

Los barcos del exilio
Ada Simón/Emilio Calle
Oberon-Grupo Anaya
Madrid, 2006
286 págs. 28 fotografías

Los barcos del exilio (I)

Diáspora marítima: los barcos de los malditos

Miguel A. Moreta-Lara

La historiadora mexicana Ada Simón y el periodista malagueño Emilio Calle son los autores de un libro muy útil para iniciarse en uno de los asuntos de los que ya casi nadie quiere o sabe tratar, el del exilio provocado por la Guerra Civil española, esa contienda que se dio por terminada en 1939, aunque las tropas victoriosas no parecieron darse por enteradas y se aplicaron en el acoso, ametrallamiento y bombardeo contra quienes en su huida ya sólo intentaban salvar lo único que les quedaba: la vida. El destino del medio millón que pudo expatriarse en Francia fue trágico: unos 100.000 acabaron regresando (y no eran lindas flores lo que les esperaba), los más afortunados pudieron embarcarse hacia América (50.000) o África del Norte (20.000) y muchos otros -en su intento de escapar a los campos de concentración- acabaron engrosando las filas de la Legión Extranjera, luchando en la Resistencia o gaseados en Auschwitz.

Además de ser un libro de gran utilidad para abordar el aciago fenómeno del exilio republicano, sus autores -indagando en archivos, fundaciones y hemerotecas- han conseguido presentar una muestra de los principales instrumentos de este colosal éxodo: los barcos. Como marca la ley del mar, cada una de estas embarcaciones tuvo una vida azarosa y, a su estela aventurera, añadió la travesía en la que miles de personas de todos los estratos sociales y profesionales persiguieron la esperanza de una nueva existencia lejos de la amenaza franquista. Cada capítulo del libro es la novela de la vida de uno o varios barcos con nombre propio: *Massilia*, *Mendoza*, *Cuba*, *Alsina*, *Winnipeg*, *Flandre*, *Mexique*, *Sinaia*, *Saint-Domingue*, *Quanza*, *Ronwyn*, *African Trader*, *Stanbrook*, *Lézardrieux*, *Campillo*, *Nyassa*, *Champlain*, *Ipanema*...

Como ejemplo de lo arriesgado de los desplazamientos que tuvieron que arrostrar los exiliados podemos citar el peregrinaje del primer presidente de la II República Niceto Alcalá-Zamora (1877-1949) que, tras esperar en Marsella el embarque hacia su destino americano, viajó en el *Alsina* con otros 750 refugiados de varias nacionalidades (entre ellos, varios cientos de judíos). Este buque de doce mil toneladas debía partir el 15 de noviembre de 1940 pero se demoró su salida hasta el 15 de enero de 1941 con rumbo a Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires. Al carecer del *Navy Cert* británico para

atravesar el Atlántico fue desviado a Dakar, donde permaneció cinco largos meses. Alcalá-Zamora viajó entre Dakar y Casablanca varias veces. Finalmente, los refugiados españoles del *Alsina* -previo paso por campos de concentración francomarroquíes- permanecieron en Casablanca, donde el buque portugués *Quanza*, fletado por la JARE¹, los recogió el 30 de octubre de 1941². Esta nave hizo escala en Veracruz para continuar a La Habana, donde Alcalá-Zamora permaneció varios meses hasta tomar otro barco, el *Herma Gorthon*, que tras pasar por Bahía y Río de Janeiro arribó a Buenos Aires el 28 de enero de 1942, lugar de acogida del depuesto presidente. Antes, al pasar por Martinica, se encontró con un centenar de pasajeros del *Alsina* “acogidos” en la isla francesa y que llegarían posteriormente a la Argentina en el *Río de la Plata*. Alcalá-Zamora narró esta experiencia en una serie de artículos en la revista *Aquí Está*³.

Pero hablemos de la azacaneada vida de los barcos, prestándole un poco de atención al *Quanza*. Según nuestros autores (Simón y Calle, 2006: 242):

Se trataba de un viejo barco portugués cuyo nombre treinta años atrás había sido *Ipiranga* [sic]. Los conocedores de la historia de México notarán aquí un curioso juego de espejos: en este barco el dictador Porfirio Díaz abandonó el país camino de su exilio a Francia cuando estalló la Revolución Mexicana, un viaje en sentido contrario al que aquí nos ocupa.

La historia es bonita pero los barcos no coinciden. Sigamos el rastro de ambos. En efecto, el buque *Ypiranga*, construido en el astillero Germaniawerft de Kiel en 1908, fue el que partió un 31 de mayo de 1911 del puerto de Veracruz llevando en él al octogenario Porfirio Díaz (1830-1915), obligado a dejar el poder por Francisco Madero (1873-1913) tras 35 años de presidencia⁴. En el anecdotario de la vida del *Ypiranga* cabe recordar que, como cubría la línea Alemania-Brasil y Alemania-México, la noche del 14 de abril de 1912 se encontraba navegando en el sector donde naufragó el famoso

¹ Casi todas las expediciones marítimas de los exiliados republicanos fueron organizadas y financiadas por dos organismos: el Servicio de Evacuación de Refugiados Españoles (SERE) creado por Juan Negrín en febrero de 1939 y la Junta de Auxilio a los Republicanos Españoles (JARE) fundada por la Diputación Permanente de las Cortes en el exilio (vale decir, por Indalecio Prieto) en julio de 1939. El enfrentamiento político entre los dos líderes también se expresó en estas dos organizaciones.

² En esta expedición iba el joven Juan Marichal (1922-2010), que desarrollaría su importante labor como ensayista, historiador y profesor en la Universidad de Harvard durante cuarenta años.

³ Recogidos luego en un libro publicado en 1942, *441 días: Un viaje azaroso desde Francia a Buenos Aires*, Buenos Aires, Sopena. Es importante aludir a una circunstancia de los refugiados del *Alsina/Quanza*: en cada una de las escalas hubo contingentes que, sobre la marcha, tomaron otros derroteros (quienes tenían medios para ello) o decidieron permanecer en el lugar en que se encontraban, normalmente al no poder continuar viaje por falta de medios. Arantzazu Amézaga detalla en su artículo “El Alsina. Viaje a la libertad” el destino de los viajeros vascos de esa expedición (puede verse en http://ianasagasti.blogs.com/mi_blog/2014/08/el-alsina-viaje-a-la-libertad-.html y en <http://blogs.deia.com/historiasdelosvascos/2014/01/09/marsella-1941-el-alsina-el-ultimo-barco-de-la-libertad/>).

⁴ En esta travesía el *Ypiranga* recaló en La Habana, Vigo, Gijón, Santander, Plymouth y Le Havre.

Titanic. También transportó armas para el presidente Victoriano Huerta en 1914 desde Hamburgo hasta Veracruz⁵. Al terminar la primera guerra mundial, este carguero fue cedido como botín de guerra y la White Star Line se convirtió en su propietaria a partir de 1919. Dos años más tarde lo adquirió la Anchor Line que lo empleó en la ruta de Bombay tras cambiarle el nombre por *Assyria*. En 1929 lo compró la Companhia Colonial de Navegação y lo rebautizó como *Colonial* para cubrir la línea Lisboa-Mozambique-Angola. Finalmente, el buque fue vendido en 1950 para desguace y se hundió rebautizado como *Brisco 9* en el puerto de Campbeltown. ¿Y el *Quanza*? Este es un buque diferente que fue ensamblado en los astilleros Blohm & Voss de Hamburgo en 1929 para la Companhia Nacional de Navegação, tomando el nombre en su botadura de *Portugal*, aunque luego se le renombraría. Construido según los planos del *Lourenço Marques* (ex *Admiral*) de 1906, el *Quanza* estuvo activo hasta el 12 de octubre de 1968 en que se vendió para ser convertido en chatarra en Castellón de la Plana⁶.

En los últimos días de la guerra civil, en el puerto de Alicante se vivió una situación dantesca⁷: miles de españoles republicanos desesperados que esperaban huir a través del mar se amontonaban en una ciudad sitiada a punto de ser tomada por las tropas fascistas italianas. Parecido escenario se presentó en esos días en muchos lugares costeros del Levante. El *Léopardieux* desde Valencia, el viejo petrolero *Campillo* desde Cartagena, varios vapores desde Alicante (*Africa Trader*, *Winnipeg*, *Marionga*, *Ronwyn*) y barcas de pesca de todo tipo desde cualquier puerto trasladaron hacia la costa africana a los refugiados que acabarían en su mayoría en campos de concentración de la Argelia francesa en condiciones infrahumanas⁸. Un buque carbonero inglés de 1383 toneladas, el *SS Stanbrook*, se encontraba en el puerto de Alicante el 28 de marzo de 1939 para cargar naranjas y azafrán. Lo comandaba un galés heroico, Archibald Dickson, que, ante la visión de una masa derrotada y hundida, decidió admitir en su barco, preparado para transportar a 50 personas, a 2.638 refugiados⁹. A las 23 horas zarpó escorado

⁵ La presión del presidente Wilson evitó la entrega de las armas en Veracruz (que fue bombardeada y tomada por tropas usamericanas), pero se realizó en el puerto de Coatzacoalcos. Esto fue conocido como “El incidente del *Ypiranga*”.

⁶ Tomo estos datos sobre el *Quanza* del blog de Luís Miguel Correia *Ships & The Sea – Blogue dos Navios e do Mar* (<http://mcshipsandthesea.blogspot.com.es/search?q=quanza>).

⁷ Este episodio ha sido narrado muchas veces. Max Aub (1903-1972), en su serie de seis novelas “El laberinto mágico” (1943-1968), le dedicó la última, *Campo de los Almendros* (1968, México: Joaquín Mortiz). También el periodista y escritor anarquista Eduardo Guzmán (1908-1992) lo hizo en *La muerte de la esperanza* (1975, reeditada en 2006, Madrid: VOSA). Hace unos años el Ateneo de Sevilla premió la novela de Rafael Torres *Los naufragos del Stanbrook* (2004, Sevilla: Algaida).

⁸ Lo ha contado de primera mano, entre otros, el maestro nacional libertario José Muñoz Congost (1918-1996) en *Por tierras de moros. El exilio español en el Magreb* (1989, Móstoles: Ediciones Madre Tierra).

⁹ Se han dado diferentes cifras. En la Fundación Pablo Iglesias hay disponible una base de datos con el listado de 2.638 pasajeros. Muñoz Congost dice que iban más de 3.000. Otros lo elevan a 3.500 y Manuel Tagüeña (1913-1971) habla de 5.000.

peligrosamente por tanta humanidad hacinada y, tras burlar el bloqueo de la armada franquista, arribó después de 22 horas de lento navegar a Orán, donde continuaría la odisea: el barco fue puesto en cuarentena casi un mes por las autoridades francesas antes de trasladar a los refugiados a los campos de concentración. El *Stanbrook*, torpedeado por un submarino nazi cerca de Amberes, se hundiría seis meses más tarde, el 18 de noviembre de 1939. No hubo supervivientes. Se suele decir que fue el último barco que salió con exiliados de Alicante, pero unas horas más tarde que el *Stanbrook* zarpó el británico *Maritime* llevando a bordo a sólo 32 autoridades republicanas. Aún no sabemos por qué no admitió a más pasajeros¹⁰. En el año 2011 se inauguró en Alicante la **calle buque Stanbrook**.

Un falangista calificó el episodio de la derrota en Alicante como *estampida*. Hubo casos de *espantada*: no está de más recordar que el 5 de marzo la flota republicana huyó de Cartagena al puerto tunecino de Bizerta, privando a quienes hubieran podido expatriarse de sustanciales medios para ello. También, en octubre de 1937, a la caída del frente Norte en Asturias se produjo otra *desbandá* marítima, en la que participaron todo tipo de embarcaciones, desde un mercante hasta una draga, desde un remolcador hasta una lancha, un gánguil o un pesquero... Todo sirvió para poner a salvo a milicianos y refugiados, autoridades, mujeres y niños. Esta historia la ha contado Marcelino Laruelo Roca en *Asturias, octubre de 1937: ¡el Cervera a la vista!* (En la Estela de Aldebarán, Gijón, 1998), en la que recoge la épica de estos pequeños barcos que salvaron tantas vidas. Del puñado de historias que documenta, entresaco sólo una, la del costero *Toñín* que, huyendo desde el puerto de Gijón, fue capturado por el *Cervera* pero pudo escapar en la noche llegando al puerto francés de Lorient con ayuda del pesquero francés *Lucien-Thérèse*. El intrépido *Toñín* consiguió poner a salvo a 193 personas, entre ellas al alcalde de Gijón Avelino G. Mallada, quien después recordó:

Un marinero se pone al timón, unos metalúrgicos, a la máquina y caldera... Salimos de El Musel. ¿Qué gente somos? Tenientes coroneles, comandantes, médicos militares y civiles, delegados del Gobierno de Euzkadi, un periodista que por "radio" hizo mucho "de rabiar" a Queipo "la borracha", 17 mujeres, oficiales del pueblo, milicianos, magistrados del Tribunal Popular, personalidades políticas, secretarios de departamentos del Consejo... Total, unos cincuenta "cabecillas" fusilables¹¹.

Agosto de 2017

¹⁰ El estudio más serio sobre el *Stanbrook* que conozco es el de Juan Martínez Leal, "El *Stanbrook*. Un barco mítico en la memoria de los exiliados españoles", en *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, 4, 2005, pp. 65-81. (<file:///C:/Users/Usuario/Desktop/Libros%20de%20otros/Dialnet-ElStanbrook-2161758.pdf>).

¹¹ Puede leerse el capítulo completo, dedicado a "Barcos huidos de Asturias que consiguieron forzar el bloqueo nacionalista y arribar a puertos franceses", en <http://www.asturiasrepublicana.com/cervera9.html>