

Barco en tierra. España en México
Pablo Mora/Ángel Miquel [compiladores]
UNAM-Fundación Pablo Iglesias
México, 2006
302 págs. 300 fotografías/ilustraciones

Los barcos del exilio (y III)

Barcos con niños, poetas, armas y garbanzos

Miguel A. Moreta-Lara

Cuando uno toca el tema del exilio republicano es ineludible recordar el papel de México, el país generoso en unos tiempos en que las democracias europeas miraban para otro lado, atemorizadas ante el desafío nazi. Lázaro Cárdenas, presidente de México en el sexenio 1934-1940, abrió su país a varios miles de refugiados españoles, con la inestimable complicidad de tres diplomáticos mexicanos acreditados en territorio francés: Narciso Bassols, Luis Ignacio Rodríguez y Gilberto Bosques. Sólo recordaremos tres expediciones como mínimas muestras de lo que debemos a ese país norteamericano. La primera es la del *Mexique*, el barco que arribó a Veracruz el 7 de junio de 1937 transportando a 456 niños españoles conocidos como los Niños de Morelia porque fueron instalados en la “Escuela Industrial España-México” de la ciudad de Morelia, capital del estado de Michoacán¹. La segunda, la del *Sinaia*, el buque que partió de Sète el 26 de mayo de 1939 para alcanzar Veracruz el 13 de junio, fue la expedición inicial de las muchas que siguieron organizadas por el SERE². Esta expedición se convirtió en el símbolo de la solidaridad mexicana con el pueblo español y, al mismo tiempo, definió su complejidad: entre sus 1800 pasajeros viajaban

¹ La historiadora Dolores Pla Brugat (1954-2014) publicó un testimonio estremecedor sobre estos niños de la guerra y sus familias. Véase *La letra en que nació la pena. Cartas a la Presidenta del Comité de Ayuda a los Niños del Pueblo Español 1937-1940*, Embajada de España/Ateneo Español de México, México, 2007 [Carpeta con folleto de 12 pp. + 32 cartas facsímiles]. La necesidad de poner a salvo a los niños de la zona republicana se convirtió en una prioridad a partir de comienzos de 1937 en que la población civil fue objetivo permanente de los bombardeos de la aviación franquista, alemana e italiana (febrero, carretera de Málaga-Almería; marzo, Durango; abril, Gernika...). La migración infantil tuvo como destinos Francia, Gran Bretaña y la URSS, entre otros. “Se calcula que durante la Guerra Civil perdieron la vida alrededor de 130.000 niños frente a los 275.000 adultos” (Simón y Calle, 2005: 23).

² “Por vía del CTARE (Comité Técnico de Ayuda a Republicanos Españoles), a partir de junio, en el transcurso de un año, llegan a México 27 barcos, en los que vienen 5903 exiliados españoles. 4004 hombres y 1899 mujeres”, afirma la historiadora Ruiz-Funes en Bosch Giral, P., Ruiz-Funes, C., Tuñón, E., Ramos, F., Domínguez Prats, P., Martínez Kahn, A. (1994). *Medulas que han gloriosamente ardido (El papel de la mujer en el exilio español)*, México, Claves Latinoamericanas/Ateneo Español de México, p. 36.

campesinos, militares, operarios, artistas, músicos, filósofos y escritores³. El poeta Pedro Garfias escribiría a bordo el poema “Entre España y México”, uno de los emblemas literarios más conmovedores del exilio republicano en México:

[...]
Como otro tiempo por la mar salada
te va un río español de sangre roja,
de generosa sangre desbordada.
Pero eres tú esta vez quien nos conquistas,
y para siempre, ¡oh vieja y nueva España!

La tercera muestra es una expedición que recuerda a la ya tratada⁴ del *Quanza* yendo a rescatar a los viajeros malditos del *Alsina*. Ahora quiero referirme a los refugiados del *Cuba*, paquebote que zarpó de Burdeos el 19 de junio de 1940 con destino a República Dominicana, donde deberían ser acogidos los 600 exiliados españoles que llevaba a bordo. Pero no fue así: al arribar a Ciudad Trujillo, el dictador Leónidas Trujillo se negó a admitirlos, a pesar de que portaban los visados que habían sido expedidos y pagados en Francia⁵. El SERE y la JARE anduvieron envueltos en gestiones y enredos mutuos, en tanto el barco iba de isla en isla caribeña (de Guadalupe a Martinica, de Martinica a Santo Tomás) con el cargamento de refugiados que sospechaban desesperados que serían desembarcados en la Guayana francesa para ser devueltos a la metrópoli. Una vez más, México se comprometió a aceptarlos y un barco, el *Saint-Domingue*, fue enviado a La Martinica, donde fueron recogidos y desembarcados el 26 de julio de 1940 en el puerto de Coatzacoalcos, el puerto de la esperanza. Alfonso, el benjamín de la expedición, un niño de pocos meses que iba con sus padres (Alfonso Vera y Encarnación Canales), años más tarde, recogería en un libro este episodio⁶.

Debo mencionar -aunque sea brevemente- algún dato sobre el nacimiento y muerte de estos cuatro heroicos barcos, involucrados en varias expediciones de refugiados cada uno. El vapor francés *Saint-Domingue* (1911-1953) originalmente se llamó *Rawson* y fue comprado en 1917 por la Compagnie Générale Transatlantique renombrándolo *Oregón*, pasó a llamarse *Pologne* en 1921, luego *Saint-Domingue* en 1932 y acabó desguazado con el nombre de *Gyptis* en 1953 en Gante. El paquebote *Cuba* (1923-1945) fue construido en Newcastle y durante la travesía Martinica-Casablanca en octubre de

³ El lector curioso encontrará multitud de datos en los diarios de a bordo publicados y presentados por Fernando Serrano Migallón en *Los barcos de la libertad. Diarios de viaje del SINAIA, el IPANEMA y el MEXIQUE (mayo-julio de 1939)*, El Colegio de México, México, 2006.

⁴ Véase “Los barcos del exilio (I)”.

⁵ Juan B. Alfonseca Giner de los Ríos lo trata pormenorizadamente en su libro *El incidente del transatlántico Cuba. Una historia del exilio republicano español en la sociedad dominicana, 1938-1944*, Archivo General de la Nación, vol. CLXII, Santo Domingo, 2012. Acceso en https://www.academia.edu/25816057/El_incidente_del_trasatl%C3%A1ntico_Cuba_Una_historia_del_exilio_republicano_espa%C3%B1ol_en_la_sociedad_dominicana_1938-1944

⁶ Alfonso Vera Canales, *Al Puerto de la Esperanza (Homenaje a 600 exiliados españoles y al Puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, México, que los vio arribar el 26 de julio de 1940)*, Vera Canales S. A. de C. V., Monterrey, 2005. Entre otros datos valiosos, aporta el listado de los Niños de Morelia y el listado de los pasajeros del *Saint-Domingue*.

1940 fue interceptado por un buque de la Armada inglesa que lo destinó al transporte de tropas hasta que el 5 de abril de 1945 fue torpedeado y hundido por el submarino alemán *U1195* en el Canal de la Mancha. El *Sinaia* (1924-1946), construido en Glasgow, destinado inicialmente a la línea Marsella-Nueva York, también transportó peregrinos a La Meca; en 1942 fue requisado por los nazis, convertido en buque hospital y, a continuación, sufrió una doble muerte: hundido en 1944 para bloquear el puerto de Marsella y desguazado dos años más tarde, tras ser previamente refloatado. Y el *Mexique* (1928-1940), matriculado en Saint-Nazaire, resultó hundido el 19 de junio de 1940 en el puerto de Le Verdon, en el estuario del Gironde, al hacer explosión una mina magnética.

Las misiones secretas de los barcos del oro nos recuerdan a otros navíos y otras expediciones significativas durante la Guerra Civil. A través de sus embajadores en París Fernando de los Ríos (1879-1949) y en México Félix Gordón Ordás (1885-1973), el Gobierno de la República solicitó la compra de armamento al gobierno de México a los pocos días de la sublevación franquista. La primera operación que se concretó fue la que tiene como protagonista a uno de los tres grandes buques que la Compañía Transatlántica Española puso en servicio en 1928: el *Magallanes*⁷. El embajador Gordón Ordás, mientras maniobraba en la capital con el Gobierno mexicano, envió a Veracruz al canciller José María Argüelles (involucrado y mencionado en el affaire del *Vita*) y al cónsul Emilio Zapico con la tarea de hacer efectiva la confiscación del *Magallanes* que hizo escala en ese puerto el 16 de agosto de 1936 y sondear a la tripulación para aquilatar su lealtad a la República. El 18 de agosto el presidente Cárdenas ordenó el embarque de 20.000 fusiles y 20 millones de cartuchos de 7 mm. El 23 zarpó de Veracruz con la orden de sólo repostar en Curaçao antes de continuar a Cartagena y Barcelona. Al mando de la expedición iba el animoso canciller José María Argüelles y le acompañaban además dos radiotelegrafistas proporcionados por el mando mexicano para asegurar las comunicaciones. Pasadas las Canarias, salieron a escoltarlo el crucero *Miguel de Cervantes* y el destructor *Sánchez Barcáiztegui* hasta Cartagena. Aunque se ha discutido la eficacia de este armamento, está fuera de duda la carga simbólica y empuje que obtuvieron, gracias a esos miles de fusiles, muchas brigadas de milicianos en unos momentos en que se preparaba la larga defensa de Madrid⁸.

⁷ Los otros dos fueron el *Marqués de Comillas*, que se encontraba en Barcelona al estallar la guerra civil y fue requisado y convertido en buque-hospital (regresando de un viaje de carga desde Rusia fue capturado por el *Cervera* y declarado transporte de guerra para volver después de la guerra a la línea comercial con América; cuando estaba siendo reparado en los astilleros de Ferrol en 1961 se incendió y fue desguazado al año siguiente) y el *Juan Sebastián Elcano*, que fue incautado en Odessa en 1937 y, rebautizado *Volga*, pasó a funcionar como buque-taller de la flota soviética y luego buque-hospital con el nombre de *Odessa*; como mercante volvió a navegar bajo el nombre de *Jakutia* para acabar desguazado en 1968. El *Juan Sebastián Elcano* fue el único de los tres transatlánticos que mantuvo las dos chimeneas de su construcción inicial.

⁸ Lo ha analizado José Antonio Matesanz en *Las raíces del exilio: México ante la guerra civil española, 1936-1939*, El Colegio de México/UNAM, México, 1999. Ver especialmente el capítulo “Armas mexicanas para la República española” (pp. 107-177).

Resumo a continuación algunos pocos datos sobre el buque *Magallanes*. Fue botado en Matagorda (Cádiz) en 1928, amadrinado poco antes por la reina Victoria Eugenia, y tuvo una larga dedicación haciendo la línea Barcelona-Nueva York y la de América Central. Al culminar la misión secreta del transporte de armas desde México quedó amarrado en Barcelona hasta el 10 de abril de 1937 en que viajó a Odessa, de donde regresó el 31 de mayo. Al zarpar de nuevo para otro viaje hacia el Mar Negro el 11 de junio abordó al destructor *Alcalá Galiano* y, dos semanas más tarde, en el paso de los Dardanelos embistió y echó a pique al mercante italiano *Capo Pino*. La Compañía Transatlántica hubo de indemnizar a los armadores italianos para que las autoridades turcas accedieran a liberarlo tras finalizar la Guerra Civil. Volvió a España en diciembre de 1939 y continuó en el servicio americano hasta 1953 en que fue amarrado en Bilbao y desguazado en Santurce en 1957⁹.

Para completar la información sobre el leal diplomático José María Argüelles, conocido en el asunto del *Vita* y en la expedición del *Magallanes*, aparentemente un personaje oscuro, diré que en realidad fue un eficaz agente conseguidor que medió en la organización de numerosas expediciones navieras para enviar armas y alimentos a la tan necesitada República desde su destino en México. Y así lo hizo interviniendo en consignar cargamentos con ese destino en varios barcos como el *Sil*¹⁰, *Ibai*¹¹, *Manuel Arnús*¹², *Motomar*¹³, *Mar Cantábrico*¹⁴...

⁹ Más detalles y fotografías sobre el *Magallanes* pueden consultarse en estas páginas: <http://mgar.net/cte/magallan.htm>; <http://hadebarcos.blogspot.com.es/2012/03/tn-magallanes.html>; [http://www.ecured.cu/Magallanes_\(buque\)](http://www.ecured.cu/Magallanes_(buque)) ;http://www.buques.org/Navieras/Trasatlantica/Trasatlantica-3_E.htm .

¹⁰ Zarpó de Veracruz el 22/12/1936 con armas y municiones y arribó a Santander el 27/01/1937. Trajo víveres desde puertos suecos y daneses hasta Bilbao. Al estallido de la guerra fue convertido en cárcel flotante en Alicante y Cartagena. Famoso por la matanza de marinos afectos a la sublevación.

¹¹ Construido en Bilbao en 1927 con el nombre de *Cabo Quilates*, fue requisado y convertido en buque-prisión. Rebautizado como *Ibai* cargó garbanzos desde México en 1936. Requisado por la URSS en 1939, pasó a llamarse *Ienisei*. Hundido en la segunda guerra mundial, fue refluotado y se denominó *Baikal*. Tras un grave incendio en 1959 fue desguazado.

¹² Elegante vapor de la Compañía Transatlántica que en 1938 debía transportar 22 aviones comprados en EEUU y llevarlos a España desde Veracruz, aunque finalmente la operación no se llevó a cabo y el crucero fue requisado por las autoridades mexicanas y vendido a EEUU. Sobre el *Manuel Artús*, puede consultarse *Vida Marítima*, blog de Vicente Luis Sanahuja Albiñana (<http://vidamaritima.com/2008/01/el-vapor-correo-y-de-crucero-manuel-arnus/>).

¹³ Este buque fue construido en Suecia en 1921 con el nombre de *Hemland*. Comprado por Ybarra en 1925 pasó a llamarse *Cabo Tortosa* y, cuando lo compró la Compañía Española de Navegación Marítima en 1932, fue renombrado *Motomar*. Transportó un cargamento de garbanzos desde México para las tropas republicanas en 1938.

¹⁴ Construido en 1930 por los astilleros Euskalduna de Bilbao, este barco viajó a EEUU y México para cargar armamento. Cuando regresaba fue capturado por el crucero *Canarias* y conducido al Ferrol, donde

Y ya, para ahorrarle al lector una cuarta parte sobre las vidas de estos barcos del exilio, he querido hacer arribar el barco simbólico del exilio a una tierra acogedora: *Barco en tierra. España en México* (Mora y Miquel, 2006) es un libro que exhibe un muestrario muy representativo de los exilios -económico, sociológico y político- y sus consecuencias. Acoge una rica visión prismática de imágenes (más de trescientas), reflexiones y testimonios de vida agrupados en las tres partes de que está compuesto: Inmigración, Exilio y Arraigo¹⁵. A pesar de los conflictos de toda laya que sugiere esta antología de opiniones e imágenes de varias generaciones involucradas en el variopinto exilio español en México, el propio título -alusivo a la meta del viaje- sugiere un esperanzado punto de partida. Después de esa voz incitante a no olvidar (¡habla, memoria!), el arraigo mexicano parece cantar: vivamos y amemos.

Octubre de 2017

un número importante de la tripulación y del pasaje fue pasado por las armas. Esta historia ha sido ampliamente narrada por Xosé Manuel Suárez en *Armas para la República. La aventura del Mar Cantábrico*, Ediciones Embora, Ferrol, 2010. El *Mar Cantábrico* se incorporó a la Armada franquista y, tras la guerra, devuelto a sus armadores. En 1962 a la salida de Beaumont (Texas) se incendió y embarrancó. Un año después fue desguazado en Amberes.

¹⁵ Estos tres grupos vendrían a ser: los mexicanos descendientes de españoles emigrados a México (*gachupines*) antes de la Guerra Civil, los refugiados de la Guerra Civil (españoles y nacionalizados mexicanos muchos de ellos) y los hijos y descendientes de refugiados (mexicanos). Podríamos llamar a los tres hispanomexicanos o mexicanoespañoles.