

La tragedia del *Mar Cantábrico* y otros apresamientos navales en la Guerra Civil

Xosé Manuel Suárez



En 1931 la Constitución establecía que España era una república democrática de trabajadores de toda clase, organizada en un régimen de libertad y de justicia. La tripulación del mercante lo tenía muy claro, sabían lo que defendían con su trabajo, sabían que representaban a un pueblo libre, que gozaba del reconocimiento de sus derechos fundamentales, atacado desde el 17 de julio de 1936 por el Ejército de su propio Estado sublevado contra el Gobierno legítimo. Los militares rebeldes bombardeaban las ciudades y los pueblos, fusilaban a la gente por su ideología, cañoneaban los mercantes, los buques de pesca y de pasaje... Era un ejército profesional que contaba con la ayuda militar directa de dos países europeos: Alemania e Italia, y con el apoyo táctico de Portugal. Esta historia¹ de un barco con suministros bélicos para la República y de las sesenta personas que viajaban a bordo, españoles de varios orígenes y extranjeros, es un paradigma de la guerra civil.

El relato comienza donde terminó infelizmente para una parte de la tripulación del navío, en un pequeño cementerio a las afueras de Ferrol, donde reposan hoy unos marinos procedentes del País Vasco, Valencia, Galicia... El *Mar Cantábrico* había sido construido en 1930 en Bilbao para la Compañía Marítima del Nervión, la naviera que en 1936 contaba con siete barcos, todos bautizados con nombres de mares. Era la segunda armadora del País Vasco por tonelaje, aunque muy lejos de la poderosa Sota y Aznar, la más importante de España con medio centenar de buques. La motonave, de 6.632 toneladas de registro bruto, 7.500 de carga, 128 metros de eslora, 16 de manga y 10 de puntal, era impulsada por una pareja de hélices de dos motores diésel de ocho cilindros y cuatro tiempos; podía alcanzar una potencia de más de tres mil caballos y surcar la mar a 15 nudos. Disponía de cinco bodegas para la mercancía y de unos camarotes para pasajeros.

■ ¿QUIÉN ERA GORDÓN ORDÁS?

«La tragedia del *Mar Cantábrico*»: así, con estas mismas palabras, Gordón Ordás, el embajador de la República en México, calificó el resultado de su envío más importante,

el más costoso, y su mayor fracaso. Era nada más y nada menos que el hombre clave de los suministros de guerra procedentes del continente americano para la República española, aislada internacionalmente por la política de Gran Bretaña, seguida por Francia, de apaciguamiento ingenuo del amenazante Hitler en sus deseos expansionistas. Don Félix Gordón Ordás había llegado a México unos meses antes del estallido de la guerra civil. Tras el golpe de estado dispuso de nueve millones de dólares, de los que gastó cinco, y de diez barcos (ocho españoles y dos extranjeros) para transportar a la zona republicana armas y alimentos. La confianza del Gobierno de Madrid estaba depositada en este activo leonés que compró armas en México, Estados Unidos y Bolivia. Tenía un equipo de colaboradores que buscaban en México no sólo fusiles Mauser y cañones, sino además garbanzos de buena calidad y al mejor precio, pues sabía que los soldados necesitaban alimentarse para poder disparar. Un ejército hambriento sería inoperante para hacer



frente a las disciplinadas tropas de Mola y Franco. Los barcos que envía desde México llevan una clave realizada por él mismo para comunicarse por radiotelegrafía. El *Mar Cantábrico* utilizaría la clave X, empleada antes por el *Sil*, que a finales de 1936 salía de Veracruz con ocho millones de balas, 24 cañones, quince mil casquillos de proyectil, tres aviones Lockheed comerciales, dos mil Mauser fabricados en México y cien fusiles ametralladores tipo Mendoza. El mercante entró en la bahía de Santander el 12 de enero de 1937, con 600 toneladas de azúcar y miles de uniformes escolares. Este éxito intentó repetirlo Gordón Ordás con el *Mar Cantábrico*.

Félix Gordón Ordás, veterinario natural de León, dipu-

tado primero del Partido Republicano Radical Socialista, luego integrado en Izquierda Republicana, el partido de Azaña, había sido director general de Minas y Combustibles y -al mismo tiempo, algo insólito- de Ganaderías e Industrias Pecuarias, y en 1933 ministro de Comercio. Gordón, hombre de cincuenta años, de estatura más que media, grueso, de cara ancha y redonda, normalmente vestido con americana y chaleco, de amplias lecturas y gran capacidad de trabajo, presentó sus credenciales en mayo de 1936, en medio de la expectación de la clase política mejicana, que miraba con esperanza la posibilidad de un tratado comercial bilateral.

Al producirse el levantamiento militar en España, el embajador en México tomó la iniciativa desde un principio para organizar el envío de material de guerra. Antes, el 29 de julio, tuvo que rechazar la pretensión del primer secretario de la legación en ese país, Ramón de Pujadas, de tomar el control de la embajada para convertirla en representación de la Junta de Defensa de Burgos. Como Gordón se negó a ello, Pujadas convirtió su domicilio particular en la delegación de los sublevados y el Gobierno de México, ante su intento de ser recibido como embajador, hizo público que el único gobierno que reconocía en España era el legítimo.

La frenética actividad que desplegó Gordón, apenas iniciada la guerra civil, se orientó a la búsqueda de aviones, cañones, ametralladoras, fusiles y cartuchería, ya que el Gobierno le confirmaba que la insurrección había dejado al ejército leal «casi exhausto de material de guerra». Las primeras gestiones las hizo en México, pero la falta de aeroplanos hizo que sus acciones abarcasen también Norteamérica. En contacto con el presidente de

Paredón donde se producían los fusilamientos en el arsenal ferrolano. El cobertizo era la capilla donde los condenados pasaban la última noche.

la República de México, Lázaro Cárdenas, obtuvo a mediados de agosto de 1936 la venta de veinte mil fusiles Mauser y veinte millones de balas. Este cargamento se enviaría en el *Magallanes*.

Pero la colaboración mejicana fue más allá de ser un país vendedor. El Gobierno del país centroamericano actuó como comprador intermediario para España en países donde no querían mostrarse a la opinión pública como suministradores de los españoles republicanos, por ejemplo, en Francia.

La actitud solidaria de México se explica fácilmente. Allí la República hispana era considerada como un país que había emprendido un camino revolucionario paralelo al suyo, y se temía que el ataque a ese proceso político pudiera repetirse en México. Lo que defendía el general Cárdenas en España era su propia política en su propio país y un evidente antiimperialismo. No se ha determinado ni siquiera con aproximación la cuantía de todo el suministro de material bélico, sobre todo fusiles y balas, de fabricación mexicana que llegó a la República. Se ha cifrado en más de dos millones de dólares lo entregado en un año, entre agosto de 1936 y septiembre de 1937, pero quedan envíos por conocer y el resto del período de la guerra. La ayuda no sólo fue militar; los exiliados republicanos acogidos en el país recibieron un pasaporte mexicano, y, antes, en junio de 1937, 456 niños españoles, entre los que había huérfanos por la guerra, llegaron a México en un barco francés en un viaje organizado desde la embajada española en París. Muchas familias mexicanas se ofrecieron enseguida para acoger a los niños, pero el Gobierno

de Cárdenas decidió que no serían dados en adopción, se les educaría con los ideales de sus padres republicanos bajo auspicio estatal. Los niños, recibidos en Veracruz por una multitud y fotografiados con el puño en alto, fueron instalados en una vieja escuela, en Morelia (estado de Michoacán, donde había ejercido Cárdenas como gobernador), en un edificio situado entre dos iglesias que, muy pronto, recibieron las pedradas de chiquillos, como acostumbraban a hacer en España.

Félix Gordón Ordás recibió para la España republicana donativos variados y de diversas procedencias, lo que demuestra un apoyo popular extendido por toda América a la causa republicana; por ejemplo, los actores de Hollywood, el Comité de Ayuda al Niño Español y un amplio elenco de organizaciones de Norteamérica le entregaron alimentos (leche condensada, café, azúcar), ropa y juguetes. Sus búsquedas de material de guerra se extendieron a Canadá y Bolivia, pero especialmente a Estados Unidos; en este país varios agentes al servicio de la embajada buscaron nada más iniciada la guerra aviones para la República. Gordón

consideró la enmienda de la ley de Neutralidad norteamericana una agresión al Gobierno legítimo de España. Si este Gobierno era derrotado se debería al hecho de ser privado de sus derechos de compra en otras naciones amigas del armamento y municiones necesarios para su defensa legal. Esta sentencia la escribe el exministro estadounidense Stimson en un informe a Roosevelt sobre la aplicación de la ley de Neutralidad al conflicto hispano. Pero Roosevelt aún llegaría más lejos:



La tripulación del *Mar Cantábrico*, probablemente en octubre de 1936. El gesto del puño levantado fue utilizado en el consejo de guerra como prueba.

impondría el veto de neutralidad a los productos norteamericanos que pudiesen ser exportados a través de México o desde otros estados de ese continente.

■ LOS JEFES DEL BARCO

El capitán, Serafín Santa María Ruiz, un burgalés de 30 años, que vivía en el barrio viejo bilbaíno, afiliado a la Agrupación Socialista de la ciudad, era a bordo primer oficial cuando estalló la guerra, pero fue nombrado capitán el 2 de agosto de 1936, por decisión del comité del Frente Popular de Valencia. Compartiría la máxima autoridad con el delegado político, José Otero Pesado, dirigente del sindicato de la mercante La Naval, integrado en UGT. Otero había nacido en Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) y vivía en el barrio portuario de Valencia. Tenía la confianza directa del Gobierno republicano como delegado en el barco confiscado. En otoño de 1936 se entrevistó en Madrid con Indalecio Prieto, ministro de Marina, y con Negrín, ministro de Hacienda, poco antes de que el Gobierno se trasladase a Valencia. Los ministros socialistas le responsabilizaron de un buque que debía traer suministros en principio desde Nueva York, hacia donde parte sin carga desde Liverpool en noviembre de 1936.

■ NAVIDAD EN NUEVA YORK

El 6 de enero de 1937, cuando el *Mar Cantábrico* estaba atracado en Nueva York, el Congreso norteamericano, con un único voto en contra, resolvió enmendar su ley de Neutralidad, que prohibía la venta de armamento a paí-

ses en guerra, para no tener que acceder a peticiones privadas de empresarios para exportar armas a España, como ya había ocurrido. Sólo se permitiría el envío de médicos y enfermeras de la Cruz Roja norteamericana. A pesar de estos impedimentos de última hora, el navío cargó ocho aviones comerciales, ya usados, con la idea de transformarlos para una actividad militar en España. Aparte de los ocho aviones, que llamaban más la atención de la prensa norteamericana, la carga se había completado con material humanitario. Se transportaban a España más de setenta mil botes de leche condensada, dos mil botes de leche en polvo, ciento ochenta mil kilos de harina, casi quinientos sacos de café, siete sacos de azúcar, una mesa para operaciones quirúrgicas, cuarenta y seis mil latas de caldo de gallina, casi mil bultos de ropa nueva y usada, 88 bultos de zapatos usados y otros 45 de zapatos nuevos, 44 cajas de medicinas y 151 bultos de comestibles (fabada, pimientos, macarrones, sopas...).



■ EN MÉXICO

El *Mar Cantábrico* arribó a Veracruz, el principal puerto mexicano, el miércoles 13 de enero, una semana después de su apresurada salida de Nueva York. El cargamento estibado en Veracruz era en exclusiva armamento, donde destacaban diez millones de balas para Mauser, dos mil fusiles, medio centenar de ametralladoras y otros tantos cañones, además de unos trece mil obuses. La lista en detalle era la siguiente:

16 cañones de 7 cm Saint Chamond, modelo 1898.

11 cañones de 7,5 cm Schneider Canet, modelo 1898-1901.

20 arzones para los mismos.

11 trenes posteriores para los mismos.
 2 cañones revólver de 37 mm Hotchkiss.
 2 cañones Betleman de 57 mm.
 6 ametralladoras Semag Oerlikon de 20 mm con carrillo y montaje.
 4 ametralladoras Browning mod. 1917 de 7 mm, refrigeradas por agua.
 6 ametralladoras Browning calibre 30-06, refrigeradas por agua.
 20 ametralladoras Colt de 7 mm, refrigeradas por aire.
 1 ametralladora Colt calibre 30-06, refrigerada por aire.
 13 ametralladoras Hotchkiss de 7 mm.
 1 ametralladora Lewis calibre 303.
 5 fusiles ametralladores Hotchkiss calibre 7 mm.
 5 fusiles ametralladores Mendoza calibre 7 mm.
 967 fusiles Enfield mod. 1917 (fabricados por Winchester).
 990 fusiles Mosin-Nagant (fabricados por Remington).
 1.172 obuses de metralla de 7,5 cm.
 206 obuses rompedores de 7,5 cm.
 64 obuses de 7,5 cm.
 8.117 obuses de metralla de 7 cm.
 146 obuses explosivos de 7 cm.
 4.550 botes de metralla de 3,7 cm.
 4.950 granadas ordinarias de 3,7 cm.
 12.600 obuses de 20 mm para Semag.
 9.428.000 cartuchos Mauser de 7 mm.
 705.000 cartuchos Mauser calibre 30-06 especial.
 1.378.200 cartuchos Mauser calibre 30-06 especial, en bandolera.
 166.000 cartuchos Western 30-06.
 376.000 cartuchos Winchester calibre 7,62.
 36.000 cartuchos Winchester calibre 303.
 1.367 granadas de fusil de gas lacrimógeno C.N.
 834 cintas para ametralladora.
 33 máquinas para cargar cintas.
 Cajas de herramientas, cubos, trípodes para ametralladoras, termos, cajas de respetos, baterías de acumuladores, detonadores, máquinas para cargar peines...

El barco partió de Veracruz con este cargamento y los aviones de Nueva York a las seis de la mañana del vier-

nes 19 de febrero. Tras dejar el puerto, el capitán abrió un sobre que le había entregado un hombre del embajador Ordás. En su exterior figuraba la advertencia de que únicamente debía abrirlo en alta mar. El despacho era una carta de Ordás, con fecha del 17 de febrero, que contenía las instrucciones detalladas para llegar a su destino secreto y la clave para las comunicaciones cifradas. Este método lo empleaba don Félix con todos los mercantes que enviaba a España en esta época. A cada barco le preparaba personalmente una clave; la clave X la compartieron sin embargo el *Sil* y el *Mar Cantábrico*; el primero había alcanzado su destino, Santander, sin mayores problemas el 12 de enero de ese año. El *Mar Cantábrico* debería ir desde Veracruz a Santander, a menos que en ruta recibiera del Gobierno de España o de la embajada en México indicación contraria, sin hacer escala en ningún otro puerto durante su recorrido y procurando llevar la marcha adecuada para llegar al destino, como máximo, durante las primeras horas de la noche del 6 de marzo, siempre antes de las doce de esa noche. El Gobierno republicano temía que tras esa fecha se estableciese el bloqueo sobre los barcos comerciales extranjeros por parte del Comité de No Intervención; la prohibición sólo afectaría a los de bandera extranjera, nunca a los españoles, y la intención era disfrazar al mercante como si se tratase de un navío inglés, para evitar a los buques de la armada franquista.

La clave numérica que debía ser utilizada por la radiotelegrafía del barco para enviar todos sus mensajes codificados empleaba tres grupos de dos cifras para cada letra, elegidos de forma arbitraria. La clave X se le presentaba al capitán en forma de tabla y con las instrucciones de empleo. En el espejo de la clave los pares de cifras estaban distribuidos en filas por su decena, cada par bajo la columna correspondiente a su letra. No se cifraban la letra ñ ni los dígrafos *ch* y *ll*. Eran entonces 26 letras representadas por 78 pares de cifras, del 01 al 89, faltando 11 pares: 21, 24, 28, 52, 55, 57, 59, 80, 83, 84 y 88.

Las instrucciones de cifrado que acompañaban a la tabla eran escuetas y sencillas. Las palabras se distinguían en grupos de dos letras separadas por un guión. La

palabra México servía en la nota como ejemplo de cifrado:

Mé - xi - co
0717 - 2603 - 1518

Cuando en el mensaje existiera una palabra con un número impar de letras se completaría con dos ceros. Se ponía como ejemplo la palabra París:

Pa - rí - s
3269 - 4337 - 8900

En un mismo mensaje se podían entonces utilizar hasta las tres posibilidades distintas para cada letra. Las recomendaciones de Ordás eran muy claras: no se utilizaría el radiotelégrafo más que lo estrictamente necesario, para evitar localizaciones del barco por triangulación, y se emplearía la clave X por parte del capitán cuando precisasen comunicarse con España (con Santander y Bilbao) y con México (la propia embajada).

■ LUNES, 8 DE MARZO DE 1937, A CIEN MILLAS DE SU DESTINO

Los servicios de escucha del bando franquista captan una comunicación del ministro de Marina Indalecio Prieto al presidente del Gobierno vasco Aguirre, en la que se ex-

presan detalles como el destino del buque y el día previsto de llegada. Aunque la comunicación está cifrada, el bando rebelde conoce desde hace tiempo las claves republicanas. En el mensaje interceptado y descifrado, Prieto pide que el ejecutivo vasco organice la escolta del mercante. La escolta prevista, el destructor *José Luis Díez*, no puede acudir por la desertión de comandante y primeros oficiales, que se cambian de bando después de sabotear el navío. Sólo ante el crucero *Canarias*, más veloz y poderosamente artillado, el mercante al servicio del Gobierno republicano es captado por radiogoniometría y a la vista del crucero franquista en pleno mediodía no puede engañarle con su bandera británica y el nombre de *Adda Newcastle* en su casco. El carguero se hallaba en aquellos momentos a 45° 10' latitud norte y 3° 20' longitud oeste, a 115 millas al norte de su destino: Santander.

■ EN FERROL

Cerca de las tres de la tarde del miércoles 10 de marzo el barco era fondeado en la ría ferrolana, entre O Seixo y Mugarbos, las poblaciones que quedaban al sur. Por el norte, la ciudad de los astilleros y los cuarteles. Sería

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z
			01		09		03	08		07				02		05			06					04	
10	14	15		17			13		19	12			18			16			11						
				29									27		22			20		23	26	25			
30			31		35		37	33			34			32		36				38				39	
	49	40		48	46		45		42				44			43			47				41		
										51	50		53					56		58		54			
69	67			66			65	63	61		60	62						64	68						
		79	70		71	72		75		77		74	73	76	78										
																	89		81		85	87	86	82	

La prensa recoge la visita del embajador en México, una semana antes del fusilamiento de parte de la tripulación.

Identificación obligatoria para los marinos en el puerto de Veracruz.

aquel el último puerto para varios de sus tripulantes, que fueron instalados en un viejo transporte de la Marina, el *Contramaestre Casado*, atracado en un muelle del Arsenal Militar, la construcción portuaria levantada con los sillares de granito perfectos de los canteros del XVIII. Ferrol, trazado en líneas rectas por ingenieros, había nacido de aquel puerto de la Ilustración creado para un triple objetivo: construir barcos, armarlos y repararlos. Se habían levantado en un espacio natural único -una ría de entrada estrecha que luego se abría, como una botella- un astillero y un barrio residencial con cuarteles, hogares y comercios en calles perpendiculares, defendido todo este conjunto urbano por la enorme muralla del baluarte. «Señor, sin Marina no puede ser respetada la Mo-

ría Juan Blas Domínguez, tuvo menos de un día para preparar el juicio de sus cuarenta y cinco defendidos. Ni siquiera tenía tiempo para distinguirlos.

El 13 de marzo, un día nublado y con amenaza de lluvia, se celebraba el primer consejo de guerra en el *Contramaestre Casado* contra la tripulación del barco, sin cumplirse en su totalidad los tres días de la arribada a la ciudad. Eran las diez de la mañana cuando se abrió la vista de la causa. Media hora antes, el tribunal militar había asistido en el altar de la Virgen del Carmen de la iglesia de San Francisco a una misa del Espíritu Santo, para implorar su iluminación, como era costumbre. Como fiscal actuaba el comandante auditor José Gómez de Barreda que, en un escrito unido al sumario, con sus conclusiones



narquía española», había escrito al rey el marqués de Ensenada.

■ LOS JUICIOS MILITARES

En el transporte de la armada *Contramaestre Casado* tienen lugar los dos consejos de guerra contra los tripulantes y pasajeros. El 13 de marzo se celebraba el primer consejo de guerra contra la tripulación del barco, apenas a los tres días de la arribada a la ciudad. En dos jornadas se había tomado declaración a todos los procesados con nacionalidad española: cuarenta y cinco. El defensor nombrado de oficio el día 12, el comandante de Intenden-

provisionales, había calificado a la tripulación como una «pequeña torre de Babel de siniestros individuos» y que la vida a bordo se hacía bajo «un régimen marxista puro», donde «el comité primero y el Delegado Otero después eran los que hacían y deshacían». A pesar de tan absoluta aseveración, Barreda pedía la pena de muerte para todos los procesados. Era una posición acomodada en el extremismo, para qué molestarse buscando diferencias en tan poco tiempo entre tanto procesado. Lo fácil para el fiscal era encontrar igual grado de responsabilidad en el que ordenaba como en los que obedecían.

16 de los 17 fusilados el 8 y 9 de julio de 1937 en Ferrol.

La prensa mexicana recogió con amplitud la noticia de la ejecución de los cuatro embarcados con esa nacionalidad.

■ FUSILADOS

El cargamento que traía el *Mar Cantábrico* había sido descrito en la sentencia del consejo de guerra como «numerosa cartuchería, bombas asfixiantes, granadas, cañones, arzones, ametralladoras, fusiles ametralladores, aviones y bultos de alimentos y ropa en abundancia», y



considerado como parte de una «rebelión» contra el Ejército que realizaba el Frente Popular. Los tripulantes eran considerados colaboradores de ese delito en su continuación; para el tribunal eran «simples ejecutores ya que la suprema dirección estaba en quienes ostentan los altos cargos directivos en la zona enemiga». Con este argumento todos los soldados del ejército republicano po-

drían ser ejecutados, o condenados como mínimo a reclusión perpetua por aquellos tribunales militares del primer franquismo, del franquismo de guerra.

El 8 de julio, a las siete de la mañana, fueron fusilados en el Arsenal nueve marinos de un primer grupo: el capitán Santa María, el tercer oficial Peris, el mozo Almenar, el engrasador gallego Vega, el cabo Cumba y los camareros Del



Valle, Ortiz, Llorens y Aranaga. Al día siguiente fueron pasados por las armas los ocho restantes condenados a la máxima pena en la causa 50/37: el electricista Santi Bilbao, los radiotelegrafistas Birlanga y Pedro Pérez, el navarro Urdiain y los marineros gallegos Barreiro, Martínez Montemuño, García Castro y Fernández Saavedra.

Antes, el 17 de abril de 1937, habían sido fusilados en el

mismo lugar, y prácticamente a la misma hora, los voluntarios extranjeros que viajaban en el *Mar Cantábrico*: los mexicanos José Carlos Gallo, Alejandro Franco, Manuel Zavala y Ricardo Solórzano, junto a Martin Jay Golden, natural de Nueva York, y el búlgaro Izvetan Kovtechev.

El fiscal afirmó que los acusados habían embarcado sin coacciones conociendo el contenido y la naturaleza del cargamento que llevaba el mercante, con la intención de servir al Frente Popular. Por su condición de combatientes eran «rebeldes» en aplicación de los códigos militares y pedía la máxima pena para todos ellos excepto para la única mujer a bordo, Socorro Barbarena, porque se suponía que no iba a tomar las armas. El criterio del fiscal conllevaba que todos los soldados republicanos, españoles y extranjeros (los integrantes de las Brigadas Internacionales), por ser combatientes, incluso sólo por su intención de serlo, como los voluntarios del *Mar Cantábrico*, que no llegaron a disparar un solo tiro, podrían ser condenados a muerte.

Los hechos descritos eran para el tribunal «constitutivos de un delito de adhesión a la rebelión antiespañola y marxista patrocinada por el Frente Popular», por lo que sus autores fueron condenados a la máxima pena.

■ LA GUERRA NAVAL

En la zona del Departamento Marítimo de Ferrol, entre los ríos Bidasoa y Miño, casi treinta buques mercantes fueron apresados antes de la captura del *Mar Cantábrico*. Los sublevados se quedaban con la carga y, salvo excepciones, con el navío.

El 1 de septiembre de 1936 el acorazado *España* había apresado al *Arate-Mendi*, de la naviera Sota y Aznar, que navegaba en lastre. El buque sería entregado a Alemania con el nombre de *Ellen*, para servir de transporte de armas a los sublevados. Ese mes las retenciones en el mar

afectaron a cinco navíos más (*Udondo*, *Genoveva Fierro*, *Abando*, *Ulia* y *Juan Mary*) llevando carbón, fosfatos, víveres y pasajeros. El caso del *Udondo* fue particularmente dramático. Toda su tripulación (cuarenta hombres) y dos pasajeros fueron fusilados en tres días consecutivos de finales de septiembre. El buque realizaba habitualmente transporte de carbón, pero las autoridades de Marina de Ferrol ordenaron que esos marinos fueran pasados por las armas sin acusación documentada. Entre el 25 y el 27 de ese mes fueron fusilados en el cementerio de Serantes, en el municipio contiguo a Ferrol, los cuarenta y dos hombres que iban a bordo, en tres grupos de catorce por día, comenzando la primera jornada por el capitán, los oficiales, el contramaestre y los maquinistas. Estaba el barco comandado por Óscar Blanco, un asturiano natural y vecino de Gijón, de 35 años, que dejaba cinco huérfanos. Los oficiales eran levantinos (dos de Valencia y uno de Cartagena). Los marineros y fogoneros procedían en su mayoría de Asturias, Galicia y Vizcaya, pero además entre los ejecutados se hallaban dos afiliados a CNT que viajaban según la documentación como pasajeros. Uno, José Fernández, natural de la villa coruñesa de Muros, se había dado de baja en agosto en las Milicias Populares Gallegas de Madrid para trasladarse a Valencia, con el fin de prestar



servicios en la Marina Mercante como fogonero. El otro pasajero «cenetista» era un empleado de Telefónica, Santiago Cela, domiciliado también en Madrid, al que le intervinieron 725 pesetas. El Estado Mayor de Ferrol recibió en octubre 9.521 pesetas, recogidas a la dotación del vapor, además de veinte libras esterlinas, un aro y un anillo de oro, un monedero de plata y dos cadenas de oro, una con medalla de oro y otra con medalla de plata. Los bienes pasaron a formar parte del Tesoro Nacional.

Los cuarenta marinos de la tripulación y los dos pasa-

jeros fueron colocados ante el muro del cementerio de la parroquia, cerca de la entrada. Al otro lado les esperaba una fosa común excavada en la tierra. Habían sido condenados a muerte sin consejo de guerra, en aplicación directa y arbitraria de los bandos militares de los sublevados, «por traidores a la patria», según la propuesta del auditor de la Base Naval de Ferrol García Rendueles, confirmada por el jefe de la Base, el vicealmirante Núñez. Rendueles no tuvo empacho en proponer la muerte de todos los embarcados.

En octubre fueron apresados, entre otros, el *Alfonso Senra*, cuando viajaba desde Barcelona a Bilbao con patatas, habas, vino, harina y azúcar, siendo fusilados sin juicio previo diecinueve de sus tripulantes, casi tantos como luego en el caso del *Mar Cantábrico* y el *Manu*, también entregado a los alemanes. En noviembre, dos mercantes de bandera noruega, uno de ellos, el *Pona*, con armamento. En enero del 37, otro noruego, con fosfatos y víveres. Este mismo mes, el vasco *Agire-Mendi* se pasó en lastre al bando sublevado, y el *Uribe-Mendi* fue capturado con un cargamento de azúcar. En febrero cayeron el mercante soviético *Smidovich*, con cereales, y el *Mar Báltico*, de la Compañía Marítima del Nervión, con mineral de hierro. El 2 de marzo fue aprehendido el sueco *Allegro*, con municiones, aunque el buque fue dejado en libertad.

■ CRUCERO AUXILIAR DE LA FLOTA SUBLEVADA

Ya antes de descargarse el buque, el contralmirante jefe del Arsenal había ordenado a la Sociedad Española de Construcción Naval, la compañía germen de la futura BAZÁN, su reconocimiento y la reparación de sus averías. Se probaron y se pusieron a punto los motores, los principales y auxiliares, y la estación de radiotelegrafía. Al término de esta revisión, a mediados de mayo de 1937, el *Mar Cantábrico* fue entregado a un capitán de la Marina Mercante, en presencia del delegado de Buques Incautados. El 22 de mayo zarpaba de Melilla con rumbo a Italia, formando parte de un convoy, junto al *Dómine* y *El Marqués de Comillas*, al que daba escolta el crucero *Baleares*. De Italia traería al regreso más de diez aeroplanos para los sublevados contra la Constitución de 1931.

El 25 de junio regresaba a Ferrol para ser transformado en crucero auxiliar, ya que estimó que el buque, por ser susceptible de recibir potencia artillera y por su buen radio de acción, sería capaz de hacer frente a muchos navíos de la República. Los planos para su reforma fueron elaborados por los ingenieros de los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval, de la que surgiría luego la *Bazán*, hoy *Navantia*. Entre otras reformas le desmantelaron los palos de carga y para armar al mercante le montaron cuatro cañones Vickers de 15,24 cm, dos a popa y dos a proa, unas piezas procedentes de los emplazamientos de artillería de costa, además de otros cuatro cañones de 8,8 cm y dos ametralladoras de 20 mm como avío antiaéreo. Con estas reformas se incorporaba como crucero auxiliar a la flota «nacional» a mediados de agosto.

A bordo del mercante entraría en aguas de Cartagena el histórico 1 de abril de 1939 el almirante jefe de la flota franquista Francisco Moreno, hermano del comandante del *Canarias*, su apresor aquel 8 de marzo.

Finalizaba la batalla entre la democracia y el fascismo en España, pero estaba cercana la continuidad de la contienda en la segunda guerra mundial.

NOTAS

- 1 El lector interesado puede leer la historia en detalle en *Armas para la República. La aventura del Mar Cantábrico*. Ferrol, Edicions Embora, 2009. Versión en castellano.