francés, el *Vendredi* o *Marianne* u otro de este tipo, leí algún tiempo después una narración de un médico francés que se agregó en Barcelona a la expedición. Allí se palpa el desorden; la improvisación, la chiquillería. El Gobierno había despachado desde Valencia un barquito de guerra, el *Xauen*, para recoger en Mahón unos millones de cartuchos y otro material. Los expedicionarios de Bayo secuestraron también al *Xauen*, hasta que la empresa terminó. Recuerdo que hablé con Companys del caso. Me dio muy buenas palabras, pero sin resultados. Me parece que el Gobierno nunca logró echarle mano al material de Mahón. Fracasado el empeño nadie ha querido cargar con la responsabilidad de haberla ordenado. He interrogado sobre ello a varias personas y todas me responden con evasivas. Alguien me ha hablado (creo que Sandino pero no estoy seguro) de un Acta levantada en Barcelona, que no he logrado ver, que parece referirse más bien al caso de dar por concluida la operación y a las órdenes para su reembarco. Lo que sí referiré entonces es que la tripulación del *Jaime I*, por sí y ante sí, se presentó con un acorazado en aguas de Mallorca y obligó a los destroyers que llevaba Bayo y, por tanto, a toda la expedición a volverse».

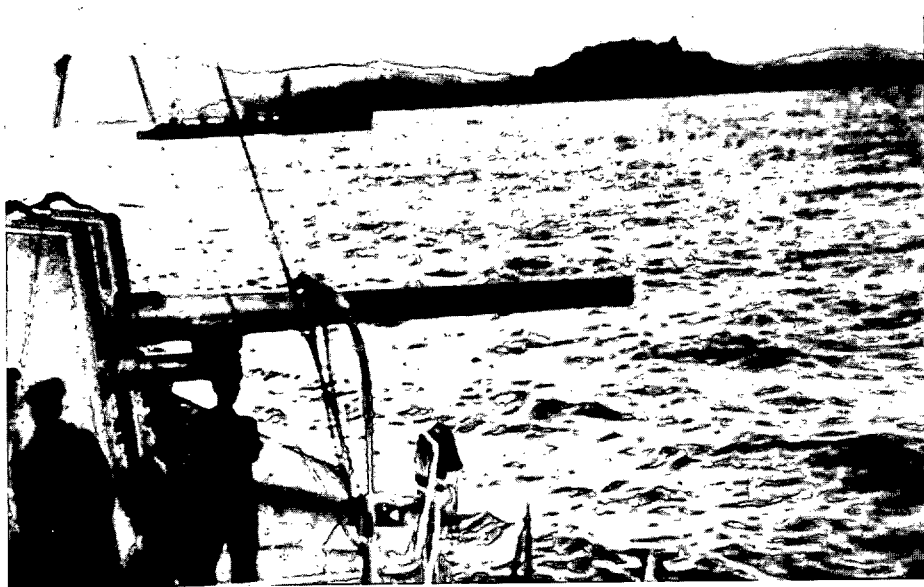
Da la impresión de que el presidente de la República estaba bastante mal enterado y que gran parte de lo que escribió son «chismorreos» indignos de su personalidad y cargo. Desde luego, en Madrid —donde yo estaba por entonces— había más de una ametralladora para oponerse al avance de los facciosos en la Sierra y es curioso que acepte que «hasta cierto día» se habían obedecido las órdenes del Gobierno, lo que prueba la participación de éste. Por otra parte, ¿era sólo culpa de Bayo o de Cataluña haber llegado a tal situación? ¿Qué responsabilidad alcanza al gobierno de Madrid?

La orden de abandonar la Isla, llegase como llegase a Bayo, fue únicamente consecuencia de la condición impuesta por el teniente de navío Prado Mendizábal de que la operación fuera breve. No fue más que el cumplimiento de lo estipulado.

Tal decisión pudiera parecer acertada en el caso de haberse tratado de una guerra corta; pero, mediado septiembre, todo indicaba que tal circunstancia no se iba a dar y que el papel de Italia en el suministro de armas a los sublevados iba a ser muy importante, pues ya había enviado a Marruecos dos poderosas formaciones de aviones de bombardeo y caza con sus tripulaciones. Como tal suministro tenía que efectuarse forzosamente a través del Mediterráneo, su control por la Flota republicana hubiera resultado mucho

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

más fácil poseyendo Mallorca. También hay que pensar que los *raids* que los cruceros facciosos emprendieron enseguida por este mar, hubieran sido muy difíciles, si no imposibles, sin contar con la base de apoyo de Palma; igualmente, las poblaciones del litoral republicano no habrían sufrido los bombardeos aéreos y navales a que se vieron sometidas. Además, la llegada de material soviético, que se inició unas semanas más tarde, hubiera resultado más fácil si los rebeldes no hubieran dispuesto de base ni aeródromo alguno en el Mediterráneo, obligando a sus cruceros a operar partiendo de Cádiz o de Ceuta. Debe recordarse que tras el hundimiento del mercante soviético *Komsomol* por el crucero rebelde *Canarias*, pocos fueron los barcos soviéticos que llegaron a España, debiendo emplearse en el tráfico con la Unión Soviética barcos españoles o neutrales.



Los destructores *Almirante Antequera* y *Almirante Miranda*.

La decisión de abandonar la operación —cuando posiblemente lo más difícil estaba hecho y cuando, insistiendo, tal vez podría haberse llegado al éxito— fue nefasta para los republicanos, que perdieron la oportunidad de disponer del dominio total del Mediterráneo. Este dominio era estratégicamente tan fundamental que incluso podía aceptarse la idea de arriesgar a sus más importantes unidades navales y hacerlas entrar en la poco protegida bahía de Palma, aunque se hubiera perdido alguna. Cabe preguntarse qué hubiera ocurrido si, por ejemplo, el acorazado *Jaime I* se hubiera situado frente a Palma en el momento oportuno.