

Armas para a República

De Nova York a Ferrol a bordo do *Mar Cantábrico*

BIBLIOTECA DE FERROLTERRA
Coordinador: Miguel Toval

Armas para a República

De Nova York a Ferrol a bordo do *Mar Cantábrico*

Xosé Manuel Suárez

1ª edición: Decembro de 2006

Deseño da portada: Bucle

Fotografía do autor: Kiko Delgado

Reservados todos os dereitos desta edición para

edicions embora

Galiano 63, 1º. 15402 - Ferrol

<http://www.edicionsembora.es>

Depósito Legal:

ISBN: 84-95460-59-9

Xosé Manuel Suárez

Armas para a República

De Nova York a Ferrol a bordo do *Mar Cantábrico*

*A historia demostrará que os cinco meses
que mediaron entre a vitoria fascista
en España e a invasión de Polonia
foron un simple armisticio nunha guerra,
a segunda guerra mundial.*

*Claude G. Bowers,
embaixador de Estados Unidos en España
(1933-1939)*

O capitán, o delegado e a tripulación

Saíndo de Ferrol pola estrada comarcal 116 que leva a Valdoviño, chégase á parroquia de San Mateo de Trasancos, xa no concello de Narón. Na primeira rotonda hai que desviarse á dereita para atopar, a uns cen metros, unha pequena igrexa branca que se ergue no medio dun campo sempre verde, con dúas campás nunha espadana sobre a nave única. O seu adro é un recinto rectangular adornado por seis acacias de pólas frondosas, das que no verán frutifican unhas vaíñas rizadas. Dúas enormes palmeiras coloniais flanquean a entrada a este patio pechado por un muriño de cemento, que se aproveitou por dentro para facer unha bancada. Un vello palco de música, de albanelería e policromado, lembra que alí celebrábanse festas.

Detrás do templo, un pequeno cemiterio de muros encaados no que se entra por un portón de forxa. Nunha fosa, na terra do camposanto, xacen os tripulantes dun mercante republicano fusilados en Ferrol en xullo de 1937, en plena guerra civil. Recibiron a morte no Arsenal Militar, acompañados por varios frades franciscanos e mercedarios, que lles subministraron a todos, agás a un, a confesión e a comunión. Os seus restos están hoxe en día debaixo dunha lousa de granito escuro na que con letras aceiradas escribiron:

EN RECUERDO DE
LO... Q...E DIERON
LA DA POR LA LIBERTAD
DEP

Ao epitafio fálтанlle unhas letras, pois hai máis de vinte anos que se colocou por unha iniciativa popular, pero iso

non impide entender “En lembranza dos que deron a vida pola liberdade”. A pesar do tempo pasado non lle faltan flores no seu parterre.

¿Por que uns mariños de diferentes procedencias: País Vasco, Valencia, Galicia, Andalucía, Canarias..., repousan nesa modesta tumba no extremo noroeste peninsular, moi preto do Atlántico que sucaron en tantas ocasións?

Ao buque puxéronlle o nome das bravas augas que se abrían en fronte. O *Mar Cantábrico* naceu (foi construído) en 1930 na profunda ría bilbaína, nos estaleiros de Euskalduna, para a Compañía Marítima do Nervión, fundada en 1907 por Francisco Aldecoa e Tomás Urquijo, dous representantes da burguesía vasca nacida ao abeiro da exportación de ferro. Era un maxestoso navío de 6.632 toneladas de rexistro bruto e 7.500 de carga, con 128 metros de eslora, 16 de manga e 10 de puntal. Con dous motores diesel 8C-4T (oito cilindros, catro tempos), que movían dúas hélices, podía desenvolver unha potencia de máis de tres mil cabalos e navegar a unha velocidade máxima de 15 nós (é dicir, 15 millas náuticas por hora). A súa vida no mar chegaría ata 1962, cando se perde para sempre por un incendio. Posuía cinco bodegas: a número 1, na proa; a 2 e a 4 a estribor, a 3 e a 5 a babor. Inda que era un buque comercial, dispuña duns camarotes para unha pequena cantidade de pasaxeiros.

Cando se produce a sublevación militar do 18 de xullo de 1936, o *Mar Cantábrico* estaba no porto de Valencia descargando raís e madeira. Ao finalizar o mes foi incautado polas autoridades gubernativas para empregalo como buque prisión, onde foron retidos os militares rebeldes da guarnición que se renderan tras o fracaso do alzamento fascista na cidade. O 2 de agosto, o comité valenciano da Fronte Popular cesou ao capitán do buque, ao parecer non lles ofrecía garantías suficientes de lealdade, e nomeou como substituto ao primeiro oficial Serafín Santa María, un burgalés afincado en Bilbao, onde estaba afiliado ao Partido Socialista Obreiro Español (tiña o carné do partido nº 1.022), que se encontraba así por primeira vez ao fronte dun navío, ademais cargado de reos; quizais, véndose naquelas circunstancias, pensou por un intre que el mesmo podería verse nalgunha ocasión así, preso nun barco, o seu lugar habitual

de traballo. Pero só catro días despois, os detidos no *Mar Cantábrico* foron trasladados. Necesitábase o buque para que unha partida mixta de milicianos, gardas e carabineiros, ao mando do capitán da Garda Civil Uribarri, embarcara co propósito de participar na ocupación das illas Formentera e Ibiza. Concluída a misión, unha das primeiras da logo famosa Columna Uribarri, as disensións entre o xefe desta columna e Bayo, o capitán de aviación que dirixía a catalá, que tamén intervirira na ocupación, fixeron que Uribarri regresara a Valencia coas súas forzas, utilizando de novo o *Mar Cantábrico*.

O 22 de agosto o capitán Santa María levou o transporte de novo a Mallorca, cargando seis lanchas motoras, medicamentos, foguetes e outros materiais. Regresaron despois a Valencia, pasando a dique para limpeza e reparacións. O 20 de outubro saíu para Liverpool cun cargamento de laranxas, a onde chegou o 26, inda que con problemas nas maquiñas utilizadas para mover as mercancías nas bodegas. Na cidade británica encomendaríanlle a importante misión de traer material de guerra desde América.

O capitán Serafín Santa María Ruíz nacera o 11 de outubro de 1906 en Villanueva de Teba, provincia de Burgos, ao pé dos montes Obarenes, onde o curso do Ebro encáixase tras pasar Miranda. Cando en agosto as autoridades políticas de Valencia nomeárono capitán do *Mar Cantábrico*, levaba a bordo desde mediados de novembro de 1935, embarcado nese porto como segundo oficial. En resumo, trece anos, desde os dezasete, toda a súa vida mariña navegando en buques da Compañía Marítima do Nervión, ocupando sucesivamente as prazas de alumno de náutica, segundo oficial, primeiro oficial e agora, con 30 anos, capitán.

Naquela época, inda que non sabemos desde cando, Serafín vivía na rúa Iturribide, número 79-1º, unha das estreitas travesías poboadas de tabernas do Casco Vello bilbaíno. De cabelos mouros e curtos. Delgado, cincuenta e seis quilos de peso e baixo, con soamente un metro sesenta, era un home enxoiado e a súa aparencia, quizais enganosa, era de fragilidade. O seu rostro alongado e de perfil recto ofrecía unhas faccións moi marcadas, cuns ollos escuros e semiafundidos.

Serafín non casara. Era en esencia un mariño mercante e a súa vida transcorría no mar.

Hoxe vémolos no centro dunha fotografía histórica (páxina 149) sobre a cuberta do barco, xunto a boa parte da tripulación, varios co brazo erguido e a man pechada, o xesto que pasou de ser santo e seña do socialismo a representar a defensa da República na guerra civil. Na imaxe amosa camisa branca, as mangas recollidas nos cúbados e a gorra branca de capitán, ladeada cara á dereita. Non levanta o puño. Apoia a súa zurda no ombreiro dun dos oficiais, agachado diante. A imaxe debeuse obter en outubro de 1936, antes de partiren para Gran Bretaña.

¿Quen son os homes desa instantánea? ¿Con que persoal contaba o capitán Santa María para levar o apreciable cargamento de guerra a bordo da motonave rumbo a España desde o continente americano?

Un dos principais personaxes do *Mar Cantábrico* non formaba parte da tripulación. Na documentación do barco aparece enrolado como engraxador ou mozo, indistintamente, pero José Otero Pesado, dirixente da Naval, a poderosa organización uxetista da mariña mercante, era en realidade o representante directo do Goberno republicano no navío. Nado en 1894 en Vilagarcía de Arousa tiña daquela sobre corenta e dous anos. Era un home relativamente alto, robusto, case groso, de pelo ondulado peiteado para atrás e ollos acastañados, fronte ampla, cun pequeno burato no queixo. Casara e residía na rúa da Liberdade, en El Grao, a zona portuaria de Valencia.

Otero tiña contactos ao máis alto nivel político. Quen o escollera para a misión foi un exportador afincado en Londres, Miguel Micó, un valenciano co que tiña amizade e que colaboraba co Goberno facilitando os seus coñecementos do transporte marítimo e da burocracia para desenvolver as operacións comerciais que interesaban a Madrid. José Otero, acompañado de Micó, falou persoalmente con Indalecio Prieto, ministro de Mariña, o socialista de tendencia liberal e repentinos cambios de humor, e co ministro de Facenda, Negrín, un médico activo e intelixente. Tiña toda a confianza do Goberno para ocuparse dun transporte marítimo esencial para a República. Así cóntao el mesmo nunha especie de informe ou diario achado no bar-

co¹, escrito modestamente a lapis sobre unhas follas soltas dun caderno:

A primeiros de novembro de 1936 dime Micó o seguinte: teño un asunto de importancia que comunicarche, trátase de que o Goberno encargoume levar dous buques a New York e escollín o *Sil* e o *Villamadrid* necesitado para isto o teu apoio. Por conseguinte espero que me facilites dous capitáns, dous telegrafistas e dous responsables. Aceptado. Emprendemos a viaxe a Madrid Miguel Micó, Agustín Herrero e eu para ultimar a marcha. Entrevistado con Indalecio Prieto, Ministro de Mariña, e co Ministro de Facenda camarada Negrín, quedou ultimada a saída, saíndo Herrero para Cartaxena para facerse cargo do *Sil*, xuntamente co capitán, telegrafista e catro milicianos, todos eles de absoluta confianza, e eu a Barcelona para facerme cargo do *Villamadrid*, tamén cun capitán, un telegrafista e catro milicianos. En Barcelona, para saír o barco para América, precisábase o acordo do consulado americano e ao Delegado marítimo houbo que lle dicir a onde se dirixía o buque. Ás dúas horas, o Delegado marítimo desa localidade comunícanos que o Director Xeneral de Navegación obrígalle a que diga a onde vai o buque.

José Otero notificou a Madrid que a poderosa rival no terreo sindical, a CNT, a Confederación Nacional do Traballo, de orientación anarquista, poñía problemas para fretar o *Villamadrid* e que demasiadas persoas sabían o destino do navío, polo que propuxo buscar outro barco. Nestes mo-

¹Causa 50/1937, folio 103 e seguintes. Sumario conservado no Arquivo Xeral da Zona Marítima do Cantábrico, en Ferrol. O Goberno da República, presidido polo socialista Largo Caballero, ante a ofensiva franquista sobre Madrid, trasladouse a Valencia o 6 de novembro, quedando a capital baixo o mando do xeneral Miaja. O ministro de Facenda, Juan Negrín, tamén do PSOE, será nomeado polo presidente da República, Azaña, a mediados de maio de 1937, como presidente do Goberno; neste novo executivo, Indalecio Prieto, que estivo estes meses, como todo o Goberno, en Valencia, ocupa a carteira de ministro de Defensa aglutinando os ministerios militares.

mentos acórdase prescindir da garda de milicianos, xa que suporía manifestar unha desconfianza cara á tripulación e decidiuse utilizar o *Mar Cantábrico*, que se encontraba en Inglaterra, libre de carga, para ese transporte. Esta decisión tomábaa Otero, seguindo indicacións de Negrín de que resolvera o asunto de forma directa e, case con seguridade, coa axuda de Micó. José Otero pídelle a Negrín que garantise a seguridade –con escolta naval– para o transporte, se ao regreso ten que cruzar o Estreito de Xibraltar.

O *Mar Cantábrico*, con José Otero a bordo, sairá de Liverpool, onde Micomar (a empresa de Micó) posúe unha oficina consignataria, o 4 de novembro de 1936. Desta data é o certificado de Pedro Mc.Ginn, o chanceler encargado do Consulado de España en Liverpool, que expresa que por orde do embaixador en Londres autoriza a José Otero Pesado para que se faga cargo do buque. As ordes para Otero concretan que ás 48 horas de estar navegando en alta mar lle diga ao capitán que se dirixa directamente a Nova York, e que 24 horas antes da chegada comunique ao cónsul de México en Nova York por radiotelegrama unha mensaxe dicindo “chegaremos tal hora, firmado o capitán”.

O cónsul de México sería quen lles debía dar as ordes sobre a carga, data de saída e o destino. Para comunicar a chegada ao porto neoiorquino, o cónsul telegrafaría a Londres á dirección “Micomar - London” a nota: “Chegado ben”. Isto querería dicir que o buque estaba preparado para cargar con destino a España.

A arribada do *Mar Cantábrico* á grande urbe norteamericana tivo lugar o martes 24 de novembro, vinte días despois da súa partida de Liverpool, cando o normal era que a travesía do Atlántico Norte durará algo máis de dez. Ato paron mal tempo, o mar desprendeulles unhas pranchas na proa, e rompéronlles tres *guayacanes*² dos eixes, que ao parecer viñan mal suxeitos desde Valencia. Isto obriga a que o buque pase ao dique de reparacións ao chegar ao porto.

²O guayacán é unha madeira tropical moi densa e resistente ao desgaste por rozamento. Emprégase nos barcos para dar estanquidade á bocina por onde sae o eixe da hélice.

Nunha carta remitida o 3 de decembro desde Londres, Miguel Micó informaba ao seu amigo Otero, que se lle queixara á súa vez do estado do barco, que o seguro soamente cubría riscos maiores, como o afundimento, a abordaxe, pero non as avarías que o seu camarada lle expresara. Otero escribe de novo ao seu amigo o 23 de decembro, asinando como secretario da Sociedade de Mariña A Naval de Valencia, e autodenominándose “responsable da Motonave *Mar Cantábrico*”, víndolle a dicir:

Que ao facerme cargo do buque en Liverpool, observo que os motores traballan con deficiencia, polo que considero responsables das deficiencias aos armadores de Marítima do Nervión, aos que debe esixírselles no seu momento o pago das cantidades gastadas polo Goberno nas reparacións en Valencia, en outubro, e agora en Nova York.

O primeiro oficial do *Mar Cantábrico* era Salvador Coll, de trinta e dous anos, veciño de El Grao. Semellante en estatura ao capitán, pero máis groso e forte, superaba os setenta quilos de peso. De cabelo louro, ollos azuis, pel roxa, tiña unha cara ancha e unha queixada prominente. Coll embarcara en Valencia a primeiros de agosto de 1936. Casado, tiña un fillo de poucos meses. Na cidade traballara para unha compañía inglesa de exportación de froita e formaba parte do Comité de Abastos designado polas autoridades. O segundo oficial, Roberto Egurrola, nacera en Liverpool pero residía en Ea, Biscaia. A bordo desde 1934, inda que só tiña vinte e dous anos. Cabelo mouro, ollos castaños e pel morena, nariz de base ampla e redonda. Era de estatura normal, un metro sesenta e sete, e peso equilibrado, uns setenta quilos.

O terceiro oficial chamábase Evaristo Perís, de Castellón. De trinta e catro anos, casado coa ferrolá Carmen Martínez, da que esperaba un fillo, e coa que vivía en Valencia. De estatura mediana, non chegaba ao metro setenta, ollos azulados, pelo castaño, era dos máis corpulentos do barco, soamente tres ou catro –entre eles os dous cocíñeiros– superaban os seus oitenta quilos. Embarcara con Coll, na capital levantina.

Enrolado como agregado viaxaba Juan Zubieta, vinte anos, do pobo mariñeiro de Elanchove. Moreno, con ollos

marróns, estreito, destacaba co seu metro setenta e catro como un dos máis altos do buque. Chegado ao barco como piloto en prácticas en febreiro de 1936, conseguindo esta ocupación para facer días de mar, por recomendación dun curmán do seu pai, inspector na Compañía Marítima do Nervión.

O capitán e os oficiais, e o agregado, pertencían todos á Sociedade de Capitáns e Pilotos da Mariña Mercante, a agrupación profesional adherida en conxunto á Naval de UXT en maio do 36. Na República era corrente que os sindicatos ou asociacións gremiais se integraran nun dos grandes sindicatos, UXT ou CNT.

O primeiro telegrafista, Juan Birlanga, de Onteniente, de corenta e tres anos, estaba casado e vivía en Valencia. Baixo, ancho, con ampla alopecia que prorrogaba a súa fronte. A grande responsabilidade dos telegrafistas era evidente, deles dependían as comunicacións dun barco, o seu posto era vital para a boa marcha da viaxe, máis aínda se falamos dunha viaxe secreta. A partir da escala de Nova York compartiría rol cun novo compañeiro, o cubano Pedro Antonio Pérez.

O contramestre, Antonio Lojo, era o galego co posto máis alto no barco. Tiña trinta e tres anos. Nacera na Pobra do Caramiñal. Estaba casado, e dúas fillas pequenas agardábano nesa vila coruñesa. De pelo escuro e corpo delgado, era dos máis veteranos a bordo, levaba sete anos na Compañía Marítima do Nervión, os tres últimos no *Mar Cantábrico*. Estaba afiliado a CNT desde maio de 1936.

Enrolado como primeiro maquinista, Cándido Fernández era un burgalés de cincuenta e catro anos, o de máis idade a bordo. Baixo, delgado, de pelo cano. Residía en Algorta, unha pequena vila mariñeira próxima aos cantís da marxe dereita da ría bilbaína, onde estaba casado e tiña tres fillas.

José González del Valle, nacido en Sestao había corenta e cinco anos. Enrolado en febreiro de 1936 como segundo maquinista. Residía en Ibarrenguelua (cerca de Guernica) con dous fillos menores. De estatura regular, pelo moreno, ollos marróns. Felipe Berasaluce, un guipuscoano de Deva, trinta e sete anos, era terceiro maquinista. No barco desde maio, casado, con dous fillos. De pelo e ollos castaños, groso, de cara estreita e nariz destacado. Alto e forte, superaba o metro se-

tenta e pesaba oitenta e un quilos. Compartía rol con Santiago Bilbao, de trinta e dous anos, natural de Algorta, onde residía. Especialista en electricidade, estaba a bordo desde xullo de 1935. Santi era ancho, forte, de pelo castaño en retroceso, de mediana estatura e tiña tamén dous fillos pequenos.

Ángel Elguezábal, do barrio bilbaíno de Begoña, roldaba igualmente a trintena. Navegaba como 3º maquinista no mercante desde outubro de 1936, procedente do *Mar Negro*, outro buque da Compañía do Nervión. Alto, fraco, de pelo castaño. Afiliado á Asociación de Maquinistas Navais de Bilbao (UXT), como os seus compañeiros de oficio.

Como a sindicación era obrigatoria non podemos considerala hoxe como unha definición ideolóxica en sentido estrito; estes homes eran sobre todo mariños profesionais e afiliábanse por unha intención máis gremial que política. Os telegrafistas e os cinco operarios de máquinas estaban integrados na Naval de UXT, a organización con máis asociados no barco, trinta, fronte a nove de CNT. Entre estes contábase ao axudante de máquinas, Guillermo Martínez, vinte e sete anos, de Barcelona, fillo dun tenente coronel agregado á Embaixada de España en Berlín. Moreno, de estatura media, estaba no barco como alumno de máquinas desde outubro.

O caldeireiro –quen dirixía ao persoal subalterno de máquinas– era Tomás Gaztelua, de Guernica, trinta e un anos. Naquela época, con máis dun metro setenta, estaba considerado como alto. Embarcara en xullo de 1936.

Seis galegos de pobos mariñeiros, a maioría coruñeses, enroláranse como engraxadores. Dous proviñan das proximidades da Coruña: Jesús Barreiro, do concello de Abegondo, vinte e oito anos, delgado e baixo. Mauro Blanco, de trinta e dous, que tiña casa na vila pesqueira de Sada coa súa muller e catro fillos. Mauro era forte de constitución e de pelo cobreado, afiliado a CNT.

Da Pobra do Caramiñal eran Ramón Rego e Antonio Rañó, os dous da mesma idade: vinte e cinco. Ramón era carpinteiro, un setenta, cabelos negros. Rañó máis miúdo, pero forte, de ollos e pelo acastañados.

De Pontevedra proviñan os restantes deste grupo: Valentín Bringas, trinta e tres anos, cunha filla pequena, miúdo, mouro e delgado. Subiu ao barco en maio do 36. Cán-

dido Ansín, vinte e oito anos, medianamente alto, de complexión forte, a bordo tamén desde maio dese ano.

A cociña do barco estaba servida por dous valencianos corentóns: Gaspar Tarín, de trinta e nove anos, ao que todos chamaban Gasparet, de estatura media, con barba negra, e Vicente Verdejo, tres anos maior, un pouco máis alto e con bigote. Os dous, de CNT, enrolados en setembro, eran homes grosos que facían honor ao seu oficio. Como axudantes tiñan aos marmitóns. Un, Marcelino Rañó, de vinte anos, afiliado a CNT, no barco desde maio, máis veterano a bordo que o seu irmán Antonio. O pequeno dos Rañó era moreno e de rostro aínda anenado. José Arrieta era o outro pinche da cociña, nacido en Ibarrenguelua, forte, de estatura media; a bordo desde xullo de 1935, cando apenas era un adolescente de catorce anos. Completaban o cadro de persoal da restauración catro camareiros: Eugenio Llorens, outro valenciano, de Godella, trinta e oito anos, moi delgado, no mercante desde 1934; o onubense Baldomero Silva, de dezasete anos, de CNT, no buque desde febreiro; José Aregita, dezaseis anos, biscaíño, embarcado en setembro; e Miguel Ortiz, trinta e un anos, moreno, delgado, máis ben baixo, nacido en Sevilla, pero con domicilio en Barcelona. Ortiz e Llorens, afiliados a UXT, levaban dúas temporadas a bordo.

Aínda que as orixes xeográficas da tripulación repartiáanse polo diverso litoral español, os engraxadores, como temos comprobado, e a mariñeiría, case ao completo, procedían da Galicia que tradicionalmente vivía do mar. Os seis que traballaban como mariñeiros e que parten de Liverpool a Nova York son Paz, García, Pena, Cerqueiro, Martínez e Costa, e como mozos, encargados de traballos diversos no barco, como a limpeza diaria do mesmo, navegaban: Boo, González e Vila. Todos galegos, menos o último: Fernando Vila, embarcado en outubro, con casa en Alcoi, de trinta e cinco anos, mouro, con cellas poboadas e barba rareada, superaba o metro setenta.

Manuel Paz era de Boiro, na beira da ría de Arousa, con trinta e tres anos. Ollos claros, cabelo marrón. A bordo desde novembro de 1935.

Ramón García, vinte e cinco anos, da Pobra do Caramiñal. Baixo, moreno, relativamente goso. A bordo desde febreiro de 1936.

Agustín Pena, de Betanzos, vinte e catro anos, era alto, forte, de pelo castaño. A bordo desde maio.

Luis Martínez, casado, residente en Porto do Son, onde lle esperaba a súa muller embarazada. Trinta anos, baixo, de pelo castaño. No barco desde febreiro, afiliado a CNT.

Antonio Costa vivía no Pindo, Carnota, en plena Costa da Morte, trinta e catro anos. Na súa casa esperábanos a súa muller, os seus pais e dous fillos. No *Mar Cantábrico* desde febreiro.

José Cerqueiro, natural e veciño de Marín, a base naval de Pontevedra, vinte e seis anos. Baixo e moreno, a bordo desde xullo.

Juan Boo, da Pobra, corenta anos, embarcado en Barcelona a finais de 1934. De ollos pequenos, moreno, lucía un mostacho partido.

Vicente González, trinta e tres anos, peso e estatura medias, nacido en Oleiros, concello contiguo á cidade da Coruña. Embarcado en outubro de 1936, a súa presenza na fotografía de grupo permite datar a imaxe nese mes.

Dentro do barco, ademais da xerarquía de cargos habituais na mariña civil, funcionaba un comité de representación sindical no que se debatían os problemas xurdidos a bordo. O 4 de setembro reuniuse para solucionar un problema de convivencia suscitado uns días antes entre varios tripulantes. Este feito permite ver o ánimo duns homes que se enfrontan á guerra desde os seus postos profesionais e a súa conciencia de clase. Na acta da reunión exprésase a vontade dos afectados por superar o mal ambiente creado por unhas recriminacións incorrectas, insultos e faltas de respecto mutuo, que se produciron con máis ou menos fundamento, dise. Os implicados recoñecen que os feitos supuxeron un “lamentable exemplo de falta de conciencia en momentos como os actuais en que maiores probas de solidariedade debe dar a clase traballadora, que necesita máis que nunca permanecer unida e compenetrada en todas as ordes da vida para poder facer fronte ao inimigo común, levantado contra dela”. Os afectados “prometen solemnemente dar por rematadas as diferenzas de toda índole así persoal como colectiva e de hoxe en diante fortalecer unha unión que xamais foi tan

necesaria como nestes días históricos, en beneficio da clase da que forman parte”³.

Firmaron a acta os maquinistas Santiago Bilbao, González del Valle, Berasaluce e Cándido Fernández, o contramestre Lojo, o caldeireiro Gaztelua e os mariñeiros Jesús Barreiro, Luis Martínez, Ramón García e Manuel Paz. Cuñaron o documento co selo do barco. O que demostra o escrito é o espírito de loita duns homes que, a pesar de non ser militares, son conscientes da importancia de manterse unidos para facer fronte a un inimigo alzado contra a República. O seu traballo é, ademais dun medio de subsistencia, un medio de loita contra o fascismo que ameaza a súa forma de vida. Ningún lles obriga a permanecer no barco, de feito, desde agosto víñanse producindo cambios de destino. Non están militarizados, son voluntarios.

Noutro momento, o comité de a bordo denunciara o comportamento de dous tripulantes ao comité superior unificado da Naval e do Sindicato Nacional de Traballadores da Mercante, revelando que un mariñeiro quería sacar do barco un paquete con dous quilos de carne fresca, coa anuencia dun cocifeiro.

Considerando que estas accións son prexudiciais para a boa marcha da nosa organización a bordo, impropia dun compañeiro digno pois vai en contra de intereses que son comúns, entorpecendo con iso o labor da Fronte Popular, esperamos obren coa enerxía propia que o caso require. Vosos e da clase obreira⁴.

Acompañaban o escrito dezaseis firmas, á parte das dos compoñentes do comité de a bordo nese momento, a saber: Luis Martínez, Eugenio Llorens, Santiago Bilbao, Jesús Barreiro. Noutro documento aparece outra composición do comité noutra data: presidente: Luis Martínez (CNT), secreta-

³Causa 50/37, folio 42.

⁴Causa 50/37, f. 15. Escrito do comité da bordo ao comité unificado “La Naval” (UGT) e SNTM (CNT) denunciando que o mariñeiro M. Mora quería sacar do barco un paquete de carne, entregado polo cocifeiro V. Urrutia.

rio: Evaristo Perís (UXT), vogais: Baldomero Silva (dezaseite anos, CNT), o telegrafista Juan Birlanga (UXT) e o maquinista Berasaluce (UXT).

A dirección sindical respondeu autorizando ao capitán ao despedimento dos dous tripulantes denunciados, con dereito á pasaxe á súa respectiva localidade. No caso de non facelo, se lle advertía ao capitán que sería o responsable do que puidera suceder.

Estes trinta e oito homes chegaron ao porto de Nova York nun barco en lastre, coa misión de cargar varios avións para axudar á República contra os militares sublevados o 17 de xullo. Pero a intención do Goberno dos Estados Unidos era permanecer neutral no conflito civil español e demostralo, e desde a Presidencia, desde o mesmo despacho de Roosevelt⁵, pretendíase que ningunha empresa norteamericana vendera material de guerra aos contendentes e que os norteamericanos non se alistaran en ningún dos dous bandos.

⁵Franklin Delano Roosevelt, nacido en 1882, do Partido Demócrata, ocupou a presidencia de EE.UU. entre 1933 e 1945.