

Xosé Manuel Suárez

# Armas para la República

La aventura del *Mar Cantábrico*



**Armas para la República. Páginas escogidas.**

**ARMAS PARA LA REPÚBLICA**  
**La aventura del *Mar Cantábrico***

**XOSÉ MANUEL SUÁREZ**

1. EL CAPITÁN, EL DELEGADO Y LA TRIPULACIÓN.
2. LA FARSA DE LA NO INTERVENCIÓN.
3. GORDÓN ORDÁS, COMPRADOR DE ARMAS Y GARBANZOS.
4. AL PIE DE LA ESTATUA DE LA LIBERTAD.
5. EN VERACRUZ.
6. EL VIAJE A ESPAÑA. LA CLAVE X.
7. EL BLOQUEO DEL NORTE.
8. LA CAMPAÑA DEL *CANARIAS*.
9. EL AVISTAMIENTO.
10. LA CAPTURA.
11. LOS MOTIVOS.
12. A BORDO DEL TRANSPORTE.
13. LA LLEGADA A FERROL.
14. OTROS APRESAMIENTOS EN EL MAR
15. EL PROCESAMIENTO.
16. EL PRIMER CONSEJO DE GUERRA.
17. EL SEGUNDO JUICIO.
18. EN CAPILLA Y FUSILAMIENTOS.
19. EL BARCO CAMBIA DE BANDO.

## EL CAPITÁN, EL DELEGADO Y LA TRIPULACIÓN

Al buque le habían puesto el nombre de las bravas aguas que se abrían a su frente. El *Mar Cantábrico* nació en 1930 en la profunda ría bilbaína, en los astilleros de Euskalduna, para la *Compañía Marítima del Nervión*, la naviera fundada en 1907 por Francisco Aldecoa y Tomás Urquijo, dos representantes de la burguesía nacida de la exportación del hierro vizcaíno, que en 1936 tenía siete barcos, todos ellos con nombres de mar, siendo la segunda naviera vasca por tonelaje, aunque muy lejos de la poderosa *Sota y Aznar*, la más importante de España con casi cincuenta buques.

El *Mar Cantábrico* era un majestuoso navío de 6.632 toneladas de registro bruto y 7.500 de carga, con 128 metros de eslora, 16 de manga y 10 de puntal. Con dos motores diésel de ocho cilindros y cuatro tiempos, que movían dos hélices, podía desarrollar una potencia de más de tres mil caballos y navegar a una velocidad máxima de 15 nudos. En su chimenea negra mostraba la figura de un ancla blanca, el distintivo de la empresa. Designado con el numeral EAKU para la radiotelegrafía, estaría en la mar hasta 1962, cuando se perdió

para siempre por un incendio.

La motonave poseía cinco bodegas. De proa a popa: la número 1, luego la 2 y la 4 a estribor, y la 3 y la 5 a babor. Aunque era un buque comercial, también tenía camarotes para pasajeros.

Cuando el 18 de julio de 1936 se produce la sublevación militar, el mercante se encontraba en el puerto de Valencia descargando madera y raíles. Al finalizar este mes fue incautado por las autoridades para emplearlo como buque prisión, donde estuvieron retenidos los militares que se habían rendido ante el fracaso de la sublevación en la ciudad.

El 2 de agosto, el comité del Frente Popular de Valencia cesó al capitán del buque, al parecer no les ofrecía garantías ideológicas de lealtad, y nombró como sustituto al primer oficial Serafín Santa María, un burgalés afincado en Bilbao, donde militaba en la Agrupación Socialista, que se encontraba así por vez primera al frente de un navío, cargado además de reos, pero sólo cuatro días después los detenidos fueron trasladados. Se necesitaba el buque como transporte de guerra, de manera que el espacio dejado fue ocupado por una partida mixta de milicianos, guardias y carabineros, al mando del capitán de la Guardia Civil Uribarri. Este batallón había

embarcado para ocupar Formentera e Ibiza.

Antes de terminar agosto, el capitán Santa María llevó el transporte de nuevo a Mallorca, esta vez cargando seis lanchas motoras, medicamentos, cohetes y otros materiales. Regresó después a Valencia, pasando a dique para su limpieza y reparación.

El 20 de octubre salió de nuevo, pero esta vez con destino a Liverpool, con un inofensivo cargamento de naranjas. A este puerto, el segundo en volumen comercial de Gran Bretaña, situado en el noroeste inglés, a orillas del Mar de Irlanda, llegó al cabo de seis días, aunque con problemas en las maquinillas utilizadas para mover las mercancías en las bodegas. Estando en esa ciudad le encomendarían la importante misión de traer material de guerra desde América.

¿Quién era el joven capitán del buque incautado? El capitán Serafín Santa María Ruiz había nacido el 11 de octubre de 1906 en Villanueva de Teba, Burgos, al pie de los montes Obarenes, donde el cauce del Ebro se encaja tras pasar Miranda, antes de enfrentarse a su largo valle o depresión. Estaba a bordo desde mediados de noviembre de 1935, embarcado en Valencia como segundo oficial. Cuando las autoridades políticas de Valencia le nombraron, con 30 años,

capitán del *Mar Cantábrico*, llevaba trece, desde los diecisiete, toda su carrera profesional, navegando en buques de la Compañía Marítima del Nervión, ocupando sucesivamente las plazas de alumno de Náutica, segundo oficial y primer oficial.

En aquella época, aunque no sabemos desde cuándo, Serafín vivía en el primer piso de la calle Iturrubide, número 79, una de las estrechas travesías pobladas de tabernas del Casco Viejo bilbaíno. De cabellos negros y cortos. Delgado, con sólo cincuenta y seis kilos de peso y bajo, un metro sesenta, era un hombre enjuto y su apariencia, quizás engañosa, era de fragilidad. Su rostro alargado, huesudo y de perfil recto, ofrecía unas facciones muy marcadas; en él destacaban unos labios finos y unos ojos oscuros, pequeños y semihundidos.

Serafín no estaba casado. Era en esencia un marino mercante y su vida transcurría casi totalmente en la mar. En una fecha indeterminada, probablemente antes de partir hacia Liverpool, se había fotografiado sobre la cubierta del *Mar Cantábrico*, en una foto de grupo, junto a buena parte de su tripulación, bastantes con el brazo alzado y el puño cerrado, el gesto político que pasó a representar la bravura en defensa de la República en la guerra civil, un ademán muy generalizado que exhibían hombres, mujeres y niños. En la imagen se le ve

con una camisa blanca, las mangas recogidas en los codos y la gorra blanca de capitán, ladeada hacia su derecha. Serafín apoya la mano izquierda en el hombro de uno de sus oficiales, agachado delante.

¿Con qué personal contaba el capitán Santa María para llevar el apreciable cargamento de guerra a bordo de la motonave rumbo a España desde el continente americano?

Uno de los principales personajes del *Mar Cantábrico* no formaba parte realmente de la tripulación. En la documentación del barco aparece enrolado como engrasador o mozo, pero José Otero Pesado, que ejercía como secretario general de *La Naval*, la poderosa organización ugetista de la marina mercante, era en realidad el representante directo del Gobierno republicano en el navío. Nacido en Vilagarcía de Arousa, tenía entonces cuarenta y dos años, era un hombre no muy alto, uno sesenta y seis, ancho, con ligera barriga, setenta kilos de peso, rostro alargado, ojos castaños y cabellos oscuros, foscos, abundantes arriba y peinados hacia atrás sobre una frente amplia. Aparece en las fotografías halladas en el barco, pasadas luego al sumario, vistiendo un traje oscuro, camisa blanca y corbata. Casado, residía en la calle de la Libertad, en El Grao, la zona portuaria de Valencia.

Otero tenía contactos al más alto nivel político. Quien le había escogido para la misión había sido un exportador afincado en Londres, Miguel Micó, un valenciano con el que tenía amistad y que colaboraba con el Gobierno facilitando sus conocimientos del transporte y de la burocracia portuaria para desenvolver las operaciones comerciales que interesaban a Madrid. José Otero, acompañado de Micó, habló personalmente con Indalecio Prieto, Ministro de Marina, y con el Ministro de Hacienda, Negrín, a finales de octubre de 1936, poco antes de que el Gobierno se trasladase a Valencia. Otero obtenía en estos contactos toda la confianza del Gobierno para ocuparse de un transporte marítimo esencial para la República.

Después de Serafín, al mando del mercante, como primer oficial del *Mar Cantábrico*, estaba Salvador Coll, de treinta y dos años, natural y vecino de El Grao. Semejante en estatura al capitán, pero más grueso y fuerte. De pelo rubio, ojos azules, piel sonrosada, tenía una cara ancha y una barbilla prominente. Coll se había embarcado en Valencia a primeros de agosto de 1936. Estaba casado y tenía un hijo pequeño. En la ciudad levantina había trabajado para una compañía inglesa de exportación de fruta y formaba parte del Comité de Abastos, designado por las autoridades republicanas.

El segundo oficial, Roberto Egurrola, oriundo de Liverpool, residía en el pueblo costero de Ea, Bizkaia. Estaba embarcado desde diciembre de 1934, aunque sólo tenía veintidós años. Pelo negro, ojos castaños, piel morena, nariz de base amplia y redondeada. Era de estatura más que normal en aquella época, un metro sesenta y siete.

El tercer oficial era Evaristo Peris, natural de Burriana, Castellón. De treinta y cuatro años, casado con una ferrolana, de la que esperaba un hijo, residía en Valencia. De estatura media, ojos azulados, pelo castaño, era de los más corpulentos del barco. Había embarcado junto a Coll, en la capital del Turia.

(...)

## **GORDÓN ORDÁS, COMPRADOR DE ARMAS Y GARBANZOS**

A finales de septiembre de 1936, tras constituirse un nuevo Gobierno presidido por el socialista Largo Caballero, Salvador de Madariaga fue nombrado embajador en París, sustituyendo a Juan Francisco de Cárdenas, el embajador que, tras producirse la sublevación militar, se había trasladado a Nueva York como representante oficioso de los generales rebeldes. El nombramiento del coruñés Madariaga se inscribía en la política del ministro de Estado, el socialista Álvarez del Vayo, de situar a personas de peso político al frente de las principales embajadas con el fin de defender la causa de la República. Así también se nombró a Pablo de Azcárate como enviado en Londres, Luis Jiménez de Asúa se hizo cargo de la legación de Praga y Fernando de los Ríos fue elegido embajador en Washington. En México el representante de Madrid era Félix Gordón Ordás, un veterinario leonés, diputado primero del Partido Republicano Radical Socialista, luego integrado en Izquierda Republicana, el partido de Azaña, que había sido ministro de Comercio en 1933. Gordón 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., y en medio también de la polémica suscitada por la actuación de los toreros mexicanos en España. Los toreros españoles habían realizado una huelga para protestar por el excesivo número de contratos realizados a diestros extranjeros.

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, 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 egestiones las hizo en México, pero la falta de aeroplanos de esta país hizo que sus acciones abarcasen también Norteamérica. En contacto con el presidente de la República de México, Lázaro Cárdenas, obtuvo ya en agosto la venta de fusiles máuser y balas,

(...)

## AL PIE DE LA ESTATUA DE LA LIBERTAD

Recordemos que la llegada a Nueva York del mercante había sucedido en la última semana de noviembre del 36. Después de un penoso viaje por el Atlántico, el *Mar Cantábrico* arribó averiado y tuvo que entrar en el dique de reparaciones. En este puerto, en el que estaría mes y medio, se van sumar a su tripulación diez hombres, de los que seis tenían militancia política: cuatro estaban encuadrados en la Federación Anarquista Ibérica y dos en el Partido Comunista.

José Sebastián Cumba, un castellonense de veinticuatro años, era uno de los recién llegados. Moreno, bajo de estatura (apenas sobresalía del metro y medio) y delgado. De fino bigote, cejas largas y pobladas, vital y extrovertido, se convirtió en el barco en el popular *Cabo Cumba*. Había navegado en el buque escuela *Juan Sebastián Elcano*, al que abandonó en 1935 al atracar precisamente en Nueva York. Enrolado como engrasador, tras salir de Veracruz será, dada su experiencia en la Armada, el encargado de la instrucción militar a bordo. No estaba afiliado a ningún partido, pero sí sindicado en UGT.

También accede al barco Pedro Antonio Pérez Pérez,

nacido en La Habana, donde residían su mujer e hija. Miembro de la Sociedad de Telegrafistas de Cuba y afiliado al Partido Liberal, portaba un nombramiento de telegrafista de primera clase. Tenía treinta años, medía un metro sesenta, pesaba algo menos de setenta kilos y su pelo era moreno. Trabajaba como camarero en un restaurante neoyorquino, pero al quedarse en paro un amigo le habló de la posibilidad de embarcarse, esto al menos es lo que argumentará ya preso en España.

(...)

## EL BLOQUEO DEL NORTE

A finales de diciembre de 1936, el mando naval de Ferrol ordenó las primeras medidas de bloqueo de los puertos republicanos del norte. Se trataba de evitar todo suministro bélico a través del mar a la zona, ya rodeada por tierra, que quedaba fiel al Gobierno constitucional en Asturias, Cantabria y el País Vasco. En éste, la zona republicana se reducía a un territorio inferior a la provincia vizcaína, con centro político en Bilbao.

La vigilancia con los bous artillados y el minado de los puertos no impedía que en enero de 1937 al menos seis barcos (dos españoles, dos británicos, un ruso y un holandés) descargasen armas en Gijón, Bilbao y Santander, los tres principales fondeaderos republicanos del norte.

Contra la acción de la flota rebelde, la República oponía sus propios medios. Se había formado una flota auxiliar vasca, con media docena de bacaladeros artillados con cañones de 101 mm, y además contaban con el destructor *José Luis Díez*, armado con cuatro cañones de 120 mm, destinado en aquellas aguas. Sin embargo este navío no estaba dirigido con destreza, con una oficialidad que miraba con simpatía al bando rebelde,

por lo que su poder militar quedaba muy reducido. En un enfrentamiento con cuatro bous rebeldes en los primeros días del año, cerca de Bilbao, el destructor leal, mucho más veloz y potente, fue incapaz de disparar un solo tiro con eficacia en un intercambio de fuego con el bou *Galerna*, de la flota franquista, aunque éste tampoco acertó.

En la noche del 8 al 9 de enero el destructor *Velasco* y el *Genoveva Fierro*, con el acorazado *España* de apoyo, intentaban impedir el comercio con Bilbao minando la entrada de su abra. Parecidos trabajos se repitieron en Avilés, Gijón y Santander. En este puerto el único minado se produjo el 1 de abril y en una de las cincuenta minas colocadas explotaría el 30 de abril el viejo *España*, de la flota sublevada, el único buque militar afectado. Los dragaminas republicanos se esforzaban a diario en las labores de desminado, con éxito, ya que los puertos continuaron abiertos los meses de enero y febrero, aunque a veces se produjeron explosiones accidentales, como la que mataba a toda la dotación del rastreador *Goizeko Izarra* en la ría bilbaína, el 17 de enero. Diecisiete hombres perdían la vida en este suceso.

A finales de febrero se concretaron desde el mando naval sublevado dos zonas de bloqueo, la primera abarcaba

Bilbao y Santander (entre los meridianos 2 ° 40' y 4 ° 20' oeste) y la segunda Gijón y Avilés (de 5 ° 20' a 6 ° oeste).

¿Pero que sucedía con las disposiciones del Comité de No Intervención? El acuerdo más trascendente en la vigilancia marítima de la costa española se produjo a primeros de marzo de 1937, cuando el *Mar Cantábrico* se disponía a entrar en aguas españolas.

(...)

## LA LLEGADA A FERROL

No se detuvieron ni se desviaron de su ruta, aunque se escuchaban las detonaciones de los cartuchos de fusil a popa, hasta que, seguidos de cerca por el *Canarias*, el *Mar Cantábrico* entró en la ría de Ferrol.

Cerca de las tres de la tarde del miércoles 10 de marzo, el barco fondeaba entre O Seixo y Mugardos, la población que le quedaba al sur. Por el norte, la ciudad de astilleros y cuarteles se extendía como su único paisaje. Sería 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. Toda la ciudad, trazada en líneas rectas por ingenieros, había nacido de aquel puerto de la Ilustración creado para tres objetivos: construir barcos, armarlos y repararlos. Se había decidido levantar en un espacio inmejorable –en una ría en forma de botella– un astillero y un barrio residencial con cuarteles, hogares y comercios en calles perpendiculares, defendido todo el conjunto urbano por la enorme muralla del baluarte.

“Señor, sin Marina no puede ser respetada la Monarquía española”, había escrito al rey el Marqués de Ensenada. Para crear esa Armada, nació Ferrol, con tres zonas bien delimitadas, Ferrol Viejo, al oeste, en el puerto pesquero; Esteiro, el barrio obrero, al lado de los astilleros reales, al este, y, entre los dos, Ferrol Nuevo o La Magdalena, un paralelogramo urbano de seis calles longitudinales que discurren rectas de oriente a poniente, cruzadas por nueve travesías (que descienden por la suave pendiente de norte a sur, hasta el mar), todas ellas de igual anchura (diez varas: ocho metros y medio) creando manzanas iguales y de ángulos rectos. Pero los descendientes de la gloriosa, aunque decadente, Marina de la Edad Moderna, eran en pleno siglo XX corsarios que cañoneaban a barcos mercantes y pesqueros, y que eran recibidos en Ferrol de forma apoteósica, según la bibliografía franquista. El comandante y la tripulación del *Canarias* que habían atrapado al *Mar Cantábrico*, desembarcaron para pasear su gloria en desfile por las calles de la ciudad, desde el Arsenal hasta el edificio de Capitanía General, recorriendo casi toda la calle Real, la principal vía, hasta su final, aclamados por una hazaña en la que habían atacado a mercantes indefensos y a barcos de pesca y matado a mujeres y niños.

© **Xosé Manuel Suárez. 2011.**

**Armas para la República. Páginas escogidas.**