

SABER PERDONAR

Luis Jar Torre

*"En la guerra civil,
no hay heroísmo comparable
al de perdonar"
(José Arache)*

El 5 de marzo de 2007 y durante la inauguración de un monumento en memoria del combate del Cabo Machichaco, el lendakari Ibarretxe tuvo el gesto de referirse a aquel enfrentamiento como un “ejemplo de honor”, porque “posiblemente no haya a lo largo de la dramática Guerra Civil un episodio tan lleno de reconocimiento y respeto al adversario”. Los militares sabemos que lo cortés no quita lo valiente, pero refiriéndose (como se refería) a unos militares del bando nacional, una palabra de más habría bastado para precipitar al orador en un insombrable abismo de incorrección política. Con todo, buena parte de quienes le escuchaban sabían que, efectivamente, en aquel enfrentamiento concreto ambos contendientes habían dado “ejemplo de honor”: los “suyos” exhibiendo el tipo de valor con el que se forjan las leyendas, y los “otros” mostrando un respeto y una piedad por el enemigo vencido que, por desgracia, en aquella guerra brillaron por su ausencia en ambos bandos.

Desde el punto de vista nacional, lo ocurrido el 5 de marzo de 1937 frente al Cabo Machichaco no pasó de la escaramuza de un crucero pesado al que habían asignado una misión secundaria en un frente equivocado: la captura de un insignificante mercante y la destrucción de su patética escolta de tres bacaladeros y un bou pintados de gris. Los tripulaban unos marinos de primera, pero militares amateurs: baste decir que, al comenzar el

combate, la mitad de la escolta desconocía la posición del “escoltado”. La desproporción de fuerzas fue tal que hasta llegó a cuestionarse la palabra “combate”, pero de haber sido una violación habría sido de las que acaban con las uñas de la víctima en la cara del agresor, porque dos de los bacaladeros plantaron cara al crucero y, contra toda esperanza, uno de ellos sostuvo durante más de una hora un desigual duelo artillero hasta hundirse con la bandera izada y su capitán a bordo. Cabe precisar que, cuando se hundió, además de la ikurriña de su torrotito llevaba en el pico de popa una bandera más grande, puede que un tanto morada, pero inequívocamente española.

“...La desproporción de fuerzas fue tal que hasta llegó a cuestionarse la palabra “combate”, pero de haber sido una violación habría sido de las que acaban con las uñas de la víctima en la cara del agresor...”

Se ha escrito que “los héroes son de todos”, pero éstos se convirtieron en la quintaesencia del “gudari” y, cuando a partir de 1978 le tocó recibir los aplausos al bando perdedor, la palabra “gudari” ya no significaba en castellano lo mismo que en 1937. Fue una terrible injusticia para miles de estos combatientes que, al margen de su ideología o capacidades, habían demostrado a ambos bandos que puede hacerse una guerra limpia en un paisaje dominado por el temor y el odio. En

este artículo intentaremos asomarnos a las motivaciones y estímulos de unos y otros y, quizás, al origen de algunos polvos cuyos lodos todavía lastran nuestros zapatos; los lectores deben saber que algunos de estos “estímulos” pueden producir náusea o irritabilidad.

PESCADORES ATÍPICOS

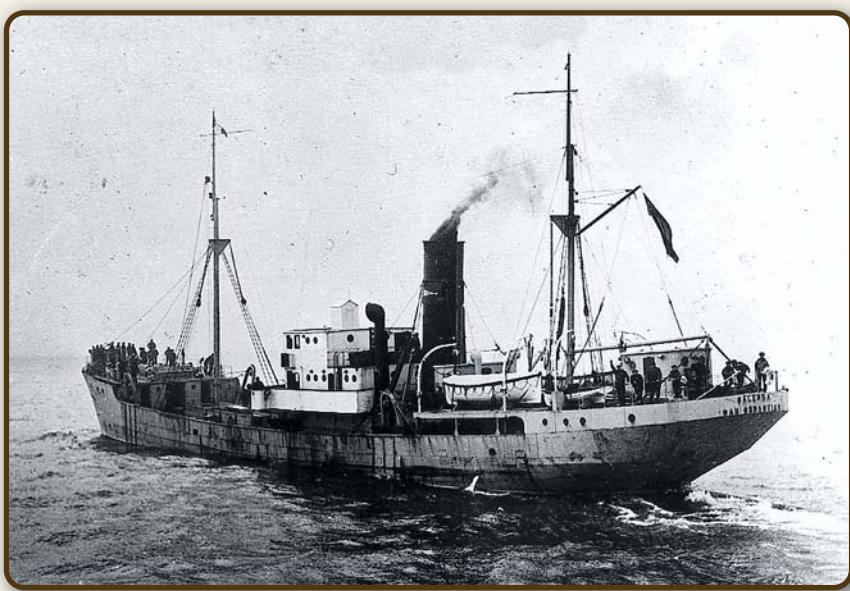
En 1927 la empresa PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, con sede en Pasajes) encargó en La Ciotat (Francia) dos grandes bacaladeros de 1.190 TRB: el “Euzkal Erria” y el “Rey Alfonso XIII” (luego “Hispania”); en años sucesivos se incorporarían a su flota los gemelos de

1.204 TRB “Galerna” y “Vendaval” (Aberdeen, 1928) y “Mistral” y “Tramontana” (Falmouth, 1929), de 1.251 TRB. Los seis eran de características y dimensiones casi idénticas: en el caso del “Vendaval” 70,30 mts de eslora máxima, 10,40 de manga y 5,85 de puntal, con dos calderas de carbón

y una máquina alternativa de vapor de triple expansión de 1.000 IHP que le daba 12,5 nudos de velocidad máxima y 11 de servicio. Eran unos barcos formidables, diseñados para permanecer durante meses en aguas de Terranova y Groenlandia con 60 hombres a bordo, carbonear cada mes y pico y regresar a casa dos veces al año con hasta 900 tons de bacalao limpio y salado a bordo. Como eran arrastreros de costado a veces les llamaban “bous”, pero con un tonelaje cinco veces mayor eso era como llamar des-

tructor a un crucero porque ambos tienen cañones; de hecho su oficialidad eran titulados mercantes, con mayoría de capitanes, pilotos y personal de cubierta vascos.

La Guerra Civil sorprendió la flota de bacaladeros atracada en Pasajes, a punto de comenzar la segunda campaña del año. Para un marino mercante no excesivamente ideologizado, en 1936 las proclamas, golpes y revoluciones eran parte del paisaje, y la del 18 de julio la sexta "movida" de los últimos trece años; desde su experiencia, bastaba dejar la guerra para los "guerreros" y acatar sin pasarse las órdenes de las autoridades que te tocaran para evitarte problemas y evitártelos al armador. Así, aunque algunos se enfundaron un buzo de miliciano y otros se la jugaron cambiando de bando, en Pasajes la ortodoxia aconsejaba "discreción y República", y para un mercante embarcado "República" significaba "Junta de Defensa de Guipúzcoa". El 5 de septiembre Irún cayó en manos nacionales, y pronto se hizo evidente que Pasajes y San Sebastián irían detrás. Para entonces ya se había producido en Guipúzcoa tal escalada de bombardeos, represalias y asesinatos como para que buena parte de la población se planteara abandonar sus hogares y huir por temor a nuevas represalias. A partir del 6 de septiembre la Junta de Defensa de Guipúzcoa llevó a cabo una evacuación por mar en la que participaron algo más de 125 embarcaciones, incluyendo cinco bacaladeros de PYSBE (el "Mistral" se había adelantado) que hicieron varios viajes a Bilbao cargados de refugiados, víveres y pertrechos. La Junta consiguió "evacuar" la gasolina de CAMPSA y la última "cosecha" de bacalao, que falta haría porque cuando se estableció el frente en Ondárroa ya había en Vizcaya unos 100.000 refugiados. San Sebastián cayó el 13 de septiembre tras ser abandonada por más de la mitad de sus 90.000 habitantes.



El "Galerna", gemelo del "Vendaval"/"Nabara", aparentemente al final de una campaña (el óxido) y cargadito de bacalao (el francobordo): son evidentes el pegote de puente alto (inexistente de origen en las dos primeras unidades) y la chabola de la mazigral, que protege la bitácora del ambiente ártico; la cangreja ayuda a no atravesarse al viento (por ejemplo, parados). Los subalternos alojan en tres ranchos a proa y otro a popa para fogoneros, los oficiales de cubierta en la superestructura central y los de máquinas y la maestranza a popa. Tras su captura en octubre de 1936, el "Galerna" sería muy activo en la Marina nacional como buque artillado. (Foto procedente de la obra "La Pesca del Bacalao en el Siglo XX", Museo Naval de San Sebastián)

Horas antes se había producido otra "caída" no menos trascendente para nuestros protagonistas, al apre-

habían sido fusilados el capitán y el jefe (casi los únicos que pillaron) del vapor "Arriluce", capturados en agosto tras embarrancar su buque cerca de Avilés para evitar que el material de guerra que traía de Valencia cayera en manos del "Cervera". Hay razones para creer que, de momento, lo del "Udondo" no trascendió en Vizcaya, como tampoco lo haría la "Instrucción de Operaciones nº1" (de 5 de noviembre) por la que EMA nacional

en Salamanca ordenaba a sus mandos subalternos que "Los barcos que navegan bajo el pabellón tricolor de la República española serán detenidos .../... sometiendo a proceso sumarísimo a sus tripulantes". Sin duda, el estatus de "no combatiente" estaba siendo desbordado por los acontecimientos, y quizás no fuera ajeno a ello que a algunos militares les ocurriera exactamente lo mismo.

Un alto cargo que trabajó con Carrero en su época de Vicepresidente del Gobierno escribió que,

"...cuando recalaban en Gijón: tras ser conducidos a Ferrol, se fusiló a diecinueve tripulantes del primero y a los cuarenta del segundo (de capitán a paje) junto con sus dos pasajeros..."

sar bous armados de la Marina nacional los mercantes "Alfonso Senra" (con víveres) y "Udondo" (en lastre para cargar carbón) cuando recalaban en Gijón: tras ser conducidos a Ferrol, se fusiló a diecinueve tripulantes del primero y a los cuarenta del segundo (de capitán a paje) junto con sus dos pasajeros. Lo del "Udondo" fue tan gordo que, cuando embarqué de agregado en 1974, uno de mis mentores todavía se sintió obligado a pasarme el dato: sin ira, como quien te previene de un bicho. Previamente

cuando en un acto sin prensa ni fotografías entregó al Almirante una placa por sus treinta años al servicio de Franco, el homenajeado sólo le dijo: “bastante hicimos con que no nos mataran”. Si lo suyo era estrés postraumático estaría justificado, porque la tercera parte de quienes compartían con él en 1936 el escalafón del Cuerpo General de la Armada, resultaron ejecutados o asesinados directamente en las primeras semanas de la contienda. Como esta tercera parte procedía esencialmente de la mitad que quedó en zona republicana, es lícito suponer que quienes quedaron en la otra zona achacaron seguir vivos al hecho de que todavía no les hubieran cogido y, por expresarlo de algún modo, sufrieran un infierno de emociones. Paradójicamente, casi podría decirse que en un primer momento el conflicto les era ajeno: según Pardo San Gil (ver bibliografía) “todos los autores que han estudiado el levantamiento de 1936 coinciden en señalar que la oficialidad de la Marina de Guerra no desempeñó un papel relevante en la gestación de la rebelión militar contra el Gobierno de la República”, aunque “la mayoría de los oficiales simpatizaban con los planes y objetivos de los conspiradores y así lo demostraron en cuanto tuvieron ocasión”. Yo diría que, visto lo ocurrido a sus compañeros, debieron sentirse atrapados en un conflicto donde la derrota no era una opción, y que ganar como fuera ya no era asunto de simpatías, sino de pura supervivencia. Sirva este bosquejo para, sin entrar en justificaciones, situar la actuación de los protagonistas de ambos bandos en un contexto que a veces roza la desesperación.

MILITARES IMPROVISADOS

Transcurrido un mes desde el alzamiento, en Bilbao también empezaban a desesperarse; para entonces los nacionales ya habían alistado en el Cantábrico tres barcos de guerra “de



De izquierda a derecha Santiago Asolo (capitán del “Araba”), Manuel Galdós (capitán del “Gipuzkoa”) y Alejo Bilbao (capitán del “Bizkaya”); los tres tienen “categoría de teniente de navío” (si no hay “guerrero” al mando no hay estatus de buque de guerra), aunque aparentan sobrevalorlo con dignidad.

En realidad Galdós llegó a capitán de corbeta (RN) y, como reservistas bastante más que improvisados, esta “promoción” demostró valer su peso en oro
(Foto procedente del libro de Pardo San Gil-Archivo Peru Ajuria)

verdad” y una flotilla de bous artillados, a los que los vascos solo podían oponer un viejo torpedero sin torpedos cuyo comandante, que simpatizaba con el enemigo, había aprovechado una escala en Fuenterribia para fugarse a Francia en un bote con su segundo. El 16 de agosto se dejó caer por el Abra el destructor “Velasco”, que protegido por el acorazado “España” se aproximó a la factoría CAMPSA de Santurce y, con toda naturalidad, liquidó a cañonazos dos depósitos de combustible. Ante las justificadas quejas del respetable, a finales de agosto establecieron su base en Portugalete tres submarinos republicanos cuyos tres comandantes, por cosas de la vida, también simpatizaban con el enemigo. Tanta “simpatía” y la subsiguiente ineeficacia acabarían agriando el chacolí a los dirigentes vascos pero, como en aquellos submarinos la presencia de un oficial regular era requisito para sobrevivir a una simple inmersión, se imponía una pragmática “repesca” de (cabreados) supervivientes.

La caída de San Sebastián no contribuyó a levantar la moral en Bilbao; además, la misma noche de su caída

dos bous nacionales se dieron el lujo de largar unos cañonazos en el Abra para “sembrar la alarma”, algo francamente humillante. Para animarles, el ministro de Marina (bilbaíno de adopción) decidió enviar allí el grueso de la Escuadra, con gran regocijo de los nacionales, que aprovecharon su ausencia para hacerse con el Estrecho y pasar ingentes recursos desde Marruecos. Se ha escrito que el CC (de probada lealtad gubernamental) que mandaba la agrupación naval en Bilbao, al enterarse que venía la “Flota Roja” le dijo a un mando nacionalista “...que no vengan. Estáis aquí muy bien, y no conocéis la canalla que viene, que, además de que nada van a hacer en la mar, ojalá en tierra no tengan que lamentar desastres irreparables”. Debía conocer el género porque, cuando el 13 de octubre la Flota se marchó de Bilbao para no volver, su “hazaña naval” más recordada sería el asalto por tripulantes del “Jaime I” al “Cabo Quilates”, un buque prisión fondeado en el Abra donde asesinaron entre 38 y 50 prisioneros. En Bilbao quedó la Jefatura de las nuevas Fuerzas Navales del Cantábrico (FNC), con el destructor “José Luis Díez” (mal de

calderas), los submarinos C-2 y C-5 y el Torpedero nº3; también quedó la impresión de que aquella Marina no iba a sacarles de ningún apuro. Y eso por no hablar de los prisioneros asesinados, que en palabras de uno de los oficiales mercantes del “Díez” “...eran muertes que luego cayeron sobre nuestro buque, y éramos una gente que no teníamos nada que ver. Así empezaron a señalarnos con el dedo, cada vez que veían un uniforme de marino de la República”. Y más que iban a señalarles, porque aunque el “Díez” lo mandaba un comité, su comandante nominal era un AN que había sobrevivido de milagro a la matanza de sus compañeros en Mahón y, antes de fugarse, conduciría hábilmente su unidad a las más altas cimas de inoperancia.

El 1 de octubre de 1936 se aprobó el Estatuto Vasco y el 7 tomó posesión como lendakari José Antonio de Aguirre, que formó un gobierno de concentración reservándose la Consejería de Defensa. Casi de inmediato, sus temibles paisanos le apodaron “Napoleontxo” sin considerar que, aunque había estudiado Derecho, como antiguo jugador del Athletic no le era ajena la táctica, ni como yerno de un naviero la estrategia marítima. También era vecino y alcalde del pueblo de mi mujer, y puedo afirmar que más allá de la política sus contemporáneos le recordaban como un patrono ejemplar. Aguirre se llevó a la Consejería de Defensa al responsable de asuntos marítimos de la Junta de Defensa de Vizcaya, el capitán Mercante y Subdelegado Marítimo de Bilbao Joaquín de Eguía y, tras crear el 15 de octubre su propia Sección de Marina, le convirtió en su AJEMA particular. Como tantos otros, Aguirre debía sentirse desbordado: ahora Bilbao era una superpoblada ciudad industrial aislada de las zonas cereales, y sobrevivía exportando mineral al N de Europa para pagar los alimentos que, con el carbón astu-

riano y la pesca, les mantenían vivos. Pero los nacionales estaban bloqueando el tráfico e impidiendo la pesca, a veces con simples bous armados, sin que las unidades navales de las FNC parecieran darse por aludidas. Además, el “Velasco” ya había minado el puerto, obligando a la Junta a dragar una canal con parejas de pesca.

“...los nacionales estaban bloqueando el tráfico e impidiendo la pesca, a veces con simples bous armados, sin que las unidades navales de las FNC parecieran darse por aludidas....”

A finales de septiembre el “Tramontana” fue enviado al Mediterráneo, pero la Junta ya había echado el ojo a los otros cinco y, para armárselas, se desembarcaron cuatro piezas de 101 mm del “Jaime I”. Mientras se artillaba el “Mistral” y los capitanes originales de PYSBE hacían mutis, la Junta organizó un enlace nocturno entre Bilbao y Bayona (Francia) con el “Galerna” y el “Vendaval” alternándose, todavía desarmados y sin escolta pese a que desde primeros

“...como el capitán y el 1er.oficial dieron todas las facilidades y salieron de rositas se cree que hubo gato encerrado, pero los encerrados fueron sus tripulantes y pasajeros, que se repartieron enormes penas de cárcel...”

de octubre los nacionales tenían bous artillados en Pasajes. El 15 de Octubre, el “Virgen del Carmen” y otros tres bous apresaron al “Galerna” en un viaje de regreso con unos 50 pasajeros y correspondencia; como el capitán y el 1er.oficial dieron todas las facilidades y salieron de rositas se cree que hubo gato encerrado, pero los encerrados fueron sus tripulantes y pasajeros, que se repartieron enormes penas de cárcel. También hubo un número in-

determinado de fusilamientos incluyendo los del 2º oficial... y el Padre Ariztimuño, que venía de pasajero: para el universo euskaldún, fusilar a este sacerdote fue como fusilar a Menéndez Pelayo y al Cardenal Herrera Oria en una misma persona, y los rumores de que había sido torturado ayudaron muy poco. El servicio con Bayona fue suspendido temporalmente, y el 30 de octubre el Gobierno Vasco incautó los cuatro bacaladeros restantes.

A mediados de noviembre, cada bacaladero ya tenía montada una pieza de 101 mm a proa (y el “Mistral” otra de 76 mm a popa) manejadas por unos pocos cabos y marineros de las FNC, pero los mandos y el resto de la tripulación eran civiles. El 14 de noviembre a medianoche y a solicitud del Gobierno Vasco, el “Euzkal Erria” y el “Mistral” salieron de Bilbao para escoltar cuatro pequeños costeros que llevaban una temporada “acongojados” en Bayona. Les apoyaría el submarino C-2 y, de paso, debían interceptar un mercante enemigo, pero los interceptados fueron ellos cuando la mañana siguiente les pilló frente a San Sebastián el destructor “Velasco”: sobre el papel estaban listos, pero después de lo del “Galerna” rendirse no parecía una gran idea. Durante algo menos de media hora el “Velasco” tiró con todo lo que tenía (incluyendo un torpedo) contra el “Mistral”, cuya pieza de popa

quedó desatendida tras sufrir un impacto en sus proximidades que hirió a los sirvientes. Según el Parte de Campaña de su constructivo capitán (Manuel Galdós), la dotación reaccionó “...acto seguido volviendo a acudir con todo entusiasmo al cañón”; el propio Eguía citaría a un engrasador particularmente entusiasta que “...pistola en mano obligó a irse a sus puestos de combate a más de 10 individuos que aterrorizados se metieron en la Cámara”. Por su

parte, el “Euzkal Erria” consiguió hacer seis disparos antes de que su única pieza se descajeringara obligándole a tomar las de Villadiego, pero lo más gordo fue que uno de los seis impactó en la máquina del destructor, originando un desaguisado que amenazaba dejarle sin agua destilada. El “Velasco” (también con una pieza averiada) se mantuvo un tiempo a distancia y, finalmente, se retiró a Pasajes envuelto en una nube de vapor. Para cabreo de sus “apoyados” el submarino C-2 brilló por su ausencia y, ya en Bilbao, al pasar junto al “José Luis Díez” (inoperativo desde su llegada) su dotación les aclamó puño en alto. Desde el “Mistral” les transmitieron la versión vasca de “menos samba e mais trabajar”, lo que según Eguía dio lugar a “una tromba de insultos y groserías”.

Para entonces el Gobierno Vasco ya estaba adaptando las tripulaciones de sus buques a la normativa autonómica sobre “ruido”, mucho más exigente que la republicana. Así, la creación el 10 de noviembre del Voluntariado del Mar (al que debían apuntarse los ya embarcados para conservar su puesto) permitió seleccionar tripulantes de todas las categorías. El 12 de diciembre se “mejoraron” las plantillas al precio de sustituir algunos tripulantes, incluyendo 23 que, tras insistir en que sólo acatarían las órdenes de sus comités, fueron desalojados por agentes de Orden Público. Los comités pasaron a mejor vida, y el 13 de diciembre Eguía informó al lendakari que “...los elementos militares que existían abordo (sic) de los bous han sido sustituidos por elementos civiles especializados y de absoluta garantía ya que la actuación de aquellos ha sido hartamente disolvente, perturbando la disciplina...” (algunos reembarcarían). De paso, se redistribuyeron unos pocos tripulantes según su afiliación sindical (entonces casi obligada) para ajustar la representatividad en cada buque. Con los bacaladeros ya incautados, el 15 de diciembre los “Euzkal Erria”,



Esta foto es casi con seguridad del “Baleares”, pero nos permite apreciar la precariedad de la batería secundaria de su gemelo el “Canarias” durante sus primeros meses de vida. Paradójicamente las piezas de los bacaladeros vascos estaban mejor “terminadas”, con mantelete para ofrecer una mínima protección a sus sirvientes, aunque la dirección de tiro era indescriptible (Foto de autor desconocido procedente del libro “El Crucero Baleares”, de J.Fullana, E.Connolly y D.Cota)

“Hispania”, “Vendaval” y “Mistral” pasaron a llamarse “Bizkaya”, “Araba”, “Nabara” y “Gipuzkoa”. A principios de 1937 la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi ya contaba con siete buques artillados y, contra todo pronóstico, uno de ellos (el “Donostia”) era el antiguo bou nacional “Virgen del Carmen”, que

tura, dos cabos y un marinero envolvieron al comandante en una manta,

se hicieron con el barco y lo llevaron a Bilbao. Tras comparecer ante un tribunal popular, el 11 de enero el comandante y el jefe de máquinas fueron fusilados por un pelotón de las FNC; se ha escrito que la muerte del Padre Ariztimuño “pesaba como una

verdadera losa en el ánimo del Tribunal” pero, en una trágica cadena, no pasarían dos meses sin que la muerte de estos oficiales amenazara el destino de otros prisioneros.

El mismo D.O. que publicó el cambio de nombre de los bacaladeros, publicó el nombramiento

“...su comandante (TN Javier Quiroga) confiaba plenamente en la dotación y, a diferencia de otras unidades, no quería ver a bordo falangistas para “garantizar” la lealtad de la marinería...”

había colaborado en la captura del “Galerna”. Ocurrió que su comandante (TN Javier Quiroga) confiaba plenamente en la dotación y, a diferencia de otras unidades, no quería ver a bordo falangistas para “garantizar” la lealtad de la marinería. La noche del 5 de diciembre salió a la mar para una comisión de seis horas sin su segundo, un capitán Mercante que según parece también lo era de Requetés y, aprovechando la coyun-

oficial de Enrique Moreno Plaza como “capitán del bou artillado denominado “Nabara”, incautado por el Gobierno de Euzkadi, con la categoría de teniente de navío”. En idénticas condiciones se nombraba a Manuel Galdós capitán del “Gipuzkoa” (ex “Mistral”), Alejo Bilbao del “Bizkaya” (ex “Euzkal Erria”) y Santiago de Asolo del “Araba” (ex “Hispania”). Galdós procedía de PYSBE, donde era 1er.oficial del barco que



Tras su encontronazo con el "Canarias", el "Gipuzkoa" entra incendiado en el Abra interior hacia las 1445 del 5 de marzo. A la izquierda, bajo el monte Serantes, se aprecian los depósitos de la terminal de CAMPSA bombardeados meses antes por el "Velasco", y a la derecha se ve "la verde" del dique de Santurce; el contramuelle de Algorta ("la roja") queda detrás y a la izquierda del espectador. La meteorología es realista, porque con temporales del NW esta zona era un auténtico embudo para el viento y la mar. El remolcador de la izquierda ("Altsu Mendi", de Remolcadores Ibaizábal) seguía a flote en 1971, cuando fui a estudiar Náutica a Portugalete, pero había perdido el "Mendi" probablemente en aras de la "corrección política" (Oleo de David Cobb existente en la Presidencia del Gobierno Vasco)

ahora mandaba, aunque ya era su capitán cuando se enfrentó al "Velasco": según dicen, era persona fiable y organizada. Más lanzado era Alejo Bilbao, anterior capitán de Naviera Vascongada y 1er.oficial del "Euzkal Erria" cuando administraron pildorazo al "Velasco". El 23 de diciembre Alejo trincó (por libre y en aguas internacionales) un mercante alemán que abastecía a los nacionales y se lo llevó a Bilbao, con el resultado de que el 28 se presentó frente al Abra el crucero "Königsberg" a exigir una satisfacción y, como no quedó satisfecho, el 3 de enero el alemán trincó y entregó a los nacionales el mercante republicano "Marta Junquera" y su estratégico cargamento de patatas. Los alemanes tuvieron la inteligencia de devolver los tripulantes, pero no antes de que permanecieran fondeados unos días en Ferrol y se enteraran por "radio escobén" de la carnicería del "Udondo" y el "Alfonso Senra". El 15 de enero Eguía tomó declaración al capitán del "Marta Junquera", que le trans-

mitió lo anterior, que "en tierra ... /... habían fusilado a muchísima gente hablan de 1.500 en la Graña" (la cifra era muy exagerada) y que los alemanes no les habían entregado porque "temían que si nos entregaban a los otros hubieran acabado con nosotros". Si tras el "Galerna" quedaba alguna duda, ahora estaba claro que rendirse no era una opción.

HÉROES POR NECESIDAD

Cuando se habla del capitán del "Nabara" (ex "Vendaval"), surge la extrañeza entre los "no iniciados" ante un murciano convertido en famoso gudari. Craso error: bastan las seis primeras palabras del artículo que la Enciclopedia Auñamendi dedica a Enrique Moreno ("Marino vasco nacido en La Unión") para comprobar que un vasco nace donde le sale de los cataplines. Tras estudiar Náutica en Cartagena, en 1924 Moreno embarcó de agregado en la Na-

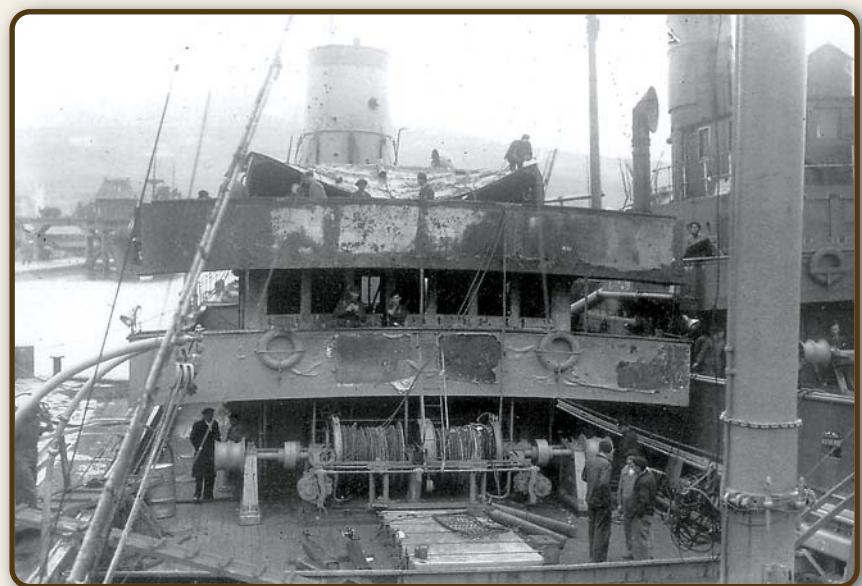
viera Euzkera, pasando a PYSBE al salir piloto; en 1936 ya tenía el título de capitán y navegaba de 1er.oficial en el "Hispania", pero la guerra le pilló de vacaciones y se incorporó al "Vendaval", que pasó a mandar en octubre; tenía veintinueve años. También tenía una novia vasca (hija de un médico de Pasajes), y en diciembre se casó con ella en la iglesia de Las Mercedes de Las Arenas: ya viuda le describiría como "cariñosísimo y muy noble", aunque "...muy reservado. Nunca me contaba nada de la guerra". Su 2do.oficial le recordaba como "muy sencillo y fiel cumplidor de las órdenes que se le encomendaban", tan sencillo que su cualidad de "héroe tranquilo" despidió a su mujer ("su actitud final era lo que menos pensaba yo"). Era de simpatías socialistas, pero según Pardo San Gil no estaba afiliado a ningún sindicato, lo que constituye toda una rareza. El "Nabara" tuvo su bautismo de fuego el 8 de Enero de 1937, cuando arruinó sin querer una operación de minado del "Genoveva Fierro" y el "Velasco" al darse de narices con ellos en una noche sin luna y por pura chiripa; tras una balasera sin consecuencias, los nacionales debieron pensar que no era cosa de ponerte a discutir con la cubierta llena de minas, y cada cual se fue por su lado.

En febrero se completó el armamento de los bacaladeros con piezas de diversa procedencia, quedando el "Bizkaya", el "Nabara" y el "Gipuzkoa" con dos Vickers de 101 mm (a proa y popa), dos ametralladoras A/A Steyr de 8 mm, un fusil ametrallador y diverso armamento portátil; con el "Araba" no se podía contar por estar en obras. Para entonces, la inoperatividad de las FNC había arruinado sus relaciones con el Gobierno Vasco; uno de sus Jefes alegó como excusa la indisciplina, que no pensaba corregir porque "habiéndolo estado él en el Sur dos veces junto a la pared, no quería que al regresar algún día por aquella tierra fueran a llevarle por última y definitiva vez a aquel lugar". En un informe, Eguía habló de la "vida licenciosa" de un comandante, dotaciones que "rendían culto a sus

vicios”, orgías, prostitutas y hasta un “formidable escándalo” en el baile de los domingos por las “chulescas pretensiones” de los marineros del “Díez” que, por cierto, acabarían volando su propia chimenea al repeler un ataque aéreo. Con el tiempo, más de la mitad de los oficiales de Cuerpo General que sirvieron en las FNC (incluyendo uno de sus Jefes) cambiaron de bando.

El 4 de marzo el “Nabara” salió a la mar con 49 hombres en la que sería su 33 y última comisión; le acompañaban el “Gipuzkoa”, el “Bizkaya” y el “Donostia” (ex “Virgen del Carmen”), este último de apenas 287 TRB y artillado con dos “Vickers” de 76 y 47 mm. Por enésima vez se trataba de escoltar un mercante de Bayona a Bilbao, en este caso el “Galdames” con 173 pasajeros, correspondencia y carga general que incluía unas 3 tons de moneda fraccionaria encargada en Bélgica por el Gobierno Vasco. Horas antes había salido el destructor “José Luis Díez”, que debía proporcionar escolta lejana; a las 2055 los cuatro pesqueros avistaron al “Galdames”, formaron un cuadrado a su alrededor y, en oscurecimiento total y silencio radio, arrumbaron a Bilbao dando el habitual rodeo por el N a la portentosa velocidad de 18,5 nudos! Entre mis mayores el “Galdames” todavía era objeto de rechifla como el mercante más lento de España, lo que sin ser rigurosamente exacto es ilustrativo: a medianoche saltó un temporal del W con fuertes chubascos y mar gruesa y el “Galdames” empezó a abatir a Er, “empujando” los escoltas de esa banda hacia el N mientras, en el lado S del cuadrado, el “Gipuzkoa” y el “Bizkaya” seguían a rumbo entre chubascos.

Alejo Bilbao anotó en su diario: “...perdimos de vista a todos, siguiendo la derrota ordenada a una velocidad de 5’ aproximadamente por ser mi creencia que no podrá desarrollar más velocidad el mercante con el viento y mar reinantes”. Al



El “Gipuzkoa” tras su enfrentamiento con el “Canarias”: el puente alto está colapsado, la cubierta del puente bajo destruida por el fuego y se aprecian marcas de metralla en la chimenea; al ser un bacaladero de la última serie, el puente alto parece menos improvisado (al menos tiene alerones!). El barco de la derecha es el “Araba” en período de “grandes obras”, y está mucho más alteroso porque, a falta de bacalao, el “Gipuzkoa” y sus otros dos compañeros navegan con las bodegas lastradas con piedras. La foto está obtenida desde el castillo de proa, y permite ver los “winches” del arte de arrastre y la zona donde se montaba el parque de pesca (Foto procedente del libro de Pardo San Gil-Archivo Peru Ajuria)

amanecer no había ni rastro del convoy, y a las 0710 (ya a la altura de Cabo Machichaco) avistaron entre chubascos al “Gipuzkoa”, tan desorientado como ellos y doblemente mortificado por ser su capitán Jefe de Flotilla y supuesto jefe de la escolta. Mientras el “Bizkaya” volvía sobre sus pasos en busca del “Galdames”, el “Gipuzkoa” continuó la búsqueda hacia el W.

“...perdimos de vista a todos, siguiendo la derrota ordenada a una velocidad de 5’ aproximadamente por ser mi creencia que no podrá desarrollar más velocidad el mercante con el viento y mar reinantes...”

Mientras estos esforzados curriantes descubrían por sí mismos y de la peor manera posible los rudimentos de la táctica, sus oponentes jugaban con ellos al ratón y el gato. El “Canarias” había estado cinco días reparando en Ferrol y, antes de regresar

al Mediterráneo, se le había ordenado colaborar en la captura del mercante “Mar Cantábrico”, que intentaría entrar en algún puerto del N con importante material de guerra. Una hora después de que el “Galdames” se reuniera en la mar con su escolta, el “Canarias” (al que todos suponían en el Mediterráneo) salió de Ferrol con información exacta del convoy y su destrucción asignada como misión secundaria; la principal era controlar los accesos a Bilbao. Se trataba de un crucero recién terminado cuyo diseño sacrificaba protección a velocidad (33 nudos) y armamento. Con las prisas, la batería secundaria (120 mm) seguía sin dirección de tiro y tenía que disparar casi “a ojo”, pero la improvisada dirección de la batería principal (203 mm) ya se había demostrado mortífera al cargarse el destructor “Almirante Ferrández” a 19.000 mts. La pega era que las ánimas de 203 mm tenían una vida útil de unos 200 disparos y, de momento,



Tras salvar la vida de milagro, parte de la tripulación del “Gipuzkoa” posa en el mismo escenario de la foto anterior: pueden identificarse (de pie y de izda a dcha) el 1er.oficial Quintana, el capitán Galdós, el 2º maquinista Bosch y el “jefe” Arostegui. Si una imagen vale más que mil palabras, esta describe el tipo de “guerreros” que plantaron cara al “Canarias”; su uniformidad no admite la menor crítica: todos llevan “txapela” reglamentaria (Edición propia de una foto descargada de la página web de la Presidencia del Gobierno Vasco, con identificaciones de Pardo San Gil)

no había repuestos; además, la mera existencia de este crucero (con su gemelo el “Baleares”) equilibraba fuerzas en el Mediterráneo, y su impuesta utilización en una remota operación menor tenía soliviantado al Jefe de la Flota nacional. El comandante del “Canarias” (CN Salvador Moreno) era hermano del soliviantado, pero ya brillaba con luz propia: como ocho meses antes había protagonizado unos hechos por los que se le concedería la Laureada sería ocioso decir que poseía un valor heroico, pero a juzgar por sus actos también tenía una indudable grandeza de espíritu. Su 3er comandante y jefe de Servicios Generales era el CC Manuel Calderón, un inefable guipuzcoano que meses antes también había demostrado su valor... al pedir ser relevado como comandante del “Velasco” porque se mareaba sin remedio. Antiguo comandante del patrullero “Mac Mahon” y segundo de la Comandancia de San Sebastián, Calderón era todo un personaje entre los pescadores guipuzcoanos.

Tras un rápido tránsito con mar de popa, a las 1020 el “Canarias” apresó al mercante estonio “Yorkbrook”, que se dirigía a Santander con un cargamento de armas. El CN Moreno le ordenó dirigirse a Pasajes, escoltándole hasta Bilbao con idea de pasarlo después al “Velasco” que, aparentemente, no recibió el mensaje. A las 1255, estando 21 millas al N del Abra (ver gráfico), desde el crucero avistaron 10 millas por el través de Er. un vapor con rumbo E

“...Tras un rápido tránsito con mar de popa, a las 1020 el “Canarias” apresó al mercante estonio “Yorkbrook”, que se dirigía a Santander con un cargamento de armas....”

y se acercaron a investigar. Era el “Gipuzkoa”, aburrido de buscar al “Galdames” y a punto de regresar a puerto; al ver que se le echaban encima, Galdós salió zumbando hacia Bilbao con el “Canarias” siguiéndole a 30 nudos. Podían haberle macha-

cado allí mismo con la artillería principal, pero ya hemos visto que había que preservarla; la secundaria alcanzaba 12.000 mts, aunque sin dirección de tiro y atravesados a la mar su eficacia era dudosa. A las 1335 Moreno abrió fuego a 6.000 mts con las cuatro piezas de 120 mm de Er, pero ya estaba dentro del alcance eficaz de las dos de 101 mm del bacaladero, que respondió de inmediato. El tiro del “Canarias” resultó disperso pero el “Gipuzkoa”, con un blanco mucho mayor, consiguió un impacto que hirió mortalmente al guardiamarina Chereguini. Finalmente, Moreno se resignó a utilizar la artillería principal, que a las 1345 dejó al bacaladero en llamas; le salvó de ser rematado la batería de Punta Galea, que a las 1400 y a 18.000 mts empezó a colocar peñinos peligrosamente cerca del crucero, que se alejó hacia el NE.

En el “Gipuzkoa” un impacto había destruido la pieza de popa matando a tres sirvientes; después resultó alcanzada la superestructura, originándose un formidable incendio que al hacer estallar una caja de granadas mató al 2do.oficial y al “radio”, dejando al capitán Galdós seminoqueado y con la cara cubierta de sangre. Había otros 11 heridos y, por segunda vez en cuatro meses, Galdós tuvo que superar el “desconcierto” de parte de su tripulación, que daba el barco por perdido. Para colmo, la pieza de proa se encasquilló. Con las llamas devorando la superestructura Galdós empuñó personalmente el timón de popa, y una hora después consiguieron fondear en el Abra interior. Unas doce millas al N del Cabo Machichaco, el “Bizkaya” también estaba a punto de regresar a Bilbao cuando a las 1310 avistaron por el SW al

“Yorkbrook”, ahora desatendido pero obedientemente camino de Pasajes; el bacaladero arrumbó al S para interceptarlo y, al poco, se llevaron el susto de su vida al avistar por el W y entre chubascos el “Canarias”. Liados como estaban con el

“Gipuzkoa”, desde el crucero no les vieron y a las 1355 Alejo interceptó al mercante y se lo llevó a Bermeo. Según su Diario lo hizo por las buenas (“...cuya orden cumple inmediatamente”), pero según la leyenda el estonio le salió con tiquismquis (“Imposible, nos sentimos amenazados”) obligando al bermeano a enfatizar su invitación (“Sígame a Bermeo o le hundo”), que fue finalmente aceptada (“Obedezco bajo amenaza”). Y así, Alejo Bilbao también entró en la leyenda al escamotear una presa al “Canarias” y, al tiempo, batir con un mercante el “record” del puerto pesquero de su pueblo. Bastante más al N, el “Díez” permanecía en contacto radio con las FNC y, enterado de la presencia del “Canarias”, a las 1530 puso rumbo opuesto alegando males imaginarios. Su vengativo comandante declararía que “...aprovechando el temporal reinante, puse el barco de través y casi toda la tripulación acabó mareada hasta llegar a las costas de Francia. Así que goberné el barco a mi antojo”. Al día siguiente entró en Burdeos, donde al poco se fugó con su segundo (un capitán Mercante), el médico y tres maquinistas incluyendo al “jefe”; con las prisas, alguien se olvidó unas limas en los engranajes de las turbinas.

Finalmente fue el “Canarias” el que, a las 1440 y unas 25 millas a N de Cabo Machichaco, encontró al “Galdames” y el resto de su escolta, muy retrasados y con dos pesqueros que se les habían unido buscando protección para regresar a puerto: debían parecer el convoy más penoso y desvalido del mundo. El temporal había arrancado una antena al “Nabara”, que no se había enterado de que les rondaba el “Canarias” hasta media hora antes. Cuando finalmente se enteró, el capitán Moreno ordenó caer al N e intentó avisar al “Donostia”, pero como el otro no tenía a bordo el código de señales (¡glubs!) tuvo que acercarse e informarle a la voz, y en éas andaban



El “Nabara” fondeado y acoderado en su base de Portugalete poco antes de su perdida. A popa lleva la bandera republicana y en el torrotito, con un tercio de su superficie, la ikurriña: lo hace en cumplimiento de la normativa para buques mercantes del consejero (socialista) de Industria del Gobierno Vasco, tendente a solucionar el caos inicial de banderas. El gris del casco puede ser el mismo de la Royal Navy (en un momento indeterminado, Eguía pidió una lata de pintura a un destructor británico y la mandó copiar y adoptar) y, como otras unidades, lleva en la amura la inicial de su nombre. Por cierto que, en el vasco de la época, “Nabara” se escribía con una tilde (de “ñ”) sobre la “r” que la convertía en “rr”, aunque a falta de “eusko-máquinas de escribir” la tilde solía sustituirse por un acento (Foto descargada de la página web de la Presidencia del Gobierno Vasco)

cuando les pilló el crucero. Moreno, que había quedado muy marcado por la entrega del “Galerna”, dirigió unas palabras a la tripulación que su 3er.oficial (Javier Basarte) resumiría como “jamás entregar el barco”.

“... el “Canarias” se colocó por su través y le largo dos pepinazos de 120 mm, según el CN Moreno por no hacer caso de sus señales; el mercante, con varios muertos entre el pasaje, paró máquina e izó bandera blanca...”

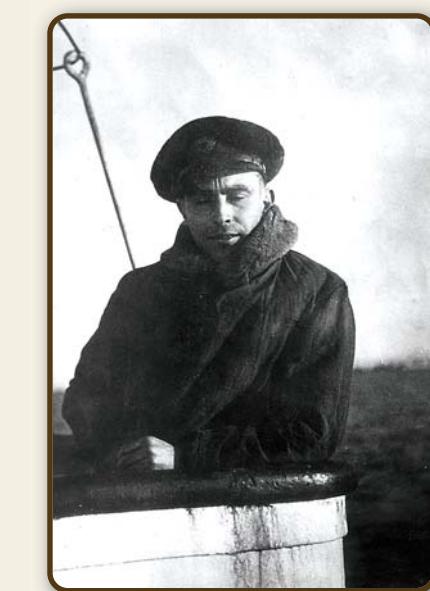
Como capitán era uña y carne con su 1er oficial (Ambrosio Sarasola) que, a su vez, era amigo del 2º oficial (Javier Olaveaga) desde sus tiempos de Náutica; además Olaveaga había navegado de agregado con Moreno, que lo reclamó. El “jefe” era Manuel Cagigas, que a sus 58 años no había parado hasta conseguir que le embarcaran.

Con la urgencia por controlar al “Galdames” mientras destruía su escolta, el “Canarias” se colocó por su través y le largo dos pepinazos de 120 mm, según el CN Moreno por no hacer caso de sus señales; el mercante, con varios muertos entre el pasaje, paró máquina e izó bandera blanca. A las 1507 el crucero abrió fuego contra uno de los dos pesqueros, al que tomó por un escolta, anotando en el Parte de Campaña que “...como no contestase a mis disparos e hiciese en cambio sonar angustiosamente su si-

rena lo dejé dando vueltas atolon-drado”. Al “Nabara” le identificaron desde el principio como gemelo del “Gipuzkoa” y, con la lección aprendida, a las 1510 abrieron fuego contra él, pero esta vez a 7.000 mts. El tiro de 120 mm del crucero resultaba impreciso y el del bacaladero corto, aunque inicialmente un rebote alcanzó al “Canarias” y hubo algarabía

en el “Nabara”: según Olaveaga “...decíamos ¡que ya es nuestro! Era por la poca idea que teníamos de lo que es combatir”. Con el “Nabara” navegando en un círculo muy amplio, el crucero “...se puso a la popa y así continuó durante todo el combate. Lo que sí hizo fue alejarse un poco cuando le dimos.” En esta tesisura, la pieza de proa apuntaba al puente mosqueando a Olaveaga (“...se les dijo que apuntaran para otro lado, a lo que contestaron que estaban disparando por elevación, por encima del puente .../... se les dijo que esperasen, y es cuando se empezó a navegar en zig-zag”). La metralla del “Canarias” empezó matando a un fogonero que estaba “viendo el combate”, y después al timonel, hiriendo a Olaveaga, al “radio” y al practicante; mientras se acumulaban las bajas la pieza de proa se agarrotó por recalentamiento, y acto seguido se averió la de popa, que fue reparada con piezas de la agarrotada. Tras hora y pico de combate y por recomendación del director de tiro, el aburrido CN Moreno abrió distancias y largó al “Nabara” dos andanadas de 203 mm.

Dando por liquidado al “Nabara”, el “Canarias” se ocupó ahora del “Donostia” (que se mantenía a la expectativa) sin otro resultado que enhebrar un pepino (que no estalló) entre la superestructura y el mambrú de la chimenea y arruinar con una esquirla la “txapela” del capitán Elortegui, que resultó ileso. Al poco los del crucero creyeron que el “Nabara” se rendía y, olvidando la “txapela”, se le acercaron siendo de nuevo recibidos a cañonazos. Por segunda vez, el “Canarias” tuvo que abrir distancias



Enrique Moreno Plaza, capitán del “Nabara”. Los últimos seis meses de su vida fueron particularmente intensos, con la evacuación de Pasajes, su primer mando, la boda y la “mudanza” a Algora donde se instaló con su esposa.

Cuando él murió llevaban casados menos de tres meses y esperaban su primer hijo; a la viuda, en el segundo mes de embarazo, intentaron hacerla creer que había conseguido refugiarse en Francia, pero descubrió la verdad cuando, en sus propias palabras, “me avisaron porque iba sin luto” (Foto descargada de la página web www.gudontzidia.eu Diputación Foral de Guipúzcoa)

viva lo abandonaba en los botes, decidió que a él tampoco le cogieran.

“...el “Canarias” tuvo que abrir distancias para largar otras dos andanadas de 203 mm hasta que, con la línea principal de vapor segada y todos los maquinistas muertos, el bacaladero quedó sin propulsión...”

para largar otras dos andanadas de 203 mm hasta que, con la línea principal de vapor segada y todos los maquinistas muertos, el bacaladero quedó sin propulsión; debían ser alrededor de las 1700. Poco antes Moreno había ordenado abrir las válvulas de fondo para evitar la captura de su buque; ahora, mientras la mitad de la tripulación que seguía

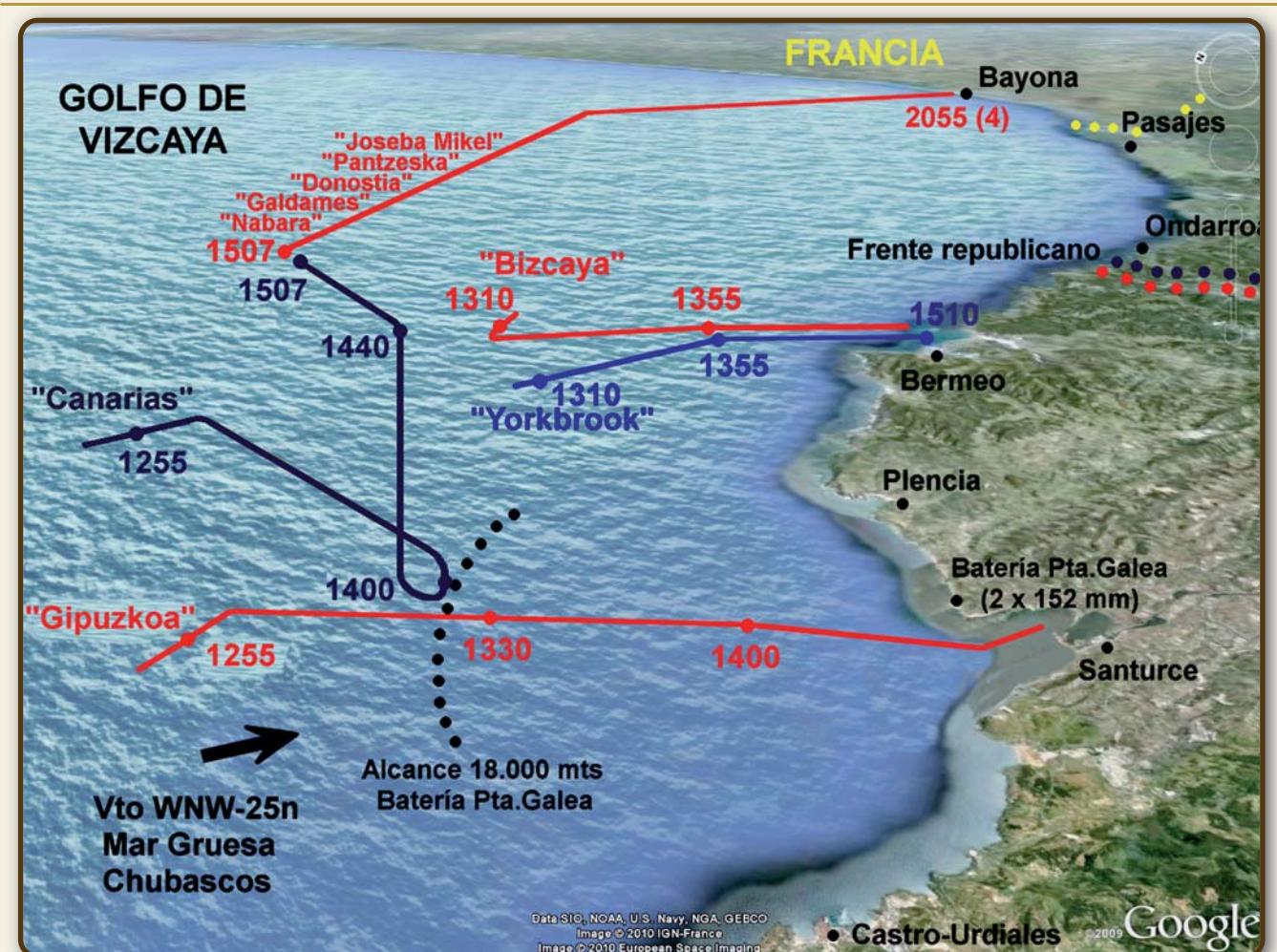
El último en verle fue un mozo que volvió a la cocina a por un cuchillo para cortar la tira azocada del bote de Er: estaba sentado en la cámara con su 1er.oficial, Sarasola, que poco antes había dicho que “para que le maten a uno en tierra, lo mismo es morir aquí”. Según Olaveaga, con ellos se quedaron otros cinco incluyendo al cocinero “...con un cuchillo,

llamándoles cabrones e hijos de puta (si tenéis cojones venir aquí) a los del “Canarias”. Estaba contento, pues parece que se tomó unos cuantos vasos de coñac”.

SUPERVIVIENTES DE MILAGRO

Con mar gruesa y cierto descontrol, el abandono del “Nabara” resultó accidentado; alguno se ahogó, pero veinte supervivientes de la metralla (incluyendo cinco heridos) consiguieron embarcar en dos botes y, mientras el “Canarias” capturaba el de Er, el “Donostia” se acercó al de Br (anegado y a cierta distancia), ofreciendo a sus ocupantes subir a bordo ante las mismas narices del crucero. El 3er.oficial y el “radio” estaban en aquel bote y, según Olaveaga, “pensaron que el “Canarias”, después de dejar fuera de combate al “Nabara”, empezaría con el “Donostia”, y entonces, mientras actuaba contra este, oscurecería y aprovecharían esta circunstancia para escapar y llegar a tierra”. Así pues rehusaron subir, pidieron unos baldes para achicar y, en una broma del destino, mientras les capturaban a ellos el bou se escabulló camino de Francia. También escaparon los pesqueros, pero a las 1810 el crucero ordenó al “Galdames” dirigirse a Pasajes, donde la mañana siguiente un pasajero murió tiroteado al intentar huir arrojándose al agua; a otro, destacado político catalán, le fusilarían al año siguiente. Según Pardo San Gil, al capitán le cayeron treinta años de cárcel.

Ya en el “Canarias”, llevaron al puente al 3er.oficial Basarte (Olaveaga estaba herido) y el CN Moreno le dijo “que no temblara y que no tuviese miedo, a lo que respondió que él no temblaba de miedo sino de frío, pues se hallaba totalmente empapado”. La mañana siguiente, en una emotiva ceremonia, se trasbordó el cadáver de Cherguini al “Velasco”, que lo llevó a Pasajes junto con 18 supervivientes; a



Movimientos previos al enfrentamiento entre el “Canarias” y el “Nabara”: en el gráfico “oficioso” las posiciones del “Gipuzkoa” son inconsistentes con los testimonios de sus tripulantes y el Parte de Campaña del crucero, y las del “Bizkaya” con su Parte de Servicios (que, a su vez, es inconsistente con su propio Cuaderno de Bitácora). La inexactitud en las fuentes nacionales puede obedecer a que la información de los perdedores se fue con ellos al exilio o, cuando les pillaron, a veces se camufló o tergiversó “en defensa propia”. Más de la mitad de este gráfico es de nueva factura, y he procurado encajar la información en un todo, si no exacto, al menos plausible; se indican los rumbos generales más probables sin incluir, por ejemplo, los zig-zags que forzosamente hubo de seguir el “Canarias” para mantener a tiro al “Gipuzkoa”. Podemos suponer que con los chubascos, el temporal y la “emoción” del momento, casi todos navegaban un poco “a ojo” (el “Bizkaya” me ha vuelto loco), sin descartar cierto “maquillaje” posterior; por eso he dado más credibilidad a las posiciones del “Canarias” (tenía telemetría), “situando” la escena a su alrededor. También he “arreglado” el Abra exterior para darle la apariencia de 1937 (Elaboración propia sobre una foto retocada de “Google Earth”)

Olaveaga y a otro herido al final decidieron no trasbordarles y, “durante el trayecto de cubierta a la enfermería fui transportado en camilla y un cabo llamado .../... después de llamarle “Hijo de puta, rojo” me pegó dos puñetazos en la cabeza .../... de nuevo en la enfermería, recibimos la visita del capellán RP .../... (que) dijo: “no vengo por mi voluntad. Vengo cumpliendo órdenes del comandante” Luego añadió: Habéis matado a un Caballero de España y no traidores como vosotros”. En un entorno donde ya no perdonaban ni los “profesionales”, el trato al enemigo

migo que había dejado de serlo calibró humana y militarmente a los mejores. Un día después el CN Moreno, tras liar un cigarro a Olaveaga, “...me dijo que si no teníamos las manos manchadas de sangre él respondería que saldríamos en libertad .../... También me dijo si veía malas miradas y oía insultos, lo que fuera, se lo dijera de inmediato .../... No quise decirle nada al comandante del comportamiento del capellán y ni (sic) del cabo que me pegó. Al contrario, hasta entonces todos se habían portado muy bien, especialmente los médicos y practicantes”. También tuvieron

buenas palabras otros oficiales, y el CC Calderón “nos visitó todos los días .../... nos dio ánimos diciéndonos que no nos pasaría nada”.

El 17 de marzo, Eguía informó por escrito a Aguirre del rumor de que “las autoridades del campo faccioso parecen objetar respecto a la integridad personal” de los supervivientes del “Nabara”, “alegando que del bou “Virgen del Carmen” que llegó a nuestro Puerto, fueron fusilados el Comandante y uno de los maquinistas”. Cierto o no, el 13 de julio los 20 supervivientes del “Nabara” fueron condenados a muerte, y mientras se



El CC Calderón en la época de los hechos; a sus indudables cualidades humanas unía una legendaria "mano izquierda", pero la Revista General de Marina publicó en mayo de 1999 una hilarante historia que demuestra que sabía usar las dos. Siendo ayudante de Franco, en una visita al frente empezaron a silbar las balas alrededor y todos se parapetaron... menos Franco, que al parecer consideraba impropio de un general agacharse delante de sus subordinados. En el mejor estilo vasco, Calderón le abordó con más lealtad que ceremonia ("¡usted no es general ni nada!"), llegando a tirarle de un brazo ("¡cómo se atreve!") antes de salirse con la suya y sacarle de allí (Foto extraída del libro de Romaña - Servicio Histórico de la Armada)

confirmaba la sentencia elevaron tres cartas colectivas: una al cardenal Segura, otra al CN Moreno "de vencido a vencedor" (que éste hizo llegar a Franco) y la tercera al CC Calderón.

Once meses después seguían viviendo de prestado y el ya CA Moreno reiteró su intercesión, informando a un directivo de PYSBE que "con esta fecha me dirijo al secretario de S.E. rogándole encarecidamente haga lo posible para obtener la conmutación de pena de mis pobres enemigos de un día". Para entonces el CC Calderón era ayudante naval de Franco, al que aburría con la gesta de sus paisanos vascos y el tema del indulto; habiendo ganado dos veces la Medalla Militar Individual en Marruecos, el general debía respetar el valor y, atacado por varios frentes, en noviembre de 1938 no sólo les conmutó la pena sino que les dejó libres. Según la leyenda ordenó a su ayudante sacarles de la cárcel (consta que lo hizo personalmente), invitarles a chipirones ("...por su cuenta, naturalmente") y ser "su vicecónsul, para que una vez en libertad no les molesten con papeleos, expedientes, etc".

Ordenes son órdenes, y en 1939 Calderón consiguió a Olaveaga (que había perdido todos sus papeles en el "Nabarra") un pasavante para embarcar, en 1940 le ayudó a gestionar un nuevo título de piloto y en 1945 le recomendó para obtener el de capitán! Más espectacular fue su intervención en favor del antiguo "radio" del "Nabarra", al que negaban un trabajo por sus antecedentes; según la obra de Bidasa (ver bibliografía), Calderón "aparece un día en Barakaldo, sorprendivamente, en gran uniforme", y con el interesado a su lado "convoca al alcalde, al jefe de policía y al capitán de la Guardia Civil. "Tengo orden del Jefe del Estado -dice Calderón- de ayudar a

los hombres del "Nabarra". A este señor le dan trabajo desde mañana. Y así se hace". Las actuaciones de Calderón en este sentido ocuparían un artículo: baste decir que avaló personalmente el crédito que negaban a un antiguo marinero del "Nabarra". Otro que necesitó una ayudita fue Alejo Bilbao, que tras ser capturado en Santoña y condenado a muerte saldría de la cárcel en 1943 con el apoyo del ministro de Marina Salvador Moreno, al que seis años antes había escamoteado una presa. Cuando pudo Alejo volvió a navegar de capitán en "su" Naviera Vascongada, falleciendo en 1973. El capitán Galdós se tomó buen cuidado de que no le pillaran a la tercera, y acabó navegando al servicio de los Aliados en la 2ª Guerra Mundial; falleció en 1974.

De la Guerra Civil yo preservaría la generosidad de muchas de sus víctimas, que a veces contrasta con la animosidad de quienes no la sufrieron: decía la viuda de Basarte de su marido que, "a pesar de la condena a muerte y el tiempo de cárcel, era igual que si no la hubiese vivido. No tenía odio a nadie; ni al propio Franco". Tras ocupar dos veces la cartera de Marina, el almirante Salvador Moreno falleció en 1966 siendo enterrado en el Panteón de Marinos Ilustres. El CN Calderón murió en 1979 en el Sanatorio de los Molinos: seguía soltero, pero sus protegidos vascos le habían convertido en padrino de treinta y dos niños. Acabada la guerra los cinco bacaladeros supervivientes fueron devueltos a PYSBE, siendo desguazados entre 1965 y 1966.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

La monografía más accesible sobre la "Marina Vasca" es de Juan Pardo San Gil ("La Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi", Museo Naval de San Sebastián, 2ª ed. 2008), que aporta un mar de datos sin dejar de ser un excelente trabajo de síntesis. Puede descargarse en una página (www.gudontzidia.eu) de la Diputación Foral de Guipúzcoa que, además, contiene un fascinante archivo documental que he utilizado profusamente. También usé como "libro de cabecera" la obra de J.M. Romaña Arteaga ("Historia de la Guerra Naval en Euskadi", seis volúmenes, Ed. Amigos del Libro Vasco, 1984), exhaustiva y repleta de imprescindibles recuerdos de primera mano; la mayor parte de las

citas personales proceden de esta obra. Puntualmente he utilizado "El Combate de Cabo Matxitxako" (Bidasa, Instituto de Historia Contemporánea, 1977), que me recuerda la historia oral (idealizada, pero emotiva) que me transmitieron algunos entrañables veteranos cuando embarqué en los setenta. He incluido datos de la obra del CN Ricardo Cerezo ("Armada Española, Siglo XX", Ed. Poniente, 1983), y para la perspectiva táctica nacional he consultado la de los almirantes Fernando y Salvador Moreno de Alborán ("La Guerra Silenciosa y Silenciada", 1998), basada a su vez en las memorias de su padre el almirante Francisco Moreno; naturalmente, también consulté el Parte de Campaña nº 18 del "Canarias". Sigo en jartorre@eresmas.com