MARINOS REPUBLICANOS EN LOS CAMPOS DE CONCENTRACIÓN SOVIÉTICOS

1938-1956

JOSÉ VICENTE GARCÍA SANTAMARÍA
JUAN CARLOS SÁNCHEZ ILLÁN

CATARATA



MARINOS REPUBLICANOS EN LOS CAMPOS DE CONCENTRACIÓN SOVIÉTICOS

1938-1956

JOSÉ VICENTE GARCÍA SANTAMARÍA
JUAN CARLOS SÁNCHEZ ILLÁN

CATARATA



Índice

1. CAPÍTULO 1. LA HUMANIDAD DOBLEMENTE VULNERADA: ENTRE FRANCO Y STALIN
2. CAPÍTULO 2. LA MARINA MERCANTE Y LAS ARMAS PARA LA REPÚBLICA
3. CAPÍTULO 3. TRABAJADORES FORZADOS EN LOS CAMPOS DE CONCENTRACIÓN SOVIÉTICOS
4. CAPÍTULO 4. ESPAÑOLES EN LA URSS: EXILIADOS, MARINOS Y PILOTOS RETENIDOS, DIVISIONARIOS, LOS BERLINESES Y LOS JUAN
5. CAPÍTULO 5. LA ODISEA DE LOS MARINOS EN LA URSS: DE RETENIDOS A TRABAJADORES EN EL GULAG
6. CAPÍTULO 6. UNA RED SOLIDARIA DIFUNDE LA EXISTENCIA DE PRISIONEROS REPUBLICANOS EN LA URSS
7. CAPÍTULO 7. EL PAPEL DEL PCE EN EL CAUTIVERIO DE LOS MARINOS
8. CAPÍTULO 8. LA LIBERACIÓN Y REPATRIACIÓN DE LOS PRESOS
9. CAPÍTULO 9. LOS MARINOS EN SU HÁBITAT: SEMBLANZAS Y CORRESPONDENCIA DE SUS FAMILIARES
10. EPÍLOGO
11. AGRADECIMIENTOS
12. ANEXO
13. BIBLIOGRAFÍA
14. NOTAS

JOSÉ VICENTE GARCÍA SANTAMARÍA

Profesor titular del departamento de Comunicación de la Universidad Carlos III de Madrid. Ha ejercido como periodista cultural y parlamentario. Especialista en el sistema de medios español y en industria audiovisual, ha sido director del Máster de Comunicación Corporativa de la Universidad Carlos III y profesor visitante e investigador en el Instituto Francés de Prensa, Universidad de Sheffield, y en las Universidades de Perugia y Lumsa (Roma). Es autor de los libros La exhibición cinematográfica en España (2015), Los grupos multimedia en España (2016), Las nuevas fronteras de la comunicación corporativa (2019), Marketing cinematográfico y de series (2022) y Grupos españoles de comunicación: final de etapa (2024)

JUAN CARLOS SÁNCHEZ ILLÁN

Catedrático de Historia del Periodismo de la Universidad Carlos III de Madrid y doctor en Ciencias de la Información por la Universidad Complutense desde 1996. Docente e investigador en las universidades Complutense, Harvard, Sorbona, UNED y Málaga. Está interesado por las interrelaciones entre historia, periodismo y política. Es autor de obras como Periodismo y política en la España de la Restauración (1999), La nación inacabada. Los intelectuales y el problema de la construcción nacional (2002), Una República de papel (2010), Diccionario biográfico del exilio: los periodistas (2011), Prensa y política en la España contemporánea. El negocio de la influencia (2022) y La fuerza de la socialdemocracia. José María Maravall, biografía de un político e intelectual reformista (2023).

José Vicente García Santamaría
y Juan Carlos Sánchez Illán

Marinos republicanos en los campos de concentración soviéticos

1938-1956

CATARATA

COLECCIÓN INVESTIGACIÓN Y DEBATE

ESTA OBRA HA SIDO POSIBLE GRACIAS A LAS SUBVENCIONES COMPETITIVAS MD-203-2022 Y MD-210-2023 DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE MEMORIA DEMOCRÁTICA.



**© JOSÉ VICENTE GARCÍA SANTAMARÍA
Y JUAN CARLOS SÁNCHEZ ILLÁN, 2025**

© LOS LIBROS DE LA CATARATA, 2025
**FUENCARRAL, 70
28004 MADRID
TEL. 91 532 20 77
WWW.CATARATA.ORG**

MARINOS REPUBLICANOS EN LOS CAMPOS DE CONCENTRACIÓN SOVIÉTICOS. 1938-1956

ISBNE: 978-84-1067-287-1
ISBN: 978-84-1067-214-7
DEPÓSITO LEGAL: M-1.867-2025
THEMA: 3MPBGJ-ES-A/JWXK

ESTE LIBRO HA SIDO EDITADO PARA SER DISTRIBUIDO. LA INTENCIÓN DE LOS EDITORES ES QUE SEA UTILIZADO LO MÁS AMPLIAMENTE POSIBLE, QUE SEAN ADQUIRIDOS ORIGINALES PARA PERMITIR LA EDICIÓN DE OTROS NUEVOS Y QUE, DE REPRODUCIR PARTES, SE HAGA CONSTAR EL TÍTULO Y LA AUTORÍA.

"La historia vuelve a ser ese túnel en que el hombre se lanza, a ciegas, a donde le conducirán sus acciones, incierto de su destino, desposeído de la ilusoria seguridad de una ciencia que dé cuenta de sus actos pasados".

FRANÇOIS FURET, *El pasado de una ilusión* (1995)

CAPÍTULO 1

LA HUMANIDAD DOBLEMENTE VULNERADA: ENTRE FRANCO Y STALIN

ALGUNAS CONSIDERACIONES PREVIAS

Los diferentes estudios o más bien el puñado de investigadores —Luiza Iordache, Secundino Serrano, Daniel Arasa, Pitusa Sánchez-Ferragut, Carmen Calvo Jung, Josefina Iturriarán y Pilar Bonet— que, hasta el momento, han dedicado su atención a la escasamente conocida epopeya de los marinos y pilotos republicanos en campos de concentración soviéticos han puesto el foco en las circunstancias excepcionales e insólitas que acompañaron a su periplo. Sin embargo, se seguía echando en falta una defensa quizá menos *contaminada* por las ideologías y el presentismo, así como no tan preocupada por dotar a las narraciones históricas de un tono épico e incluso de un rutilante fulgor que eran completamente ajenos a la trayectoria de un sufrido colectivo de trabajadores del mar.

La primera consideración a tener en cuenta sobre los marinos es que eran simples trabajadores en comisión de servicios del Gobierno republicano, pero también hombres de izquierda, afiliados a sindicatos y partidos que defendían la causa republicana porque creían en ella. En segundo lugar, se convirtieron en prisioneros de la noche a la mañana y sometidos a trabajo esclavo de manera arbitraria, sin cargos, sin juicio alguno y, por tanto, sin condena. En la ignominia de su alegal cautiverio, nunca se ponderará lo suficiente el papel ejercido por la Federación Española de Deportados e Internados Políticos (FEDIP) y, sobre todo, de su secretario y verdadera *alma mater*, el miembro de la CNT José Ester Borrás, exprisionero en Mauthausen.

En una primera aproximación a su terrible periplo, hemos creído

conveniente primar también las historias humanas que subyacen detrás de su estancia en la URSS, alejados de sus familias desde 1937-1938 hasta 1954-1956. Es decir, durante un periodo de unos 15 años, en el que, al menos hasta 1948, carecieron de cualquier contacto con sus seres queridos al estar prohibida toda comunicación. En este desventurado viaje por los territorios de la URSS, no fue menos grave tampoco la imposibilidad de poder atender económicamente a sus familias, que permanecían en España.

Llevaron a cabo un trayecto abismal que abarcó miles de kilómetros, desde Odesa a Siberia y el círculo polar ártico hasta la actual Kazajistán. Un recorrido que finalizaría, en la mayoría de los casos, en Odesa, desde donde serían trasladados a España, a través de Turquía y, paradojas del destino, con los repatriados de la División Azul. Una tremenda odisea que transcurrió por un sinfín de penalidades y peripecias, e incluso de ignominias, que deben ser revisadas para devolverles una parte de la reparación y la justicia que en vida se les negó. Entre todos ellos —y también entre los pilotos— representan una multitud de historias individuales que conforman a modo de caleidoscopio una Historia con mayúsculas, plena de advertencias y de lecciones sobre la naturaleza de los regímenes fascistas y totalitarios. Es cierto que entre el *Konzentrationslager* nazi y el gulag soviético existían notables diferencias, pero también numerosas similitudes: el eslogan ruso "Cherez trud domoi" (el trabajo es el camino de regreso al hogar) ya presagiaba al tristemente famoso "Arbeit macht frei" (el trabajo te hace libre), en palabras del historiador Norman Davies (2004: 9-10). Como otras víctimas de la Segunda Guerra Mundial y de las políticas nazi y soviética —que inauguraron un tiempo de auténtica esclavitud en muchos campos de concentración de diferentes países —, merecen ser recordados con dignidad y respeto. Al igual que los presos republicanos que pasaron por los campos de trabajo españoles tras la guerra y los que fueron enviados al servicio de trabajo obligatorio en la Francia de Vichy, lo que supuso la marcha de miles de jóvenes a las industrias del III Reich. O aquellos republicanos deportados desde Francia a los campos de exterminio nazis, muchos de los cuales morirían en Mauthausen o en el campo auxiliar de Gusen.

No podemos olvidarnos tampoco de los marinos de guerra republicanos

que, una vez recalados en Bizerta (Túnez), acabaron en batallones de castigo franceses y sometidos a un cruel trato. Pero, sin duda, los mayores damnificados —teniendo en cuenta el tiempo pasado en cautiverio y las penalidades acumuladas— fueron los marinos de la flota mercante que acabaron siendo utilizados por la URSS como mano de obra esclava desde 1941 hasta 1954. El contexto, sin embargo, resultó aún más dramático de lo que algunos pensábamos antes de conocer todos los pormenores de su estancia en la URSS. Fueron también ultrajados y vilipendiados por algunos miembros del Comité Central del PCE, exiliados en Moscú, que siempre se negaron a reconocer lo evidente: su detención ilegal, fruto de la brutalidad del periodo estalinista.

Para el régimen franquista, tampoco existieron: considerados desafectos y apátridas, eran sencillamente un recuerdo incómodo que no sabían cómo manejar, como no fuera en el campo de la propaganda política más burda y manipuladora. Hasta el momento, ha carecido de importancia el hecho de que los marinos se jugaran la vida transitando desde los puertos de levante hasta Odesa, Feodosia o Múrmansk, siendo cañoneados y torpedeados por buques y submarinos de la Kriegsmarine alemana y de la Regia Marina italiana; ametrallados y bombardeados en los puertos de arribada a España o hundidos en algún lugar del Mediterráneo y abandonados a su suerte. Es cierto también que, a lo largo de los tres lustros que nuestros marinos —y también pilotos republicanos— permanecieron en la URSS existieron periodos más amables que otros; de lo contrario, habrían muerto prácticamente todos. Pero no podemos ni debemos sustraernos al hecho de que la URSS no los ha rehabilitado, mientras que en la España democrática todavía está pendiente el merecido reconocimiento de sus compatriotas. Se trata de una forma de compensar su denodada lucha, sus sufrimientos y los de sus familiares, así como su firme lealtad a los principios republicanos.

Por todo ello, la historia del exilio republicano es la historia de las humillaciones a las que fueron sometidos por su condición ideológica y de los daños irreparables, fruto del maltrato, la tortura y la privación de libertad y el alejamiento de sus familias. Y es también la historia de una diáspora, de un sinfín de viajes infernales: a pie, en destartalados camiones, en barcos o en

trenes-prisión, siempre en condiciones infrahumanas, sufriendo los efectos de muy bajas temperaturas, escasos de abrigo y con una pésima alimentación. Durante su cautiverio, sus condiciones de vida llegaron a ser durísimas, inhumanas; pésimamente alimentados, sin apenas cuidados médicos y sin medicinas, al menos entre 1941 y 1947.

Durante esta primera época, los campos eran lugares insalubres: dormían sobre unas tablas, sin mantas ni colchones, apenas tenían calefacción en invierno, con temperaturas que podían llegar a los 40 grados bajo cero. No había marmitas, cucharas u otros útiles para comer ni tampoco luz eléctrica. Y hasta que se permitió que algunos médicos presos pudieran atender a los enfermos, dotándoles de algo más que aspirinas, la población reclusa fue constantemente diezmada por las enfermedades endémicas propias de estos recintos: tifus, tuberculosis, disentería o pelagra.

Sin embargo, para algunos historiadores españoles había hecho fortuna el sobrenombre, pretendidamente más aséptico, de *internados*. Una denominación que se extendía a aquellos presos que no habían sido juzgados ni condenados por el régimen soviético. En una suerte de *blanqueamiento* del estalinismo se les presentaba como una subcategoría de los republicanos españoles que se encontraban en la URSS. Y mientras que los mandos del PCE o los miembros de la guerrilla eran aupados al cénit de los grandes luchadores antifascistas, los marinos —y también muchos pilotos— fueron rebajados a una categoría notablemente inferior por no compartir los anhelos del régimen estalinista. Así que, en lugar de ser calificados como víctimas de secuestro político, se los tildó únicamente de internados, en lugar del más preciso término de trabajadores forzados. Nada de esta dialéctica terminológica resta un ápice de coraje y valentía a la decisión de aquellos jóvenes republicanos que decidieron, pese a todo, combatir hasta dejar sus vidas en la guerrilla soviética durante la *gran guerra patriótica*.

En cuanto a este ensayo, queremos precisar, en primer lugar, que las fuentes documentales sobre la estancia de los marinos en suelo soviético son muy limitadas, como ya han resaltado los historiadores que han abordado el problema. En el caso de Daniel Arasa (2005), le fue todavía posible entrevistar a un número importante de personas que habían residido en la

URSS, puesto que su libro fue elaborado entre 1982 y 1986. Pero la fuente principal de este libro no pueden ser solo los protagonistas. Bien es cierto que uno de los autores de este trabajo, el coruñés José Vicente García Santamaría, creció escuchando en las grandes celebraciones —como el día de Nochebuena— las historias que relataba su abuelo sobre su estancia en los campos de concentración de Stalin. No obstante, se precisan aún muchas fuentes documentales para aclarar y despejar numerosos interrogantes: desde el número exacto de marinos como la relación completa de aquellos barcos que fueron enviados por el Gobierno republicano a los puertos soviéticos para proveer a la República de armas y pertrechos.

Sabemos muy poco también sobre su integración en la vida española después de tantos años lejos de su país. Aunque con una cierta demora, el régimen franquista trató de encajar a los repatriados de la URSS en el sistema laboral español. Dado el reducido número de marinos, lo hicieron en la mayor parte de los casos en el Instituto Nacional de Previsión y en otros organismos oficiales. Otros, sin embargo, incluidos los más jóvenes, intentaron volver a su profesión inicial.

Hemos tenido en cuenta también, aunque sean solamente como fuentes secundarias, todos los testimonios recogidos en memorias o entrevistas de los prisioneros de la División Azul y de aquellos españoles prisioneros en la URSS; testimonios que hemos cruzado con los de marinos y pilotos. A su vez, hemos tenido en cuenta los testimonios de prisioneros de otros países, de diferentes credos e ideologías, plasmados en las memorias que escribieron al regresar a sus países de origen. El resultado, como podrá comprobarse, son las abundantes coincidencias en aspectos como la brutal represión, la vida diaria de los campos, los trabajos desarrollados y las epidemias sufridas.

Del mismo modo, hemos puesto el acento en la enorme red de solidaridad entre prisioneros recluidos en los campos, tanto hombres como mujeres, que propiciaron —tras su liberación y el regreso a sus países— diferentes campañas de apoyo, que contribuyeron decisivamente a su salida de los campos. Sin su decidida actuación, es muy posible que la mayor parte de ellos hubiesen muerto en aquellas tierras. Nuestro recuerdo también para las presas judías alemanas y austriacas, así como los cautivos de diferentes

nacionalidades que pudieron dar cuenta de la existencia de los españoles y mantener correspondencia con sus familiares. Por otra parte, hemos pretendido contar algunas historias de vida. Una cuestión realmente complicada, porque la experiencia en los campos fue tan traumática que no solamente generó ciertos tabúes, sino que, al igual que otros exprisioneros rusos del gulag, todos ellos tuvieron la sensación —aun viniendo de una guerra civil— de que sus historias eran demasiado extraordinarias para ser entendidas.

Somos conscientes también de que, aunque el contexto puede ser conocido y explicado, nos faltan abundantes datos para conocer su paso por los campos, aspectos esenciales como la consulta de sus expedientes para saber con exactitud dónde estuvieron recluidos, las fechas concretas o la naturaleza de su trabajo. Y no tenemos la certeza —mucho menos en esta época atroz para Rusia— de que ese material llegue a ser consultado en los próximos años. En cualquier caso, sirva al menos este trabajo para reivindicar la figura de estos valerosos marinos y de otros españoles republicanos que pasaron por similar odisea.

LA EUROPA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL Y DE LA POSGUERRA

El contexto político-ideológico en el que tuvo lugar la dramática peripecia de los marinos republicanos fue sin duda uno de los escenarios más desfavorables del siglo XX. Después de una cruenta guerra civil se encontraron con el inicio de la Segunda Guerra Mundial y la invasión de la URSS por la Alemania nazi. Un panorama desolador, con una Europa sin ley, fruto de la degradación moral a la que se había visto sometida su población (Lowe, 2012). También con escasa comunicación entre sus Estados miembros, que solo podían prestar atención a las más imperiosas necesidades del día a día, mientras que los perdedores de toda especie vagaban sin rumbo por diferentes países y los prisioneros —al igual que muchos paisanos— perecían en masa por la falta de recursos alimentarios, sanitarios y de abrigo.

En esta misma línea, Tony Judt (2013: 35) ha apuntado que las secuelas de

la Segunda Guerra Mundial en Europa mostraban una perspectiva total de miseria y desolación. A diferencia de la Primera Guerra Mundial, el supuestamente moderno Estado europeo —que era el III Reich alemán— se movilizó no solo con el objetivo de conquistar, sino también con el de explotar a otros países europeos. La resistencia de la que hizo gala la Alemania nazi se debió, fundamentalmente —y de acuerdo con Judt—, al saqueo sistemático y a la explotación de los trabajadores forzados de los países ocupados. El dato de que casi ocho millones de extranjeros habían sido desplazados forzosamente a Alemania —el 21% de su población activa— para sostener el esfuerzo bélico del III Reich así lo atestigua.

Por otro lado, la devastación de la mayor parte de las capitales y grandes ciudades europeas, metódicamente bombardeadas, provocaría una enorme destrucción de viviendas en las que habitaba una parte muy importante de la población de países como Polonia, Alemania o la Unión Soviética. Tony Judt estimaba que en esta última nación unos 25 millones de personas se habían quedado sin hogar, mientras que en Alemania esta cifra había llegado a los 20 millones. En la Unión Soviética, unas 1.700 ciudades fueron destruidas durante la guerra y lo mismo sucedió con 32.000 fábricas y cerca de 70.000 kilómetros de vías férreas. Aunque el peor dato resultó ser, sin duda, la pérdida de vidas humanas, sobre todo entre los civiles no combatientes, de los que murieron alrededor de unos 20 millones. En la URSS, a pesar de la disparidad de datos existentes, murieron no menos de unos 16 millones de civiles, el doble de las bajas que se produjeron entre los militares. Pero más significativo todavía serían las causas de su muerte: el exterminio en los campos de concentración nazis y soviéticos, las enfermedades endémicas, el fusilamiento de rehenes por parte de la Wehrmacht[1] alemana y del ejército soviético y los bombardeos masivos sobre grandes ciudades.

La URSS experimentó las mayores pérdidas militares con 8,6 millones de combatientes, hombres y mujeres, seguida de Alemania e Italia, con unos 4 millones entre ambos. Pero entre las bajas que se produjeron en la URSS conviene destacar también las de los prisioneros de guerra de diferentes países. Alemania llegó a capturar 5,5 millones de soldados soviéticos durante la guerra, la mayor parte de ellos al comienzo del conflicto con los nazis. Y

3,3 millones de ellos, más del 50% del total, murieron durante su cautiverio en los campos de exterminio nazi. Tony Judt ha narrado que de los 750.000 soldados soviéticos que habían sido hechos prisioneros durante la toma de Kiev, en septiembre de 1941, solo 22.000 sobrevivieron para asistir a la derrota final de Alemania. Por su parte, los soviéticos contaron con 3,5 millones de reclusos de guerra de muy diferentes nacionalidades, aunque abundaban los alemanes, austriacos, rumanos y húngaros, además de italianos. Asimismo, el historiador británico Keith Lowe (2012: 34-35) ha señalado que las pérdidas de Gran Bretaña, aunque espantosas, fueron leves comparativamente, unos 300.000.

Además, prosigue Lowe (2012: 49), la Segunda Guerra Mundial fue también la causa de algunos de los mayores movimientos de población que el mundo había visto hasta entonces. En la primavera de 1945, Alemania estaba atestada de trabajadores extranjeros. Uno de los muchos aspectos que hacen que la Segunda Guerra Mundial sea única entre las guerras modernas es el hecho de que se hizo prisionera a una gran cantidad de civiles. En efecto, las mujeres y los niños, así como los hombres, fueron tratados como botín de guerra. Resultaron esclavizados de un modo que no se había visto en Europa desde la época del Imperio romano.

En todos los casos, se reproducía la misma lucha tenaz contra la muerte y las enfermedades endémicas, malnutridos y precariamente vestidos. En ocasiones, se les aplicaba, sin atenuante alguna, la estrategia clara de diezmarlos. Así, y tras la rendición de Stalingrado, de los más de 220.000 prisioneros hechos en esa zona, solamente lograron volver unos pocos miles. Por descontado, la maldad, la crueldad y el sadismo anidaban también a sus anchas en el bando alemán. Entre el 22 de junio de 1941 y el 9 de mayo de 1945, más de tres millones de presos de guerra soviéticos murieron cuando estaban bajo la custodia de soldados alemanes. Buena parte de ellos, por inanición, frío o enfermedades asociadas a los campos, aunque otros muchos fueron fusilados sin contemplaciones. Parece claro también que, tras la cruenta invasión alemana y el desprecio mostrado por sus tropas hacia la población rusa, el comportamiento de su ejército respondió a partir de entonces al lema de "ojo por ojo y diente por diente". De acuerdo con

diferentes historiadores, durante su paso por la Europa central, los soldados soviéticos se comportaron como las antiguas hordas de Atila que iban acabando con todo lo que encontraban a su paso. Sin duda, este comportamiento de muerte, pillaje y violación no cuenta con justificación alguna. Las pérdidas terribles de hombres, una gran fatiga de combate o la destrucción brutal del territorio y de sus bienes no pueden eximirlos de su brutal comportamiento con los prisioneros, pero sí explicar el pillaje sistemático en las poblaciones del enemigo o las numerosas violaciones de mujeres de Centroeuropa, sobre todo alemanas, que crearon una marea de niños huérfanos que acabaron vagando por los países que habían ocupado o *liberado*.

Fascismo y nazismo se unieron en lo que Primo Levi denominó "la crueldad inútil". De modo que, aunque existan ciertas diferencias entre los campos de concentración nazis y los de la Unión Soviética, ambos cuentan también con muchas concomitancias. Wistrich (2002: 341) señalaba que no fue preciso aplicar ninguna tecnología sofisticada al menos a un 40% de las víctimas del Holocausto, puesto que acababan pereciendo por hambre, malnutrición y enfermedades endémicas, tanto en los guetos como en los campos de trabajo forzados. A todas estas vicisitudes se unían, como veremos, las deportaciones masivas en trenes que en su trayecto contaban con infinidad de paradas y tiempos muertos; ya fuese con frías heladas en invierno o un calor insoportable en verano, cuyo resultado era siempre el fallecimiento de una parte nada desdeñable de los desplazados.

Por no mencionar también los fusilamientos masivos que, periódicamente, se llevaban a cabo tanto en Alemania como en la URSS, ya fuese en los propios campos de exterminio —para reducir la masa de prisioneros— o sencillamente para acabar con enemigos reales o supuestos. Como ya hemos comentado, no podemos olvidar tampoco la coyuntura histórica existente entonces. Una situación que contribuyó a acelerar una política represiva en la URSS que, en realidad, ya había comenzado tras la muerte de Lenin. De hecho, más de un historiador considera que siempre había sido una seña de identidad del régimen soviético nacido tras la revolución de 1917. Desde fechas tempranas, se habían llegado a concentrar en estos campos a

prisioneros, hombres y mujeres, de más de 20 nacionalidades diferentes, que tuvieron un destino común en el gulag, justo hasta la muerte del dictador y la consiguiente revisión de un ruinoso modelo económico de gestión de los campos.

En el impagable relato sobre *La historia de Rusia* de Orlando Figes (2017: 32), el historiador británico señala que fueron pocas las familias soviéticas que salieron indemnes del terror estalinista, de modo que, "según estimaciones conservadoras, alrededor de 25 millones de personas sufrieron represión por parte del régimen soviético entre 1928, cuando Stalin asumió el liderazgo del partido, y 1953, el año en que murió; momento en el que su reinado de terror, aunque no el sistema que había desarrollado durante un cuarto de siglo, tocó a su fin".

CAPÍTULO 2

LA MARINA MERCANTE Y LAS ARMAS PARA LA REPÚBLICA*

LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA

La aventura de los marinos no puede entenderse cabalmente sin el decisivo papel que tuvieron en la guerra de España. Por una parte, tomando partido decidido por la legalidad republicana al no permitir que muchos de sus buques cayesen en poder de los rebeldes. Por otra parte, proveyendo de armas y de todo tipo de pertrechos al ejército republicano y a la población civil. Del mismo modo, para entender su relevancia en la contienda, deberemos estudiar la organización del tráfico mercante durante la guerra, un asunto de especial trascendencia en el largo devenir del conflicto.

En el crucial año de 1936, la flota mercante española alcanzaba casi 1,2 millones de toneladas de registro bruto. Una cantidad apreciable si la comparamos con la registrada en la Segunda Guerra Mundial por Estados Unidos, con 9,4 millones o la del Imperio británico, que llegó a contar con 21 millones de toneladas (Ghisolfo Araya, 1995). Ahora bien, este considerable tonelaje no registraba todos los matices de aquella flota, porque una gran parte de esos buques habían sido construidos el siglo anterior y funcionaban todavía con propulsión a vapor, aunque también es cierto que se contaba con un aceptable número de navíos que habían sido botados en astilleros españoles durante los primeros años de la República. Nos referimos en particular a la excelente flota petrolera de Campsa, los grandes transatlánticos de Ibarra, los navíos de cabotaje de Sota y Aznar o la Compañía Marítima del Nervión. Cabe destacar también que la mayoría de los tripulantes de esta flota estaban afiliados a sindicatos y, además, en

algunos casos, a diferentes partidos de izquierda.

Las principales navieras españolas tenían su sede en Bilbao, Gijón, Santander, Madrid, Barcelona y Valencia. En conjunto, el proceso de transformación de la marina mercante, culminado a finales del siglo XIX, había llevado a convertir la bandera española en la sexta del mundo por tonelaje de vapor registrado. El puerto de Bilbao era el centro principal de la actividad naviera de España. Algunos de los patrones de estas navieras eran de ideología nacionalista, caso del patriarca Ramón de la Sota y Llano, pero también existían propietarios más próximos al bando rebelde. Sin duda, uno de los principales problemas con los que se enfrentó la flota mercante republicana fue la toma de Bilbao, que supuso la pérdida de las navieras Sota y Aznar y Naviera Amaya, entre otras, al quedar parte de su flota internada en puertos extranjeros en la primavera de 1937.

Desde un primer momento, el 31 de julio de 1936, la República —al igual que lo hizo el Gobierno de Euskadi— incautó rápidamente todos los buques que estuvieron a su alcance para ponerlos a su servicio. Al mismo tiempo, las competencias asumidas por el Gobierno Vasco y el catalán en materia de buques dificultarían enormemente la organización conjunta de la flota republicana, puesto que careció de un mando unificado para abordar las necesidades de la contienda. La gestión se llevaría a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante, que el 10 de octubre de 1936 crearía la Gerencia de Buques Incautados. Ahora bien, en julio de 1938, un decreto cambió esta denominación por la de Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española, ya que se consideró que los barcos propiedad de la República habían sido mal gestionados. Aunque, a esas alturas, la mayor parte de la flota mercante republicana no se ocupaba del tráfico con España, sino que se dedicaba al denominado tráfico *tramp*, dejando el abastecimiento a barcos de pabellón extranjero.

Cabe destacar también que los puertos de mayor importancia se encontraban en la zona republicana; de este modo, los navíos atracados en ellos pasaron a engrosar los efectivos de la República, por lo que fueron mucho más numerosos que los del bando rebelde. Pero a partir de 1937, los buques más modernos y rápidos fueron destinados a los puertos del mar

Negro —y también a diferentes puertos europeos— para aprovisionar al Gobierno republicano de material bélico, materias primas y alimentos provenientes de la URSS. Estas naves cumplían, por tanto, una función esencial para poder seguir manteniendo el pulso bélico frente a la España rebelde. Además, el Gobierno republicano contaba con seis modernos buques petroleros de Campsa para surtir de combustible a su ejército.

LAS PRINCIPALES NAVIERAS ESPAÑOLAS DE LA ÉPOCA[2]

Aunque sea de manera muy concisa, un recuento de las principales navieras españolas puede arrojar bastante luz sobre el papel que tuvo la flota mercante a lo largo de la guerra. Así, Sota y Aznar era entonces la primera compañía de navegación mercante de España y una de las más sólidas de Europa. Databa de 1889 y disponía de 44 barcos, de los cuales ocho eran a motor y muy modernos. El tonelaje total de la naviera vasca superaba las 175.000 toneladas. A la muerte del gran patrono, Ramón de la Sota y Llano, el 17 de agosto de 1936, y tras la defenestración del Gobierno Vasco, la empresa decidió enviar sus navíos a aguas británicas y belgas, desentendiéndose del esfuerzo de guerra del Gobierno republicano, que solo mantuvo bajo su control al Andutz Mendi. Este buque realizó algún viaje a la URSS, aunque en julio de 1937, de regreso a España, fue interceptado por el submarino General Sanjurjo y entró con graves daños en el puerto de Barcelona, donde la aviación enemiga lo hundió. En cuanto al Artea Mendi, acabó siendo requisado por el Gobierno republicano el 6 de julio de 1937. Otros cinco buques de su flota quedaron en el bando rebelde. Fue, sin duda, de entre las grandes navieras, la que menos barcos perdió en la guerra.

Por otro lado, se hallaba la Compañía Marítima del Nervión, naviera bilbaína fundada en 1907. Disponía de siete unidades, algunas de ellas muy modernas como la pareja de *liners* (motonaves) Mar Cantábrico y Mar Negro —ambos de 6.632 toneladas—, construidos poco antes de que comenzase la guerra. Además, contaba con los navíos Mar Báltico, Mar Caspio, Mar Blanco, Mar Caribe, Mar Rojo y Aldecoa. De ellos, el Mar Blanco y el Mar Caribe viajaron frecuentemente a los puertos de la URSS: el primero sería

incautado por los soviéticos y pasó a llamarse Oriol. El Aldecoa viajó también varias veces a los puertos del mar Negro. El Mar Caspio fue hundido el 29 de marzo de 1937 en la costa francesa. Por su parte, el Mar Negro, al regresar de la URSS y encontrarse cerca de Argel, fue entregado por su capitán el 1 de septiembre de 1937 a la flota rebelde, y el Mar Báltico sería capturado por el destructor Velasco en abril de ese mismo año.

La Naviera Amaya, una empresa bilbaína fundada en 1919, disponía en 1936 de ocho buques mercantes de tamaño medio que desplazaban cerca de 30.000 toneladas. Al acabar la contienda en el País Vasco, su presidente, Constantino de Zabala, padre político del que sería presidente del Gobierno Vasco, José Antonio de Aguirre, decidió enajenar los buques y venderlos. En este tráfico comercial está documentado que cuatro barcos de su flota, Josiño, Mari, Margari y Santurce, realizaron diversos viajes transportando mineral de hierro de empresas vascas a Holanda e Inglaterra. Uno de los buques que no se enajenaron fue el Guecho, que se desplazó en agosto de 1937 al puerto de Feodosia. Al regresar de este viaje, la aviación rebelde lo hundió en el puerto del Grao de Castellón. Por su parte, el Konstan fue hundido por el destructor Velasco el 26 de agosto de 1936, cuando transportaba de Bilbao a Gijón un cargamento de hierro. El Manu fue interceptado y capturado el 30 de octubre de 1936 cuando volvía en lastre de Inglaterra por el buque España. Y el Margari, el Mari y el Santurce fueron vendidos por su armador en Inglaterra después de la caída del frente norte.

En cuanto a la situación de la naviera Ibarra, la poderosa compañía sevillana era en 1936 una de las más antiguas y consolidadas de la marina mercante española y contaba en aquel momento con un total de 24 buques (Valverde Espín, 1999). Entre las grandes compañías sería la más perjudicada de la contienda, perdiendo seis navíos: tres de ellos eran los más modernos y de mayor tonelaje (Cervera Pery, 1988). Sus tres grandes correos, Cabo San Agustín, Cabo Santo Tomé y San Antonio fueron incautados. Los dos primeros quedaron en manos republicanas y se utilizaron desde muy pronto en los viajes a puertos soviéticos. Estas dos unidades incluso se artillaron con cuatro piezas de 150 milímetros y tres de 45, así como con 12 ametralladoras, con lo cual quedaron transformados en cruceros auxiliares

(González Echegaray, 1977). En cuanto al Cabo Santo Tomé, resultaría hundido por los cañoneros Dato y Cánovas del Castillo al regresar de Odesa con material de guerra el 10 de octubre de 1937. Entre tanto, el Cabo San Agustín prestó servicio en los puertos del mar Negro y acabó siendo incautado por el Gobierno de la URSS. En cuanto al Cabo de Palos (6.342 toneladas), se utilizó también en la ruta del mar Negro y en uno de sus viajes de regreso, el 26 de julio de 1937, fue torpedeado y hundido por el submarino General Mola a 28 millas de Alicante. El Cabo Quilates, con igual tonelaje, quedaría internado en el puerto de Múrmansk. El Cabo Creux (de 3.716 toneladas) viajó también a la URSS y resultó alcanzado por las bombas de la aviación rebelde en el puerto de Valencia. El Río Segre (2.261 toneladas) realizó también la misma ruta. El Cabo Menor (2.042 toneladas) y el Cabo Tres Forcas (2.265 toneladas) viajaron igualmente al mar Negro. Por otro lado, la gran empresa Altos Hornos de Vizcaya contaba desde 1910 con su propia flota de vapores para suministrar a sus empresas carbón y mineral. El buque Fernando de Ibarra fue capturado el 26 de febrero de 1937 por el destructor rebelde Velasco, al igual que le sucedió al Víctor Chávarri, el 30 de diciembre de 1936.

La petrolera Campsa disponía al inicio de la contienda de 11 buques de altura, seis auxiliares y tres pontones. Entre todos, sumaban 106.280 toneladas de peso muerto. La compañía se constituyó en monopolio en 1927. Al comienzo de la guerra, la flota de petroleros era muy moderna, con motonaves construidas en los primeros años de la República. Su misión era la importación de refinado procedente de Rumanía, Estados Unidos y la URSS, así como de la factoría de Tenerife (Cepsa) (Rodríguez Aguilar, 2017). La sede de Campsa y de su flota estaba en Madrid; había quedado, por tanto, en poder de la República. Sin embargo, en la zona rebelde permanecieron el Badalona, el Ebros y el Tiflis (de 4.200, 3.200 y 2.862 toneladas respectivamente).

El buque Elcano viajó a la URSS en julio de 1937 y el 28 de agosto resultó alcanzado por las bombas de la aviación rebelde cerca de Gijón. El Zorroza navegó regularmente hasta la URSS y acabó en Marsella. El Campeador quedó adscrito al bando rebelde, al igual que el Petrolea. El Campeche

(6.382 toneladas) viajó regularmente al mar Negro, pero al regresar de uno de estos viajes chocó con una mina submarina frente a cabo de Begur desde donde llegó a Barcelona, aunque allí fue alcanzado por la aviación rebelde. El Campero sufrió un incendio al regresar de Constanza (Rumanía) el 14 de febrero de 1937 y el 30 de mayo de ese mismo año fue torpedeado por un submarino rebelde en aguas del golfo de Lyon, aunque pudo llegar a Barcelona. El primer Campilo fue alcanzado por proyectiles del Canarias el 18 de julio de 1937, cuando se encontraba atracado en Barcelona, aunque siguió navegando. El Camprodón corrió peor suerte y fue hundido en un bombardeo de la aviación rebelde en el puerto de Valencia el 14 de junio de 1938.

Por otro lado, los buques extranjeros que el Gobierno de la República le compró a Campsa y que navegaron bajo bandera de conveniencia fueron el English Tanker, el Saustan y el Miocene. El primero de ellos fue hundido en aguas del puerto de Alicante por la aviación rebelde, al igual que sucedió con el Miocene, bombardeado e incendiado en el puerto de Barcelona. En otros casos, el Campomanes (6.276 toneladas) viajó a la URSS y fue hundido en el puerto de Valencia durante un ataque aéreo el 14 de junio de 1938. En cuanto al Campoamor, pasó a formar parte de la flota rebelde el 27 de julio de 1936. En enero de 1937 se perdió igualmente el petrolero Campuzano, de 8.500 toneladas, capturado por los cruceros Canarias y Almirante Cervera. Pero durante los primeros meses de ese año, la República perdería otro buque de 8.000 toneladas de desplazamiento, el Campeche, que sufrió graves daños al chocar con una mina en 1937. El día 22 de julio, el petrolero Campeador inició su viaje desde Alicante con destino al puerto rumano de Constanza para cargar gasolina, pero tras pasar por el Bósforo el 9 de agosto, fueron detectados por la Regia Marina y torpedeados por un submarino italiano; más tarde, serían atacados por el navío Saetta: murieron siete de sus 42 tripulantes (Rodríguez Aguilar, 2004).

En total, y como apunta González Echegaray (1977: 134), exhibiendo registros que es difícil encontrar de otras navieras, la flota rebelde de Campsa realizó un total de 225 viajes durante toda la guerra, trasportando casi dos millones de toneladas de crudo, y fletó también otros 156 viajes con buques

pertenecientes a terceros. En cuanto a la flota republicana, llevó a cabo 282 viajes para mover 861.647 toneladas con sus buques propios y 229 viajes en los que se transportaron 642.292 toneladas con otros buques fletados para la ocasión.

Una mención especial merece la poderosa Compañía Trasatlántica Española, propiedad del marqués de Comillas, que llegó a ser desde finales del siglo XIX la más conocida y de mayor proyección en España y América Latina. Pasó a llamarse Trasatlántica en 1881. Su moderna y lujosa flota de vapores y trasatlánticos ya no era la misma en 1936, aunque disponía de tres buques modernos: Marqués de Comillas, Magallanes y Juan Sebastián Elcano, además de dos grandes vapores correo, Cristóbal Colón y Habana, y otros buques de diverso tonelaje y equipamiento, como el Manuel Arnús, Argentina, Uruguay, Antonio López, Alicante, Buenos Aires, Montevideo, Joaquín del Piélago, Manuel Calvo y Mogador. Un total de 15 buques con 106.000 toneladas. Prácticamente, toda esta flota quedó en poder de la República, que sustituyó la oficialidad de muchos de estos barcos. El Cristóbal Colón embarrancó en las Bermudas el 25 de octubre de 1936. El Habana fue requisado como buque hospital por el Gobierno de Euskadi y tras la caída de Bilbao, quedó amarrado en Burdeos. El Magallanes consiguió viajar a México, de donde regresó el 4 de septiembre de 1936 con 18.000 fusiles y viajó después dos veces a la URSS. Por su parte, el Juan Sebastián Elcano, con 10.000 toneladas, decidió regresar de Puerto Rico donde se encontraba el 18 de julio y poner rumbo a Barcelona, donde llegó el 15 de agosto. En enero de 1937 se dirigió a los puertos del mar Negro. Después de dos viajes de ida y vuelta desde Odesa a España, en el tercero quedó internado en esa ciudad soviética y requisado por la URSS. El Manuel Arnús, de 7.500 toneladas, que había zarpado para La Habana el 18 de septiembre de 1936, fue abandonado por sus oficiales a su llegada a esta capital e internado en el puerto. Finalmente, se dirigió a Veracruz, donde permaneció hasta el final de la guerra. Los vapores Argentina y Uruguay, de algo más de 10.000 toneladas, fueron hundidos el 16 de enero de 1939 por la aviación rebelde. Los dos pequeños vapores Joaquín del Piélago y Mogador se quedaron en zona rebelde. Por otra parte, en el puerto de Mahón estaban

amarrados desde 1932 los trasatlánticos Antonio López, Buenos Aires, Montevideo y Manuel Calvo. Y allí pasaron toda la guerra. El Alicante, fondeado en Barcelona, resultó hundido por la aviación rebelde y el Magallanes y Marqués de Comillas sobrevivieron a la guerra.

En cuanto a la compañía naviera SAC contaba con nueve modernos buques. El SAC 2, que era el mejor y el más grande, con unas 3.000 toneladas, realizó varios viajes a la URSS. El SAC 6 también llevaría a cabo varios desplazamientos a Odesa. Fueron hundidos o quedaron seriamente dañados el SAC 4, que recibió fuego del crucero Canarias en el puerto de Palamós el 17 de noviembre de 1936; el SAC 5, que sería alcanzado en un bombardeo en aguas de San Feliú de Guixols el 17 de abril de 1938; el SAC 6, que quedó inutilizado tras otro bombardeo, y el SAC 7, que resultaría hundido en el puerto de Barcelona por otro ataque aéreo.

Muy parecido fue el destino de la Naviera Vascongada. Fundada en 1899 y radicada en Bilbao, contaba al comienzo de la contienda con nueve barcos a vapor de entre 2.100 y 3.945 toneladas, de los cuales se utilizaron como transporte a los puertos del mar Negro el Conde de Abasolo (3.122 toneladas), alcanzado por el destructor italiano Ostro, cerca de Malta, el 13 de agosto de 1937, así como el Armuru, torpedeado el 18 de agosto de 1937 al regresar de Novorosíisk. Otros buques que se desplazaron en algún momento a la URSS fueron el Antonio de Satrústegui (3.289 toneladas), que viajó tres veces al mar Negro y era propiedad de la Compañía de Navegación Vasco Asturiana; el Saturno, de la Compañía Marítima Unión, fundada en Bilbao en 1899, que realizó también varios viajes, así como el Iciar de la Naviera Guipuzcoana o el Inocencio Figaredo, de la empresa Minas de Figaredo de Gijón.

Con respecto al bando rebelde, la Compañía Trasmediterránea, fundada en 1916, fue la naviera que más activamente participó con los sublevados, porque sus servicios marítimos de carga y pasaje eran de los tradicionalmente llamados de soberanía. Desde su fundación dirigieron la naviera tres generaciones de catolicismo militante y monarquismo fervoroso (Díaz Lorenzo, 2020). De ahí que las relaciones con el Gobierno republicano fueran malas desde un primer momento. Sus servicios de carga y pasaje componían

una flota con muchas toneladas de desplazamiento y por ello ejercería un papel importante en la guerra. Contaba con 15 buques a motor y 37 a vapor, en su mayor parte mixtos, de carga y pasaje. Sus pequeños buques correo se convirtieron en cruceros auxiliares tras el Decreto 50 del Gobierno rebelde en Salamanca del 27 de octubre de 1936 y pasarían, por orden del 31 de octubre, a ser buques de guerra. Entre ellos los siguientes: Ciudad de Mahón, Ciudad de Ibiza, Ciudad de Palma, Ciudad de Alicante, Ciudad de Tarragona, Ciudad de Valencia, Isla de Gran Canaria, Isla de Tenerife, Mallorca, Vicente Puchol, Dómine, Rey Jaime I, Escolano, Fernando Poo y A. Lázaro (González Echegaray, 1977: 91). Además, quedarían en zona rebelde el Ciudad de Alcudia, Ciudad de Algeciras, Ciudad de Ceuta, Ciudad de Melilla, Río Francolí, Plus Ultra, Fuerteventura, Gomera, La Palma, Lanzarote, León y Castillo, Viera y Clavijo, Monte Toro, Dómine y Romeu.

EL DOMINIO DEL MAR Y LA IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

Para los sublevados, los primeros meses de la guerra fueron de clara hegemonía marítima republicana: el Cantábrico estaba controlado por los Gobiernos de Madrid y de Euskadi —solo Galicia estaba en poder de los rebeldes—, mientras que en el sur se producía un dominio claro desde Algeciras hasta la frontera entre Cataluña y Francia. En las islas Baleares, Menorca se encontraba en poder de la República, en tanto que la isla de Mallorca permanecía en manos de la derecha. Desde los comienzos de la guerra, existían también poderosas razones logísticas que convertían el dominio del Estrecho en una cuestión vital para el devenir de la contienda. El control de la zona mediterránea tomó una gran importancia cuando al aprovisionamiento de combustible se le unía la importación de elementos básicos y de todo tipo de materias primas y pertrechos de guerra que permitieran alimentar a la población republicana y armar convenientemente a su ejército.

La importancia estratégica del estrecho de Gibraltar —como subrayó en su documentada obra *La Guerra naval española* (1988) el general auditor de la

armada Cervera Pery— fue una cuestión vital para el desenlace de la guerra. De hecho, si la República llegaba a garantizar su control, podría asegurarse el mantenimiento de las comunicaciones con el Mediterráneo y, al mismo tiempo, contar con la posibilidad de plantear una contienda en el litoral Atlántico, dominado por completo por los rebeldes. Se adivinaba, así, un tráfico intenso por esta zona marítima, que comprendía también las costas de Marruecos y Argelia, donde encontrarían refugio los navíos mercantes antes de recalar en los puertos del levante español para descargar el material proveniente de la URSS y de otros países. Por tanto, el alcance del conflicto naval abarcaba un territorio que se extendía por las zonas marítimas de Marruecos, Argelia y Túnez, por una parte, y, por otra, comprendía las costas italianas, turcas y del mar Negro. De este modo, los navíos más rápidos que se dirigían a los puertos de Múrmansk tardaban al menos cinco o seis días en llegar a Odesa y otro tanto de vuelta, mientras que los buques a vapor empleaban tres o cuatro días más. Evidentemente, tanto su autonomía como la velocidad en nudos diferían, algo fundamental tanto para burlar al enemigo como para hacer más corta la ruta.

Pero esta situación inicial de la guerra, favorable a la República, comenzó a cambiar radicalmente cuando el 21 de septiembre de 1936 el Gobierno ordenó al grueso de su escuadra partir para el Cantábrico con el fin de detener el avance rebelde por la costa vasca, dejando así desguarnecido el paso del Estrecho, ya que solamente se quedaron cinco pequeños destructores para bloquearlo. La ocasión fue aprovechada de inmediato por los rebeldes. Tan solo una semana más tarde, el 29 de septiembre, ya se encontraban en esa zona los cruceros Canarias y Almirante Cervera, que ese mismo día acabarían con el destructor republicano Almirante Ferrándiz. En muy poco tiempo, la armada franquista presente en el Estrecho se reorganizó: su objetivo fundamental, a partir de ese momento, pasó a ser el apresamiento de todos aquellos navíos con destino a la zona republicana. Como consecuencia de esta estrategia, el crucero Canarias hundiría el buque mercante soviético Komsomol; un hecho que acabaría dañando la confianza que hasta entonces tenían los barcos rusos para transitar con cierta tranquilidad por estas aguas. Además, la toma de Málaga, en febrero de 1937,

ampliaría su campo de acción. Mientras tanto, los rebeldes iban aumentando su número de buques y, una vez despejado todo el frente del Cantábrico y el Atlántico, pudieron concentrar toda su fuerza naval en el Mediterráneo. Las órdenes que recibió esta flota eran muy precisas: bloquear todo el levante e impedir que la República pudiera recibir cualquier tipo de ayuda por mar. La estrategia del Gobierno republicano tardó más de lo conveniente en ser modificada, hasta concentrar el mayor número posible de buques. Sin embargo, en opinión de Cervera Pery (1988: 60), "esas órdenes cursadas [por el ministro Giral] eran recibidas por dotaciones ya amotinadas, muy limitadas en cuanto a posibilidades de ejecución de planes estratégicos". Y se diluía, de este modo, la ventaja inicial de la República en número de unidades navales a su servicio. Poco a poco, y aprovechándose de los conflictos surgidos en el seno gubernamental, el posicionamiento geoestratégico de los rebeldes no hizo sino optimizarse.

En este sentido, la llegada del diputado socialista Bruno Alonso, persona de confianza de Indalecio Prieto, al frente del Comisariado Político de la Armada mejoró la organización existente en los navíos de la flota republicana. Ahora bien, el escaso número de mandos del Cuerpo Superior de la Armada, entre 20 o 30, según los diferentes testimonios que tomemos, impidió una mayor eficacia en el uso de las armas de sus buques, fundamentalmente de los torpedos. También se ha hecho hincapié en otro factor fundamental, como era la pasividad y la falta de agresividad en las iniciativas de los mandos. Así, en los meses que van de mayo a diciembre de 1937 se fue acrecentando la sensación de falta de control por parte gubernamental. Los rebeldes capturaron en septiembre dos navíos que efectuaban el servicio regular con la isla de Menorca, el J. J. Sister y el Jaime II, apresamientos que se unían al del Marqués de Comillas, mientras que el 10 de octubre de 1937 fue hundido el Cabo Santo Tomé. Todo ello evidenciaba la ineficacia de la flota republicana en sus labores de escolta.

Obviamente, otro factor absolutamente clave para el control rebelde fue la intervención decisiva de la armada italiana y, en menor medida, de la alemana para el control del Mediterráneo. Este apoyo se produjo después de que los sediciosos enviaran a Italia una comisión especial para tratar estos

temas. De esta manera, en julio de 1937 comenzó el despliegue de aviones, submarinos y buques de superficie italianos con el firme propósito de cortar las líneas de comunicación entre el mar Negro y los puertos republicanos (Bargoni, 1992). Su armada no solo desplegaría patrullas por la costa levantina española, sino también en el mar Egeo y en el canal de Sicilia, por donde deberían pasar necesariamente los buques mercantes republicanos y también los soviéticos (Moreno de Alborán, 1998). Al mismo tiempo, los agentes del servicio de inteligencia italiano en el Bósforo controlaban el paso de estos buques y enviaban su posición (Rodríguez Aguilar, 2004). La pinza de italianos y rebeldes estaba tan bien trazada, que los resultados se dejaron ver claramente en todo lo que quedaba de 1937 y en los comienzos de 1938. Y así, en acciones contrarias al derecho internacional, aviones, submarinos y navíos de guerra de Mussolini se dedicaron a destruir e intentar acabar con todo el tráfico marítimo hacia los puertos republicanos (Alcofar Nassaes, 1975).

Por su parte, la flota republicana, establecida en el seguro puerto de Cartagena, se dedicaba a la protección de las líneas de Odesa y Marsella, con un sistema de convoyes que contaban con una derrota que iba de Cartagena a Argel y Marsella a Barcelona (Cervera Pery, 1988: 83). La vigilancia la llevaba a cabo, sobre todo, el crucero Méndez Núñez y la flota de destructores. Pero este sistema de escoltas, que se encargaba de esperar a los buques provenientes de la URSS en la costa africana para luego dirigirse a los puertos republicanos, fue muy criticado, porque exponía demasiado los destructores en operaciones escasamente rentables y muchas veces incluso con resultados fatales para su poderío.

LA GUERRA NAVAL EN AMBOS BANDOS Y SUS CONSECUENCIAS PARA LA MARINA MERCANTE

La guerra naval entre ambos bandos ha sido objeto de atención por diferentes estudiosos. Cabe destacar que, desde el lado rebelde ha merecido mucha más atención, con las obras ya clásicas de los hermanos Moreno de Alborán, Fernando y Salvador, el segundo de ellos jefe de la flota; el almirante Juan

Cervera Valderrama o de estudiosos del tema como González Echegaray, Cervera Pery, Alcofar Nassaes, Cerezo y Rodríguez Aguilar. Desde el lado republicano, la literatura sobre esta cuestión ha sido mucho menor, donde destaca la visión del comisario de la flota republicana Bruno Alonso (2006) y del cabo Manuel Domínguez Benavides (1976). Nos han llegado también estudios internacionales sobre aspectos destacados, como la intervención de la flota italiana (Bargoni, 1992), el papel de los hidroaviones alemanes (O'Donnell, 1993) y, sobre todo, las muy meritorias aportaciones del británico Gerald Howson (2000 y 2001), en las que hay, sin embargo, una gran ausencia sobre el papel de los barcos mercantes de la República.

Tras el golpe del 18 de julio de 1936, los sublevados se apoderaron del acorazado España y del crucero Almirante Cervera, que se encontraban en reparación en Ferrol. También de los dos cruceros pesados más modernos (de 10.000 toneladas): Canarias y Baleares, que al comenzar la guerra estaban a punto de terminarse en Ferrol. Además, dispusieron del destructor Velasco, cuatro minadores y algunos torpederos y guardacostas. El resto de la flota, es decir, el grueso de ella, quedó en manos republicanas, con tripulaciones fieles. Asimismo, incorporó los cuatro destructores que estaban en fase de construcción en la base de Cartagena. En cifras del comisario de la flota republicana, Bruno Alonso (2006: 36-38), las unidades navales que constituían la flota de guerra española el 18 de julio de 1936 eran dos acorazados, tres cruceros ligeros, dos antiguos cruceros (Méndez Núñez y República), nueve destructores, tres destructores viejos, cinco cañoneros, 15 guardacostas, 11 torpederos en muy mal estado y seis submarinos muy viejos para el servicio.

En cualquier caso, el poderío en tonelaje y armamento de la flota fiel a la República en los comienzos de la contienda era superior al de los rebeldes. Sin embargo, la toma de los buques por parte de la marinería, frente a la postura mayoritaria de desafección de la oficialidad naval, restó apoyo a la causa de los sublevados y llevó a episodios muy dramáticos, como los acaecidos en Mallorca y en Cartagena. Estos hechos propiciarían, al mismo tiempo, que la escuadra se viera privada del necesario mando de oficiales de carrera para sacarle el debido partido a sus destructores y cruceros, al igual

que ocurriría con los submarinos. De hecho, serían oficiales soviéticos quienes se encargarían del manejo de los sumergibles, puesto que cargar y guiar un torpedo no parecía estar al alcance de la marinería de la escala básica.

De hecho, casi todos los registros parecen apuntar como uno de los grandes males de la flota republicana la errada estrategia seguida por los asesores soviéticos, fruto de su excesiva injerencia política (Monakov y Ribalkin, 1993). También son muy reveladoras al respecto las impresiones del futuro almirante Nikolái Kuznetsov, recogidas en su testimonial y célebre epopeya *Con los marinos españoles en su guerra nacional revolucionaria* (1940)[3]. Todo ello sin soslayar tampoco a otra serie de factores, como la falta de coordinación entre el Gobierno Vasco y el catalán o el empeño del PCE y de sus aliados soviéticos por controlar el mando de la flota en Cartagena. El propio Bruno Alonso (2006: 86) refiere una anécdota muy reveladora de lo que sucedía en aquellos tiempos, evidenciando un sombrío panorama sobre las tormentosas relaciones entre la Generalitat y el mando de la flota en Cartagena. El 20 de septiembre de 1937, a la hora de ofrecer escolta a tres viejos barcos en lastre que debían desplazarse desde Valencia a Barcelona, tuvieron que convoyarlos nada menos que cuatro destructores. Y como, al parecer, media Barcelona estaba al tanto de este viaje, fueron a su encuentro buques rebeldes que estuvieron a punto de hundir a los destructores. Alonso escribió entonces: "Hora es ya de desenmascarar a los cobardes, que con su cobardía sabotean a la República".

De no ser por estos imponderables, sería más complicado explicar las razones de la debacle republicana. No deja de resultar curioso que al comienzo de la guerra los rebeldes controlasen tan solo una pequeña porción de las costas españolas: Galicia en el norte, ninguna franja costera en el levante español, a excepción de Mallorca, así como Sevilla y Cádiz. Otro de los factores de índole legal y de acuerdos entre países que arrojó un pésimo resultado para la República fue el pacto de Nyon, adoptado en septiembre de 1937 y suscrito por Reino Unido, Francia, Turquía, la URSS, Yugoslavia, Grecia, Bulgaria y Egipto. El pacto tomaba en consideración los ataques de submarinos contra barcos mercantes que no perteneciesen a ninguna de las

partes en conflicto y que constituían una violación a las reglas de la ley internacional, por lo que debían ser castigados como actos de piratería. Tras este acuerdo, se acabó la intervención submarina italiana, aunque este país ya había vendido con anterioridad sumergibles a los rebeldes y, después, destructores. Pero a esas alturas, justo a finales de 1937, estaba claro que la actividad desplegada por Franco y las potencias del Eje habían impedido que la República utilizase el paso del Mediterráneo para procurarse todo tipo de materias primas y de armamento. Así, cuando para paliar este hecho se creó la compañía France Navigation era ya demasiado tarde, puesto que la República había perdido el control del norte, el sur y el levante.

Por otra parte, en 1938 la actividad de la armada republicana, sin que se sepan muy bien las razones, se redujo considerablemente en la defensa de su flota mercante. Con la toma de Vinaroz, el 15 de abril de 1938, las fuerzas de Franco unieron las fuerzas del bloqueo naval y del cuerpo de ejército de Galicia; por tanto, la zona republicana quedó partida en dos. Obviamente, los objetivos de la flota republicana se focalizaron a partir de ese momento en restablecer las comunicaciones entre las dos zonas, así como en no dejar desprotegida a Mahón. Finalmente, y como es sabido, la pérdida de Barcelona y Tarragona en enero de 1939, la rendición de Menorca al mes siguiente y la salida en marzo de la escuadra republicana para el puerto de Bizerta (Túnez), junto con la ocupación de los últimos puertos republicanos de Almería, Valencia y Alicante, pusieron fin a la contienda marítima.

UN DESIGUAL COMBATE ENTRE LA MARINA DE GUERRA REBELDE Y LA REPUBLICANA

El bando republicano no estuvo nunca a la altura de los registros alcanzados por los sediciosos y mucho menos del teórico potencial de unas fuerzas que, desde un primer momento, eran superiores a las del bando rebelde. Sorpresivamente, y en poco más de un año, los sediciosos lograron revertir la situación. Mientras tanto, los buques de guerra republicanos apenas lograron capturar a algún mercante rebelde a lo largo de toda la contienda y tampoco se encontraban en condiciones de interceptar o de hundir navíos que

trabajasen para el enemigo. En este sentido, la relación de logros de la flota rebelde que establece Cervera Pery (1988: 131) es bastante elocuente: las unidades franquistas hundieron 35 buques mercantes republicanos, con un peso total de 57.158 toneladas, y apresaron 227 navíos, que representaban 257.577 toneladas. De pabellón extranjero o de conveniencia fueron hundidos 18 mercantes, con un total de 71.668 toneladas, y se capturaron 97 barcos, con 255.484. Por otra parte, el tráfico marítimo de las fuerzas rebeldes alcanzó un volumen importante, con 24.777.826 toneladas, así como un transporte por mar de 316.051 hombres en 65.391 viajes en buques.

En general, existió una mayor efectividad de la estrategia desplegada por los sediciosos. Tomemos, por ejemplo, las importaciones de combustible, vitales para surtir a las unidades motorizadas y también a la flota y a los aviones. De acuerdo con los datos de Martínez Gil (1977), el menor rendimiento en toneladas transportadas frente a la hegemonía rebelde fue evidente, puesto que, disponiendo de más buques tanque, no solamente importaron una menor cantidad de combustible, sino que además necesitaron más barcos para su transporte. Al final, los apresamientos y hundimientos de buques llevados a cabo por la armada rebelde, así como también por la armada y aviación italianas y la fuerza aérea alemana, privaron a la República de los suministros necesarios para mantener adecuadamente sus fuerzas.

La marina de guerra republicana —como coinciden muchos analistas navales— careció de una estrategia clara y proactiva, que lograse entorpecer el dominio aplastante que llegó a ejercer la marina franquista. Un aspecto a destacar es la ineficacia, cuando no la desidia, de los mandos republicanos en Cartagena, que fueron incapaces de llevar a cabo un mantenimiento adecuado de sus buques, sobre todo de sus cañones y armamento. Un hecho evidente fue que al final de la contienda la flota republicana se dirigió con muchos barcos intactos a las costas tunecinas. Curiosamente, el plebiscito que al cabo de un mes de estancia en Bizerta les realiza Francia sobre su futuro suena muy parecido al que después tendrían en la URSS los marinos mercantes: sumarse a la Legión Extranjera, volver a España o quedarse allí. Y la respuesta fue también similar. Como ha señalado Victoria Fernández Díaz

(2009: 149), "por supuesto, lo que se dice elegir, no pueden. A estas alturas nadie quiere volver a la España franquista. Ya tienen noticias de las atrocidades que se cometen allí".

En opinión de Cervera Pery (1988: 128), el gran objetivo de la guerra naval "no es otro que el control de las comunicaciones marítimas, pues todos los combates, bloqueos y demás cúmulos de operaciones navales no tienen en último término otro objetivo que acabar con los mercantes que abastecen al enemigo y lograr que los buques de comercio propios o amigos puedan llegar a puerto". Y en este gran objetivo fueron más diligentes las fuerzas rebeldes que, con el almirante Cervera al mando, tuvieron claro, desde un primer momento, que debían tomar el control del Estrecho y del Mediterráneo y acosar constantemente a cualquier buque, propio o de terceros, que pudiese ayudar a la República. Y a ello se aplicaron concienzudamente, sin las interferencias políticas que se produjeron en la armada republicana.

BUQUES SOVIÉTICOS EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

Hasta que Marcel Izvailevic Rosenberg fuera nombrado embajador soviético en Madrid en agosto de 1936 y presentase sus cartas credenciales a Manuel Azaña el 3 de septiembre, la URSS no había enviado todavía armamento alguno a España. Los primeros buques soviéticos, cargados con armas, no partieron desde los puertos soviéticos hasta octubre de 1936. La razón de este retraso obedeció, de acuerdo con Alcofar Nassaes (1975: 89), a la distancia existente entre los puertos de carga del mar Negro y de Múrmansk de la zona donde se ubicaban los carros de combate (Minsk) y los aeródromos (cercanías de Moscú). En solo un mes desembarcaron en los puertos españoles más de 100 aviones, además de otros tantos carros de combate y blindados, artillería, fusiles y morteros. Pero el principal problema que se le presentó a la URSS, y en esta opinión coinciden Alcofar Nassaes (2000) y Monakov y Ribalkin (1993), fue sin duda el insuficiente desarrollo de su flota mercante, que desplazaba apenas unas 800.000 toneladas. Muchos eran barcos comprados a otros países, de escasa capacidad (menos de 8.000 toneladas) e incapaces de navegar a una velocidad de 10 o 12 nudos. En realidad, los buques soviéticos

comenzaron a llegar a España tras el traslado de las reservas de oro a la Unión Soviética para hacer frente al pago de los suministros; en total, una treintena de barcos.

El Neva fue el primer buque soviético enviado a la España republicana con un cargamento de víveres. Llegó el 18 de septiembre (Smyth, 2001: 157), dos meses después de iniciarse la contienda. Pero el primer envío a gran escala de suministros militares soviéticos no arribó a puertos españoles hasta la segunda semana de octubre, fecha en la que el mítico buque Komsomol atracó en el puerto de Cartagena. De acuerdo con Smyth (2001), durante el otoño y el invierno de 1936 a 1937, un total de 23 barcos mercantes soviéticos zarparon de los puertos del mar Negro con material militar destinado a España, mientras otras remesas de municiones cruzaban ilegalmente la frontera pirenaica. Howson (2001: 411) ha señalado igualmente que algunos historiadores de la Guerra Civil están de acuerdo en que, desde el 15 de octubre de 1936 hasta el final de ese año, se produjeron al menos entre 23 y 25 transportes de armas de Rusia a España en buques soviéticos y diez por parte de buques de otras nacionalidades. La lista de viajes de la operación X, nombre en clave de la operación de suministro para la República, muestra, de hecho, solo ocho viajes por parte de buques soviéticos, cinco por parte de buques españoles y dos por parte de buques extranjeros en 1936. Howson llega a afirmar que estos ocho fueron los únicos viajes con transporte de armas efectuados por buques soviéticos durante toda la guerra. Sea como fuere, hasta enero de 1937 no llegó ningún fusil soviético a España.

Sucedió también que, aunque en los primeros meses de envíos esta ruta era bastante segura, las tornas cambiaron rápidamente. Los facciosos contemplaban con mucha preocupación este ritmo de llegada de buques durante el último trimestre de 1936 y los primeros meses del año siguiente. En cualquier caso, la respuesta de los rebeldes fue inmediata. Un total de diez buques soviéticos serían apresados o hundidos durante la guerra (Ferreiro, 2020), siendo declarados oficialmente como *buenas presas* y pasando a engrosar el pabellón español; primero, a cargo de la Gerencia Oficial de Buques Mercantes.

La relación de los apresados incluye los siguientes buques:

- El Katayama, botado en 1912 en Róterdam. Cargaba unas 5.200 toneladas. Durante la Guerra Civil se le detuvo hasta en tres ocasiones por los patrulleros sublevados y la cuarta vez lo capturó el minador Vulcano. Se rebautizó después como Castillo de Ampudia.
- El Lensovet, por su parte, había sido botado en 1923 en Sunderland y adquirido en 1933 por los soviéticos. Cargaba unas 6.000 toneladas. Fue apresado en el Estrecho por el cañonero Lauria el 9 de marzo de 1938. Se rebautizó después de la guerra como Castillo de Bellver.
- El Max Hoeltz fue botado en 1930 en los astilleros Severny de Leningrado. Cargaba alrededor de unas 6.000 toneladas y fue el último buque soviético capturado durante la guerra, el 2 de noviembre de 1938.
- El Postishev fue botado en 1921 en Róterdam y adquirido por la URSS en 1936. Con una capacidad de carga de 6.770 toneladas, fue capturado por el mercante armado Vicente Puchol el 31 de mayo de 1938. Rebautizado después como Castillo de Olite.
- En cuanto al Skvortzov-Stepsnov, había sido botado en 1931 en Nicolaiev. Cargaba 3.200 toneladas y fue apresado en Cerdeña por el crucero Canarias el 26 de mayo de 1938 y llevado a Palma de Mallorca. Rebautizado como Castillo de Maqueda.
- El Smidovich fue botado en 1918 en los astilleros de Sunderland. Cargaba 4.000 toneladas y fue la primera captura de un buque soviético, cerca de Bilbao, por el destructor Velasco el 9 de enero de 1937. Se rebautizó después como Castillo de Peñafiel.
- Por último, el Tsyurupa, botado en 1932 en Nicolaiev. Registraba 2.100 toneladas y resultó capturado por el crucero Almirante Cervera el 23 de octubre de 1938. Se rebautizó con el nombre de Castillo Villafranca.

En cuanto a los buques soviéticos hundidos, cabe referir en primer lugar al

Blagoev. Fue torpedeado por el submarino italiano Settembrini frente a la isla de Skyros (Grecia). Se sabe que el 4 de diciembre de 1936 había descargado en Cartagena 15 aviones de combate, cañones y ametralladoras. La misma suerte corrió el Timiryazev (3.200 toneladas). Botado en 1931 en los astilleros de Nicolaiev, resultaría torpedeado y hundido por el destructor italiano Turbine el 31 de agosto de 1937 a 25 millas de Tigzirt (Argelia). El caso del Komsomol, por su parte, constituye una auténtica leyenda dentro de la *guerra de propaganda*[4]. Fue hundido en extrañas circunstancias por el crucero Canarias, a 130 millas de Argel, el 14 de diciembre de 1936. Botado en 1932 en Leningrado, era uno de los mayores buques de transporte que vinieron a España. Podía desplazar 10.000 toneladas. Había transportado a España 50 carros de combate T-26 que descargó en Cartagena el 12 de octubre de 1936, además de aeronaves. Según García Durán (1977), ante el temor de que el barco fuese capturado y se descubriese su carga real, el comisario de la marina soviética autorizó a que la tripulación abandonase el buque. Los supervivientes del buque estuvieron diez meses encarcelados en el Puerto de Santa María, justo hasta octubre de 1937 (Alcofar Nassaes, 1980).

LOS VIAJES A LA URSS DE LOS BUQUES MERCANTES ESPAÑOLES

Habría que puntualizar que a la hora de reunir datos precisos sobre los navíos mercantes españoles que soportaron el tráfico de armas y mercancías con la URSS y con otros países europeos, prácticamente ya no existen documentos ni archivos comerciales o diarios de navegación de aquel periodo. Han desaparecido navieras, capitanes y tripulaciones, como muy bien señala uno de sus grandes estudiosos, González Echegaray (1977). Ante estas carencias, hemos recurrido a la recopilación y estudio de todas las monografías sobre aquel periodo, así como de toda la documentación que hemos logrado encontrar. Por tanto, existen todavía carencias importantes al no disponer de un catálogo detallado de todos los viajes realizados, con manifiestos reales de carga y las toneladas transportadas a puertos españoles. Tampoco un registro de sus capitanes y sus tripulaciones.

Contamos, no obstante, con una lista de los mercantes españoles que por lo

menos realizaron un viaje a la URSS. En la investigación que hemos llevado a cabo se han recogido los datos de diferentes autores que lo han abordado con rigor. Todos los buques han sido confrontados por al menos dos fuentes distintas[5]. A continuación, hemos calculado el número de buques empleados y las toneladas de registro bruto desplazadas. Por otra parte, hemos abordado un estudio de los incidentes producidos para averiguar el número de daños y hundimientos causados a la flota republicana. En total —y según los datos disponibles— fueron hasta 51 barcos, que desplazaban unas 250.000 toneladas, los que navegaron al menos una vez hacia puertos de la URSS. En su mayor parte eran buenos buques, con un desplazamiento de entre dos y 10.000 toneladas, un calado muy válido según el estándar de la época. Algunos de ellos, de reciente construcción, se consideraban motonaves modernas, de carga y pasaje, con una velocidad superior a los diez nudos. Entre estos barcos, los de mayor capacidad eran el Cabo San Agustín y Cabo Santo Tomé (Ibarra), Magallanes, Marqués de Comillas, Juan Sebastián Elcano (Compañía Trasatlántica), todos ellos entre 10.000 y 12.000 toneladas de registro bruto, así como la magnífica flota de Campsa. A la pregunta —que no demasiadas veces se ha formulado— de si esta flota mercante podría haber resuelto los problemas de aprovisionamiento de la República en la URSS, la respuesta sería afirmativa. Eso sí, siempre y cuando la aviación y la flota de guerra republicana hubieran sido capaces de mantener a raya a los submarinos italianos y buques de superficie, así como a los submarinos e hidroaviones alemanes y, por supuesto, imponerse a la flota de guerra rebelde.

Por otro lado, las pérdidas de buques registradas a lo largo de 1937 propiciaron una renovación de la flota, recurriendo a fletar barcos neutrales o adquirir más barcos, aunque para ello tuvieran que constituir sociedades en el extranjero con capital español. Al mismo tiempo, como el Mediterráneo dejó de ser una ruta segura, la República —de la mano de su embajador en Francia, Luis Araquistáin y con el soporte del Partido Comunista Francés— fundó, el 15 de abril de 1937, la compañía France Navigation, cuyo objetivo declarado fue el de transportar todo tipo de ayuda y de suministros no bélicos por rutas alternativas (Carlos Serrano, 1987)[6]. Se financió con fondos republicanos, su primer director fue el exiliado comunista italiano Giulio

Ceretti, y el segundo, el dirigente comunista francés Georges Gosnat, si bien el alma de la naviera fue Edgard Manguine, otro destacado miembro del Partido Comunista Francés (Grisoni, 2014). La compañía llegó a ser en 1938 la cuarta compañía comercial francesa de navegación.

De hecho, como documenta Howson (2000), entre el 14 de diciembre de 1937 y el 11 de agosto de 1938 se llegaron a efectuar 12 viajes con envío de suministros. Así como desde mediados de diciembre de 1938 a mediados de febrero de 1939, aunque, como es bien sabido, los materiales de guerra traídos en los meses de enero y febrero de 1939 no se llegaron a utilizar. De acuerdo con Alpert (1987), los buques de mayor tonelaje de la compañía —que llegó a tener hasta 24 mercantes— eran el Bugaroni, el Bonifacio, el Gravelines, el Saint-Malo y el Winnipeg. Todos estos buques recalaban en Múrmansk, el mayor puerto soviético del Ártico, desde donde cargaban material de guerra hasta los puertos de la región de Burdeos. Desde allí, por barco o medios terrestres, pero siempre en medio de grandes dificultades, eran trasladados hasta los puertos españoles del Mediterráneo. Sin embargo, lo que nadie ha conseguido aclarar es por qué la República —vista la situación en el Mediterráneo— decidió enviar, en los primeros meses de 1937, a muchos de sus mejores buques mercantes a los puertos del mar Negro. Y tampoco se comprende cómo llegaron a permitir que buques rusos, bajo la bandera de conveniencia de la France Navigation, pudieran continuar navegando durante 1938, mientras que nueve de los barcos españoles, con sus tripulaciones, quedaban internados en puertos del mar Negro hasta acabar la guerra.

Cuando terminó la contienda, los republicanos achacaron su derrota a la falta de armamento. Se había retrasado e impedido el abastecimiento de armas a la República, mientras que a Franco se le enviaban las suficientes para ganar la contienda. Pero lo cierto es que la República había obtenido de la URSS —y a través de ciertos contrabandistas en el mercado internacional — material armamentístico de muchos otros países, con bastantes aviones, tanques, fusiles y municiones. Y como indicó Howson, (2001: 375), aunque no aporte estudios comparativos, todo este material superaba al que los rebeldes habían obtenido de Alemania e Italia. En cualquier caso, parece

cierto que, con la honrosa excepción del Gobierno mexicano, los rusos fueron los únicos que parecieron dispuestos a prestar un servicio —cobrando el material a precio de oro— a la República y por razones diversas y no solo estrictamente monetarias.

Por otra parte, la flota mercante sufrió algunas peripecias que hay que tener en cuenta: la deslealtad de algunos oficiales que se pasaron a los insurgentes y el internamiento de buques en países neutrales, como pasó con la naviera de Ramón de la Sota y Aznar[7]. Después de los acuerdos de Nyon, la armada rebelde solo podía interceptar a los buques republicanos en las aguas jurisdiccionales o atacarlos en altamar. Pero, en cualquier caso, la tenaza sobre los mercantes comprendía también los ataques de la aviación rebelde, italiana y alemana, sobre los barcos en mar abierto y, sobre todo, en los puertos del levante, donde eran presa fácil no solo de la fuerza aérea insurgente, sino también de los bombarderos Savoia S-81 italianos, con base en Mallorca. En las *Memorias de guerra* (1968) del almirante Cervera Valderrama queda claro el *modus operandi* a seguir por parte de los sublevados: hundir a todo barco que desease llegar a puerto, así como disponer de capacidad para interceptar cualquier buque, independientemente de su nacionalidad, aunque siempre dentro de aguas jurisdiccionales. En cuanto a los mercantes republicanos, las órdenes eran igualmente tajantes: debían ser bombardeados en cualquier lugar donde se encontrasen, al igual que cualquier barco soviético.

En cuanto a la relación de navíos mercantes de bandera española que viajaron a la URSS para aprovisionarse de material bélico y de materias primas, cabe referir en primer término al buque Ciudad de Ibiza. Después de hacer la ruta de Fernando Poo en 1936, se dirigió en 1937 a Odesa, donde fue incautado por el Gobierno soviético, que le puso el nombre de Belostok. Asimismo, el Isla de Gran Canaria, navío gemelo del Isla de Tenerife, se entregaría el 20 de agosto de 1937 a la flota rebelde. En relación al Legazpi, parece que —según González Echegaray (1977)—, al menos en 1936, viajó alguna vez al mar Negro. El Capitán Segarra, por su parte, fue al menos una vez a la URSS en noviembre de 1936. Muy diferente es la trayectoria —ya anteriormente referida— del buque Magallanes de la Compañía Trasatlántica.

Después de traer material de guerra y pertrechos desde México para el Gobierno republicano, realizó dos viajes a la URSS. En el segundo de ellos, después de zarpar el 11 de junio de 1937, abordó al destructor Alcalá Galiano en los Dardanelos y al mercante italiano Capo-Pino, al que hundió. Finalizada la guerra, regresó a España en diciembre de 1939, al mando del capitán de fragata Francisco Núñez. Por su parte, el Marqués de Comillas se encontraba en Barcelona al comenzar la guerra y el 1 de febrero de 1937 salió para Odesa y regresó con pertrechos para la zona republicana. Fue capturado, no obstante, el 26 de febrero por el crucero Almirante Cervera al este del cabo de San Sebastián. Uno de los más célebres era el Cabo San Agustín, este barco desplazaba casi 16.900 toneladas y prestó servicio en los puertos rusos del mar Negro en Odesa, Feodosia y Novorosíisk. Fue incautado por la URSS y torpedeado posteriormente en el mar Negro por los alemanes. En cuanto al Cabo Santo Tomé, buque gemelo del anterior, fue hundido por los cañoneros rebeldes Cánovas del Castillo y Dato en el cabo Rosa (Argelia). El Cabo de Palos, por su parte, se quedó en Valencia y empezó a prestar también servicio en los puertos del mar Negro. Un submarino rebelde lo torpedeó y lo hundió el 26 de marzo de 1937, a 28 millas de Alicante. Diferente fue el recorrido del Cabo Quilates, gemelo del anterior; el comienzo de la guerra lo sorprendió en Bilbao, donde fue utilizado como buque prisión. Realizó su primer viaje a Buenos Aires, a donde llegó el 15 de enero de 1937. Posteriormente, con el nuevo nombre de Ibai, se desplazó a la URSS y quedó internado en el puerto de Múrmansk, donde fue incautado para formar parte de la flota mercante rusa con los nombres de Yeniséi y Baikal. Igual destino que el Cabo de Palos correría el Cabo Creux, que realizó varios viajes a la URSS y cuando estaba en el puerto del Grao de Castellón fue bombardeado y hundido por la aviación italiana. De la misma serie, el Cabo San Sebastián se desplazó a la URSS e hizo también de enlace entre puertos franceses y catalanes. El Cabo Menor se hallaba en Cantabria al comienzo de la guerra y sirvió en la ruta del mar Negro. El Cabo Tres Forcas realizó diversos viajes al mar Negro, aunque el 27 de febrero de 1938 quedó hundido de costado mientras se encontraba en el puerto de San Feliu de Guixols, donde fue bombardeado por la aviación italiana. En cuanto al Cabo Quintres, quedó al

servicio de la flota de Euskadi, pero tras la caída de la zona norte, operó en puertos polacos, soviéticos y bálticos. Sin embargo, el 15 de noviembre de 1938, el crucero auxiliar Ciudad de Valencia lo interceptó en el mar del Norte y lo obligó a refugiarse en el puerto noruego de Bergen, en el que permaneció hasta el final de la guerra. Por su parte, el Cabo Sacratif, cuando en uno de sus viajes a la URSS regresaba a España, recaló en La Valeta (Malta), donde su capitán se puso en contacto con los mandos rebeldes y recibir instrucciones para entregarse.

Una mención singular merece la larga odisea del Juan Sebastián Elcano. Este buque de pasajeros era un buque muy moderno para su época, destinado a cubrir las líneas entre América y España, junto a sus gemelos Magallanes y Marqués de Comillas. Había sido botado el 18 de noviembre de 1926 en la factoría de Sestao (Vizcaya) (Díaz Lorenzo, 2020). Tenía casi 10.000 toneladas de registro bruto, 145 metros de eslora, capacidad para 773 pasajeros y un destacado historial. Después de ser utilizado como alojamiento para refugiados, este trasatlántico comenzó a viajar a partir del 15 de enero de 1937 a Odesa. En su primer viaje cargó trigo, algodón y material de guerra. El 20 de febrero estaba de regreso a la Ciudad Condal. En marzo realizó el segundo viaje al mar Negro, pero esta vez descargó en el puerto de Valencia. El 11 de julio inició su tercer y último viaje, zarpando desde el puerto de Cartagena con una carga de plomo y frutas. Arribó a Odesa, donde cargó material de guerra, y cuando se disponía a regresar a España, se recibió una orden del Gobierno soviético que decretaba su incautación y la descarga del material que llevaba. Después de la guerra, fue incorporado a la marina de guerra de la URSS como buque taller con el nombre de Volga.

De los barcos en poder del Gobierno republicano, sin duda, los que corrieron peor suerte fueron los siguientes: el Aragón, capturado por el acorazado alemán Admiral Graff Spee cuando navegaba entre Málaga y Almería el 1 de enero de 1937. El Isla de Tenerife, por su parte, se entregó el 20 de agosto de 1937 al crucero Almirante Cervera. El Rey Jaime II fue apresado por el crucero Canarias el 16 de septiembre de 1937. El infortunado Ciudad de Barcelona se desplazó en octubre de 1936 a los puertos del mar Negro, pero el 30 de mayo de 1937, cuando navegaba de Marsella a Valencia,

con más de 300 pasajeros y tripulantes, fue interceptado, torpedeado y hundido por el submarino General Sanjurjo frente a las costas de Malgrat. El Ciudad de Cádiz se destinó también a los puertos soviéticos del mar Negro y el 15 de agosto de 1937 fue hundido por el submarino italiano Ferraris en el mar Egeo. El Villa de Madrid fue hundido en enero de 1939 en el Muelle España de Barcelona. El Ciudad de Sevilla sufrió casi la misma suerte que el buque anterior, aunque solo quedó medio varado. El Isla de Menorca también fue hundido cerca de Cambrils por la aviación rebelde el 15 de marzo de 1938. El Legazpi embarrancó tras ser atacado por la aviación a la altura de Benicasim el 19 de mayo de 1937. El Mahón también fue bombardeado por la aviación en aguas de Barcelona y hundido el 1 de enero de 1939. En cuanto al Fernando Poo, fue cañoneado y hundido cerca de Bata el 14 de octubre de 1936. El J. J. Sister fue capturado junto con el Rey Jaime I cuando el 17 de septiembre de 1937 navegaba de Barcelona a Mahón y llevado a Palma de Mallorca por el crucero Canarias. Y el viejo Roger de Flor fue destruido por la aviación. Finalmente, el Capitán Segarra se desplazó al menos una vez a la URSS en noviembre de 1936 para después viajar frecuentemente a puertos franceses.

En términos globales, fueron por lo tanto nueve los buques que viajaron a los puertos de Odesa y Feodosia, en el mar Negro, así como Múrmansk, en el Ártico, y que quedaron retenidos en sus aguas y, finalmente, fueron incautados por las autoridades soviéticas[8]. De este modo, en Feodosia se encontraba el Cabo San Agustín de la compañía Ibarra, construido en Bilbao en 1931. Mientras que, en Múrmansk, en el mar de Barents y en el océano Ártico fueron inmovilizados los barcos Cabo Quilates-Ibai —después en manos soviéticas Yeniséi— y el pequeño y vetusto vapor Marzo. El Cabo Quilates fue utilizado durante la guerra como crucero auxiliar con el nombre de Ibai; después de un viaje a Veracruz, pasó a Múrmansk, donde quedó internado hasta su posterior incautación. Los rusos lo rebautizaron como Yeniséi.

En Odesa, por su parte, permaneció incautado desde finales de 1937 el trasatlántico Juan Sebastián Elcano, que sería incorporado a la marina de guerra. El viejo vapor Inocencio Figaredo pasó a ser el Briansk. Hay que

recordar que los vapores Inocencio Figaredo y Marzo, por otro lado, eran considerados como buques *tramps* y de problemática explotación económica. El Isla de Gran Canaria quedaría internado en Odesa desde 1937, donde tomaría el nombre de Pskov. Mientras tanto, el Mar Blanco navegaría con bandera soviética con el nombre de Oriol. El Ciudad de Ibiza y el Ciudad de Tarragona pasaron a prestar servicios en el mar Negro. El Ciudad de Ibiza, rebautizado como Belostok, quedó recluido con su gemelo el Ciudad de Tarragona. En total, se trataba de nueve buques, algunos de ellos con muy pocos años de vida y unas 52.000 toneladas de desplazamiento. Sea como fuere, las autoridades de la URSS se apropiaron de ellos, privando así a la flota republicana de un recurso trascendental.

En su conjunto, la flota mercante republicana tenía una capacidad de más de 200.000 toneladas de carga, repartida en unos 37 buques, casi un 20% de las toneladas brutas registradas por el conjunto de la flota mercante española antes del comienzo de la guerra. Además, habría que sumar también los barcos de la compañía France Navigation, los barcos soviéticos desplazados a España, así como barcos de otras nacionalidades. Y cabría añadirle, igualmente, los buques empleados como correos rápidos entre Barcelona y Marsella y otros puertos cercanos.

En total, la cifra llegaría a superar las 350.000 toneladas, una cantidad que podría haber sido suficiente para abastecer a la zona republicana. Recordemos que al comienzo de la guerra la flota de la República, en buques y toneladas de registro bruto, era notablemente superior a la de los sublevados. Cabría pues preguntarse por qué el tremendo esfuerzo republicano en buques, pertrechos y dinero no surtió los efectos deseados. En este caso, solo podemos referirnos de nuevo a los diferentes problemas crónicos que aquejaron a las fuerzas republicanas. Pero hay también otros hechos que no conviene pasar por alto; en primer lugar, la postura de los nacionalistas vascos, que al comienzo de la guerra poseían muy buenas navieras, adscritas rápidamente a la flota de Euskadi. Pues bien, esa flota nunca se alineó con los objetivos de la República y tampoco contribuyó a su esfuerzo militar. En cuanto a Cataluña, las discrepancias con el Gobierno republicano fueron de otra índole. Se desconocen las razones exactas —

desconfianzas aparte— por las que la República no utilizó hasta casi el final de la guerra el puerto de Barcelona para descargar los pertrechos traídos de otros países. Del mismo modo, habría que tener también en cuenta las razones de la tremenda vulnerabilidad de los puertos catalanes, a los que la aviación rebelde bombardeó sin cesar durante buena parte de 1937 y, sobre todo, de 1938.

Por otro lado, la URSS fue el único proveedor significativo de armas para la República. Enviaron barcos a España, sus tripulaciones se comportaron con valor y tuvieron que soportar que diez de sus buques fueran hundidos o incautados por la marina rebelde y sus aliados italianos. El escritor británico George Orwell (2003: 436) analizaba este fenómeno en su célebre *Homenaje a Cataluña*. Desde su perspectiva, "desde el principio estaba claro que el país que suministrara armas a la República podría controlar su política o al menos influir en ella". En cualquier caso, el Gobierno soviético intentó, desde un principio, que los republicanos españoles pensasen que como estaban librando una batalla decisiva para la humanidad les darían todo tipo de ventajas y les concederían, así, magníficos descuentos en todos los artículos bélicos que adquiriesen. Como ha evidenciado el historiador británico Gerald Howson, al tener los soviéticos en su poder las reservas de oro del Banco de España, desde el 5 de noviembre de 1936, se estableció un auténtico sistema de engaño, de tal modo que tras fijar precios en rublos para todos los artículos, con descuento o no, los rusos idearon luego un sistema de conversión de rublos en dólares y de dólares en pesetas. Pero, aparte del material de guerra, el Gobierno de la República se vio obligado a pagar también viajes, sueldos y gastos de todo el personal soviético en España, así como el mantenimiento de las familias que dejaban en la URSS; también un mes de vacaciones para el personal y sus familias, incluidos ferroviarios y estibadores que habían intervenido en estos trabajos. Para Howson (2000: 213), en definitiva, "de todas las estafas, timos, robos y felonías que los republicanos españoles sufrieron por parte de Gobiernos, funcionarios y traficantes de armas de todo el mundo, esta conducta de usurero que caracterizó a Stalin y demás altos cargos de la *nomenklatura* soviética es seguramente la más ruin, trapacera e inexcusable de todas".

RELACIÓN DE BUQUES QUE QUEDARON INTERNADOS EN LA URSS ANTES DEL FINAL DE LA GUERRA

BUQUE	NAVIERA	TONELAJE	ENTRADA EN SERVICIO	PUERTO DE LA URSS
Juan Sebastián Elcano	Trasatlántica	9.964	1928	Odesa
Cabo San Agustín	Ibarra	16.810	1932	Feodosia
Cabo Quilates-Ibai	Ibarra	6.450	1927	Múrmansk
Marzo	Augusto Lajusticia	1.296	1898	Múrmansk
Ciudad de Tarragona	Trasmediterránea	2.300	1933	Odesa
Ciudad de Ibiza	Trasmediterránea	2.300	1933	Odesa
Isla de Gran Canaria	Trasmediterránea	8.600	1921	Odesa
Mar Blanco	Marítima del Nervión	5.152	1920	Odesa
Inocencio Figaredo	Minas de Figaredo	2.838	1897	Odesa

RELACIÓN DE BUQUES MERCANTES QUE SE DESPLAZARON A LA URSS

NOMBRE	COMPAÑÍA	TONELAJE DE REGISTRO BRUTO
Antonio de Satrústegui	Vasco Asturiana	3.290
SAC 2	S. A. Cross	2.959
Saturno	Marítima Unión	3.450
Artea Mendi	Sota y Aznar	5.754
Conde de Zubiría	Altos Hornos Vizcaya	3.256
Armuru	Navieras Vascongadas	2.762
Conde de Abasolo	Navieras Vascongadas	3.122
Marzo	Augusto Lajusticia	1.296
Inocencio Figaredo	Figaredo	2.838
Iciar	Naviera Guipuzcoana	4.578
Guecho	Naviera Amaya	3.276
Darro	Naviera Pinillos	2.610
Sil	Naviera Pinillos	2.615
Tramontana	PISBE	1.200
Aldecoa	Marítima Nervión	3.088
Mar Negro	Marítima Nervión	6.632
Mar Blanco	Marítima Nervión	5.152
Mar Caribe	Marítima Nervión	5.152

NOMBRE	COMPAÑÍA	TONELAJE DE REGISTRO BRUTO
Campeche	Campsa	6.382
Campeador	Campsa	7.932
Campomanes	Campsa	6.276
Campero	Campsa	8.400
Campilo	Campsa	4.574
Campomanes	Campsa	6.276
Campuzano	Campsa	6.320
Elcano	Campsa	5.196
Zorroza	Campsa	4.597
Cabo San Agustín	Ibarra	12.589
Cabo Santo Tomé	Ibarra	12.589
Cabo San Sebastián	Ibarra	2.261
Cabo Quilates	Ibarra	6.342
Cabo Quintres	Ibarra	2.900
Cabo Creux	Ibarra	3.716
Cabo Menor	Ibarra	2.042
Cabo de Palos	Ibarra	6.342
Cabo Tres Forcas	Ibarra	2.265
Cabo Sacratif	Ibarra	2.173
Capitán Segarra	Trasmediterránea	2.126
Ciudad Barcelona	Trasmediterránea	3.946
Ciudad Ibiza	Trasmediterránea	2.034
Ciudad Sevilla	Trasmediterránea	6.279
Ciudad Cádiz	Trasmediterránea	4.602
Escolano	Trasmediterránea	3.070
Isla Gran Canaria	Trasmediterránea	5.121
J. J. Sister	Trasmediterránea	1.834
Legazpi	Trasmediterránea	4.394
Ciudad de Tarragona	Trasmediterránea	2.304
Río Segre	Trasmediterránea	2.661
Magallanes	Trasatlántica	9.689
Marqués de Comillas	Trasatlántica	9.922
Juan Sebastián Elcano	Trasatlántica	9.964

* Para una perspectiva complementaria, véase nuestro artículo publicado en la revista *Hispania Nova*, "La marina mercante del Gobierno republicano y el tráfico marítimo desde la URSS. Pertrechos y armas para la guerra de España", nº 22, enero de 2024, pp. 35-58.

CAPÍTULO 3

TRABAJADORES FORZADOS EN LOS CAMPOS DE CONCENTRACIÓN SOVIÉTICOS

LOS CAMPOS DE TRABAJOS FORZADOS EN LA URSS

Como ha recordado Sheila Fitzpatrick (2019: 17 y 180), "el exilio administrativo a regiones remotas del país era una forma reconocida de castigo bajo el régimen zarista". Podría decirse que el arresto arbitrario y la deportación constituían una inveterada tradición rusa. Asimismo, "la ley y el proceso legal carecían de importancia, y las acciones de los funcionarios, desde los más encumbrados hasta los más rasos, se caracterizaban por la arbitrariedad y el favoritismo. Los ciudadanos estaban a merced de los funcionarios y del régimen". Sin embargo, como han destacado Joël Kotek y Pierre Rigoulot (2001: 231), antes del fin de la Segunda Guerra Mundial, la opinión pública internacional no se había preocupado apenas por la existencia de los campos de concentración soviéticos. Ni tan siquiera los aislados y denodados esfuerzos de algunos investigadores habían desempeñado algún papel relevante. Habría que esperar a la célebre obra *Archipiélago gulag*, de Alexander Solzhenitsyn, que vería la luz en París en 1973, para que se llegara a situar el conocimiento de su existencia en el centro de la reflexión política y moral de Occidente. En realidad, no sería hasta bien avanzada la década de los ochenta cuando se consideraron intolerables esos bárbaros e inhumanos lugares de reclusión. No deja también de ser significativo que, pese a los numerosos testimonios difundidos, muchos dirigentes comunistas siempre negasen la existencia de esos centros de reclusión y exterminio, o bien que relativizaran la fuerte represión que existió en ellos. El que fuera eurodiputado español José María Mendiluce, en el

prólogo que realizó para la edición española de *Los campos de la muerte*, aseguró que el gulag continuó por muchos años con demasiados silencios cómplices y con mucho negacionista interesado.

Ya en el siglo XXI el sistema soviético de campos de trabajos forzados —más conocido como gulag— ha sido reconocido unánimemente como el más vasto y brutal sistema de campos policiales que haya existido nunca dentro del mundo europeo en tiempos de paz. La reconocida historiadora y periodista Anne Applebaum, en su inmenso y multireeditado estudio *Gulag. Historia de los campos de concentración soviéticos*[9], los ha definido como una amplia red de campos de trabajo que, en su día, estuvieron desperdigados a lo largo y ancho de la Unión Soviética: desde las islas del mar Blanco hasta las orillas del mar Negro, desde el círculo polar ártico hasta las planicies de Asia Central y desde el puerto de Múrmansk hasta Kazajistán. El término gulag acabó por designar así, en el imaginario colectivo, al sistema represivo soviético en su conjunto, aunque era en sentido estricto el acrónimo ruso de la Dirección General de los Campos y Colonias de Trabajo Correccional. Englobaba, asimismo, el sistema de trabajo esclavo en todas sus formas y variedades: desde los campos de trabajo y castigo hasta los campos de tránsito.

En total, existieron casi 500 complejos que, a su vez, abarcaban miles de campos individuales. En cada uno de ellos, su población podía ser de unos cientos de personas o de miles de individuos. Se estima que desde 1929 hasta 1953 habían pasado por ellos unos 18 millones de hombres, mujeres y niños. Existió, además, un problema añadido, de difícil resolución con el comienzo de la invasión alemana y las batallas que se iban produciendo con las fuerzas del Eje. El entonces comandante Gerardo Oroquieta lo cuenta en un artículo escrito para la revista *Ejército* (1954). Después de la ofensiva del ejército soviético sobre los frentes del Don y de Stalingrado en el invierno de 1942-1943 se hicieron miles de prisioneros —solo de italianos el número ascendería a 120.000—, que pusieron rápidamente de manifiesto una ausencia total de organización y sobre todo de planes de contingencia. Es decir, no se disponía de abastecimientos para atender a esas grandes masas de prisioneros, como los más de 100.000 alemanes capturados en Stalingrado.

Dado que no había suficientes vehículos, los soldados del Eje tenían que caminar a pie durante marchas de ocho o diez días hasta llegar a su destino, con una escasísima alimentación (una sopa muy ligera al día y una rebanada de pan negro), y dormir a la intemperie en pleno invierno, con temperaturas inferiores a 20 grados bajo cero. Todas estas circunstancias dieron lugar a epidemias de tifus que fueron diezmando considerablemente a la población reclusa.

El gulag fue, en esencia, un sistema de destrucción humana que llevó a la anulación sistemática del individuo mediante una forma de esclavitud contemporánea. Era el último destino del sistema carcelario ruso, aquello que los prisioneros solían llamar la trituradora de carne (Applebaum, 2019: 20). Es cierto, asimismo, que, salvo trágicas excepciones como el campo de Cholnogory, la metodología represora bolchevique no contemplaba deliberadamente el exterminio, a la manera del *Lager* o los campos nazis (Ciechanowski, 2005: 61). Sin embargo, en palabras del filósofo e historiador búlgaro Tzvetan Todorov, esto "no hizo más agradables los campos rusos", en los que "el hambre infligida voluntariamente como castigo por un trabajo que se consideraba insuficiente y las enfermedades endémicas, propagadas por la mugre o el frío de las tundras siberianas, mataban con igual crueldad que el gas, aunque más lentamente" (2002: 127).

Por otra parte, los campos sirvieron para aislar de manera preventiva a una parte del cuerpo social: a los individuos considerados *sospechosos*, ni siquiera culpables o condenados por la justicia. Pero también eran utilizados para más cosas, por ejemplo, como mano de obra barata para resolver problemas insoslayables de no interrupción de la producción, como ocurrió en la Alemania hitleriana. En una perspectiva histórica de larga duración, conviene señalar que, desde la época de los zares, los dirigentes rusos se encontraron con una grave carencia estructural: la escasísima población existente en su extremo oriente y en el norte boreal del territorio ruso y, por tanto, con la imposibilidad de explotar los amplios recursos naturales de aquellas tierras. En un principio, solo se enviaba a los *colonos forzados* que eran desterrados a perpetuidad. Los seguirían los primeros revolucionarios bolcheviques, aunque nunca fueron excesivamente maltratados e incluso se

desplegaría con ellos cierta condescendencia, por lo que tampoco llegarían a estar tan mal alimentados como sucedería con los reclusos de etapas posteriores. Ya en la era soviética, Lenin desviaría hacia estos campos a los individuos considerados como *enemigos de clase*; es decir, a aquellos *elementos asociales* que no comulgaban con las ideas revolucionarias. En esa época comenzaría a florecer el trabajo esclavo, al tiempo que, en años venideros, y de acuerdo con el testimonio de Solzhenitsyn (2002), esa esclavitud habría devenido en un sistema perfectamente planificado.

LA EXPLOTACIÓN DE MANO DE OBRA ESCLAVA COMO OBJETIVO ECONÓMICO

La explotación de la mano obra esclava obedecía también a los objetivos económicos marcados por Stalin. El *gran cambio*, que debería llevar a la economía soviética a una mejora de las condiciones de vida de sus habitantes, implicaba que la industria soviética tendría que crecer a un ritmo de un 20% anual; una tarea materialmente imposible. Por otra parte, el plan quinquenal de 1929 condujo al racionamiento de alimentos y al trabajo por turnos para que los centros fabriles produjesen las 24 horas del día y de lunes a domingo. Esta errática política, junto a la colectivización forzada en el campo, contribuyó en los años venideros a la escasez de alimentos y exigió la deportación a las regiones boreales de más de dos millones de campesinos. Obviamente, para el cumplimiento de sus planes quinquenales era necesario disponer de grandes cantidades de materias primas como el carbón, el petróleo, el gas y la madera, así como de minerales tan preciados como el oro y la plata, de los que se disponía abundantemente en el extremo norte de la nación. Al mismo tiempo, comenzaron a construirse obras faraónicas como el canal del mar Blanco o la explotación minera en la región de Kolimá, donde las temperaturas invernales podían llegar a los 45 grados bajo cero.

Así pues, en este contexto, los campos no solo satisfacían una necesidad represiva de separación y hasta de eliminación física de los disidentes, sino que además cumplían un objetivo económico de explotación de las inmensas riquezas naturales de las que disponía la URSS. Esos recursos se

encontraban en regiones inhóspitas en las que era muy complicado vivir y trabajar. Durante la Segunda Guerra Mundial el sistema de campos se aprovechó para seguir explotando estos recursos, con reclusos de más de 20 nacionalidades distintas, hasta llegar a su máximo nivel a principios de la década de los cincuenta. Al comienzo de la guerra, todos los extranjeros residentes en la URSS fueron desplazados forzados, al igual que los integrantes de la oposición de las repúblicas bálticas ocupadas y de los soldados alemanes que eran hechos prisioneros. En la última etapa, y tras el final de la guerra, no solo destacaron los individuos provenientes de los países del Este que la URSS había asimilado a la fuerza, sino también los soldados rusos que habían logrado sobrevivir al horror de los campos nazis y, por tanto, resultaban sospechosos de colaboracionismo.

En los primeros tiempos, los prisioneros políticos no realizaban tarea alguna, mientras que el resto de condenados eran utilizados como mano de obra barata. Hasta 1936, los trabajos en el exterior se interrumpían cuando la temperatura descendía por debajo de los 35 grados bajo cero. Por otra parte, en los campos no se rehabilitaba a nadie. La denominada política de reeducación no era sino un grosero eufemismo para acallar la mala conciencia de los verdugos y aprovechar la ingenuidad de los intelectuales occidentales. Solzhenitsyn (2002: 240-241) dedicó el segundo volumen de su *Archipiélago gulag*, que vería la luz en 1975, a los "campos de trabajo que se inventaron para exterminar" y "al alma y el alambre de espino". Ese exterminio mediante el trabajo inhumano era la esencia del sistema de los campos soviéticos. "Esto era la máquina de matar", puesto que "para hacer cámaras de gas, nos faltó el gas". Para muchos autores —el escritor ruso entre ellos—, existe una auténtica equivalencia entre las formas de exterminio nazis y las soviéticas. El campo soviético es, efectivamente, un campo *criminalizado*. La muerte se instala en él de forma consustancial; algo que sucedió desde el principio de su existencia, incluso cuando las condiciones de vida eran relativamente aceptables. Como a sus colegas alemanes, a los verdugos soviéticos nunca les faltó imaginación para aplicar castigos sádicos.

Los efectos del trabajo en los campos y las malas condiciones que

imperaban en ellos tenían como objetivo destruir física y moralmente a los detenidos. Paul Barton (1959) fue el primero en señalar desde París cómo se moría profusamente en los campos soviéticos y se mataba aún más[10]; tal y como había sucedido en 1937, cuando se produjeron fusilamientos masivos por parte de la NKVD, el siempre terrorífico Comisariado del Pueblo para Asuntos Internos de la Unión Soviética, así como también en 1941, después de producirse la invasión alemana. Los periodos de mayor número de muertes tuvieron lugar, por tanto, en los denominados años del terror, con fusilamientos masivos entre 1937 y 1938, así como en los años más difíciles de la invasión alemana (1941-1942). De hecho, la mortalidad fue especialmente elevada durante la contienda con los nazis. Barton y Solzhenitsyn afirmaron que entre 1941 y 1945 perecerían, aproximadamente y con carácter diario, en torno al 1% del total de prisioneros. Aunque, en realidad, la mortandad habría también que estimarla por colectivos o por países. Los presos alemanes sufrieron muchas más pérdidas por los duros trabajos y las difíciles condiciones de vida en las que se desenvolvían habitualmente. Y lo mismo sucedió con los reclusos políticos rusos o de origen báltico[11].

UBICACIÓN DE LOS CAMPOS Y POBLACIÓN RECLUSA

Situados en diferentes enclaves de la URSS, los campos más duros y alejados de Occidente se encontraban en las regiones más boreales de Siberia y en lugares tan australes como las áridas estepas de Kazajistán. Para llegar hasta ellos, había que recorrer larguísimas distancias. Sirva como referencia que Kazajistán está situado a casi 5.000 kilómetros al sur del polo norte. Se viajaba en vagones hacinados, con una logística y una infraestructura pésimas. Existía una disparatada cantidad de paradas y de tiempos muertos que, a veces, servían para efectuar un alto en el camino o dirigirse a un *campo provisional* durante algún tiempo hasta que se disponía de otro transporte, como sucedía en los destinos al círculo polar ártico. El desprecio por la vida humana no tuvo parangón entonces: las leyes del transporte de ganado en la URSS contaban con una serie de requisitos, como la cubicación

de espacios o los forrajes que deberían proporcionarse a las bestias, mucho más exigentes que las de los presos en esos mismos vagones.

Desde mediados de los años treinta, cuando la población de los campos ascendía a unos 300.000 reclusos, se llegó en muy pocos años hasta los cuatro millones, entre civiles y soldados. El sistema se nutrió en esa época de las deportaciones de ciudadanos de los territorios conquistados en 1939, sobre todo de países como Polonia, Ucrania y las repúblicas bálticas, en tanto que a partir del verano de 1941 se alimentó de los soldados capturados a las tropas del Eje. Ahora bien, según Applebaum, 1937 fue el momento crucial para la reorganización de los campos y su control absoluto por parte de la NKVD, que adquirió un enorme poder para decidir a quién detener, procesar o incluso ejecutar. Bajo este siniestro organismo, los campos de concentración acabaron por convertirse en lugares de exterminio de unos prisioneros a quienes se obligaba a trabajar en muchos casos hasta la extenuación. Cuando llegaban a su alojamiento, se albergaban en barracones que podían medir unos 200 o 300 metros de largo; construidos de manera rudimentaria, sin literas, ni apenas ropa de cama —como mucho una manta ligera—, lo que los obligaba a dormir siempre vestidos. No disponían de colchón, solo de un jergón de paja. Al llegar a su destino, se encontraban en un paraje desolado, rodeados de estepas heladas y azotados por vientos inclementes. Allí, eran rapados, afeitados y desinfectados; una medida profiláctica, sin duda, pero que suponía también una forma de humillación y una manera de recordarles que se encontraban a muchos cientos de kilómetros de sus hogares y en algún lugar ignoto.

Por otro lado, los presos de los campos trabajaban en régimen de esclavitud en las más variadas tareas. No solo en el sector primario, explotación forestal y minería, básicamente, sino también en el tendido de ferrocarril, la construcción, la industria aeronáutica o la armamentística. Durante muchos años corrió incluso el bulo —o falsa pretensión— de que este sistema constituía un elemento esencial para el desarrollo económico de la URSS. Pero al morir Stalin sus herederos sabían —como estimó Applebaum— que estos campos de la muerte eran, en realidad, una fuente de atraso y una forma de inversión mixtificada. Pese a todo, su desmantelamiento

definitivo solo se produciría a partir de 1987, con Mijaíl Gorbachov en el poder. En este sentido, Applebaum (2019: 33) ha llegado incluso a afirmar que

> si los campos eran mugrientos, los guardias eran brutales, los equipos de trabajo negligentes, era, en parte, porque la mugre, la brutalidad y la desidia abundaban en otras esferas de la vida soviética. Si la vida en los campos era horrible, insoportable, inhumana; si la tasa de mortalidad era alta, eso tampoco era sorprendente. En ciertos periodos, la vida en la Unión Soviética fue terrible, insoportable, inhumana y la tasa de mortalidad era tan alta fuera de los campos como en su interior.

Esta es una opinión refrendada por Sheila Fitzpatrick (2019: 82) cuando señala las pésimas condiciones higiénicas de la época, que después padecerían los presos españoles. Esta historiadora subraya el profundo atraso de todos los servicios públicos en la URSS; todas sus ciudades contaban con pésimos abastecimientos de servicios básicos: agua corriente, baños públicos, alumbrado. Y añade que, en 1938, Stalingrado, cuya población ascendía a medio millón de personas, carecía de una red de cloacas, los transportes públicos eran mínimos y la existencia de carreteras pavimentadas no dejaba de ser una rareza.

LAS PENAS DE LOS RECLUSOS (CONTAMINADAS DE ILUSIONES)

Se decía entonces, con un rasgo de humor negro, que las penas aplicadas a los reclusos estaban *contaminadas de ilusiones de todo tipo*. En opinión de los expertos, la duración que llegaban a tener estos castigos era tan solo una aproximación a la realidad. Esto es, se podía estar castigado a dos años de reclusión y salir al cabo de tres o cuatro años. De ahí el aforismo que circulaba en los campos: "condenado a un año de prisión sale al cabo de dos". A lo largo de la historia del gulag, por añadidura, existieron colectivos y personas que únicamente eran considerados *sospechosos*. Es decir, que no habían cometido delito alguno desde el punto de vista penal y, por tanto, no habían sido ni juzgados ni condenados con una sentencia firme; una especie

de actitud de represión preventiva en la que coincidieron Hitler y Stalin. Este fue el caso lacerante de los marinos republicanos españoles.

Hasta 1956, como han puesto de manifiesto Kotek y Rigoulot (2001), alrededor de la mitad de los asuntos procesales eran instruidos por órganos extrajudiciales que incoaban los procesos y emitían sentencias en ausencia del inculpado. Los procesos —si es que llegaban a celebrarse— solían ser una parodia. Se llevaban a cabo a puerta cerrada y sin que se llegase a comunicar legalmente el texto de la sentencia. La confesión era la prueba absoluta del delito y la investigación e instrucción judicial se basaban en el principio de la declaración y el arrepentimiento. A este respecto, Applebaum demostró que, la mayoría de las veces, los reclusos llegaron a estos órganos extrajudiciales a través del sistema legal, aunque no siempre a través del sistema judicial ordinario. De este modo, la mayor parte de los prisioneros fueron sometidos a interrogatorios o incluso a procesos en los que habían sido declarados culpables, aunque estos juicios fuesen una farsa.

Ahondando en este marco jurídico, y en lo que sostienen Kotek y Rigoulot (2001: 17), existía también una sustancial diferencia, desde la perspectiva penal, entre una prisión y un campo de concentración. La prisión solía estar reservada para aquellos individuos que ya habían sido juzgados —se supone que debidamente— por un tribunal y se les aplicaba una detención penal; mientras que el envío a un campo de concentración suponía una *detención administrativa*, y entre los que allí se encontraban presos figuraban también los detenidos extrajudiciales. Al respecto, Solzhenitsyn (2002: 86) sostenía que para dictar las penas el tribunal se apoyaba en tan solo uno de los 148 artículos de la parte especial del Código Penal de 1926: el artículo 58, que entró en vigor el 25 de febrero de 1927, para detener a las personas sospechosas de actividades contrarrevolucionarias e introdujo la noción formal de *enemigo del pueblo*. Paradójicamente, no constituía dentro del Código un capítulo sobre delitos políticos y tampoco figuraba en el capítulo de delitos contra el Estado. Constaba de 14 puntos. En el primero de ellos, se consideraba arbitrariamente contrarrevolucionaria cualquier acción encaminada a debilitar al poder establecido.

LAS CONDICIONES DE VIDA Y LA MORTANDAD EN LOS CAMPOS

Como testimonió Primo Levi (2021: 98), en este ámbito concentracionario "sucumbir es lo más sencillo: basta cumplir órdenes que se reciben, no comer más que la ración, atenerse a la disciplina del trabajo y del campo. La experiencia ha demostrado que, de este modo, solo excepcionalmente se puede durar más de tres meses". En los campos soviéticos se moría profusamente y se mataba aún más, como testimoniaron los ya citados Solzhenitsyn y Paul Barton. Ni siquiera existían las cámaras de gas, puesto que los presos solían perecer en los lugares de producción. De este modo, además de trabajos que suponían casi una condena a muerte, existían otras labores que permitían sobrevivir. Pero, aunque se pudiera alegar que la muerte no era el destino automático y programado del detenido de un campo soviético, lo cierto es que, con los prisioneros del Sexto Ejército alemán, así como con otros cautivos de guerra, especialmente, las minorías bálticas, pareció ser la norma habitual. El soldado alemán Hans Reiner (1968), liberado en 1946, describió en sus memorias el día a día en los campos, a los que define como "una auténtica escuela de sufrimiento inigualable". Su versión de los hechos y vivencias en los campos coincide en lo esencial con la que sería aportada por los divisionarios españoles, pero también por los republicanos y por otros prisioneros franceses y hasta norteamericanos.

Ahora bien, habría que diferenciar, en cierto modo, el periodo que va de 1941 a 1945 del que transcurre después de la guerra, justo hasta las primeras repatriaciones masivas de 1954. El periodo de la guerra fue absolutamente brutal. Tras la invasión de la URSS en el verano de 1941, los traslados y las condiciones de los campos empeoraron considerablemente, y se disparó el número de defunciones, de modo que en 1942 fallecieron alrededor de 250.000 hombres, tomando un promedio de 1,1 millones de detenidos; es decir, casi una cuarta parte del total. Una vez finalizada la guerra, las condiciones del trabajo no variaron demasiado, pero se redujeron de 12 a 10 las horas diariamente trabajadas, sin contar el tiempo que se empleaba para llegar al lugar de trabajo. Los domingos se descansaba, algo vetado en la

etapa anterior.

Todos los relatos y testimonios coinciden en señalar que habría que diferenciar diversas modalidades de campos. Existían, pues, campos de tránsito, cárceles o centros de detención, así como campos de trabajo, propiamente dichos. La principal diferencia entre aquellos lugares era si los presos podían salir y volver al trabajo. Existían así los llamados campos de tránsito —como el de Járkov (Ucrania)—, en el que los prisioneros efectuaban paradas temporales hasta que los soviéticos disponían de otros transportes y en los que podían pasar incluso semanas enteras realizando labores de minería o construcción de infraestructuras. Podía suceder también —caso de los marinos republicanos españoles— que abandonasen el terrible campo de Norilsk, denominado oficialmente Centro Correccional de Trabajo de Norilsk, en el círculo polar ártico, donde se daban unas condiciones extremas de vida. Pero hubo algo común a la mayor parte de todos estos colectivos de presos: su paso por los terribles campos de trabajos forzados ubicados en Ucrania (Odesa, Kiev y Járkov); en Kazajistán (Karagandá), en el círculo polar ártico (Vorkutá y Norilsk), además de los enclavados en la propia Rusia (Moscú, Rostov y Borovichí). Dentro de este panorama de horrores, hay que recordar, asimismo, una vez más, que entre el 22 de junio de 1941 y el 9 de mayo de 1945, murieron unos tres millones de prisioneros soviéticos en poder de las fuerzas alemanas; una gran mayoría de ellos perecieron por la inanición y el frío o, en suma, por las duras condiciones de trabajo.

Probablemente, sobre el sintagma Karagandá-campo de concentración se ha escrito y fabulado demasiado. En primer lugar, y como indicarían Kotek y Rigoulot (2001), hablar del campo de Karagandá no es exacto, porque representaría nada menos que un millón de hectáreas, ya que comprendía el centro administrativo de Delinskoi, a 50 kilómetros de Karagandá, así como diferentes sectores, a veces muy alejados: Vatyk, Djaltas, Akmolinsk y otros. En síntesis, usando la terminología soviética, con la expresión *campo*, lo que se designa en realidad es un complejo de campos de concentración y no uno solo. Por otra parte, y aunque a partir de 1947 se llevó a cabo la primera oleada de liberación de presos, no dejaría de crecer, sin embargo, el número

de detenidos hasta el verano de 1950. En total, se llegó hasta una cifra de 2,6 millones de personas, tanto en campos como en colonias penitenciarias.

ALIMENTACIÓN, TRABAJO Y CONDICIONES DE VIDA: LA CUOTA DE TRABAJO

En el sistema logístico de los campos, la distribución de alimentos estaba muy categorizada. De acuerdo con el estado general de los prisioneros, su forma física y el cumplimiento de las denominadas "cuotas de trabajo", así se los alimentaba. Bajo estos parámetros, si una ración podía llegar a ser el doble que otra —a pesar del mayor desgaste físico en horas de trabajo— no hay duda de que podía marcar también la diferencia entre sobrevivir o no resistir al duro invierno, sobre todo en los años más negros de la guerra. Por su parte, la productividad se medía por la llamada norma específica: un patrón que variaba según el tipo de trabajo que se llevase a cabo; por ejemplo, extraer una cantidad diaria de diez metros cúbicos de tierra a pico y pala. Si algún prisionero no cumplía su norma, se le castigaba a concluir el trabajo. Si lo hacía, en una proporción del 101 al 150%, se le *premiaba* con 150 gramos de pan negro y otra ración de sopa, y si sobrepasaba el 150%, recibía otros 150 gramos extra de pan negro, además de la consabida sopa.

El control del hambre cumplía así la función de contribuir a un mejor sometimiento de los presos, junto con las normas disciplinarias y las jornadas agotadoras de trabajo. Obviamente, la comida no era solo una cuestión urgente de supervivencia: quien no recibía las suficientes calorías diarias estaba destinado a morir, bien por inanición o por contraer rápidamente cualquiera de las múltiples enfermedades causadas por las distintas epidemias. Por todo ello, la ingesta diaria era una auténtica obsesión de todos los prisioneros que se encontraban sometidos a un enorme desgaste físico: largas caminatas para ir y regresar del trabajo, jornadas de trabajo agotadoras, así como una muy precaria tecnología para cumplir con las cuotas de trabajo, pico y pala para los mineros o los trabajadores agrícolas. En esta tesitura, la comida más habitual —que era el desayuno y la comida— consistía básicamente en una sopa con mucha agua, nada o casi nada de

proteínas y algún trozo de nabo. De forma complementaria, se podían añadir unos 25 gramos de *kasha* —una especie de gachas a base de cereales o legumbres—, 75 gramos de pescado, 20 gramos de aceite y un panecillo de 40 gramos. Esa era la ración mínima. La ración número dos, destinada a aquellos trabajadores más cumplidores con la norma, era de casi medio kilo de pan al día y 150 gramos de *kasha* en el desayuno, además de la infernal sopa. Y la ración número tres, destinada a trabajadores con gran desgaste físico, como los descargadores de madera o los mineros, suponía un kilogramo de pan al día y 400 gramos de *kasha*, además de la sopa. Y así hasta la ración número siete, reservada a los jefes de brigada o de bloque y con la que ya no se pasaba hambre alguna. Finalizada la guerra, en torno a 1950, la dieta mejoró un poco, pasando a unas 1.800 calorías diarias, con dos sopas de nabos y coles, 500 gramos de pan, 15 gramos de margarina y algo de azúcar. Sin embargo, la tónica general de la alimentación en el gulag sería la de un empeoramiento constante a lo largo del tiempo. Applebaum (2019) ha documentado que la ración de pan por trabajo común, a comienzos de los años treinta, podía ser de hasta un kilogramo diario y hasta de dos kilogramos para los trabajadores estajanovistas. Sin embargo, a finales de esa misma década, había disminuido hasta los 400 o 500 gramos, mientras que la ración para los castigados era de tan solo 300 gramos diarios. De este modo, las hambrunas llevaron al fallecimiento de muchos hombres, puesto que iban acompañadas de enfermedades endémicas.

En cuanto al sueño y a otras rutinas diarias, podemos comenzar por señalar que las camas eran, en realidad, tablas desnudas, cubiertas por una manta llena de agujeros, de 1,20 metros de ancho, fijadas a las vigas y colocadas en dos pisos. Las letrinas estaban siempre instaladas fuera de los barracones y solo podían utilizarse antes de acostarse y por las mañanas, antes de formar. Muchos días, el total del sueño no superaba las cinco o seis horas diarias. Los reclusos se levantaban a las cinco de la mañana, formaban, se acicalaban someramente y se dirigían a tomar la primera comida del día. Y hacia las siete y media salían en formación para el lugar de trabajo, que podía encontrarse a diez kilómetros del campo. Algunos de ellos, aunque se encontrasen enfermos y con fiebre alta, preferían no quedarse en los

barracones, porque lo que más temían era morir en soledad. La ropa no se reponía, aunque estuviese muy desgastada, y para proteger los pies se usaban cartones y trapos recogidos en cualquier parte, lo que, a veces, originaba congelaciones de las extremidades inferiores.

Cuando en julio de 1953 se produjo la rebelión de Vorkutá —"ese bien escondido cementerio de prisioneros", en palabras de Toth (1972: 226)—, en el que los detenidos se negaron a trabajar y 3.000 de ellos se amotinaron, los trabajadores de otras minas acabaron solidarizándose con ellos. Todos fueron finalmente represaliados por el ejército, que acabó ametrallándolos y matando a unos 900. En aquel verano, después de la muerte de Stalin, los reclusos todavía demandaban cuestiones tan perentorias como descansar un día a la semana, la mejora de su pésima alimentación, la flexibilización de las rígidas normas de trabajo que incluían solo dos descansos muy cortos en jornadas de diez a 12 horas, permiso para intercambiar correspondencia con sus familiares, así como la liberación de los menores de edad, los mayores de 50 años y los enfermos e inválidos.

Por lo que respecta al diseño de los campos, el de Kemerovo en Siberia, según el relato de Hans Reiner (1968: 87), era como un cercado de forma cuadrada, rodeado por una empalizada de estacas, coronadas por alambres de púas, con cuatro torretas en las esquinas y una garita de madera para el centinela de la puerta. Los barracones de madera estaban dispuestos paralelamente a los lados del cercado formando así una gran plaza cuadrada, mientras que el espacio abierto se encontraba enfilado por las ametralladoras colocadas en las cuatro torres. Ya muy cerca de la entrada se encontraban dos edificios de ladrillo de dos pisos. El primero estaba destinado a las oficinas y a la administración del campo, mientras que el otro albergaba a los guardianes y disponía en su piso superior de dormitorios para los oficiales.

CAPÍTULO 4

ESPAÑOLES EN LA URSS: EXILIADOS, MARINOS Y PILOTOS RETENIDOS, DIVISIONARIOS, LOS BERLINESES Y LOS JUAN

COLECTIVOS DE ESPAÑOLES QUE SE ENCONTRABAN EN LA URSS

Como ha señalado Moreno Izquierdo (2017: 22-23), durante la guerra de España, sobre todo al final de esta, ya había diversos grupos de españoles que se encontraban en la URSS. Los que residían o se habían exiliado en esa nación no eran tan solo los niños que habían sido enviados entre 1937 y 1938 por el Gobierno republicano para que se librasen de los horrores de la guerra. En conjunto, podían suponer unas 6.000 personas, de los que casi 3.000 serían esos niños de Rusia, acompañados de unos 150 educadores. El segundo grupo en importancia numérica lo componían, según diferentes fuentes (Elpátievsky, 2008; Alted, 2005), la emigración política tras la derrota del Frente Popular; sobre todo, el núcleo de dirigentes comunistas que el PCE deseó rescatar y salvaguardar para continuar con su acción política: unos 900 militantes que habían partido desde el puerto de Argel y de los puertos franceses de Le Havre y Marsella en cuatro expediciones, entre abril y mayo de 1939. La mayoría eran obreros y el resto, dirigentes políticos y militares de alto rango.

El siguiente grupo era el formado por los marinos y pilotos. Estos últimos se habían desplazado a la URSS para recibir formación militar como aviadores de combate. Su número ascendía a unos 240 alumnos, aunque la dirección del PCE los cifraba en tan solo 154. El colectivo, después de una breve formación teórica en España, había sido enviado a las escuelas soviéticas de Kirovabad (Kazajistán) y Rogan (Ucrania). Posteriormente, a

partir de 1937, figuraban las tripulaciones de los barcos de la marina mercante española, poco más de 500 personas, que se habían desplazado desde España a la URSS para que los buques en los que prestaban servicio se aprovisionasen de todo tipo de pertrechos con destino a los puertos del levante español. Existía también otro grupo del que se tienen escasas noticias: unas 200 personas que se encontraban en la URSS al finalizar la guerra y que habían sido enviadas, en comisión de servicio, por el Gobierno de la República para llevar a cabo diferentes cometidos oficiales. Otros pequeños grupos lo componían aquellos españoles que, por razones diversas, se hallaban en ese momento en la Unión Soviética, como la treintena de españoles que fueron detenidos en Berlín al final de la guerra y enviados a la URSS. Finalmente, como se sabe, existió un último grupo de llegada muy posterior, como era el formado por los prisioneros de la División Azul, así como por los voluntarios españoles que luchaban con los alemanes.

PILOTOS REPUBLICANOS EN FORMACIÓN

Marinos y pilotos sufrieron peripecias comunes en muchos casos. Ambos fueron presionados y amenazados por dirigentes del PCE. Con los pilotos, la policía política soviética puso en práctica el conocido método estalinista de "la cinta sin fin": un continuo acoso psicológico para que llegasen a adoptar la ciudadanía soviética. Cuando finalizó la guerra de España, a todos aquellos que no deseaban permanecer en la URSS, les dieron a elegir entre abandonar su nacionalidad y optar por ser ciudadanos soviéticos, e integrarse así en la vida laboral del país, o bien acabar en el gulag. Algunos tuvieron incluso la posibilidad de convertirse en espías de la policía secreta, tal era el grado de demanda de nuevas profesiones después de las innumerables purgas llevadas a cabo por Stalin. En conclusión, a los pilotos nunca llegaron a hacerles propuestas realmente atractivas, puesto que no podían formar parte del ejército ni entrar en las fábricas de aviación. Atendiendo a las cifras ofrecidas por Moreno Izquierdo (2017: 22), podían haber recibido formación en aeródromos de la URSS unos 700 alumnos-pilotos, así como navegantes, observadores y ametralladores. Los traslados fueron organizados en cinco

expediciones, desde 1937 hasta casi el final de la Guerra Civil. En ese último momento, se encontraban en la URSS unos 200 alumnos; los últimos habían llegado en enero de 1939, mientras que los primeros pilotos, un total de 193, se encontraban en territorio soviético desde el 1 de febrero de 1937 en las escuelas militares soviéticas de Kirovabad y Rogan.

Pero mientras que los alumnos de las expediciones anteriores pudieron regresar a España al completar su formación, se impidió salir de la URSS a la mayoría de los pilotos del último curso. Los alumnos que partirían a la base de Kirovabad, en el Cáucaso, fueron escrupulosamente seleccionados entre los más comprometidos con la causa republicana. Y aunque los estudiosos del tema difieren entre sí, Calvo Jung (2010), que analizó las fichas de los pilotos con sus adscripciones políticas de los años 1937 y 1938, llegó a la conclusión de que los solicitantes reflejaban la pluralidad de partidos que formaban el Frente Popular y que los miembros elegidos por el PCE suponían solo una minoría. Pero si a esos datos les sumásemos los de aquellos pilotos que eran militantes o simpatizantes del PCE, PSUC y, sobre todo, de las Juventudes Socialistas Unificadas, españolas y catalanas (JSUC y JSU), que acabarían formando parte del PCE, el peso de los comunistas supondría algo más del 50% del total, seguidos de un porcentaje importante de alumnos que no se consideraban de ningún partido —un tercio del total— y de militantes del PSOE, Unión Republicana e Izquierda Republicana.

Al acabar la guerra en España, según Calvo Jung (2010: 14), un reducido grupo había elegido no permanecer en la URSS y se dedicó a pedir ayuda en las embajadas de diferentes países. Una actuación que debió enfurecer a los dirigentes moscovitas y también a los del PCE, que no podían entender tamaña deslealtad. Según Arasa (2005: 47), ninguno había solicitado regresar a España, aunque solo 25 o 30 pilotos, sobre un total de 180, estuvieron de acuerdo en quedarse en la URSS, mientras que el resto prefirió cursar peticiones para salir hacia México, Argentina, Francia o Estados Unidos. Sin embargo, como algunos ya habían finalizado sus estudios[12] y al resto les habían suspendido las clases, fueron rotándolos por diferentes localidades y casas de reposo para convencerlos —en ese marco idílico— de las bondades de convertirse en ciudadanos soviéticos. Después de un par de meses en la

Casa de los Sindicatos, cerca de Járkov, los soviéticos lograron que un grupo relevante de ellos permaneciese en el país. Las memorias de Vicente Monclús[13] dejan claro que la campaña de convencimiento no cejaba nunca y, si era preciso, se mejoraba o incluso se redoblaba la oferta. Su periplo por estos establecimientos continuó durante unos meses. Cada cierto tiempo iban desplazándolos. La casa de Planernaya, a la que llegaron en agosto de 1939, estaba situada en las afueras de Moscú. Allí coincidieron con miembros de la dirección del PCE y mandos militares como Enrique Líster y Valentín González (el Campesino), así como con Felipe Pulgar[14]. Tras una conferencia de Líster, el 18 de agosto de 1939[15], 15 de los pilotos claudicaron. Durante su estancia en Planernaya, fueron provocados, amenazados e insultados, desde fascistas a señoritos, como dejó reflejado también en las memorias del piloto Fernando Puig (López Rodríguez, 2018).

El 5 de septiembre de 1939, finalmente, del grupo de 90 personas que en un principio deseaba abandonar la URSS con destino a México ya solo quedaban unos 35 individuos. Fueron trasladados a la Casa de Reposo de Monino, cerca de Moscú. Pocos meses más tarde, el 23 de enero de 1940, un grupo de aviadores díscolos fueron recibidos por el todopoderoso Lavrenti Beria, a quien le solicitaron su salida del país. Obviamente, a los pocos días de este encuentro los arrestaron en la Casa de Monino. El grupo de desafectos estaba formado sobre todo por los pilotos catalanes: Josep Gironès, Josep Guasot, Joan Navarro, Joan Salut, Francisco Tarrés y Francisco Paz, además del madrileño Luis Milla y el oscense Vicente Monclús. Todos ellos irían a parar a la cárcel de Butýrskaya, cerca de Moscú, donde permanecerían ocho meses, y de allí los trasladarían a los campos de concentración del norte de la Rusia europea y a Siberia.

Poco antes, en febrero de 1940, los portavoces del grupo de pilotos habían entregado en la embajada alemana una lista de 27 pilotos que deseaban salir de la Unión Soviética (Calvo Jung, 2010: 92). Además, la legación hitleriana en Moscú informó a Madrid de que un grupo de españoles estaban dispuestos a regresar a su país. Sin embargo, el régimen franquista no mostró ningún interés en este retorno. Con la invasión alemana del 22 de junio de 1941, se dieron por finalizadas las tareas de persuasión por parte de los cuadros del

PCE. La decisión, al igual que la tomada con los marinos, consistió en considerarlos como elementos desafectos. Rápidamente, fueron enviados al gulag. Fin de la historia.

LA EXTRAÑA AVENTURA DE LOS BERLINESES

Una historia complementaria de las experiencias de marinos y pilotos fue la de los *berlineses*, un grupo de republicanos españoles exiliados en Francia que fueron detenidos y enviados como mano de obra a la capital alemana. Ciertamente, su destino genera numerosas incógnitas. En primer lugar, las cifras sobre el número exacto de sus componentes no cuadran, como tampoco su filiación política. Iordache (2014: 193) señala que se trataba de un grupo de 36 personas que fue rescatado de la oscuridad de los archivos por el hispanista ruso Andrey Elpátievsky. Secundino Serrano (2011) afirma que eran 44 los republicanos españoles que habían llegado desde España o Francia para trabajar en la capital alemana y que allí los sorprendió el final de la guerra. Para él, eran comunistas ortodoxos. Lo único seguro es que, en mayo de 1945, en plena batalla de Berlín, este grupo se encontraba en la capital alemana para ocupar la abandonada embajada franquista y allí alzaron la bandera tricolor.

Según Vilanova (1969: 475-477), se trataba de trabajadores republicanos, que, junto con otros grupos de compatriotas, vagaban por el Berlín recién liberado y conformaban un grupo muy heterogéneo. De manera unánime, decidieron convertir la embajada hispana en el lugar de encuentro de todos los españoles que se encontrasen en la ciudad. Transcurridos un par de meses, los soviéticos les permitieron abandonar el país. Algunos decidieron irse a Francia, otros se quedaron en Berlín, mientras que un grupo prefirió residir en la URSS. Ahora bien, en este punto es donde el relato de Vilanova ya no encaja. Literalmente, señala que "los españoles que optaron por trasladarse a la URSS fueron fraternalmente acogidos, pero no como diplomáticos y en la forma truculenta y amarillista que cuenta el capitán Palacios, sino como hermanos en una misma lucha". Aludía así Vilanova a lo que Torcuato Luca de Tena había contado en su libro dedicado a Teodoro

Palacios.

Sea como fuere, la NKVD detuvo finalmente a aquel grupo de extraños indocumentados que se proclamaban gentes de izquierda, despachándolos con engaños en un tren en dirección a Moscú. Desde su llegada estuvieron vagando por diferentes campos de concentración hasta 1948, fecha en que las autoridades soviéticas tomaran la decisión de liberarlos. Así, después de llegar a la capital, los condujeron al campo de concentración número 27 de Krasny Bor, cerca de Leningrado, donde pasaron unos 15 meses internados. Luego fueron trasladados al campo nº 7 de Oranki-Monastyrka, en el óblast de Nóvgorod, en el que coincidieron con miembros de la División Azul y donde permanecieron hasta abril de 1948. Acabaron destinados en el campo nº 186 de Odesa, donde los interrogaron de nuevo para indagar a qué país deseaban ir. Alguno de ellos acabó recalando en Alemania o en Francia, aunque la mayoría permaneció en la URSS. Sus condiciones de detención, pese a la humillación y el maltrato recibidos, resultaron ser mucho mejores que las de marinos y pilotos.

Entre los republicanos españoles que fueron sometidos a interrogatorio, por esas almas cuidadosamente entrenadas para detectar enemigos de la patria en cualquier rincón del planeta, se encontraban miembros del PCE y del PSUC, caso de José Manuel Espada, capitán de la flota republicana; Jacinto Sires Garcés, jefe de batallón; Francisco Roset Busquets, comisario de batallón en la 44ª División; Andrés Lima Tomás; Ramón Clos Puiggrós, miembro del PSUC. Además de Emilio Vilaró Ustrell, oficial del SIM y de Esquerra Republicana; José Cabestany, de las Milicias de Cultura, y algún otro (Vilanova, 1969). Como hemos comentado, nadie parece ponerse de acuerdo en las cifras totales del grupo *berlinés*. Iordache asegura que hubo otras dos personas, Celestino Hernández Cordero y Manuel Uceta Palacios, procedentes de Alemania, que se sumaron al grupo. En cambio, Serrano (2011: 64) los cifra inicialmente en solo 28 trabajadores. Asegura también que estos hombres estaban encuadrados en la organización Todt y, a partir de febrero de 1943, en el Servicio de Trabajo Obligatorio.

Por su parte, Julen Berrueta (2023: 407), en su reciente relato dedicado a este grupo de republicanos[16], esboza unas breves biografías del colectivo de

los *berlineses*: 28 hombres y una mujer. Si bien subraya que su libro "narra la historia de 13 españoles que sobrevivieron al franquismo en la Guerra Civil, al nazismo en la Segunda Guerra Mundial y a la represión estalinista en la Guerra Fría".

LOS JUAN Y LOS PRISIONEROS DE LA DIVISIÓN AZUL

Secundino Serrano y Daniel Arasa fueron pioneros en abordar la situación del colectivo denominado los Juan, aquellos niños españoles enviados a la URSS que conocieron una difícil integración en la sociedad rusa. Se vieron obligados, en muchos casos, a robar comida forzados por las necesidades que llegaron a pasar sus familias. Por estos y otros delitos de la misma naturaleza, fueron recluidos en los campos donde llegaron a ser uno de los grupos más complicados de manejar por el Gobierno soviético. A pesar de ser muy jóvenes, formaron parte de la población reclusa, porque Stalin había rebajado en 1935 la edad penal para ingresar en prisión a tan solo 12 años. Los Juan estuvieron, en numerosas ocasiones, a la vanguardia de las luchas más duras que se originaron en los campos tras la muerte de Stalin.

En cuanto a los cautivos de la División Azul, y de acuerdo con Xavier Moreno (2004: 321), fueron bastantes los divisionarios que penaron entre nueve y 15 años de prisión, aunque su número exacto no es fácil de precisar. Este autor asegura que, según fuentes oficiales españolas, el número total de prisioneros fue de 372, de los que fallecieron durante su cautiverio casi un tercio, 115 hombres, si bien otras fuentes señalan que esta cifra ascendió a un total de 150. A este colectivo, además, habría que sumarle los desertores que tuvo entre sus filas la división falangista: un grupo de unos 65 divisionarios tomó la determinación de quedarse en la URSS o en otros países del Este. Para Moreno, no deja de ser significativo que 18 de ellos renunciasen a retornar a España en el Semíramis. Sabemos que 227 miembros de la división volvieron a España en la primera expedición de abril de 1954 y otros pocos retornaron en diciembre de 1954 en el buque Krym. Sea como fuere, en palabras de Xavier Moreno (2004: 324), "durante los primeros años, aquellos hombres sufrieron lo indecible y tuvieron muchas

bajas (94 muertos en total), la mayoría por epidemias".

Con respecto al trato dado a los prisioneros de la División Azul, el trabajo resultaba obligatorio para los soldados y suboficiales. A partir de 1945, una vez que finalizó la guerra, también para los oficiales. En cuanto a la alimentación, no difería mucho de la que imperaba para los marinos y pilotos. También para ellos existía la *norma* o cantidad de trabajo a realizar diariamente y de obligado cumplimiento. Por otra parte, los divisionarios se encontraban enredados en una suerte de ficción jurídica, dado que España nunca había declarado la guerra a la URSS, de tal modo que los soldados españoles habían combatido bajo las banderas nazis. Además, España y la URSS no mantenían oficialmente relaciones diplomáticas. Como ha destacado también Xavier Moreno (2004), Stalin recelaba de los desertores en el seno de la División Azul, por lo que la mayor parte de ellos estuvieron en cautividad hasta su muerte. Algunos pasaron incluso a ejercer labores de propaganda para intentar persuadir a sus compañeros divisionarios de las bondades del régimen soviético. Sin embargo, al concluir esta tarea, fueron recluidos de nuevo en los campos de concentración y allí permanecieron de forma indefinida.

En cuanto a las penalidades sufridas, aunque en los primeros tiempos apenas coincidieron en los diferentes campos de concentración con marinos y pilotos, sabemos que padecieron miserias y penurias comunes a todos ellos. En las memorias del capitán Oroquieta (2022: 86), se describe que los fallecimientos eran provocados sobre todo por un trabajo agotador, que se juntaba con un hambre lacerante, y de la extremada desnutrición se pasaba a la distrofia aguda[17]. Desde ahí se abría "un ancho portillo a la tuberculosis". Según el relato —coincidente con los testimonios de presos alemanes y de otras nacionalidades—, la principal causa por la que sucumbieron fueron los terribles sufrimientos padecidos y los esfuerzos sobrehumanos que se vieron obligados a llevar a cabo en su trabajo diario.

En cifras concretas, del contingente de algo más de 300 españoles que se encontraban en el campo de Makarino, más de 100 murieron allí. Esto, sin duda, confirma las estadísticas establecidas también sobre la mortalidad de los marinos, que acabaría siendo de algo más de un tercio del total, mientras

que la de los divisionarios sobrepasó un poco esa cantidad. La principal razón obedeció, probablemente, a su estancia en uno u otro campo, así como en las vicisitudes de su régimen disciplinario y de trabajo. Sabemos también que el capitán Oroquieta pasó por 18 centros concentracionarios, pero muchos de ellos de tránsito y en estancias de menos de un mes. En sus memorias señala que, en los primeros tiempos, las jornadas de trabajo eran agotadoras, entre diez y 14 horas diarias, en las que realizaba trabajos muy duros en lugares alejados de los campos. En cualquier caso, las diferencias a la hora de enjuiciar el devenir de los prisioneros de la División Azul entre el capitán Oroquieta (1954) y el capitán Teodoro Palacios (1955) son apreciables.

El testimonio del primero de ellos siempre gozó de mayor credibilidad histórica. Su relato era mucho más comedido, *disciplinado* y comprometido con los hechos. Por su parte, Palacios se benefició de una operación de relaciones públicas lanzada por el significado periodista monárquico Torcuato Luca de Tena Brunet[18], por medio de las licencias literarias plasmadas en su novela-reportaje de 1955 —con incontables ediciones posteriores— *Embajador en el infierno. Memorias del capitán Palacios (once años de cautiverio en Rusia)*, que encumbraron a su protagonista al estrellato. Por el contrario, Oroquieta nunca pretendió edulcorar lo vivido ni tampoco recurrir al papel de mártir-héroe para narrar una dolorosa tragedia[19]. En cuanto al capitán Palacios, al decir del siempre discreto Vicente García Martínez[20], su comportamiento fue un incordio para los rusos, pero también para sus propios compatriotas, puesto que se sintió impulsado como uno de los militares españoles de mayor rango en el campo a encabezar todo tipo de protestas, fuesen o no pertinentes. Xavier Moreno (2004: 327) se preguntaba también si existió un trato discriminatorio a los soldados de la División Azul y si existió venganza por parte de los soviéticos, como apuntan algunos autores. Este historiador afirma que si esto fuera así, ¿cómo fue posible que los oficiales hubieran podido mantener sus distintivos de mando, efectuar reclamaciones por escrito, presentar recursos de alzada o ser pendencieros? Muy probablemente, si hubiesen sido oficiales alemanes, no se les habría tolerado esa actitud y el resultado final habría sido su fusilamiento.

Puede concluirse que, en general, las penalidades soportadas por todos los

colectivos de presos españoles en el gulag llegaron a ser muy similares, solo que los marinos sufrieron más tiempo de cautiverio, en pésimas condiciones y en los peores años de la contienda (1941-1943), al mismo tiempo que algunos de ellos tuvieron que afrontar esta odisea con más de 40 años de edad. Al conseguir regresar a España, Teodoro Palacios se puso a escribir sus memorias, junto con Torcuato Luca de Tena, alcanzando un gran impacto mediático. El libro fue galardonado de inmediato con el Premio Nacional de Literatura y el Premio Ejército de Literatura de 1955, lo que indicaba que, aunque a falangistas y a otros veteranos de la División Azul no les hubiera gustado lo que allí se presentaba, el contenido del libro no habría sentado tan mal en las esferas oficiales del régimen. Con un diálogo constante, previendo el film propagandístico que se rodaría inmediatamente y con escasísimas reflexiones sobre su paso por la URSS —además de un estrafalario índice, en el que hay epígrafes titulados: "Un ángel sin piernas", "¡No eran tan fuertes como toros!" o "El precio de una flor"—, el texto parece escrito para mayor gloria del entonces capitán Palacios y de su carrera militar, más que por el empeño de narrar, como Oroquieta, los sufrimientos, privaciones y humillaciones a que habían sido sometidos en los campos[21]. Pese a ello, este texto conoció una extraordinaria difusión y cuenta con diferentes ediciones en al menos tres editoriales. Como se sabe, Teodoro Palacios ingresó de nuevo en el Ejército español tras su llegada a España y llegaría al generalato. Prologó en 1972, en Fuerza Nueva Editorial, el libro del húngaro Zoltan Toth *Prisionero en la URSS (1945-1956)*. El régimen franquista seguiría utilizando su *expertise* ruso para detectar enemigos de la patria en las expediciones del Krym.

Indudablemente, el encuentro de los marinos con los divisionarios ha suscitado desde entonces el interés morboso de historiadores y novelistas. Conviene recordar al respecto que los republicanos fueron deportados a Siberia en junio de 1941, en tanto que la mayor parte de los miembros de la División Azul fueron apresados tras la rendición alemana de Stalingrado, en febrero de 1943; por lo tanto, los marinos llevaban casi dos años más en el gulag que la mayoría de los divisionarios. En segundo lugar, también debemos tener presente que a su vuelta a España algunos divisionarios,

especialmente el capitán Palacios, utilizaron como un elemento escenográfico más a marinos, pilotos e incluso a los republicanos *berlineses* para construir un relato épico y novelesco que resultaría muy útil para sus fines de promoción profesional.

Sin duda, una trampa en la que han caído diversos historiadores y periodistas. No hay más que ver, en este sentido, la novela histórica de Julen Berrueta *Un amigo en el gulag* (2023), en la que se muestra a oficiales de la División Azul que *enseñan* a los republicanos capturados en Berlín a defender sus derechos, como si en el gulag los presos gozasen de algún tipo de garantías. En el mismo orden de cosas, en el casi siempre muy notable libro de Secundino Serrano (2011: 215), se alude a que en Bovorovski "se produjo un episodio de alto calibre emocional y simbólico: la ligazón entre republicanos y franquistas", continuación de otro primer encuentro en Karagandá y al que habría de seguir otro episodio de confraternización más en Odesa. Al margen de que certificar esa *hemorragia emocional* es cuando menos difícil, sobre todo si se carecen de testimonios fehacientes, nos parece que la opinión de Serrano se enmarca también —al igual que cierta animadversión o suspicacia hacia este colectivo, al que intenta siempre rebajar su perfil de hombres de izquierda— en su indisimulada defensa del papel del PCE en la URSS. Y concluye Serrano, para rematar al presunto *enemigo herido*, que "pilotos y marinos regresarían a España años más tarde no como representantes de una democracia republicana que pactaban con el régimen franquista, sino como españoles descarriados a los que la dictadura acogía y perdonaba". ¡Como si alguien pudiera elegir el tono de las fanfarrias en aquella España gris y represiva de Franco!

En realidad, marinos y divisionarios, así como, en cierta medida, los pilotos, componían colectivos con ideologías muy dispares, aunque, eso sí, con un mismo interés común: dejar atrás la pesadilla soviética y retornar a España para reencontrarse con sus familias. Su formación política y profesional era también muy diferente. Mientras que los marinos estaban en su mayor parte sindicados y algunos militaban en partidos de izquierda, los divisionarios formaban una amalgama muy variada, si bien contaban con rasgos comunes entre ellos. Como ha estudiado Núñez Seixas (2005: 99),

suboficiales, alféreces provisionales, sargentos y tenientes provisionales que se enrolaron en la División Azul provenían de un entorno social y familiar católico, rural o semiurbano, de modo que durante la Guerra Civil habían formado parte del bando rebelde en defensa de su estatus social y de sus valores tradicionales.

Por otra parte, existen también claras diferencias entre el aventurerismo de muchos soldados de la División Azul y el comportamiento más comprometido —éticamente hablando— de los marinos. Es conocido que algunos divisionarios aceptaron quedarse en la URSS para dejar atrás su cautiverio. Así, en julio de 1949, momento en que arreciaba la campaña contra la política de campos de trabajos forzados de la URSS —en la que estaban implicados desde Eleanor Roosevelt al presidente Truman—, los soviéticos pretendieron que los marinos firmasen una declaración de adhesión al comunismo y de permanencia voluntaria en la URSS, en la que se negaba, además, que hubiese prisioneros españoles. Pues bien, ninguno de los marinos firmó ese documento, mientras que un número indeterminado de divisionarios, no menos de 40 o 50, sí que lo aceptaron y se quedaron en ese país. Sin embargo, para Serrano (2011: 219-220) esta evidencia tan palmaria no respondería sino a un "intercambio de roles" de internados y divisionarios.

Por otra parte, y salvo algún exabrupto aislado, la mayor parte de los marinos nunca abdicó de sus ideales republicanos y democráticos. Aunque sin alharacas, su pensamiento seguía alineado con la izquierda. No existió ningún tipo de fraternidad con los miembros de la División Azul ni se produjo ningún reencuentro entre ambos colectivos, aunque sin duda tendrían todo el derecho para haberlo llevado a cabo. Es cierto que, públicamente, ninguno de los marinos habló mal de los divisionarios, incluso del capitán Palacios, y entre todos ellos, además, hubo siempre el respeto y la comprensión necesarias, derivados de las terribles vivencias padecidas por ambos colectivos. Otra de las cantinelas para meter en el mismo saco a republicanos y divisionarios fue señalar que los prisioneros republicanos "odiaban sin matices a los dirigentes soviéticos"; por tanto, todo aquel que detestara al régimen soviético se convertía automáticamente en aliado de la División Azul. La cosa tendría cierta gracia si los marinos, al verse en el gulag, en

lugar de reaccionar con rechazo ante esta injusticia proclamasen su encendido amor hacia el Gran Timonel[22]. Sin duda, el hecho de regresar junto con los divisionarios y rodeados de mandos de la España franquista no fue el escenario soñado para reencontrarse con su país, sino más bien una cruel burla de la historia. Pero lo cierto es que, tras más de 15 años alejados de sus familias, ya era hora de reunirse con todos sus seres queridos[23], porque algunos ya tenían más de 60 años y el tiempo apremiaba.

Volviendo, no obstante, a la relación con los divisionarios, la mayor parte no pusieron reparos en reconocer la terrible odisea que sufrieron los republicanos en Rusia. "Soportada con ejemplar conducta de españoles honrados, no fue inferior a los sufrimientos padecidos por los prisioneros de la División Azul", en palabras de Oroquieta Arbiol y García Sánchez (1958: 399). En cuanto al capitán Teodoro Palacios Cueto, coincidió con los españoles del episodio *berlinés* y con marinos y aviadores de la república. De los pilotos, apuntó que, "si alguno […] cuando llegó a Rusia era sinceramente comunista, la criba a la que fueron sometidos les arrancó hasta la última semilla rosada de marxismo". A los marinos, por añadidura, les dedica un párrafo de unas 12 líneas, en el que se destaca que fueron destinados a trabajos forzados sin haber sido juzgados ni condenados, ni siquiera acusados de delito alguno, por lo que fueron "simplemente secuestrados" (1993: 99, 203 y 221). Por su parte, también con la característica prosa falangista, Oroquieta y García Sánchez escribieron a este respecto que "los odios quedaron apagados en los campos soviéticos".

En cualquier caso, las diferencias entre marinos y divisionarios eran evidentes. Como subrayaba Martínez Reverte (2011: 73), "les guste o no a los divisionarios, los voluntarios formaron parte de una guerra criminal. Lo han jurado. Juraron fidelidad al Führer y formaron parte de una división alemana, perteneciente a la Wehrmacht, la número 250". Por no hablar de algunos episodios escalofriantes en los que fueron cooperadores necesarios en comportamientos tan atroces como no proporcionar alimentos durante días a los prisioneros rusos o en la ejecución de *supuestos partisanos*.

CAPÍTULO 5

LA ODISEA DE LOS MARINOS EN LA URSS: DE RETENIDOS A TRABAJADORES EN EL GULAG

RETENIDOS EN LOS PUERTOS DEL MAR NEGRO

En el otoño de 1937 los nueve buques mercantes españoles que se encontraban atracados en los puertos de Odesa, Múrmansk y Feodosia fueron retenidos por las autoridades soviéticas sin que hasta el momento se haya aclarado o justificado este proceder. Se habló incluso de que los soviéticos querían satisfacer así la presunta deuda pendiente de la petrolera Campsa, que, en opinión del régimen estalinista, tenía con ellos la República española. Luiza Iordache ha descubierto también fuentes indirectas que remiten a un posible acuerdo entre ambos países, subrayando que la transacción para la venta de algunos barcos había llegado a consumarse. En su libro *En el gulag* (2014) afirma incluso que la adquisición del Cabo San Agustín había sido autorizada por el Buró Político del PCUS el 16 de junio de 1938, al igual que la de los buques Juan Sebastián Elcano, Ciudad de Tarragona y Ciudad de Ibiza. Sin embargo, no se conoce hasta el momento documentación fehaciente que avale esta afirmación.

Las dudas, y las lagunas, sobre esta etapa de los republicanos en la URSS alcanzan los más variados ámbitos; por ejemplo, la carencia de un registro completo de los tripulantes de todos los buques. En abril de 1939 las tripulaciones de los barcos fondeados en Odesa fueron desembarcadas y trasladadas a una residencia del Comisariado del Pueblo para la Marina; su alimentación correría a cargo de la compañía naviera del mar Negro. En ese mismo mes, se contabilizaban en el territorio de la URSS casi 300 marinos, aunque las cifras sean un poco imprecisas. Su distribución por buques sería

la siguiente según Iordache (2010: 14): 106 provenientes del Cabo San Agustín; 101, del Juan Sebastián Elcano; 43, del Inocencio Figaredo; cinco, del Ibai (antiguo Cabo Quilates); tres, del Mar Blanco; tres, del Ciudad de Ibiza; tres, del Ciudad de Tarragona y uno del vapor Marzo. En total, serían 283 marinos, más una lista de otros 18 nombres de las que se desconoce a qué buques pertenecían. El resto de los tripulantes, más de 200, habían retornado ya a España.

Un cálculo sencillo debería tener en cuenta que, además de contabilizar las dos tripulaciones de los dos mayores buques, que arrojaban 207 tripulantes —cuya relación está incompleta, porque incluso Iordache asegura que eran algunos más—, los siete buques restantes contaban con al menos 40 o 50 marinos por barco, con lo que la cifra final pasaría de las 500 personas, un dato que siempre se ha sostenido en las fuentes del exilio español en la URSS. A partir de estos cálculos, vamos a tratar de arrojar algo más de luz sobre este asunto.

En primer lugar, en el otoño de 1939, como aclara Iordache (2014: 122), unos 80 tripulantes habían sido colocados por el Consejo Central de los Sindicatos soviéticos y distribuidos en diferentes fábricas, mientras que solo siete marinos llegaron a trabajar en la flota mercante soviética. Iordache (2014: 135) indica también que, entre febrero de 1940 y abril de 1941, las autoridades de la URSS habían facilitado trabajo en algunas factorías "a un grupo reducido de españoles"[24]. Cabe preguntarse, entonces, ¿qué pasó con los barcos fondeados entre mediados de 1937 y abril de 1939 en que las tripulaciones fueron desembarcadas, así como entre abril de 1939 y el comienzo de la invasión de la URSS en el verano de 1941? Asimismo, ¿cuántos tripulantes quisieron finalmente quedarse en tierra e integrarse en el aparato productivo de la URSS? Claro está, tampoco existe una relación detallada de aquellos marinos que se quedaron en la URSS y de los lugares en los que permanecieron. Del mismo modo, carecemos de un registro completo de retornados. Estamos convencidos, sin embargo, de que el conjunto de cifras aportadas por Serrano e Iordache se aproxima a las reales[25], aunque queden varios cabos sueltos que, hasta el momento, nadie ha podido atar. Posiblemente, cuando puedan consultarse más registros de

aquella época se aclaren la mayor parte de estas incógnitas.

Podemos comenzar, no obstante, por averiguar la relación exacta de marinos retornados a España antes de abril de 1939; es decir, antes del final de la guerra en España. Vayamos entonces desmenuzando los hechos importantes. El 23 y 24 de mayo de 1938, los marinos procedentes del Mar Blanco e Isla de Gran Canaria son transbordados al Ciudad de Tarragona y al Juan Sebastián Elcano, donde permanecerían alrededor de una semana. El 2 de junio de 1938, el barco Théophile Gautier partiría con 86 repatriados a bordo, con una parte de las tripulaciones de los cuatro barcos antes mencionados[26]. El 29 de junio de 1938 tiene lugar la segunda repatriación, también en el Théophile Gautier de la Compagnie des Messageries Maritimes, que cubría la ruta del Mediterráneo. Eran, en total, 38 tripulantes del Ciudad de Ibiza y una cantidad similar del Ciudad de Tarragona[27]. La tercera repatriación es "cuestionable", en opinión de Iordache, y fue efectuada en enero o febrero de 1939, afectando a más de 100 marinos. Existiría también una cuarta y una quinta repatriación, de acuerdo con los testimonios del cónsul español en Estambul, Antonio Gullón, quien asegura que el 15 de agosto de 1939 regresaron a España 95 marinos de los barcos Juan Sebastián Elcano, Cabo San Agustín e Inocencio Figaredo y que el 5 de octubre de 1939 lo hicieron otros 39 marinos, sin que se especifique a qué buques pertenecían.

De hacer caso a todos estos testimonios, habrían retornado en todas estas expediciones casi 300 marinos. Además, el cónsul Gullón aseguraba que todavía se encontraban en territorio soviético 57 marinos y la maestra Petra Díaz, que deseaban repatriarse. De ahí que, si dejásemos a un lado la tercera repatriación, de la que Iordache alberga serias dudas —sin explicar las razones—, la cifra que obtendríamos sería la que más se aproximaría a la realidad: alrededor de 360 marinos, que sumados a los 57 que querían volver a España y a todos los marinos que trabajaban en diferentes factorías de la URSS, algo más de un centenar[28], serían 530 marinos, unas cifras verosímiles.

LOS PORMENORES DE LA REPATRIACIÓN

Antes de narrar los avatares de las diferentes repatriaciones, sería relevante mencionar el cúmulo de dificultades impuestas tanto por las autoridades de la URSS como por las españolas. Estas últimas, y salvo en casos muy concretos de tripulantes que contaban con familiares influyentes en la España franquista, caso evidente del gaditano Ramón Sánchez-Ferragut, hijo de marino de guerra del bando sublevado[29] o del médico naval Juan Lambea, no veían con buenos ojos propiciar el retorno a España de trabajadores que no habían demostrado la suficiente sintonía con el nuevo régimen. De ahí que las repatriaciones se llevasen a cabo en grupos no muy grandes y siempre con el visto bueno de la Dirección General de Seguridad, que investigaba a todos aquellos que manifestaban su deseo de volver. Es decir, con una enorme burocracia que ralentizaba todo el proceso.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta la imposibilidad de que se llevasen a cabo más repatriaciones después del 21 de junio de 1941, cuando la URSS resultó invadida por Alemania. El Gobierno español, que no mantenía relaciones diplomáticas con los soviéticos, podía actuar hasta entonces a través de terceros, sobre todo de Alemania, mientras que el Gobierno republicano en el exilio carecía de los contactos necesarios. A partir del comienzo de la guerra, la diplomacia franquista, aun estando presente de manera activa en Turquía, no pudo seguir cumpliendo un papel destacado.

En resumen, los marinos que salieron de la URSS antes del final de la guerra civil española se toparon con la burocracia española y soviética, pero pudieron regresar a España, aunque fuese en grupos pequeños. Así se llevaron a cabo las dos repatriaciones de 1938, numéricamente las más importantes. A partir de entonces, los retornos tendrían lugar en el periodo que media entre el final de la guerra española y el comienzo de la invasión alemana: tan solo nueve meses. Recién terminada la contienda española, en abril y mayo de 1939, el Comité Central del PCUS tomó la decisión de permitir la salida hacia Latinoamérica de 64 marinos y 67 pilotos, aunque ese traslado nunca llegaría a producirse. En mayo y octubre de 1940 se

autorizaría la salida de 53 marinos, y en abril de 1941 se aprobó también el retorno de 78 prisioneros españoles, de los cuales 53 eran marinos, 18 pilotos y el resto educadores de niños españoles.

Poco tiempo antes, el 1 de julio de 1939, tuvo lugar una resolución, a propuesta de Beria, que facilitaba el retorno a España de toda la marinería que lo desease, con la promesa de que facilitarían visados de salida de la Unión Soviética[30]. Se repatriaron entonces 129 tripulantes: 74 del Juan Sebastián Elcano, 20 del Inocencio Figaredo y uno del Ciudad de Tarragona, junto con sus respectivos capitanes, así como 34 tripulantes del Cabo San Agustín[31]. Iordache subraya en este punto que este regreso se revistió de las apariencias de un canje soviético-franquista, presumiblemente mediado por Italia, Alemania o Turquía. La posibilidad de canje podría inferirse porque las autoridades franquistas habían liberado en mayo de 1939 a 95 marinos de buques soviéticos apresados durante la Guerra Civil.

De acuerdo con Serrano (2011: 96), hasta finales de 1939, todos los marinos que lo solicitasen podrían regresar a España, a través de Turquía, y varios lo hicieron entre agosto y septiembre de ese año. En el otoño de 1939 se hallaban en la URSS un total de 156 tripulantes. En Voroshilovgrad, seis gallegos, cuyos nombres no se citan, rechazaron ser evacuados cuando se produjo la invasión alemana y esperaron a que los nazis los repatriasen a España[32].

Todavía a comienzos de 1940, un total de 78 pilotos y marinos deseaban repatriarse. En Odesa, 30 marinos se dirigieron el 11 de febrero de 1940 al cónsul de España en Estambul, al que enviaron una petición para regresar a España que fue denegada. De acuerdo con Iordache (2014: 127), era la continuación de una petición anterior en la que solicitaban ayuda para trasladarse a Hispanoamérica. Pero a partir de ese año, las cosas van torciéndose cada vez más. Buena parte de los marinos que no habían decidido regresar, pero tampoco trabajar en la URSS, comienzan a darse cuenta de que sus posibilidades de viajar a terceros países cada vez se reducen más y emprenden acciones casi a la desesperada. La hipótesis más plausible que puede explicar por qué una parte significativa de los tripulantes decidieron al principio no regresar a España hay que buscarla, sin duda, en el temor a que

les aguardasen duras represalias. Aquellos que retornaron, como aduce Serrano (2011), fue tal vez porque se considerasen "combatientes geográficos", sin adscripción clara a partidos y sindicatos de izquierda. El resto temía por sus vidas. Muchos de ellos se habían significado en la toma de sus buques para que no cayesen en poder de los rebeldes.

Ese mismo año de 1940, además, el Gobierno soviético decidió dar un escarmiento a los pilotos rebeldes encarcelando a ocho de ellos y, luego, a los marinos, con la detención en Odesa de seis de los oficiales más destacados. Al parecer, habían expresado, sin cortapisas, sus ganas de regresar a España. El grupo lo componían el capitán del Mar Blanco, Ángel Leturia; el primer, segundo y tercer maquinistas del Cabo San Agustín: Pío Izpizúa, Juan Izquierdo Zugasti y Julián Bilbao; el maquinista del Ciudad de Tarragona, Domingo García Mieytes, y el primer maquinista del Inocencio Figaredo, José Sáez. De todos ellos no se tienen muchas noticias. Iordache señala que es probable que purgaran su pena en Kazajistán, puesto que los dos únicos supervivientes, Izpizúa y García Mieytes, residirían en ese territorio.

En nuestra opinión, coincidente en este aspecto con Iordache, estas detenciones fueron el preámbulo de una represión que suponía un aviso claro para toda la emigración española en ese país. Aunque también pensamos que después de la detención de ocho pilotos de Kirovabad en enero de 1940, la detención de los oficiales[33] de la marina mercante no fue solo una advertencia al resto del colectivo, sino la mejor manera de descabezar a un grupo que, al contrario del resto de españoles, ni había solicitado entrar en la URSS para salvarse de la represión en España ni era militante comunista. Sin embargo, todo parece indicar que, entre mayo y octubre de 1940, las autoridades soviéticas no pusieron muchos impedimentos para que 52 marinos del grupo irreductible pudiesen abandonar el país.

Por otro lado, de acuerdo con los registros del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores, parece que a partir de febrero de 1940 y hasta los primeros meses de 1941 el grupo de marinos que, en un primer momento, no quiso partir a España comenzó a solicitar a las autoridades españolas que les permitiesen regresar, puesto que habían llegado a la conclusión de que en España no les iría mucho peor que en la URSS. Fueron un total de 63

marinos: 32 tripulantes del Cabo San Agustín, siete del Inocencio Figaredo, seis del Juan Sebastián Elcano, cuatro del Ibai, dos del Ciudad de Tarragona, uno de los barcos Mar Blanco, Marzo y Conde Abasolo, y nueve cuyos buques se desconocían. Ya en 1941, el Gobierno soviético había permitido entre los meses de enero y marzo la salida de un grupo reducido de españoles. Además del comandante médico Juan Lambea García, el 13 de marzo de 1941 llegaron a Estambul en el buque Svanetia el grupo de maquinistas que se había unido para intentar volver a España y que pertenecía a los barcos Juan Sebastián Elcano, Cabo Quilates y Cabo San Agustín. Eran Francisco Vinceiro Rey, Rafael Bienvenido Gómez, Agustín Astellarra Arruza y Juan Arnoriaga Guisasola. Mientras que los dos últimos retornados por vía marítima fueron José del Castillo Montalbán, practicante del Cabo San Agustín, y el alumno en prácticas del mismo barco Emilio Puértolas Gorrina (Iordache, 2014: 92).

Con todos estos retornos, se había concluido con un total de siete repatriaciones, mientras que otras cuatro quedaron pendientes, las correspondientes a Ramón Sánchez-Ferragut, Pedro Armesto Saco, Eusebio Olarra y Jacinto González Guilera, ya que, aunque los permisos estaban concedidos por parte española, no pudieron llegar a tiempo. Al margen de estas repatriaciones marítimas —y como ha relatado en sus memorias Iglesias Leira (2006)—, tanto él como otros dos tripulantes del Cabo San Agustín que trabajaban en Kramatorsk regresaron a España, porque una vez que esta ciudad fue tomada por las fuerzas alemanas se les facilitó la salida de la URSS. El 25 de febrero de 1941, por añadidura, 29 marinos, cinco mujeres y una niña solicitaron la repatriación[34]. En junio de 1941 se aprobó la repatriación, que nunca se produjo, de Manuel Dávila Eiras, Juan Castro López, los hermanos Castañeda Ochoa, Enrique Piñeiro, Manuel Dopico, José Pollán, José García Santamaría, Vicente García Martínez, Ricardo Pérez Fernández, Francisco Mercader, Francisco González de la Vega, Pedro Llompart, Juan Izquierdo Zugasti y Pío Izpizúa, aunque las autoridades españolas dejaron fuera a Pedro Llompart, Enrique Piñeiro y Manuel Dopico.

A medida que los caminos de salida se iban angostando, los marinos se iban agrupando en colectivos afines que llegaron a trazar sus propias

estrategias. Los maquinistas de los barcos, por un lado; los capitanes y oficiales de cubierta, por otro; los clanes vasco y gallego… Cada cual se organizó como pudo, en esta fase final del *sálvese quien pueda*. Habían necesitado casi tres años en la URSS para darse cuenta del enorme peligro que corrían y de lo poco que realmente sabían sobre el *modus operandi* soviético. Así, una vez comenzada la invasión alemana, el 27 de junio de 1941, los soviéticos condujeron a 45 marinos a una cárcel de Odesa y luego a la de Járkov, comenzando un intenso traslado que acabaría en Siberia. Antes de que emprendiesen el viaje al círculo polar ártico, existían tres posturas muy bien definidas entre el colectivo de marinos: un primer grupo, partidario de regresar a toda costa a España; un segundo grupo de marinos, cuyo principal temor eran las represalias que podían tomar contra ellos, pero que no deseaban ejercer ningún tipo de trabajo en la Unión Soviética, y un tercer grupo, al que se agregó también buena parte del personal de la armada —artilleros y sanitarios— y los marinos más jóvenes, que, probablemente, veían como una buena opción quedarse una temporada en ese país.

Existen, finalmente, diferentes hipótesis de trabajo para explicar o incluso justificar el proceder de la URSS con marinos y pilotos. Por ejemplo, que algunos de ellos habían sido calificados de antisoviéticos por diferentes motivos (Tagüeña, 2005: 346). También se les achacaba haber realizado gestiones por su cuenta, presentando peticiones de repatriación al consulado español en Estambul, pero también a los consulados de Francia, Estados Unidos, Italia, Alemania y México. Estos contactos resultaron poco convenientes desde el punto de vista soviético. En sus memorias, el piloto Vicente Reguengo (1995: 237), cuenta el trasiego por diferentes embajadas, así como el intento de penetrar en masa en la legación francesa. Ninguna embajada los ayudaba, tal vez porque los pilotos eran considerados *muy rojos*. "En unas embajadas brotaba la conmiseración; en otras, el desprecio; en todas, el abandono".

MARINOS QUE TOMARON LA OPCIÓN DE SEGUIR EN LA URSS EN LAS MÁS VARIADAS TAREAS

De acuerdo con Iordache (2014), existió también un pequeño grupo de marinos que decidieron tomar otras opciones. Unos 23 marinos —aunque no existe una relación completa de ellos— lucharon en las guerrillas de la URSS contra los alemanes. Se aporta igualmente la cifra de los pilotos y marinos que decidieron combatir contra los alemanes: un total de 132 de los 550 españoles movilizados en diversos sectores, aunque no está claro si estuvieron en el frente o trabajando en fábricas en la retaguardia.

Por otra parte, y si estudiamos la relación de todos aquellos marinos que decidieron permanecer en la URSS, nos encontraremos con que no más de 70 tripulantes trabajaron en diferentes factorías. Un pequeño grupo se integró en la vida soviética y nunca regresaron a España, caso de Antonio López Sarabia, Lorenzo León Troya o de los gallegos Manuel Rodeiro Pereira, Ezequiel Fernández Moreira, José Conde Galinanes, Ramón Silva González y Manuel Rodríguez Tejeiro. Un grupo algo más numeroso de los que consiguieron integrarse no perdió la oportunidad, algunos años más tarde, de regresar a su país en las diferentes expediciones del Krym: el ferrolano José Fernández Serrano, el sevillano Francisco Domínguez Rosado, el enfermero lucense José Rodríguez Casanova, el burgalés Aurelio Moreno Cornejo, el manchego Ventura Vaquero Manzanero, el coruñés Antonio Friáns Brións, el bilbaíno Francisco Loaces Ituribarría y el pontevedrés José Antonio Mauricio García, entre otros.

Caso aparte es el de la tripulación añadida al Cabo San Agustín y al Juan Sebastián Elcano, tanto de marinos de guerra como de sanitarios. Un buen porcentaje de ellos no acabó ni en el gulag ni fueron repatriados a España. Del Cabo San Agustín se encontraban el apuntador sevillano Francisco Domínguez Rosado; los cabos de artillería Antonio López Losada, Francisco Mercader Saavedra, Ángel García Escamilla, José Aparicio Pérez, Antonio Estévez Becerra y Diego Navarro Martín; el marinero apuntador Victoriano Mínguez Pérez, así como los artilleros Ventura Vaquero Manzanero, Joaquín Martínez Buceta y Antonio Vela Rodríguez, entre otros. Asimismo, que pasara por el gulag, destaca el oficial artillero, el cartagenero Francisco Arroyo Cervantes, que falleció en 1941 en el campo de Norilsk.

ENVIADOS A SIBERIA SIN SER JUZGADOS

Nada más comenzar la invasión de la URSS, la NKVD detuvo a los marinos en su residencia del Inter Club de Odesa e inmediatamente fueron enviados en condiciones humillantes e infrahumanas, tras dos meses de viaje en un tren-cárcel sin calefacción, sin apenas comida y bebida, y sin lugar alguno para hacer sus necesidades, al círculo polar ártico, otorgándoles un trato casi equiparable al de los prisioneros nazis. El 26 de junio de 1941, el todopoderoso jefe del Comisariado del Pueblo para Asuntos Internos, Lavrenti Beria, había dado la orden, oficial y secreta, de internar a 25 pilotos y 48 marinos en el campo nº 5110/32 de Norilsk, próximo al círculo polar ártico. Serían deportados, además, en uno de los peores momentos padecidos en los campos de concentración. A partir del verano de 1941 y del invierno subsiguiente, fue cuando una cuarta parte de los prisioneros del gulag fallecerían de inanición. Las malas condiciones existentes habían llevado ya en la década de los treinta a una elevada mortalidad, pero tras la invasión alemana se produjo una grave propagación de epidemias de tifus y disentería, además de una terrible hambruna.

Los marinos fueron así enviados a Siberia, acogiéndose a que el llamado destierro administrativo no requería proceso judicial alguno ni mucho menos una condena. La primera consideración que debemos hacer sobre este *internamiento* —o más bien sobre este *secuestro ilegal*— guarda relación con las responsabilidades penales que se les pudieran atribuir, porque, ante la dificultad de ser declarados legalmente culpables, la mejor decisión para un régimen totalitario fue enviarlos a parajes muy apartados, acompañados de sus verdugos. Como indica Andrea Pitzer (2018: 113), la idea de aislar a los extranjeros mientras el país se encontraba en guerra no era nada nuevo y comenzó con la Primera Guerra Mundial, en la que "llegó a desempeñar su papel entre las ideas principales de la época". A los marinos, así como a muchos pilotos republicanos, ni se los juzgó ni fueron condenados a pena alguna, porque el *modus operandi* del régimen soviético era siempre el mismo: poner en cuarentena a los extranjeros considerados como *dudosos* o *sospechosos* de colaboracionismo. Aunque, como señalaba Solzhenitsyn

(2002), "dudoso no era de ningún modo sinónimo de culpable". En segundo lugar, era habitual, como recordaron Kotek y Rigoulot (2001), que la decisión de condenar recayese en los órganos policiales —desde las Chekas al GPU o a la NKVD— y no en los jueces. Una comisión especial de la NKVD acostumbraba a dictar sus sentencias por rebelión y por vía administrativa. La norma habitual, como había sucedido previamente en la Alemania nazi, era que los sospechosos de desafección al régimen tenían que ser internados sin necesidad de juicio acorde a derecho; un procedimiento siempre técnicamente engorroso y en el que no se podría garantizar que el Estado pudiera salir bien parado en todos los casos que se manejaban.

Probablemente, todo este conjunto de detalles sugiere que el destino de los marinos formaba también parte del poderoso *storytelling* soviético; es decir, una narrativa perfectamente orquestada que formase parte de su guerra propagandística una vez que los alemanes diesen comienzo a las hostilidades. En ese momento, todos los extranjeros que permaneciesen en la URSS deberían ser trasladados a regiones boreales y australes, a miles de kilómetros del frente de batalla, para ser ocupados en trabajos que ayudasen al esfuerzo bélico del país, sin importar demasiado sus condiciones de vida.

LOS CAMPOS DE CONCENTRACIÓN POR DONDE PASARON LOS MARINOS

No existe hasta el momento una relación completa y definitiva de todos aquellos campos por los que pasaron los marinos y pilotos. La lingüista hispanorrusa Josefina Iturrarán —una *niña del exilio* que pudo consultar archivos soviéticos— llegó a contabilizar un mínimo de 20 campos de concentración por los que pasaron republicanos españoles; casi todos bajo el control de la NKVD, mientras que el de Norilsk formaba parte del gulag[35]. Iturrarán llevó a cabo la primera sistematización de los campos en los que estuvieron internados presos españoles a partir de 1941 y hasta los años cincuenta. Fue ella, además, la que descubrió en los archivos la ya aludida orden secreta del 26 de junio de 1941 por la que Beria había ordenado internar en el campo de Norilsk a varios contingentes de españoles residentes

en la URSS. Al margen de las contribuciones de Iturrarán, no queda otra alternativa para completar este relato que la de bucear en las memorias de divisionarios, marinos y pilotos republicanos y tratar así de acercarse a estos hechos con mucho más detalle. Carmen Calvo Jung intentó trazar el itinerario de los pilotos republicanos, una compleja tarea, porque este colectivo se desmembró en varios grupos. Por su parte, el historiador Xavier Moreno (2004) señaló en su libro sobre la División Azul que muchos de sus miembros, como el capitán Oroquieta, pasaron hasta por 18 centros. El capitán Palacios indicó en su libro de memorias una cifra similar.

Por otra parte, y gracias a las memorias inéditas del gaditano Ramón Sánchez-Ferragut, recogidas póstumamente por su hija Pitusa (2011), podemos conocer los campos por los que pasó este oficial, junto a un grupo de marinos, en un orden cronológico bastante preciso. Como ya hemos comentado, un grupo de 45 marinos fueron detenidos el 27 de junio de 1941 en su hotel de Odesa tras la invasión de la URSS. De inmediato, fueron transportados a la estación ferroviaria, donde en un vagón-cárcel emprendieron viaje hacia el círculo polar ártico. Tras seis días de viaje llegaron el 2 de julio de 1941 a la ciudad ucraniana de Járkov, una localidad de tránsito. Allí los condujeron a la cárcel, donde estuvieron hacinados durante casi una semana en una celda común[36]. Como la URSS era en aquellos momentos un caos, se vieron obligados a permanecer en Járkov casi un mes, hasta el 3 de agosto de 1941. Allí los embarcaron de nuevo en un vagón-cárcel y tras otros seis días de viaje —después de un día y medio sin agua y sin comida— llegaron a Esmara. Después de otros 20 días en tren se encontraban en la localidad de Krasnoiarsk, situada en la ribera del río Yeniséi, en Siberia. El 4 de octubre partieron junto con 1.500 prisioneros soviéticos de ese campo de tránsito y viajaron por río al puerto de Igarza, muy cerca del círculo polar ártico. El 18 de octubre de 1941 se encontraban ya en Dudinka Taymyrski, situada en el paralelo 73°N y con una temperatura de 30 grados bajo cero, que iría bajando hasta los 50 grados bajo cero en los siguientes meses. Desde allí, en enero de 1942, al campo nº 2 de Norilsk; luego, en agosto de ese mismo año al campo nº 5 de Norilsk y, poco después, a Dudinka, como nuevo campo de tránsito, hasta llegar de nuevo al campo de

tránsito de Krasnoiarsk, en septiembre del mismo año, y desde allí al campo nº 54 de la cárcel de Krasnoiarsk.

En octubre de ese mismo año partieron hacia Novosibirsk y llegaron a la ciudad de Petropávlovsk-Kamchatski, donde ingresaron en la histórica cárcel que mandó construir Catalina la Grande. De ahí recalaron en noviembre de 1942 en Karagandá (Kazajistán). Los condujeron después al campo nº 99 de Spassk en diciembre de 1942 y en marzo de 1943 entraron a formar parte de la población reclusa del campo nº 99/22 de Kok-Usek, en el que los españoles eran conocidos como presos fantasmas. Tras una estancia prolongada de cinco años, partieron en mayo de 1948 del campo de Kok-Usek —con una primera parada en el campo nº 13 de Karagandá— para iniciar un viaje de casi 10.000 kilómetros que recorrieron durante tres semanas y en el que pasaron una vez más por Petropávlovsk hasta llegar a Odesa en junio de 1948, donde fueron destinados al campo nº 1 y de allí al campo de prisioneros nº 2. Desde Odesa, salieron hacia Moscú, donde los alojaron en el campo de concentración nº 27. En marzo de 1949 se encontraban de nuevo en Odessa, en el campo nº 3, desde donde fueron trasladados al campo de Bovorovski nº 7415/18. En octubre de 1949 sabemos que partieron del campo de Borovichí en el óblast de Nóvgorod. El año 1952 los sorprendió en el campo de Stalino, donde permanecerían hasta septiembre de 1953, para viajar de nuevo hacia Odesa antes de ser finalmente repatriados en 1954.

LAS DURAS CONDICIONES DE VIDA CONCENTRACIONARIAS

Para contextualizar las duras condiciones de la vida en la URSS durante aquellos años, podemos echar mano de las investigaciones de Sheila Fitzpatrick (2019: 67-68), que describe esta época como un periodo de enormes privaciones para la población soviética. Esta autora subraya que cuando dio comienzo el gobierno de Stalin la calidad de vida en la URSS cayó en picado, de modo que "la hambruna del bienio 1932-1933 provocó la muerte de entre tres y cuatro millones de personas". Y ya en la década de los cuarenta, "la invasión alemana de 1941 y las consecuencias devastadoras de

la contienda harían el resto". Además de las pésimas condiciones higiénicas de la época, que después padecerían los presos españoles, las ciudades soviéticas contaban con enormes carencias, como pésimos abastecimientos de servicios básicos. Con estas horribles condiciones ambientales, comenzaron a enfermar y morir una buena parte de los 45 españoles sometidos a duros trabajos. Hay que recordar también que algunos marinos pasaban en esos momentos de los 45 años, una edad para la época que los acercaba casi a la vejez[37].

Al poco de llegar, y en una fecha no determinada, pero que corresponde a octubre de 1941, fallece Jacinto González Guilera, capitán del barco Ciudad de Ibiza, y poco más tarde, el 10 de noviembre de 1941, el marinero pontevedrés José Plata. A la habitual temperatura gélida de Siberia se le une uno de los inviernos más duros del siglo XX en la URSS, con temperaturas que bajan de los 40 grados bajo cero y que, puntualmente, llegan a los 50. Ese mismo mes de noviembre fallecen otros tres marinos: el día 13, el bilbaíno y primer oficial, Eugenio Olarra; el 15 de noviembre, Diego Navarro, artillero, natural de Mazarrón (Murcia), y el 18 de noviembre, otro artillero, Enrique Martínez, de Cartagena. Y ya en el nuevo año de 1942, el 5 de enero perece el marino de A Coruña Rosendo Martínez. En el otoño de 1941, ya invadida la URSS, la mortandad, según Kotek y Rigoulot (2001: 143), experimentó un alza brutal. Sobre la cifra de 1,1 millones de detenidos llegaron a morir en 1942 unas 250.000 personas y si se incluyesen los campos y las colonias, los fallecidos ascenderían a 351.000, casi un tercio del total de detenidos en un solo año.

EL PASO POR EL CAMPO SIBERIANO DE NORILSK

El trabajo en Norilsk consistía en la construcción de carreteras, el tendido del ferrocarril, trabajo en las minas de níquel, carbón y oro, así como labores de limpieza. La jornada no acababa hasta las ocho de la tarde y a las nueve de la noche los presos emprendían el camino de regreso al campo, al que podían llegar poco antes de la medianoche. Allí descansaban hasta el toque de diana a las cinco de la mañana. Una brigada de 39 españoles y de seis rebajados de

servicio se levantaban a esa hora y a las siete en punto salían por las alambradas del campo con destino a sus trabajos, con caminatas en la nieve de más de una hora, tanto a la ida como a la vuelta. Al poco tiempo de llegar a Norilsk, la disentería adquirió proporciones alarmantes, mientras que los termómetros llegaban en aquellos tiempos hasta los 40 grados bajo cero. Poco a poco, la brigada española de trabajo fue reduciéndose y al tercer día se componía de tan solo 17 hombres. Tanto la disentería como las graves diarreas que ocasionaba hicieron que al quinto día solo quedasen cinco hombres aptos para el trabajo, pero finalmente, según Sánchez-Ferragut (2011: 170), no quedó ninguno. Como era lógico, los marinos no estaban habituados a un clima tan extremo ni a esas duras condiciones de trabajo y cuando enfermaban, los campos no podían hacer frente a aquellas emergencias; carecían de médicos y sobre todo de medicamentos. Valga como ejemplo que los vendajes a los heridos no se cambiaban hasta pasados diez o 15 días. Según el detallado relato de Sánchez-Ferragut, "los días iban pasando y la gente moría en cualquier sitio: en el trabajo, en las letrinas, incluso de pie en las colas de la comida, en la gran hilera que se formaba por delante de la ventanilla por donde le daban a uno la sopa después de haber entregado el talón, algún cuerpo quedó rígido y el siguiente al empujarlo para que adelantara un puesto veía como caía y ya era cadáver".

Esta negligencia criminal exhibida por las autoridades soviéticas acabó muy mal. Los marinos llegaron a este primer cautiverio con pocos enseres personales y sin ropa de abrigo para soportar temperaturas tan gélidas. Tampoco disponían de calzado adecuado para cubrir sus pies, por lo que debieron recurrir a trapos que se iban enrollando en las extremidades inferiores, pero que daban lugar, en algunos casos, a la congelación de esos miembros. Y lo mismo sucedió para proteger el resto de su cuerpo: sin ropa adecuada, tuvieron que echar mano de periódicos y cartones para protegerse. En descargo de los soviéticos, que, sin embargo, esperaban sin duda una confrontación con los nazis, hay que señalar, como escribió Sheila Fitzpatrick (2019: 67-68), que la época que les tocó vivir fue un periodo de enormes privaciones para toda la población.

En el emocionante libro de Sophy Roberts (2021: 51) sobre Siberia, se

indica que si midiésemos su anchura "desde los Urales, al oeste, hasta el último trozo de tierra que integra la península de Chukotka, en el Ártico ruso, resulta que Siberia es más ancha que Australia: su borde del Pacífico Oriental queda solamente a 80 kilómetros de América del Norte". Tanto es así que este lugar supone la undécima parte de la superficie continental del planeta y limita al norte con el océano Ártico y al sur con la estepa mongola. Fueron los zares los que empezaron a convertirla en la colonia penitenciaria más temible del planeta. Y sus tierras eran propicias para desterrar a todo tipo de criminales y de disidentes políticos.

Norilsk era —y sigue siendo— uno de los lugares más inhóspitos del planeta, siempre azotado por los vientos del extremo norte. Actualmente, dispone de una población de unas 100.000 personas y es una de las ciudades más septentrionales y contaminadas del mundo, situada en el norte de Siberia y por encima del círculo polar ártico. Está cubierta de nieve al menos 250 días al año y su temperatura media en enero y febrero llega a los 52 grados bajo cero. Durante un par de meses al año el sol no se pone y la luz natural lo ilumina todo. Hoy, como ayer, las minas a cielo abierto siguen operando 24 horas al día, incluso cuando la temperatura alcanza los 50 grados bajo cero, según datos de *National Geographic*. La construcción del complejo metalúrgico y de la misma ciudad de Norilsk comenzó en 1936. Fue una empresa titánica, llevada a cabo por los trabajadores forzados del gulag en condiciones inhumanas. Los deportados iniciaron la explotación de los yacimientos mineros, construyeron las instalaciones, los centros para la separación de los minerales y la infraestructura urbana. Hoy día sigue siendo una tarea rentable la extracción de minerales; de hecho, se produce el 40% de la producción mundial de paladio, las dos terceras partes del cobre de toda Rusia y una quinta parte del níquel.

El campo de trabajo de Norillag en Norilsk operó desde el 25 de junio de 1935 hasta el 22 de agosto de 1956, de allí se extraía cobre y níquel. Se desconoce el número de prisioneros que llegaron a perder la vida en esta inhóspita región, aunque se especula que pudieron ser más de medio millón de personas. Por todo ello, resultó ser el peor campo en el que los marinos estuvieron trabajando. La extrema dureza de su clima, solo apta para

experimentados obreros, acostumbrados a trabajar en esas latitudes, se completaba con una pésima dieta de no más de 1.000 calorías diarias. Y si a eso le sumásemos la carencia de calefacción en los barracones y unos inexistentes servicios médicos, tenemos el cuadro completo. Los marinos supervivientes contaban a su regreso que en el escaso tiempo que allí estuvieron fueron obligados a salir a trabajar con temperaturas por debajo de los 40 grados.

Por tanto, resulta imposible, aún con la "disculpa" de la invasión alemana, que los dirigentes soviéticos no fuesen conscientes de llevar a cabo una decisión tan criminal. Siberia[38] acabó siendo además el lugar ideal para infligir un serio correctivo al Sexto Ejército alemán. La polaca Esther Hautzig (2008: 233) ofrece, en su exitoso relato de sus años de deportada, un retrato muy acerado de los prisioneros alemanes, donde en poco tiempo perecieron una buena parte de ellos: "Aquella primavera aparecieron de nuevo los vagones de ganado en una sucesión interminable. Y ahora transportaban prisioneros alemanes. La antigua arrogancia con que desfilaban al paso de la oca había desaparecido por completo. Ahora formaban una masa desaliñada, hambrienta y enferma. Pero los aborrecíamos y para nosotros seguían siendo verdaderos monstruos", de tal modo que "la disentería, el cólera y Dios sabe qué otras enfermedades los diezmaban como moscas". Y para que se comprenda mejor la explotación despiadada a que eran sometidos los presos, bastaría con comentar que, hoy en día, los trabajadores de Norilsk disfrutan de condiciones especiales: tres meses de vacaciones pagadas al año y jubilación anticipada a los 45 años, entre otras compensaciones.

EL CAMPO DE KARAGANDÁ EN KAZAJISTÁN

Se supone que, ante el cariz que tomaron los acontecimientos en Siberia, las autoridades soviéticas decidieron trasladar a un infierno más llevadero a los marinos supervivientes, aunque tardaron desde comienzos de enero de 1942 hasta el mes de agosto para que los 36 marinos que permanecían vivos llegasen a su nuevo destino en Karagandá, en lo que es hoy la República de Kazajistán, situada a 4.670 kilómetros al sur del polo norte. A su llegada se

encontraron en el campo de Spanska con 26 pilotos y el doctor Juan Bote García. Coincidieron también con tres marinos españoles que se habían quedado trabajando en Odesa, pero que habían sido encerrados un mes después. En los últimos días de ese mes de septiembre fallecería el bilbaíno Juan Zarragoitia y, al mes siguiente, el gaditano Demetrio Mateo.

Ya había contado en sus memorias la exprisionera Margarete Buber-Neumann que en la denominada "estepa del hambre no existían los caminos y no eran necesarias las alambradas, puesto que resultaba materialmente imposible escapar de aquellas tierras y conseguir sobrevivir"[39].

De acuerdo con el investigador británico David Wingeate Pike (1985)[40], el campo de Karagandá se encontraba entre la ciudad del mismo nombre y el pueblecito de Spassk, en una región llamada Betpak-Dala, cuya extensión era dos veces la de Dinamarca. Los primeros prisioneros llegaron a partir de 1932 y construyeron estas primeras edificaciones. Las autoridades soviéticas lo conocían como 99/22/Spassk. Este recinto recibió también el sobrenombre de *el campo de las viudas*, por el número tan grande de mujeres que habían sido asignadas a ese campo, así como por el elevado número de viudas rusas, cuyos maridos habían sido ejecutados o encarcelados durante las diferentes depuraciones llevadas a cabo por Stalin.

Cuando los prisioneros españoles llegaron allí, accedieron a un campo de tránsito, Karabás, situado a unos 40 kilómetros de distancia. Allí residieron marinos y pilotos. Su segunda parada fue en el campo kazajo de Spassk, donde además había mujeres y niños judíos, muchos de ellos austríacos que habían huido de los campos de exterminio nazis y llegado a la URSS en 1934 y 1938. El tercer campo por el que pasaron los españoles se encontraba entre Karagandá y Spassk, y era el de Kok-Usek. Probablemente, el más importante para todos ellos, porque fue en el que residieron más tiempo, alrededor de cuatro años y medio. Y, con toda seguridad, en el que algunos marinos y pilotos iniciaron sus relaciones con las judías austríacas y con mujeres procedentes de las repúblicas bálticas. De acuerdo también con Serrano (2011: 136-137), llegaron a Kok-Usek en marzo de 1943, aunque el recinto llevaba funcionando desde 1941.

Según los papeles de la FEDIP, podemos deducir también que el recinto

contaba con unas dimensiones de unos 300 metros de largo por unos 200 metros de ancho. Las comodidades eran pocas: carecían de electricidad y se alumbraban con queroseno, dormían en literas y cada uno de ellos se guarecía del frío con una manta. El aseo se hacía con un cubo grande de agua. La comida contenía las proteínas mínimas para sobrevivir: medio kilo de pan, algo de margarina y azúcar, y sopas al mediodía o por la noche que contenían coles y zanahorias y muy poca carne. La única ventaja de vivir allí fue que a los españoles —sobre todo a los de más edad—, se les asignaron trabajos menos duros y algunos de ellos llegaron a trabajar en la cocina o incluso en la confección de calzado. A pesar de ello, falleció un número importante de marinos. Entre ellos, la educadora Petra Díaz Alonso, así como Guillermo Díaz, Manuel Dopico Fernández, Antonio Echaurren, Emilio Galán, Elías Legarra y Secundino Rodríguez, además del piloto Rafael Segura.

ÚLTIMA ETAPA: TRASLADO A LOS CAMPOS DE ODESA Y MOSCÚ A LA ESPERA DE SER REPATRIADOS

Durante sus últimos meses en Karagandá, con la campaña de la FEDIP en marcha, y una vez que ya era imposible ocultar la existencia de marinos y pilotos presos en el gulag, parecía que al Gobierno soviético no le quedaría más remedio que comenzar a liberar a los republicanos españoles, si bien esta decisión se dilató todavía seis años más. Así, el 22 de mayo de 1948, los 24 pilotos y 34 marinos supervivientes más Juan Bote partieron en tren hacia Odesa. De entrada, se dirigieron al campo nº 159 de prisioneros alemanes. Unos dos meses más tarde de llegar a esta ciudad, los dirigentes del PCE siguieron presionándolos. Hasta el día de su partida a España resultaron ser las víctimas propiciatorias del *materialismo dialéctico* esgrimido por los cuadros españoles. Así, en los trabajos, ya referidos, de Iordache y Güell (2013), y en los de Serrano (2011) y Arasa (2005), se ha documentado que, para contrarrestar la campaña de la FEDIP, el entonces destacado dirigente del PCE Fernando Claudín —que sería expulsado del PCE en 1965 junto a Jorge Semprún— quiso convencer a los prisioneros españoles recluidos en

ese momento en Karagandá para que apoyasen las tesis oficiales del PCE sobre el *paraíso del proletariado*.

De este modo, en el verano de 1948, por iniciativa del PCUS y del MVD —el Ministerio del Interior Soviético—, los reunieron para ser sometidos a una especie de *tercer grado*. La alternativa que se les ofrecía para salir de ese infierno era la oportunidad de trabajar en otros lugares de la URSS. La presión fue tan grande que ocho marinos tomaron entonces la decisión de integrarse en la clase trabajadora soviética. En las memorias de Sánchez-Ferragut (2011: 304-305) se da cuenta de cómo vivieron este momento los marinos tras llegar a Odesa el 13 de junio de 1948. A los tres días de encontrarse allí, apareció una comisión integrada por varios militares rusos. Fueron llamados por este comité de uno en uno para saber qué deseaban hacer. Un total de 55 presos pidieron regresar a España y uno de ellos, marcharse a Francia. Al día siguiente, concluye el gaditano, "éramos nombrados diez en una lista, esto fue una puñalada para el resto de los españoles, pues no sabían dónde nos enviaban, siendo esta una forma de presión para sacar la firma de quedarnos por propia voluntad en la URSS. Cuando salimos del campo nº 1 quedamos apenados y más aún cuando vieron que habían convencido a uno de los nuestros con promesas y dinero".

Este trabajo sucio corrió a cargo también de otros miembros del PCE, como Abad y el archiconocido sargento Pulgar. Carmen Calvo Jung menciona también a Justo Rodríguez Suaña, miembro del PCE desde 1935, y a quien Georgi Dimitrov propuso para que llevase a cabo labores de control de los pilotos. En 1942 ya había viajado a Ufá y Karagandá para controlar a los españoles detenidos y manipularlos ideológicamente. Los españoles que no accedieron a firmar fueron considerados a partir de entonces como meros *fascistas*, distribuidos en dos grupos y repartidos por los campos nº 58 y nº 159 de Odesa. Mientras tanto, el doctor Juan Bote García era condenado en marzo de 1949 a cinco años de trabajos forzados en Siberia, al igual que el marino Agustín Llona Menchaca y el piloto Francisco Llopis.

El 18 de marzo de 1949, como relata Serrano (2011: 213), aquellos marinos, pilotos y *berlineses* que no deseaban quedarse en territorio soviético fueron trasladados al campo nº 7437 de Bovorovski, muy cerca de

Cherepovets. Dejaron atrás el clima más benigno de la costa y regresaron otra vez a las gélidas temperaturas de hasta 50 grados bajo cero en el duro invierno. Ahí fue donde el piloto orensano Romero Carreira y el marino gaditano Ramón Sánchez-Ferragut se pusieron en huelga de hambre. Todos ellos continuaron con el trabajo esclavo en diferentes factorías de la zona y coincidieron con más de 100 miembros de la División Azul. Ya en el otoño de 1949, algunos de los republicanos fueron conducidos a otros campos: unos a Roslavl, provincia de Smolensk, y otro pequeño grupo al campo nº 7185 de Borovichí. En esa etapa murió el lucense Francisco Ruiz García, el 16 de febrero de 1950. A esas alturas, y aunque la alimentación había mejorado, todavía faltaban medicamentos en los campos y no se les permitía recibir paquetes ni correspondencia alguna como a otros presos. Y, por supuesto, seguían ocupados en trabajos poco amables como la industria maderera, las minas o la construcción.

Ante esa situación, y viendo que para ellos no existía un final claro, convocaron en abril de 1951 otra huelga de hambre que duró más de nueve días. Los cabecillas fueron condenados a diez años de cárcel por sabotaje. En febrero de 1952, la Dirección General de Prisiones tomó la decisión de segregar a los españoles en diferentes campos, de tal manera que no pudieran estar más de diez en un único campo. A comienzos de 1954, *madame* Clement, muy activa todos estos años, junto a la FEDIP, había conseguido del Gobierno francés que repatriase y acogiese al grupo de marinos y pilotos. Pero la diplomacia española, como hemos comentado, también se había movido y establecido sus contactos en Londres, Suiza y El Cairo, de modo que el final soñado por algunos nunca llegó a realizarse y debieron regresar también con los divisionarios.

CAPÍTULO 6

UNA RED SOLIDARIA DIFUNDE LA EXISTENCIA DE PRISIONEROS REPUBLICANOS EN LA URSS

EL FINAL DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL Y LOS PRIMEROS TESTIMONIOS SOBRE LA PRESENCIA DE PRESOS REPUBLICANOS ESPAÑOLES

Como sabemos, un manto de silencio cubre el destino de marinos y pilotos republicanos en la URSS desde la invasión alemana. Entre 1941 y 1946 apenas hay noticia alguna sobre su suerte. Sin embargo, una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial y cuando se produce la liberación de los primeros prisioneros en los campos soviéticos, comienzan a aparecer noticias sobre su aciago destino. En la red solidaria de los campos, integrada sobre todo por prisioneras austríacas, francesas, alemanas y lituanas, y compañeros de otras nacionalidades, memorizan o esconden entre los pliegues de la ropa y en sus equipajes direcciones y mensajes breves para sus familiares en España. Cuando todos ellos retornan a sus países de origen, envían cartas a las familias de sus compañeros españoles dando cuenta de su existencia. Al regresar a España, algunos de ellos, como el cabo de la armada Miguel Iglesias, se encontrarán con una carta que sus padres habían recibido desde Alemania. Mientras tanto, los miembros del PCE siguen ocultando cualquier dato sobre su existencia y el Gobierno de la URSS solo informa sobre estos presos al Gobierno republicano en el exilio en 1946, cinco años después de su traslado a Siberia.

A las misivas que van recibiendo las familias de algunos marinos y pilotos les suceden los testimonios de los liberados e, incluso, la edición de libros de supervivientes contando sus peripecias en los campos. La ONU comienza a interesarse por su suerte. Lo mismo sucede con la ex primera dama

estadounidense, Eleanor Roosevelt, cuando es nombrada en 1947 primera presidenta de la Comisión de Derechos Humanos de la ONU. En poco tiempo, los prisioneros en la URSS van emergiendo del olvido y se produce una oleada de solidaridad y de estupor difícil de parar.

En esta coyuntura gozó de un papel esencial la FEDIP, con José Ester Borrás al frente, así como algunos miembros del Gobierno republicano en el exilio y personajes influyentes en la vida francesa, como la expresa Madeleine Clement, liberada en 1948 tras la visita del general De Gaulle a Moscú[41]. Pero, sobre todo, sobresale el aterrador relato de numerosos prisioneros recién liberados de los campos. Este es el caso del aviador gallego José Romero Carreira, que destacó por sus llamadas de auxilio a la comunidad mundial[42].

Crucial fue también el papel del ingeniero francés Francisque Bornet. Tras su liberación, publicó un libro que tuvo muy buena acogida, *Je reviens de Russie* (1947), en el que refiere su durísima experiencia como prisionero en la URSS. Su caso fue muy revelador de la más que kafkiana política represiva puesta en marcha por el estalinismo contra los ciudadanos extranjeros. Al acabar sus estudios de ingeniería civil, Bornet viajó en 1909 a Rusia para encontrarse con su padre, jefe de contabilidad en las minas de Rikovski. A partir de ese momento —y hasta 1941— desarrolló una intensa actividad como responsable de proyectos industriales en diferentes partes de Rusia. Pero el 15 de julio de 1941 fue detenido e internado durante más de cinco años en un campo de concentración de Novosibirsk (Siberia), donde permaneció hasta su liberación en 1946. Pasó a ser considerado a todos los efectos como un *enemigo público* y tratado como tal. Este ciudadano francés compartió cautiverio con marinos y pilotos españoles. En el capítulo XIV de su libro se refiere a los miembros de este colectivo, que coincidieron con él en el campo nº 99 de Spassk, en Karagandá. Respecto a la situación de los marinos, señala (1947: 139) que, después de haber sido deportados a las terribles, inmensas y desoladas regiones de la República de Yakutia, acabaron en el mismo campo que los pilotos en Spassk en noviembre de 1942. Al verlos aparecer por primera vez, afirma que "habían sido reducidos al estado de esqueletos vivientes y contaban con bastantes fallecidos. Todos

estos hombres jóvenes, honestos y corajudos llegaron con toda la confianza del mundo a un país amigo. ¿Cómo podrían haber esperado que los soviéticos los tratasen de esa manera? A pesar de ello, siempre mostraron su buena voluntad y estuvieron dispuestos a soportar el duro trabajo". Lógicamente, con testimonios tan vívidos como los de Bornet, que alcanzaron cierta repercusión en Francia, resultaba imposible seguir negando la existencia de presos españoles.

El escándalo provocado por el libro de Bornet coincidió prácticamente en el tiempo con el del alto funcionario soviético Viktor Kravchenko, quien publicó originalmente en febrero de 1946 en Nueva York el libro *I Chose Freedom*, una dura y documentada denuncia de las prácticas de la dictadura soviética contra los derechos humanos. Existieron también casos que bordean el surrealismo, como el del agregado obrero y sindical de Perón en la embajada argentina en Moscú Pedro Conde Magdaleno, quien pretendió sacar a dos españoles ocultos en su equipaje el 2 de enero de 1948. En 1951, publicó un libro con este episodio, con el explícito título de *En busca de la verdad soviética. ¿Por qué huyen en baúles los asilados españoles en la URSS?* En lo que afectaba a la suerte de los españoles, manifestaba que había tratado en Moscú a unos 25 o 30 de diferentes edades: "Todos ellos sin excepción alguna odian el régimen ruso y anhelan fervorosamente salir de Rusia, pero el Gobierno soviético no se lo permite por temor a que revelen la vida miserable y el terror que han soportado".

Coincidiendo también con el inicio de estos nuevos tiempos, personalidades de la República que residían en el exilio francés comenzaron a tomar partido por los presos que se encontraban la URSS. El primero fue Rafael Sánchez Guerra, ministro sin cartera del Gobierno Giral. Este político señala[43] que tuvo "el triste honor de ser el primero en dar la voz de alerta" cuando recibió, a principios de diciembre de 1946, "la visita de una señora francesa [Madeleine Clement] que le entregó una valiente carta de Francisque Bornet". Así pues, el telón se levantaba oficialmente el 14 de junio de 1947 mediante un largo artículo en francés, que veía la luz en el nº 103 del semanario de ideología republicana *L'Espagne Républicaine. Hebdomadaire politique et litteraire*, con el título: "Un fait insolite. Des

républicains espagnols dans le camp de Karaganda". Con una prosa refinada, el exministro republicano explicaba el "trágico calvario" de los presos españoles, indicando que se estaban muriendo de hambre. En el escrito denunciaba también como "hecho insólito" su internamiento en el campo de Karagandá y su detención era calificada como "ilógica, absurda e inexplicable". La onda expansiva ya se había puesto en marcha. Por su parte, el líder socialista Rodolfo Llopis denunciaba en las páginas del diario *La Répúblique* (el 7 de febrero de 1948) la situación de los españoles incomunicados en la URSS. En marzo de ese mismo año, el diputado socialista Maurice Deixonne expuso en la Asamblea Nacional francesa las trabas que ponían las autoridades soviéticas para informar sobre este grupo de presos.

De esta manera, los testimonios sobre el gulag, escritos o no por extranjeros, proliferaron a partir de entonces[44]. La obra *En tierra inhumana*, de Józef Czapski, editada en Francia en 1951, tras recibir el rechazo de varias editoriales[45], daba cuenta de las brutalidades de los campos de concentración soviéticos y del fusilamiento de oficiales polacos en el bosque de Katyn. A partir de ese momento, por añadidura, se sucedieron otros acontecimientos importantes que comenzaron a relacionar el estalinismo con el sufrimiento en los campos nazis y soviéticos. El escritor David Rousset, antiguo deportado en Alemania y que acababa de escribir unas páginas memorables sobre este asunto en su obra fundacional *L'Univers concentrationnaire* (1946), en la que, por vez primera en Francia se usó el término gulag, lanzó el 12 de noviembre de 1949 una llamada a los antiguos deportados de los campos nazis para poner en marcha una investigación sobre el sistema estalinista de campos. Y, unos meses más tarde, en octubre de 1950, crearía la Commision International Contre le Régime Concentrationnaire (CICRC); mientras que, en febrero de 1951, Hannah Arendt publicaba el libro *Los orígenes del totalitarismo*, en el que se diseccionaban los dos grandes regímenes totalitarios: la Alemania nazi y la Rusia estalinista.

LA FEDIP Y EL PROTAGONISMO DE JOSÉ ESTER BORRÁS

Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, los internados que pudieron ser liberados y volver a sus países de origen crearon asociaciones de antiguos deportados y víctimas del fascismo, en todas sus modalidades, para que todo el mundo supiera lo que había sucedido en los campos nazis. Así, la FEDIP se funda oficialmente el 13 de octubre de 1945, cuando los refugiados Emilio Moret, José Doménech, Víctor Gómez, Fernando Quero y José Ester Borrás, entre otros, firmaron los primeros estatutos de la Federación en la *rue des* Arts de la ciudad de Toulouse. La particularidad de esta Federación, vinculada fundacionalmente con el PSOE y la CNT, es que reunía inicialmente a deportados e internados españoles de todas las tendencias políticas presentes en los campos, excepto claro está los estalinistas. Ampliaría sus fines a partir de 1947 e, incluso, modificaría su nombre con el añadido de Internados en Campos de Concentración en general para poder incluir a los prisioneros del gulag soviético. Sus objetivos, según describía el artículo 1 de los estatutos, se centraban en ayudar a los deportados, internados políticos y a sus familias, y, particularmente, coordinar y controlar la ayuda oficial de los organismos creados a tal efecto. El histórico líder socialista Francisco Largo Caballero, deportado a Sachsenhausen-Oranienburg, sería su presidente de honor hasta su muerte en marzo de 1946. Entre sus muchos logros, cabe subrayar que el 2 de noviembre de 1945 a los exiliados políticos españoles se les concedió el estatus de *refugiados* por parte de las autoridades francesas. Entre las incontables iniciativas y líneas de trabajo de la FEDIP cabe destacar su infatigable labor para defender los derechos de todos los deportados y la obtención de pensiones para las viudas y las familias.

La labor de la FEDIP no se puede entender sin el papel proactivo del cenetista bergadán José Ester Borrás, quien estuvo al frente de la organización hasta su muerte. Borrás fue su secretario general y la verdadera *alma mater* desde 1947 y su trabajo resultó crucial para dar a conocer la existencia de marinos y pilotos y organizar una inteligente campaña de difusión a nivel internacional sobre sus difíciles condiciones de vida en el gulag. Gracias a él y a la FEDIP, se logró lo más importante: que se prestase

atención a un grupo de republicanos olvidados por la historia. Para ello, desplegó una amplia campaña política con una adecuada combinación de agitprop y estrategia clásica de relaciones públicas. Fue capaz de llevar hasta la ONU y a diferentes Gobiernos este caso; planeó campañas de un muy correcto *marketing* político para la época y se preocupó por ponerse en contacto con las familias de los presos para reunir el máximo de documentación posible. Sin duda, los familiares siempre le estarán agradecidos por todas sus gestiones. Gracias a él también se conserva ese tesoro de cartas enviadas a la sede de París por los familiares de los deportados.

Borrás había sido miembro de la Resistencia en Francia durante la Segunda Guerra Mundial y superviviente del campo de exterminio de Mauthausen. La editorial francesa Le Coquelicot se ha acercado a su faceta como persona y combatiente en una biografía, titulada *José Ester Borrás. Une vie de combats 1913-1980* (2018), escrita por los hermanos Violette y Juanito Marcos. En ella se subrayan aspectos de su trayectoria como su trabajo en la Oficina Francesa para la Protección de los Refugiados y Apátridas (OFPRA). Por toda esta ingente labor, Ester Borrás fue nombrado oficial de la Legión de Honor francesa y distinguido con condecoraciones concedidas por los Gobiernos francés, británico y estadounidense. Precisamente, en 1972 recibió un gran homenaje de carácter internacional en Toulouse por su actividad en la red de evasión de Francisco Ponzán. Un gran número de sus documentos y papeles personales se encuentra depositado en el archivo del Instituto Internacional de Historia Social de Ámsterdam. Entre estos papeles, por cierto, ocupa un amplísimo espacio la denominada campaña o dosier de Karagandá[46]. Por otra parte, los archivos institucionales de la FEDIP[47] fueron cedidos al Ministerio de Cultura.

EL MITIN DE LA MUTUALITÉ Y LA VIRULENTA REACCIÓN COMUNISTA

El 28 de junio de 1947, desde París, *Solidaridad Obrera. Órgano del Movimiento Libertario Español-CNT* dedicaba, en su nº 124, un extenso editorial

en su primera página, donde daba cumplida cuenta de la "incomprensible" existencia de republicanos presos en la URSS. Posteriormente, José Doménech, secretario de Información de la CNT, y José Ester Borrás, en nombre de la FEDIP, se dirigieron en una carta en francés —datada el 10 de enero de 1948— al jefe del Comisariado del Pueblo para Asuntos Extranjeros de la URSS, Viacheslav Mólotov, interesándose por el paradero de los marinos cuyas familias no habían recibido, desde 1938, noticia alguna de su paradero. En la misiva señalaban:

> Nosotros insistimos en el hecho de que todas estas personas son claramente republicanos antifascistas. Nos resulta imposible entender la razón de su internamiento y detención, que no podemos explicar más que por el hecho de los grandes trastornos ocasionados por la guerra en su país, como en todos los países que la han sufrido. Sea como fuere, este estado de cosas no puede ser más que el resultado de un terrible error.

La primera fase de la campaña de la FEDIP y de la CNT para difundir la situación de marinos y pilotos republicanos en el gulag culminó con un multitudinario mitin, celebrado el 11 de julio de 1948, en la emblemática sede de la Maison de la Mutualité de París. Un acto en el que participaron todas las organizaciones españolas en el exilio francés, a excepción del PCE, y que tuvo como padrinos a figuras como Picasso, la viuda de Lluís Companys y José María Semprún. En su extensa crónica, el semanario *Solidaridad Obrera* (del 18 de julio de 1948) hablaba en grandes titulares de "Una gran manifestación de solidaridad hacia las víctimas de Franco y Stalin". El ingeniero Francisque Bornet destacó que "no hay hornos ni cámaras de gas. La muerte a que se condena a los internados es todavía más trágica, una muerte lenta, por debilidad, fatigas, miseria, vejaciones y apaleamientos". Entre los oradores, destacaron también anarquistas como Federica Montseny y José Doménech, el dirigente socialista Rodolfo Llopis y el republicano independiente Rafael Sánchez Guerra, así como destacadas personalidades del socialismo francés, como el antropólogo Paul Rivet y el sindicalista Marceau Pivert.

La reacción de los comunistas franceses y españoles a la organización de este acto no pudo ser más virulenta. Así, la prensa comunista francesa y el

semanario *Mundo Obrero*, desde París, presentaron el sedicente "acto fraternal del antifascismo exilado" como "una auténtica maniobra falangista y antisoviética". Los primeros que tomaron partido claro por la denuncia de la FEDIP fueron lógicamente los anarcosindicalistas de la CNT. Publicaron numerosos artículos sobre esta cuestión: 40 de ellos en el órgano semanal *Solidaridad Obrera*, que se editaba en París, y 10 en el también semanario *CNT. Órgano Oficial del Comité Nacional del Movimiento Libertario Español en Francia*, que se imprimía en Toulouse. Además, redactaron un folleto de 32 páginas, en marzo de 1948, titulado *¡Karagandá!, la tragedia del antifascismo español*. Por su parte, el Partido Socialista, con 16 artículos en *El Socialista*, proporcionó asimismo una excelente cobertura de este asunto, en tanto que su secretario general, Rodolfo Llopis, colaboraba en varios medios socialistas franceses abordando esta cuestión.

Cuando las noticias de prensa sobre aquellos inexplicables prisioneros políticos republicanos, difundidas por la FEDIP, aparecieron en periódicos de numerosos países y la ONU se enteró de su existencia, personalidades de diferentes ámbitos mostraron interés por ellos. En esos momentos, la plana mayor del partido comunista se sintió todavía más atacada, presuntamente víctima de una campaña de difamación. Y no se les ocurrió mejor iniciativa que lanzar una campaña de injurias para contrarrestarla, utilizando los clásicos epítetos de "fascistas" y "franquistas". Así, Santiago Carrillo publicó en el nº 24 (enero-febrero de 1948) de *Nuestra Bandera*, órgano del partido comunista en Toulouse, un artículo de gran impacto titulado "Desenmascaremos a los falsos resistentes". En él, denunciaba una supuesta conspiración política, urdida por una alianza democrática creada para la ocasión por anarquistas y socialistas. En sus palabras, no era sino una fórmula política lanzada y sostenida por el espionaje inglés, por lo que acusaba a los representantes del partido socialista y de la CNT en el comité de la Alianza de estar conectados con los servicios secretos ingleses y la policía franquista. Bastantes años más tarde, Fernando Claudín (1983: 84-85) señalaría que las presuntas pruebas que Carrillo aducía no eran tales, aunque a ellos les parecieron entonces "indubitables". Pero en aquellos tiempos, añadía Claudín, "nuestra obsesión por la *mano del enemigo* se convertía con

frecuencia en el factor explicativo básico de nuestros fracasos o de las resistencias a la realidad". Las publicaciones *Mundo Obrero* (del PCE) y *Lluita* (del PSUC) se enfrentaron durante meses en una dura guerra de titulares y propaganda al órgano de los anarquistas *Solidaridad Obrera* y a *El Socialista*, así como al semanario republicano integrador y anticomunista *L'Espagne Républicaine*. Ambos sostenían número tras número el lema común de que "hay que salvar a los españoles antifascistas que Stalin tiene secuestrados". Y se concluía con el requerimiento de una "solución humanitaria" que todavía tardaría en llegar seis años más.

Después de analizar la campaña diseñada y puesta en práctica por Ester Borrás para impulsar la liberación de los llamados presos fantasmas de Karagandá, podemos señalar que la estrategia de *marketing* político creada por el secretario general de la FEDIP fue muy eficaz. Pero más innovadora y efectiva resultó la estrategia de poner el acento en la selección de diferentes testigos femeninos que habían coincidido en Karagandá con los presos españoles, y que incluso habían tenido una relación muy íntima con ellos, convirtiendo a todas estas mujeres en portavoces de su campaña. Por otra parte, algunas de estas expresas se implicaron de tal manera que no dudaron en escribir y visitar a una amplia panoplia de personalidades. El mérito de esta rápida selección de testigos era también un destino común en muchas de ellas, por su carácter de judías, provenientes de países centroeuropeos y que habían acabado en Riga huyendo del terror nazi para ser después detenidas por los soviéticos cuando ocuparon la capital báltica.

Comencemos por la lituana Bella Adler, que residía entonces en Nueva York. En una carta fechada el 25 de abril de 1948 manifestaba que había sido arrestada en 1941 y que los republicanos españoles habían llegado al campo en noviembre de 1942. Por su parte, la soviética Nadejela Devogod —que vivía en París— denunció el 23 de enero de 1948 la situación de los presos españoles en el sistema concentracionario soviético, al igual que la judía alemana, Edith Riess. La polaca, aunque de nacionalidad alemana, Sonia Sagalowitsch, estuvo unida a un español en Karagandá y también puso por escrito su experiencia en los campos y su encuentro y relación con los españoles que allí trabajaban. En cuanto a Vera Lovy, una joven sueca que

había mantenido relaciones con el preso Ramón Sánchez-Ferragut Gómez, a quien consideraba su marido, fue muy activa en su defensa e hizo todo tipo de manifestaciones públicas para que lo liberasen. Por último —y aunque ya hemos hablado antes de ella—, es muy destacable el papel de la francesa Madeleine Clement por su gran ayuda prestada al colectivo español de presos. Al llegar a París el 24 de enero de 1948, se entrevistó con diferentes personalidades y dio a conocer la existencia y el estado de "un grupo de 60 españoles".

CAPÍTULO 7

EL PAPEL DEL PCE EN EL CAUTIVERIO DE LOS MARINOS

EL COMPORTAMIENTO DE LOS DIRIGENTES DEL PCE CON LOS PILOTOS Y MARINOS REPUBLICANOS

Podemos afirmar taxativamente que el PCE nunca intervino como tal a favor de los presos republicanos, aunque hubo algunas excepciones personales. Sus dirigentes no solo se aliaron con las tesis de los políticos de la URSS —caso ejemplar de Enrique Líster, entre otros—, sino que además presionaron constantemente al colectivo de marinos y pilotos para que se integrasen en la vida soviética. Todo ello sin tener en cuenta varios hechos importantes, y ya conocidos, como que los marinos españoles se encontraban en *comisión de servicios* para el Gobierno de la República. Iordache y Güell señalaron (2013: 270) que en las redadas de los años 1940-1941, dirigidas contra marinos y pilotos, "no se puede hablar de una responsabilidad directa del PCE", aunque también se podría afirmar que no se han encontrado hasta el momento evidencias documentales directas para sostener tal afirmación y sí declaraciones varias de marinos y pilotos en sentido contrario. Por otro lado, los dirigentes del PCE tenían claro que aquellos marinos que finalmente se habían quedado en la URSS contaban con un mayor compromiso ideológico y, por tanto, deberían alinearse con sus tesis e integrarse en la vida productiva rusa. Es más, la opinión de Dolores Ibárruri (Pasionaria) y de otros miembros del Comité Central fue siempre contraria a facilitar la salida de este colectivo desde la URSS a Latinoamérica.

Asimismo, Iordache y Güell (2013: 271) señalaron que los dirigentes del PCE calificaron a los pilotos que querían marcharse como "enemigos de

España y de la URSS". En el caso de los pilotos, el acoso de los cuadros del PCE fue mucho mayor. No podían entender que aquellos militantes de izquierda, algunos con carnet del partido, no desearan contribuir a su esfuerzo bélico. Incluso los miembros del PCE dieron pábulo a acusaciones tan absurdas como que un grupo de ellos intentaba volar el metro de Moscú. Como cuenta Miguel Velasco Pérez en su autobiografía *Invitado de honor* (1995), dirigentes del PCE, como el Campesino, abogaban por que se les entregase a los pilotos rebeldes y que se les permitiera disponer de procedimientos fulminantes para hacerles entrar en razón tales como "un tiro en la nuca a los más destacados". De esta forma, el resto no causaría ningún problema. Sin duda, esa era la dialéctica imperante entonces entre algunos mandos comunistas.

Por otra parte, existen suficientes testimonios sobre el modo de pensar y de actuar de los dirigentes comunistas españoles. Fue unánime el recurso a métodos coercitivos para lograr que ambos colectivos obedeciesen sus órdenes y consignas y no causaran ningún quebranto a su reputación de *buenos comunistas*. En este sentido, Moreno Izquierdo (2012: 22) ha referido como, ante la sorpresa general, las autoridades soviéticas se negaron en redondo a que los pilotos saliesen de la URSS. El entonces destacado miembro del Comité Central del PCE Pedro Martínez Cartón[48] se reunió con los que se encontraban en las instalaciones de Kirovabad, en marzo de 1939, para manifestarles que el PCE los tenía en alta estima, porque ellos eran "españoles honrados", y les pidió a continuación que se pusieran a las órdenes del Gobierno soviético. Y así llegó a afirmar que "quien se oponga a los deseos del PCE no merece llamarse español".

El que había sido cabo de la armada Miguel Iglesias Leira (2006: 48) señala en sus memorias que los comunistas españoles que habían partido de Francia fueron alojados a su llegada a la URSS en una casa de descanso próxima a Járkov. Allí se enteraron —según el autor— de la existencia de españoles que no pertenecían al PCE y que se encontraban en diferentes lugares de la URSS. Ni cortos ni perezosos, hablaron con las autoridades rusas con la "idea de que, para evitar problemas, causados quizá por ignorancia y no por maldad, ellos se encargarían de que recibiésemos las

enseñanzas de una disciplina recta y constructiva como era la de los comunistas". Por consiguiente, mantenerse al margen del PCE significaba ser considerado como traidor o como afirmaría tiempo después Carrillo en clave eurocomunista: "Fuera del PCE no hay salvación".

Enrique Castro Delgado cuenta en su libro de memorias *Mi fe se perdió en Moscú* (1951) la forma en la que recibió el encargo de Georgi Dimitrov, secretario general del Comité Ejecutivo de la Internacional Comunista, para que se reuniese con el grupo de aviadores españoles que habían llegado a la URSS pocos meses antes de que acabase la guerra con el fin de persuadirlos para que se quedasen en la patria del comunismo. Sin embargo, una vez finalizado el curso de pilotos en Kirovabad, la mayoría de ellos solo deseaba salir de Moscú. Por su parte, la Komintern deseaba a toda costa que se quedasen en territorio soviético para obedecer las órdenes del Comité Central del Partido Comunista de la URSS, que, a su vez, era la autoridad suprema y financiadora de la organización comunista, según el relato de Castro Delgado.

Por otro lado, hoy en día existen pocas dudas de que tras la designación de Dolores Ibárruri[49] como sustituta de Jesús Díaz al frente del partido la nueva secretaria general habría podido influir para que marinos y pilotos abandonaran la URSS. Pero tanto ella como otros miembros del Comité Central pretendían que los marinos republicanos —al igual que los pilotos— se quedasen en la patria del *socialismo real*. Se trataba, en realidad, de una demostración de poder político por parte del PCE, puesto que no se pretendía utilizarlos en su oficio de marinos, sino como trabajadores de alguna de las numerosas factorías de la URSS. Evidentemente, no tuvieron en cuenta su situación personal. En el caso de una eventual repatriación a España —o a México—, temían aparecer como unos dirigentes débiles ante el PCUS, incapaces de convencer a unos compatriotas para permanecer en el *paraíso del proletariado*. A esta tarea persuasora se aplicaron de manera reiterada desde 1941 hasta su regreso definitivo a España.

LA ACTUACIÓN A FAVOR DE LOS MARINOS DE JESÚS HERNÁNDEZ

Posiblemente, tan solo los miembros más relevantes del Comité Central del PCE, es decir su secretario general Jesús Díaz y Dolores Ibárruri, podrían haber evitado, por tanto, la deportación y el internamiento de marinos y pilotos a los campos de trabajos forzados. Pero lo cierto es que tan solo otro destacado miembro del Comité Central del partido, Jesús Hernández Tomás[50] —quien, por cierto, no tardaría mucho tiempo en caer en desgracia—, fue el único de sus dirigentes que mostró cierta empatía por la suerte de los marinos. Brillante orador y ministro durante la República, llegaría a Moscú donde sería designado representante del PCE en la Internacional Comunista. Según diferentes testimonios, fue el único miembro del Comité Central que apoyó abiertamente la posibilidad de expatriación de los marinos a Latinoamérica. Del mismo modo, abordó seriamente la penosa situación en la que malvivían muchos de los refugiados españoles en la URSS[51]. De hecho, trató de mejorar en la medida de sus posibilidades sus condiciones de trabajo e incluso procurar alimentos para las familias de estos *camaradas*. Mientras tanto, en México —y de acuerdo con testimonios recogidos en el libro de Estruch (1982: 44)—, otros dirigentes comunistas como Antonio Mije y Vicente Uribe llevaban una confortable existencia en Cuernavaca.

La depuración de Hernández, tras su marcha con el camarada Francisco Antón en el verano de 1943 a México para intentar encauzar el rumbo del partido en el país azteca, fue el comienzo de su definitiva marginación y expulsión del partido. Su perspectiva sobre este recorrido tan accidentado puede seguirse en su obra memorial —con múltiples reediciones y tres versiones diferentes— *Yo fui un ministro de Stalin* (1953, 1954 y 1974), que contó con amplio eco en España. Así el semanario de Falange *El Español. Semanario de españoles para los españoles*, en su edición de 14-20 de junio de 1953, le dedicaba un amplísimo reportaje, en el que se refería a su estancia en Járkov y en Rostov:

> Vi a marinos y a muchos alumnos de las escuelas de pilotos a quienes sorprendió la conclusión de la guerra de España en la URSS y a quienes se cerró la frontera […]. Muchos de estos muchachos murieron peleando como guerrilleros contra los alemanes durante la guerra en la URSS. Los supervivientes sabemos que fueron internados en el campo de concentración de Karagandá, en la llamada estepa hambrienta del Kazajstán

[sic], por el delito de insistir en el propósito de abandonar la patria de Stalin.

Por otro lado, no cabe olvidar tampoco como se las gastaba el estalinismo con sus colaboradores y no solo con sus enemigos y con aquellos que fueran considerados *disidentes* políticos, ya fuesen anarquistas o trotskistas. No hay más que pensar en el terrible destino que corrieron colaboradores intelectuales como el catedrático y traductor José Robles. Desde este punto de vista, claramente revisionista, cabe interpretar también el relato de un ya maduro Enrique Castro Delgado cuando pasa revista en su pionera obra de denuncia de 1951 a las terribles dificultades sufridas por los republicanos españoles que acabaron en la URSS durante la Segunda Guerra Mundial y a su total abandono por parte del PCE. Recordemos que este antiguo cuadro comunista fue el responsable de la emigración española en suelo ruso y secretario de José Díaz, dirigente máximo del PCE. Desengañado de la realidad soviética, Castro consiguió abandonar el país en 1945, pese a la oposición de Dolores Ibárruri y tras sufrir un agónico proceso de purga. A lo largo de sus memorias deja claro las enormes diferencias existentes entre las condiciones de vida de la dirigencia y las de los militantes de base. Así, describe experiencias como que "muchos de los colectivos [de españoles] que salieron de Ucrania en los primeros días de la guerra han estado dos meses y medio en el tren, viviendo en plataformas, en plena intemperie, con temperaturas de más de 30 grados bajo cero de frío" (2018: 363).

En conclusión, para datar con precisión el comportamiento del PCE a lo largo de esta época, de acuerdo con Calvo Jung (2010: 209), la actitud claramente *intervencionista* del PCE, con la que atraer —o castigar— a marinos y pilotos, habría comenzado oficialmente el 25 de enero de 1940, cuando una suerte de tribunal secreto de militantes del PCE, entre los que se encontraban Antonio Pretel, Lluís Balaguer y Luis Cabo Giorda, adoptó la decisión de eliminar a ocho de los pilotos para vencer así la resistencia de los otros 36 compañeros, deseosos de abandonar la Unión Soviética. Uno de ellos, Vicente Monclús (1959: 58)[52], confirmaría la detención de este pequeño colectivo que pasó ocho meses en un centro de internamiento en Moscú, para luego ser deportados a campos de trabajo forzados. Monclús fue

acusado entonces de trotskista, aunque cuando fue llevado ante el tribunal se negó a firmar esta incriminación, por lo que el juez le mostró una carta firmada por Pretel y Balaguer en la que ambos, en nombre del PCE, solicitaban a las autoridades soviéticas que los españoles Josep Gironès, Luis Milla, Juan Salud, Francisco Paz, Francisco Tarrés, Juan Navarro, José Goizart y Vicente Monclús fueran condenados a muerte, alegando que en España habían pertenecido a la quinta columna y al partido trotskista.

El intervencionismo del PCE acabaría cuando, ya a punto de partir para España, una delegación comunista pretendió convencer a marinos y pilotos de que se quedasen en la URSS. En realidad, esta última batalla antes de la partida del Semíramis, a pesar de que lograron *convencer* a un grupo importante, se saldó con un sonado fracaso. El propio Secundino Serrano (2005: 262) reconoce que "la de Odesa fue la última *victoria* de los comunistas, especialmente de los españoles. Una victoria agridulce, inútil: habían ganado una escaramuza, pero perdido la guerra. Un pésimo negocio".

LOS CAMBIOS DE ESTRATEGIA DEL PCE: CARRILLO Y MIJE

En 1948, tres años después de finalizada la Segunda Guerra Mundial, tanto el comunismo español como la *cuestión española* habían dejado de ser cuestiones relevantes en Europa. Tito había plantado cara a Stalin y en plena Guerra Fría, en 1949, el estalinismo cerró filas y emprendió una gran purga en las denominadas democracias populares del este de Europa, procesando a dirigentes comunistas, a los que se creía *titistas*. En ese tiempo, se ejecutó a miles de militantes. Sería en este contexto, además, cuando en septiembre de 1948 Stalin se reunió en Moscú con la plana mayor del PCE —Pasionaria, Carrillo y Antón— y la obligó a efectuar un giro estratégico: abandonar la lucha guerrillera y comenzar el trabajo con las organizaciones legales de masas. Una sugerencia que iría acompañada de una muy generosa ayuda económica, "bastante respetable para la época", como señalaría Claudín (1983: 97). Santiago Carrillo tuvo entonces la oportunidad —aunque tal vez era demasiado pronto para sus propósitos futuros— de reparar el daño

causado a los marinos y pilotos y a sus familias. Pero este personaje, tantas veces paradójico y contradictorio, hizo entonces todo lo contrario: denigrarlos. Y es que, según José Luis Losa (2005: 33), en su magnífica reconstrucción novelada de la clandestinidad comunista: "Carrillo llevaba 70 años reinventándose. Primero, para sacar cabeza en medio de la convulsión de nuestra Guerra Civil. Luego, para ir resituándose dentro de la jerarquía del partido. Más tarde, con la desestalinización, el golpe maestro, al convertir a Pasionaria en la estatua de sal de la imaginería de grupo ('¡Dolores a Moscú!') y hacerse con el poder. Y siguieron los virajes".

El *modus operandi* que había establecido el PCE contra todo tipo de disidentes, enemigos y desafectos contaba con todos los estilemas del más burdo estalinismo. Paul Preston (2013: 156), en su biografía sobre Carrillo, menciona "las nauseabundas mentiras de Carrillo sobre Monzón y Quiñones y el vil trato que procuró a Carmen de Pedro". La eliminación de la vieja guardia del partido en España le dejó el camino expedito. Y así cayó Monzón, "un intelectual de formación burguesa, lleno de ambiciones personales", en sus interrogatorios despiadados contra él y Carmen de Pedro. Refiere también Preston (2013: 328) que, en su trayectoria, además de traiciones, "hubo mentiras: sobre Paracuellos, el Valle de Arán, la guerrilla, las diversas variantes de la gran huelga general y su relación con la Unión Soviética". También practicó desinformación con respecto a la situación de los marinos y pilotos republicanos. Preston no se anduvo con ambigüedades y fue categórico a la hora de definir su trayectoria política, ya que, a su juicio, "sin duda, la suya fue una vida de fracasos, sazonada por un optimismo imperecedero y recordada entre mentiras".

Por otra parte, ese mismo año de 1948, en el que Carrillo y la cúpula del PCE les niegan el pan y la sal a los marinos a quienes califican como fascistas, el Comité Central del PCE, dirigido entonces por Dolores Ibárruri y Santiago Carrillo, ordena asesinar al guerrillero comunista gallego Víctor García García (el Brasileño). En una carta abierta de 10 de septiembre de 2016[53], Francisco Martínez López, más conocido como el Quico, uno de los últimos supervivientes de la guerrilla antifranquista, pide al PCE "que se reconozca públicamente los repugnantes métodos que utilizó durante los años

de la guerrilla antifranquista y que rehabilite a quienes los padecieron y, particularmente, a las víctimas de ejecuciones sumarias impuestas por la dirección del partido". Entre otros destacados luchadores comunistas, Gabriel León Trilla, dirigente relevante del PCE y representante en la Komintern en los primeros años de la República, sería también ejecutado en septiembre de 1945 en Madrid por un comando guerrillero. Trilla había sido acusado, sin prueba alguna, de ser un infiltrado al servicio de la Policía y no se le dio ninguna oportunidad para defenderse, como cuenta Fernando Claudín (1983: 82-83)[54], en su ya citado libro sobre Carrillo.

También merece ser recordado el papel del sevillano Antonio Mije y sus intervenciones en la Diputación Permanente de las Cortes españolas en el exilio. En la campaña de depuración interna y de descrédito contra los marinos, Carrillo fue secundado por uno de sus mejores acólitos. Mije era, como Líster, todo un personaje: un superviviente nato en la estructura del partido. Había sido candidato por el Frente Popular en Sevilla como representante del PCE, donde fue elegido diputado a Cortes. Posteriormente, se había aliado con Dolores Ibárruri contra Jesús Hernández. Hasta comienzos de 1946 vivió en México, desde donde se mudó a París, ciudad en la que residió hasta 1950, para recalar después en Praga durante varios años (Morán, 1986). En todo este tiempo mantuvo su condición de miembro del Comité Central del partido, incluso después de la famosa reunión de los comunistas en Bucarest durante los meses de abril y mayo de 1956. Desde un primer momento, manifestó, sin el menor rubor, que los republicanos internados en el gulag eran tan solo "un grupo de falangistas".

Según la versión de Ester Borrás, cuando "el *Izvestia* en lengua española" consiguió, en enero de 1948, proporcionar una versión compatible con la doctrina comunista, la copiaron y la difundieron sin añadido de ninguna clase. El semanario *Mundo Obrero* —en su nº 104 del 12 de febrero de 1948 — se refería a este asunto, acompañado de un montaje fotográfico con un comentario en la mejor prosa estalinista, al calificarlo como "la fuente de una inmunda provocación antisoviética". El 10 de junio —un mes antes del mitin de la Mutualité del 11 de julio de 1948—, Mije, como representante del PCE en las Cortes, publicó en portada lo que él denominaba un "artículo

verdadero" sobre el campo de Karagandá y "la campaña antisoviética y anticomunista de Solidaridad Obrera". Abundando en la actuación de Mije, Carmen Calvo Jung (2010: 255) refiere que, a propuesta de la FEDIP, la Diputación Permanente de las Cortes de la República española y la Presidencia del Parlamento en el exilio se reunieron en enero y mayo de 1948 para tratar el tema de los marinos internados en Karagandá.

En la primera de estas sesiones, celebrada el 14 de enero de 1948, Mije —que conocía perfectamente la situación dramática de sus compatriotas en la URSS, pero seguía el guion impuesto por Moscú— señaló, en primer lugar:

> […] que había tenido tanta preocupación como el que más por saber qué había pasado con unos republicanos españoles que se decía que estaban internados en la Unión Soviética, que habían sido objeto de castigos por parte de las autoridades soviéticas, que estaban recluidos en un campo de concentración en las tierras inhóspitas de Siberia; en definitiva, que estaban siendo víctimas de un atropello extraordinario.

A continuación, descalificó la supuesta campaña a favor de los presos, advirtiendo a la Diputación Permanente que, si daban pábulo a tales comentarios, pondrían en peligro el prestigio de esta institución, "al hacerse eco precipitadamente de una campaña, cuya raíz y origen nos consta que está promovida por la Falange Española". Y, como broche final, añadió que "todo aquel que sale en defensa de estos supuestos republicanos españoles exiliados en la Unión Soviética son falangistas, porque nosotros los acusamos y en nuestro poder obran textos probatorios de ello"[55]. Mije había buscado una peregrina explicación para el hecho de que el semanario *El Español* hubiera publicado un reportaje en el que se decía que un grupo de falangistas habría sido elegido durante la Guerra Civil para llevar a cabo un curso de pilotos en la URSS y combatir después en España. Sin embargo, como asegura Calvo Jung (2010: 259), el presunto testigo español citado por el semanario franquista ni había sido alumno piloto de la República ni jamás se habría desplazado a la Unión Soviética para recibir clases de pilotaje de aviones.

En esta misma sesión, el representante del PCE —contestando a Francisco Jené, de Esquerra Republicana— fue incluso más allá, al comentar lo que él

habría hecho con los supuestos "espías republicanos", porque "si a mi cargo hubieran estado, yo no habría sido tan benigno como el Estado soviético, pues me parece que los espías tienen, en todo código, un trato y, en este caso, un trato muy duro". Ahora bien, para una parte de los asistentes a esta sesión, como era el caso del socialista Ángel Galarza Gago, resultaba muy complicado pronunciarse contra la URSS, argumentando que "si la Diputación tomara acuerdos de esta naturaleza, daríamos a entender que la Diputación Permanente de las Cortes creería posible que en un país amigo estarían maltratados y detenidos unos españoles por el hecho de ser republicanos". Esta línea de pensamiento era compartida por buena parte de la izquierda mundial, ante lo inaudito y descabellado de los hechos que se iban conociendo. Por su parte, Amador Fernández Montes, también del Partido Socialista —que había reconocido a tres de los presos en las fotografías que habían sido mostradas— comentó que a todos los presentes se les ocultaba el verdadero motivo de la detención de los republicanos. Al mismo tiempo, subrayaba que, Mije "parece tener un interés extraordinario en que no se haga luz en este asunto, cosa a la que nosotros no podemos prestarnos, porque ello significaría que todos los españoles nos inhibimos de toda acción por temor a la acción del Partido Comunista".

En la segunda de las sesiones de la Diputación Permanente, celebrada el 22 de mayo de 1948[56], el dirigente del PCE varía un tanto su discurso. En tan solo cuatro meses dejó de llamar fascistas a marinos y pilotos, y en adelante se dedicó a denigrar la labor de Ester Borrás y de la FEDIP. El cambio de estrategia del PCE podría obedecer al elaborado informe que había redactado el mismo Mije sobre el alcance y la repercusión de las protestas de la FEDIP en los medios de comunicación de diferentes países. Ahora bien, el sevillano tampoco fue capaz de responder a la cuestión fundamental acerca de las razones por las que los republicanos se encontraban presos en Karagandá, aunque recalcó que los comunistas españoles no tenían afán persecutorio alguno contra "esos señores o compañeros o personas" que se encontraban en Kazajistán. También negó que el PCE hubiese intervenido, "ni para que se queden allí ni para que castiguen a nadie". Entre tanto, el órgano del PCE, *Mundo Obrero*, del 18 de marzo de 1948, titulaba:

"Monstruoso contubernio. Los agentes de Falange en la CNT. Nuevas pruebas". Debajo reproducían la portada del diario falangista *Arriba* con el titular de "Españoles internados por Stalin. Hambre, frío y muerte", reproduciendo en la parte inferior el mismo encabezado utilizado en el órgano de la CNT *Solidaridad Obrera*.

En cualquier caso, han existido diferentes versiones y explicaciones sobre el comportamiento del PCE con marinos, pilotos y *berlineses*, y hasta con los niños de la guerra. No deja de sorprendernos que un año más tarde de la edición del libro de Serrano en 2011, la revista *Historia y Vida* publicase un artículo de este autor (2012: 38), en el que surge otra interpretación que no aparece en el libro[57]. Afirma Serrano que existe información contrastada para juzgar el hecho de que marinos y pilotos no fueran puestos en libertad en 1948, aunque no se indique la referencia exacta; si bien es una información que deja en mal lugar al PCE y resulta difícil de creer, al afirmar que hay "información contrastada para colegir que, esta vez, quienes se opusieron a su libertad no fueron los soviéticos, sino los dirigentes del PCE en Rusia: temían que ya libres los internados revelaran en Francia y América lo que sucedía en la URSS y que con su relato impugnaran la posición central del PCE en el exilio".

No parece probable, sin embargo, que estos dirigentes tuviesen la suficiente influencia como para hacer cambiar de opinión a Stalin y Beria. Por otra parte, los únicos países que habían conseguido la repatriación de sus conciudadanos, poco tiempo después de finalizar la Segunda Guerra Mundial, fueron potencias ganadoras como Francia o como Estados Unidos, que intercedieron incluso por otros países como Alemania. El resto permaneció en los campos hasta 1954 o más tarde. Los dirigentes comunistas sabían perfectamente que, una vez devueltos a sus países de origen, una parte de los condenados iba a difundir opiniones contrarias a la patria del socialismo real; sin embargo, contaban con el despliegue de los partidos comunistas locales y de otros acólitos para contrarrestar estas campañas. Una parte de los intelectuales franceses que se opusieron al gulag, como David Rousset, y expresas como Margaret Buber Neuman sufrirían todo tipo de escraches de militantes comunistas en acciones perfectamente planificadas.

Ahora bien, una vez retornados a España, marinos y pilotos dejaron de preocupar a muchos colectivos y no volvieron a ser objeto de difusión y discusión política alguna hasta que comenzaron a aparecer las investigaciones de Arasa, Iordache y Serrano. Entonces, un intelectual inquieto como era el escritor Antonio Muñoz Molina confesaba —en el suplemento *Babelia* de *El País*, el 24 de abril de 2010— que no había tenido nunca noticia alguna sobre estos represaliados en la URSS, señalando que "entre los documentos pavorosos que ha rescatado Luiza Iordache están las pruebas de la saña inquisitorial con que los dirigentes del Partido Comunista Español en Moscú persiguieron a los compatriotas o excamaradas que se atrevieron a manifestar alguna forma de disidencia".

Por otra parte, no se puede olvidar la pésima imagen ofrecida por algunos dirigentes del PCE a la hora de tratar y atender al numeroso grupo de españoles que los habían acompañado en su exilio. Una buena parte de ellos habían pasado por una sucesión de trabajos mal pagados que apenas les permitía mantener a sus familias. En esta responsabilidad, que algunos dirigentes trataron de paliar, como Jesús Hernández, tuvo también su parte de culpa, en opinión de Gregorio Morán (1986), el dirigente comunista Fernando Claudín y "su virreinato en la URSS", ya que permitió el desamparo en el que se encontraban muchos españoles en ese país. En definitiva, nada tuvo que ver la diáspora forzada por la que pasaron marinos y pilotos en la URSS, ya fuese en los campos o en las fábricas, o los militantes de base del PCE, con la existencia cómoda que llevaron algunos miembros del Comité Central del partido o gente cercana a ellos, tanto en la URSS como en otros países del Este, aunque Hidalgo de Cisneros, jefe de la aviación republicana y de procedencia aristocrática, se quejase de que en Bucarest le sirviesen vino tinto con el pescado[58].

CAPÍTULO 8
LA LIBERACIÓN Y REPATRIACIÓN DE LOS PRESOS

REVUELTAS EN LOS CAMPOS TRAS LA MUERTE DE STALIN

Como ha destacado Orlando Figes (2007), tras la muerte de Stalin el 5 de marzo de 1953, un millón de prisioneros —alrededor de un 40% de la población de los campos— fue liberado mediante la amnistía de 27 de marzo de 1953[59]. En palabras de Paul Preston (2013: 174), en aquel momento el todopoderoso comisario de Asuntos Internos, "cuyo historial como mano derecha de Stalin estaba empapado de sangre, inició un proceso de liberalización". Sus rivales en el Politburó se inquietaron aún más cuando detuvo las constantes purgas del régimen y propuso que los crímenes de Stalin fuesen desvelados. El resto de sus miembros, temerosos de que saliera a la luz su participación en todas las decisiones colectivas, organizaron el arresto y la ejecución de Beria, que fue acusado de ser un agente estadounidense. El siguiente paso sería exonerarse a sí mismos achacando todos los crímenes y errores pasados tanto a Beria como a Stalin.

Por otra parte, en los primeros meses que siguieron a la muerte de Stalin estallaron dos grandes rebeliones en los campos de Norilsk y Vorkutá, que se saldaron con el asesinato masivo de presos, una medida que no hizo sino propagar la solidaridad entre ellos, aunque fueran un colectivo muy diverso, con gente de muchas nacionalidades. Durante el motín de Vorkutá de julio de 1953, las condiciones de vida en los campos eran tan inhumanas que unos 16.000 prisioneros ucranianos, rusos, españoles y de otras nacionalidades protagonizaron la mayor y más larga rebelión del gulag. Una revuelta que duró 69 días y que tuvo que ser sofocada con el empleo de tanques y

armamento pesado, y que culminó con el fusilamiento de 150 de los amotinados.

Las huelgas de 1953 y 1954 contaban con una lista de peticiones para mejorar la vida en los campos. Las demandas no eran nada extraordinario: reducción del tiempo de trabajo a diez horas diarias, el fin de las restricciones para recibir correo de sus familiares, la mejora de la alimentación o la desaparición de los delatores. Poco después del motín de Vorkutá —y ya desaparecidos Stalin y Beria—, las autoridades soviéticas, por primera vez, empezaron a poner en libertad a los prisioneros extranjeros que contaban con condenas de diez o más años y a devolverlos a sus países de origen. Así, entre 1954 y 1955 fueron muchos los presos políticos que recuperaron su libertad. El cumplimiento de condenas, la revisión de casos o el decreto de amnistía del 17 de septiembre de 1955 contribuyeron a ello. En ese mismo año se liberó incluso a prisioneros de guerra alemanes condenados por crímenes de guerra. Al mismo tiempo, la Cruz Roja de varios países, como Austria o Alemania Occidental, puso en marcha el primer envío de paquetes dirigidos personalmente a los prisioneros, con su nombre y número.

LA POSTURA DEL RÉGIMEN FRANQUISTA EN EL RETORNO DE LOS PRESOS

Mientras tanto, cabe preguntarse qué sucedía en España y cómo estaba dispuesto a afrontar el régimen franquista el regreso de los exdivisionarios y de los presos republicanos. Según Moreno Izquierdo (2017), a partir de 1940 el Gobierno intentó liberar a los españoles que se encontraban prisioneros en la URSS, en concreto a los combatientes de la División Azul y de un grupo de 27 pilotos enviados por la República. Nada se mencionaba de los primeros prisioneros, los marinos. En 1946 se reanudaron las conversaciones al dar comienzo las primeras repatriaciones de presos europeos hacia sus países de origen. Según las autoridades soviéticas, el número de españoles presos en la URSS ascendía a un total de 364 personas. Pero, además, España no mantenía ningún tipo de relaciones diplomáticas con ese país, que, por añadidura, no había firmado el Convenio de Ginebra del 27 de julio de 1929.

De acuerdo con Moreno Juliá (2012: 45), fue en 1946 cuando realmente dieron comienzo los contactos hispano-soviéticos que debían materializar el retorno de los prisioneros de la División Azul. Y, enmarañado en ciertos vericuetos diplomáticos, el embajador de España en Roma, José Antonio de Sangróniz, mantuvo una primera comunicación con los soviéticos, aunque con el propósito de llegar a un acuerdo comercial; un primer paso imprescindible para negociar después la libertad de sus compatriotas. Al mismo tiempo, un empresario catalán recibió una propuesta para que pudieran entablarse esos contactos[60]. Sentadas esas bases iniciales, un diplomático español y un agregado militar soviético se encontraron en la neutral Suiza, donde mantuvieron diversas reuniones. Así, en agosto de 1949 y en enero del año siguiente se llegó a un primer acuerdo comercial entre ambos países, pero de la mano de capital privado español. Significativamente, en el texto aprobado quedó reflejada una cláusula para que fuera posible la liberación de ciudadanos de ambas nacionalidades. Sin embargo, el acuerdo no llegó nunca a desarrollarse. No se sabe muy bien qué falló, pero las fechas pasaron de comienzos de 1950 a 1953, con la muerte de Stalin y el fusilamiento de Beria, para volver de nuevo a retomar las conversaciones.

Así, a finales de 1953, el presidente de la Cruz Roja francesa recibió un telegrama de su homólogo en la URSS comunicándole que, mediante un decreto del Sóviet Supremo, un total de 253 españoles habían sido amnistiados y, por tanto, podían ser repatriados, para lo cual las autoridades españolas deberían fletar un barco y correr con los correspondientes gastos. Rápidamente, Alberto Martín Artajo, ministro de Asuntos Exteriores, puso en marcha el mecanismo de retorno. Se alquiló el buque Semíramis que se dirigiría a Odesa para recibir el 26 de marzo de 1954 a los liberados españoles, cuya cifra final confirmarían los soviéticos: 286 personas. En su viaje a Barcelona, el buque realizó una escala en Estambul en la que subieron los enviados especiales de la prensa española. El recuento efectuado por un coronel del ejército y un comisario de policía señalaba que habían fallecido durante su cautiverio 24 republicanos —27 para Secundino Serrano (2011)—, además de 94 divisionarios y que había tres internados deportados en Siberia (Agustín Llona Menchaca, Francisco Llopis Crespo y Juan Bote).

También había un grupo de pilotos, marinos y civiles que contaban con problemas legales y personales de diversa índole.

En todo este proceso resultó fundamental la labor de la Cruz Roja Española. Como han puesto de manifiesto González Martínez y Nicolás Marín (2016), una importante fuente documental española sobre este problema histórico son las memorias de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española. En ellas, quedaban reflejadas las gestiones llevadas a cabo por el duque de Hernani, a la sazón jefe de la Sección de Información Extranjera en la Cruz Roja Española, para la liberación de los españoles prisioneros como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial. De acuerdo con estas historiadoras, sería su responsable el que se atribuiría la repatriación de los españoles presos en la URSS que llegaron en el Semíramis, sin duda, la operación de vuelta a España más grande y mediática de todas.

LA LLEGADA EN EL SEMÍRAMIS Y SUS RESONANCIAS BÍBLICAS

El retorno de los prisioneros expatriados fue, por todo ello, un proceso lento y complejo. Como escribió Secundino Serrano (2005: 261), cuando el Semíramis partió de Odesa, se quedaron voluntariamente en la URSS —con los matices que se quiera— 51 divisionarios y nueve republicanos del grupo de aviadores y marinos, además de los 29 *berlineses* y media docena de exiliados que habían estado en los campos durante años. También algunos pilotos y marinos que en 1939 habían decidido quedarse en Rusia junto a los refugiados políticos y los niños de la guerra. El Semíramis repatriaba a 286 españoles, entre ellos 19 marinos, 12 pilotos, tres miembros del grupo *berlinés*, cuatro niños de la guerra, así como a los prisioneros de la División Azul. Como podrá apreciarse, un grupo no demasiado grande de presuntos "desafectos al Régimen". En esos días, previos y posteriores al atraque del buque griego en Barcelona (2 de abril de 1954), circularon todo tipo de bulos y se formularon también preguntas retóricas que no admitían respuestas simples y precisas. Probablemente, la realidad no era tan compleja. No sabemos si era previsible una manifestación tan grande de patriotismo en la

desafecta Cataluña de la Guerra Civil, con más de un millón de personas en la calle, pero al igual que en la olimpiada católica[61], celebrada poco tiempo antes, los barceloneses se volcaron con los retornados, en una clara exhibición de fervor patrio. No hay nada más que ver las anécdotas contadas por divisionarios, marinos y pilotos sobre el modo en que habían sido recibidos y agasajados por la población y los comerciantes de la ciudad.

Por tanto, la cuestión que plantean Secundino Serrano (2011) y también Javier de Miguel (2011) sobre si la llegada del Semíramis fue utilizada profusamente como un símbolo político por la propaganda franquista y de si el régimen español utilizó a los republicanos retornados en plenas negociaciones para su admisión en la ONU resulta muy pertinente, aunque no tenga una fácil respuesta. De hecho, el régimen de Franco gozó de una buena oportunidad para aparentar, de cara al exterior[62], la imagen del padre benefactor que acoge de nuevo en su casa al hijo pródigo. En cualquier caso, no habría podido desentenderse de los prisioneros de la División Azul ni tampoco de marinos y pilotos por todo el revuelo organizado a partir de 1948 en instituciones como la ONU. Puede decirse, sin duda alguna, que los presos republicanos fueron recibidos correctamente por el régimen, pero sin ningún tipo de fanfarrias.

Por otra parte, un colectivo tan pequeño y que había sufrido tanto no suponía —incluso teniendo una gran imaginación— un peligro para el Estado franquista. Es dudoso también que se pretendiese ofrecer en aquella época un acto parecido a la *reconciliación* entre ambos bandos, máxime cuando se perseguía aún con saña a todo tipo de militantes de izquierdas. Pero, como ha señalado Nicolás Sesma (2024: 262), en la España de los años cincuenta, "lo peor del aislamiento internacional había pasado, los embajadores habían retornado y con ellos comenzaban igualmente a multiplicarse los visitantes extranjeros". En consecuencia, una vez que los embarcaron con destino a España no quedaba más remedio que ocuparse de ellos. En realidad, solo eran 38 ciudadanos, avejentados por las penalidades sufridas. En este sentido, desde un punto de vista social, resultaba mucho más peligroso para el Estado franquista el grupo de desertores de la División Azul que había regresado en esta expedición, alguno de los cuales murió, en

oscuras circunstancias, al poco tiempo de su llegada a Barcelona.

Muchos años más tarde, Gregorio Morán comentaba en sus artículos para *La Vanguardia* que la llegada del Semíramis fue una ocasión de emoción especial y nadie que la hubiese vivido podría haberla olvidado. Vicente García Hermo[63], con sus más de 90 años en la actualidad, recuerda todavía el encuentro con su padre, el marino repatriado Vicente García Martínez, al que no veía desde pequeño. Asimismo, recordaba muy bien como la gente de Barcelona se había volcado con ellos. Cuando fueron a comer a un restaurante, lo único que pidió su padre fueron unas sardinas. "Lo siento", le dijeron, "no tenemos, pero se las conseguiré, aunque tenga que recorrer toda Barcelona". Los comerciantes no les cobraban los zapatos o la ropa que compraban. El documento de NO-DO de 1954 titulado *El regreso a la patria* muestra perfectamente la locura del recibimiento y el entusiasmo colectivo que vivió la ciudad. También el tremendo contraste con el breve documental de NO-DO (de apenas dos minutos y 33 segundos) del 8 de octubre de 1956 titulado *Los niños de Rusia*.

Por otra parte, el régimen franquista tenía un doble problema con los republicanos: en primer lugar, su acogida en España y, acto seguido, su reinserción laboral en el país. Como ha señalado también Moreno Izquierdo (2017: 95), aunque el régimen llevaba cerca de 16 años buscando el inmediato regreso de los expatriados en Rusia, la realidad fue que hizo muy poco para que su inserción en la sociedad española resultase exitosa. A su vuelta al país, se emplearon casi siete meses para que el Consejo de Ministros aprobase un mecanismo interministerial que gestionase de manera coordinada la integración de los repatriados y se comenzaran a resolver sus numerosos problemas.

Es posible también que algunos dirigentes gubernamentales albergaran reticencias sobre algunos retornados que habían trabajado en factorías soviéticas y que pudieran haber sido captados por la NKVD. Seguramente, tenían buena información sobre los marinos y pilotos que habían pasado por los campos y coincidido con los miembros de la División Azul. El capitán Teodoro Palacios, que muy poco tiempo después acabaría trabajando para los servicios de información españoles, parecía ser un verdadero experto en las

estrategias de penetración rusas[64]. Parece cierto también —y Moreno Izquierdo apunta testimonios— que en las llegadas del Krym, la inteligencia española colaboró activamente con sus homólogos norteamericanos, muy interesados en descubrir las facetas de la vida rusa y de su economía que les eran desconocidas. Sin embargo, a diferencia de los otros siete viajes desde la URSS, los divisionarios españoles conocían de primera mano a la casi totalidad de españoles retornados en el Semíramis.

Otras apreciaciones, como que marinos y pilotos resultaron beneficiados por la nueva estrategia del régimen franquista de olvidar los acuerdos alcanzados con los nazis, no parecen sustentarse muy bien. Algunos de los familiares presentes en esas jornadas en Barcelona recuerdan que la alegría desbordante, las manifestaciones de patriotismo y los recibimientos estruendosos fueron dedicados a los divisionarios. A los marinos —eran tan solo 19— nadie les prestó mucha atención ni tampoco los molestaron. Finalmente, partieron de Barcelona hacia sus lugares de destino con un pasaporte ferroviario. Es cierto que cuando llegaron a sus domicilios algunos de ellos fueron recibidos efusivamente por las autoridades del lugar, con misa solemne incluida —fue el caso de los hermanos Castañeda o de Antonio Leira—, aunque otros tuvieron también una acogida que podría calificarse de discreta. No dejaban de ser militantes de sindicatos y partidos de izquierda, prohibidos y demonizados en ese nuevo tiempo histórico.

LAS REPATRIACIONES DEL KRYM

Ahora bien, con la llegada del Semíramis no acabó la repatriación de españoles desde la URSS. La relativa apertura del régimen soviético propició que se alcanzasen acuerdos para que los niños de la guerra, los marinos y los pilotos que permanecían en la URSS, o sus familiares, pudieran regresar a España. Las autoridades soviéticas se mostraron dispuestas a que representantes españoles se desplazasen a Moscú para entrevistarse con los retornados y que pudieran incluso acompañarlos en la vuelta a España. Posiblemente, era un modo de reanudar las relaciones entre ambos países.

Importante fue también el deseo de regresar de muchos niños de la guerra,

que, tras la muerte de Stalin, pero también tras la celebración en febrero de 1956 del XX Congreso del PCUS, se dirigieron a las autoridades rusas para solicitar este retorno. Este fue el caso de la carta de 1955 de José Asensio Orueta (Moreno Izquierdo, 2017: 51), dirigida a Nikolái Bulganin, presidente del Consejo de Ministros, en la que se le solicitaba el rápido regreso a España de muchos españoles. Al conocer esta misiva, el PCE denigró a los promotores de esta iniciativa, que se había dirigido también a Naciones Unidas y a otras instituciones. En aquel momento, quedó patente que los dirigentes del PCE contaban con muy poca influencia sobre este colectivo, aunque a aquellos que deseaban retornar les aseguraban que perderían sus trabajos y acabarían en la cárcel o en campos de concentración, como había sucedido con marinos y pilotos.

Todas las expediciones de vuelta a España —salvo la última— se llevaron a cabo en el buque Krym y su destino ya no fue Barcelona, sino los puertos levantinos de Valencia y de Castellón. De acuerdo con datos actualizados de Iordache (2020), hubo seis expediciones entre los años 1956 y 1959. En las del buque Krym, así como en la última del Serguei Ordzhonikidze, regresaron un total de 27 marinos y 50 pilotos, aunque para algunos historiadores no son cifras definitivas y se encuentran sujetas a revisión. Con la llegada de la quinta expedición, el número de repatriados desde Rusia superó la cifra de los 2.200. En cada viaje llegaba un grupo muy heterogéneo de personas, que iban desde familiares de españoles a niños de la guerra, militantes de izquierda e incluso personas próximas a la jubilación que deseaban visitar a la familia que les quedaba en España. Pero, a partir de esa quinta expedición, el régimen de Franco decidió poner fin a estos retornos, aunque no se sabía con certeza si quedaban más candidatos para regresar a España.

La primera expedición del Krym había partido el 23 de septiembre de 1954 con 370 personas. La segunda arribó al puerto de Valencia el 22 de octubre de 1956 y transportaba un total de 454 refugiados, incluidos diez pilotos y cinco marinos. La tercera y cuarta tuvieron como destino Castellón durante los meses de noviembre y diciembre de 1956. En esa tercera regresaron cuatro pilotos y cuatro marinos. La cuarta llegó el 18 de diciembre de 1956, con un marino del buque Jaime I y 11 pilotos. La quinta expedición

llegó a Castellón el 22 de enero de 1957. Y el sexto viaje arribó a Castellón el 29 de mayo de 1957. En total, en todas estas expediciones regresaron diez marinos, entre ellos Agustín Llona Menchaca, primer maquinista del vapor Conde de Abasolo, que vino en la segunda expedición del Krym a Valencia. Y, entre los pilotos, regresaron también algunos de los considerados más rebeldes, como Francisco Llopis, Agustín Puig, Aniceto Mariñas, Amadeo Trigo y Agustín López.

La casuística que impregnó estos regresos fue realmente compleja. Algunos de los españoles retornados se encontraron con que la atención social en España —medida con parámetros soviéticos— dejaba mucho que desear: a nadie se le aseguraba trabajo y vivienda como en la URSS. En cualquier caso, parece evidente que el régimen de Franco no hizo nada para asegurar el éxito de los retornados. Se habían convertido en un colectivo al que debían resolver numerosos problemas de vivienda, trabajo o asistencia médica. Los problemas más habituales tuvieron que ver con la falta de adaptación a la España de aquellos tiempos. Este cúmulo de dificultades, junto con la poca resolución mostrada por algunas autoridades, provocaron un profundo malestar en muchos de los retornados[65].

LOS MARINOS Y LA ESPAÑA DE LA ÉPOCA

La vida cotidiana de los marinos tras su regreso a España estuvo también impregnada de trabajo y tranquilidad. El anhelo era olvidar todos los negros acontecimientos vividos y superar todos los traumas pasados. Su prolongada estancia en los campos les perseguiría el resto de sus días: algunos de ellos guardaron hasta su muerte las maletas que habían comprado nada más llegar a Barcelona; esas maletas permanecieron en muchos casos debajo de sus camas, guardando en ellas todos sus efectos personales. Como si algún día la siniestra NKVD viniera a trasladarles a otro campo y apenas les dejase tiempo para recoger sus posesiones más necesarias y valiosas[66]. Tras su llegada, sobresalían claramente los cambios operados en su personalidad. Una característica común a la experiencia de casi todos los marinos —compartida con la de los soviéticos liberados— eran las dificultades que

tenían para verbalizar su paso por el gulag y narrar las penalidades sufridas. Muchos de ellos fueron extraordinariamente reacios a contar buena parte de las vicisitudes sufridas, incluso a sus más allegados.

Cabe también preguntarse cómo era la España que recibía a los marinos y cómo estaba de desarrollada su economía. A comienzos de la década de los cincuenta, España era aún una economía eminentemente agraria, y más de la mitad de los españoles se ocupaban en este sector. Y el país se encontraba muy lejos de muchos de los indicadores de todos los países de Europa occidental, beneficiados por el Plan Marshall. En 1953 todavía se dejaban sentir con fuerza los ramalazos autárquicos y no se avizoraban los planes de estabilización y liberalización del mercado que impulsarían la economía española a fines de la década (García Santamaría, 2004: 21). En 1952 se acaba el racionamiento, mientras que la economía española recuperaba los niveles de producción medios del periodo 1925-1935. A partir de ese año, se fueron sentando las bases del futuro desarrollo económico español.

Por otra parte, y en una época de profunda desmoralización de la sociedad civil, la supervivencia del régimen pasaba por un cambio radical de sus aliados extranjeros. Se trataba de completar el giro que ya había dado la política franquista hacia Estados Unidos, iniciado un poco antes del fin de la Segunda Guerra Mundial. Así, Estados Unidos, con el desarrollo de la Guerra Fría mutó sus alianzas y mostró su interés por el territorio español para establecer sus bases militares. Todo ello se produjo antes de que el 26 de septiembre de 1953 se firmase el acuerdo hispano-norteamericano de cooperación y bases militares. Franco veía así expedito para el fin del aislamiento de su régimen.

En otro orden de cosas, marinos y pilotos arribaron a una España que vivía en un ambiente de derrota de la oposición al franquismo; con la detención en junio de 1953 del último Comité Nacional de la CNT, y con el PCE pasando sus peores momentos en los años 1952-1953. El mes de abril de 1954 no fue, sin embargo, el peor momento para retornar a España y encontrar algún trabajo con el que sobrellevar los últimos años previos a la jubilación con cierta dignidad. En tanto que, para los más jóvenes, todavía era una etapa de su vida en la que muchos podrían rehacer sus vidas, como así sucedió en

algunos casos.

EL REENCUENTRO CON LAS FAMILIAS

El reencuentro con sus familiares fue sin duda el momento más anhelado por todos ellos. Cuando regresaron a España, la familia representaba, después de tantos años de internamiento y de desconfianza hacia sus semejantes, la mejor relación que podían mantener. Ninguno de los que volvieron quedó inmune a las consecuencias de todo tipo causadas por su estancia en el gulag. Como ha subrayado el historiador británico Orlando Figes (2017: 750-751), "la gente regresaba de los campos de trabajo destruida física y mentalmente. Unos años en el gulag bastaban para envejecer de forma prematura a una persona". Además, una buena parte de los reclusos volvía con enfermedades crónicas y con ciertas deformidades físicas. En el caso de los prisioneros soviéticos, sin duda sus familiares pudieron entender mejor el clima de terror del estalinismo, pero no sucedía lo mismo con los españoles, dada la dificultad de posicionarse mentalmente en las dimensiones de aquellos desolados parajes, en medio de una gran guerra mundial y de una abrumadora posguerra.

Nunca pudieron entender tampoco como un gobierno supuestamente amigo de la República les había secuestrado y tratado peor que a unos delincuentes. Muchos de ellos, en consecuencia, preferían no comunicar todas sus experiencias, difundir solo una pequeña parte de ellas o desgranarlas únicamente en efemérides señaladas, como el día de Nochebuena, caso de Vicente García Martínez. Pero, tras más de 15 años de reclusión y después de una guerra civil y una atroz posguerra, muchas cosas habían cambiado. Padres que habían perdido a hijos; hijos que se habían quedado huérfanos. Hermanos o hermanas muertas en aquella España miserable, en la que la tuberculosis se cebaba en los más jóvenes, como un signo del deplorable estado en el que se habían quedado muchas familias. Durante algún tiempo, sus esposas e hijos o padres pudieron sobrevivir con el dinero ahorrado —quien lo tuviera—; algunos recibieron ayuda directa de familiares y amigos. Pero, en muchos casos, tuvieron que ser sus hijos y sus mujeres los que

lograron traer algún alimento a casa. Niños con 10 o 12 años ayudaban en las faenas del campo o salían de madrugada a la mar.

Ahora bien, la historia de las familias de los presos republicanos y, más en este caso, siendo víctimas de dos guerras, no deja de ser una historia de derrotados y de afectados por dos conflictos bélicos; algo que determinados historiadores han pretendido orillar. Muchos de ellos tuvieron que esperar aún bastantes meses hasta que se les ofreció una salida laboral. Existieron ofertas de trabajo de la Delegación Nacional de Excombatientes. Pero este trámite solo resultó sencillo para los militares de la División Azul que reingresaron de nuevo en las Fuerzas Armadas, puesto que todos ellos recibieron del Ministerio del Ejército los haberes atrasados nada más pisar tierra española en 1954. El resto debió esperar más de un año, sin apenas ayuda, a regularizar su situación. Su integración, aunque con dilaciones burocráticas, no resultó traumática ni para ellos ni para el régimen franquista.

CUESTIONES PENDIENTES: EL RECONOCIMIENTO A LOS MARINOS REPUBLICANOS

Por lo que respecta al reconocimiento de marinos y pilotos como luchadores republicanos, fue normal que el franquismo les negase este derecho. Pero mientras que los marinos nunca llegaron a asociarse, porque no mantenían vínculos tan estrechos entre sí como los pilotos, este último colectivo emprendió una estrategia distinta. Carmen Calvo Jung ha escrito sobre el reconocimiento tardío que recibieron los pilotos republicanos. Su empeño decidido para que se les considerase pilotos militares les llevó a crear la Asociación de Aviadores por la República (ADAR). En 1977 sí lo hizo el Gobierno de Cataluña, mientras que en 1984 se promulgó una ley que equiparaba su situación con la de los soldados franquistas. En 1990, finalmente, el Gobierno socialista reparó el daño convirtiéndoles oficialmente en miembros del Ejército del Aire. Sin embargo, no existió reconocimiento alguno para esos 33 pilotos españoles que llegaron a la URSS en 1938 en calidad de alumnos y que acabaron en los campos de concentración. Ni tampoco para los marinos.

De la misma manera, ninguno de estos prisioneros —dada la *superioridad moral* exhibida por los soviéticos— entabló demanda colectiva alguna para que presos políticos y civiles explotados en campos de concentración de la Segunda Guerra Mundial recibieran compensaciones por sus años de secuestro y de trabajos forzados. Andrea Pitzer (2018: 274) relata —refiriéndose a Japón— que, a medida que fueron descubriéndose en los años noventa del siglo XX muchos campos de trabajo forzados —como los empleados en el ferrocarril Burma-Siam, denominado el ferrocarril de la muerte—, las autoridades y las empresas japonesas que participaban o dirigían los trabajos se vieron obligados a afrontar indemnizaciones de toda índole.

No deja de ser revelador, además, que en la ría de Arousa (ni en otros lugares de España) sus marinos no hayan recibido hasta hoy un mínimo recordatorio por parte de los ayuntamientos en que nacieron. No existe plaza o calle dedicada a su lucha ni recordatorio alguno por sus años de sacrificio. Un manto de ignorancia y desidia cubre su memoria, así como la de aquellos que perecieron en los campos de concentración nazis. Pero, aunque pasen cien años más, no habrá seguramente otro grupo de hombres de esas rías que puedan llegar a vivir otra odisea comparable a la de esta valerosa y humilde gente del mar.

CAPÍTULO 9

LOS MARINOS EN SU HÁBITAT: SEMBLANZAS Y CORRESPONDENCIA DE SUS FAMILIARES

UN CASO DIGNO DE ESTUDIO: EL MAR TIRRENO DE AROUSA

Si bien la procedencia de los marinos era muy variada, la mayoría de ellos habían nacido en Galicia y el País Vasco, junto a algunos gaditanos y una presencia testimonial de otros lugares de España. La mayor representación correspondía a Galicia y, sobre todo, a la ría de Arousa. De esta zona provenían la mayor parte de tripulantes que desarrollaban todos los oficios habituales en un barco. Es posible también que el estudio de su hábitat natural arroje alguna luz sobre su peculiar idiosincrasia y su resistencia ante todo tipo de adversidades. La mancomunidad de Arousa norte es, actualmente, una entidad pública local de ámbito supramunicipal, creada en 1974, para organizar servicios entre los ayuntamientos que forman la comarca de O Barbanza (A Pobra do Caramiñal, Boiro, Rianxo y Ribeira). Se encuentra al suroeste de la provincia de A Coruña, ocupando el sur de la península de Barbanza y justo al norte de la ría de Arousa. Abarca una extensión de 244 km^2 y contaba a comienzos a del siglo XX con una población cercana a las 70.000 personas.

Tradicionalmente, los *concellos* de Arousa norte, con sus parroquias —y además de la tradicional emigración a América— han tenido en la marina mercante una de sus salidas laborales más habituales. Como es sabido, el reclutamiento de marineros gallegos, vascos y andaluces nutrió durante muchos años las flotas mercantes de España y de otros países europeos. Aquellas personas que pudieran disponer de un trabajo en los años veinte y

treinta del siglo pasado en grandes navieras contaban con una buena opción laboral, pese a estar alejados de la familia durante más de un año. El dinero que se podía ganar *navegando* —como siempre se ha dicho en la ría— suponía una cantidad mayor que aquellos precarios salarios que se obtenían *trabajando en tierra*. Y aunque las condiciones laborales en el mar no fueran a veces las más deseables, la estancia en un buque permitía ganar un salario muy superior y, sobre todo, llevar a cabo la necesaria acumulación de capital para construir sus propias viviendas y educar a sus hijos.

Los gallegos se ayudaban también entre ellos y mantenían una solidaridad de clan que solía funcionar mejor fuera de Galicia. Los que ya estaban navegando en alguna de las grandes compañías del sector recomendaban a sus paisanos para ocupar los puestos de trabajo vacantes y, tarde o temprano, solían tener éxito. Fueron formando así un núcleo laboral con bastantes afinidades. Todos ellos salieron del estrecho ámbito de las rías, ampliaron sus horizontes y vieron mundo. Los más inquietos —socialmente hablando— adquirieron conciencia de clase, al tomar contacto en los barcos, así como en sus escalas en puertos como Bilbao, Valencia o Barcelona, con los sindicatos mayoritarios entonces (UGT y CNT) e, incluso, con los partidos de izquierda, como el Partido Socialista.

Aunque la toma de concienciación de clase de estos marinos de la ría no cuenta con investigaciones académicas, no deja de resultar sintomático que una quinta parte del conjunto de marinos presos en la URSS fuesen de Arousa y su zona de influencia. Y lo mismo podríamos decir cuando cotejamos la lista completa de deportados españoles muertos en los campos de concentración nazis que aparecen en el libro de Martínez y Gómez Bravo (2024). En ese volumen observamos, por ejemplo, que en A Pobra do Caramiñal, con una población cercana a los 8.500 habitantes al comienzo de los años cuarenta del siglo pasado, nueve de sus habitantes murieron en los campos de concentración nazis de Gusen y Hartheim. Todavía es un misterio cómo pudieron acabar en Alemania y ser destinados a los campos de la muerte. Pero, probablemente, fueron detenidos en Francia por pertenecer a partidos de izquierda o relacionarse con miembros de la Resistencia.

RETRATOS DE MARINOS

No resulta una tarea sencilla trazar después de 70 años los retratos de este grupo de marinos mercantes. Obviamente, todos ellos han muerto, así como muchos de sus familiares directos. En algunos casos, hemos llegado a contactar con nietos, sobrinos e incluso hijos de aquellos marinos, que ya han cumplido más de 90 años. Por otra parte, existen muy pocos testimonios escritos de esa época; por ejemplo, las memorias publicadas por la hija de Sánchez-Ferragut y las del cabo Manuel Iglesias o los retratos publicados en un libro dedicado a gente de Catoira (Pontevedra), en el que se dejan las impresiones de los hermanos Castañeda Ochoa. Existen también bastantes testimonios recogidos en diferentes diarios de España, casi todos entrevistas con la tercera generación de familiares de estos marinos que cuentan detalles importantes sobre las vivencias de sus padres y abuelos. Y en este sentido, se repite una constante que ha venido operando estos últimos años: dos generaciones que vivieron bajo el franquismo evitaron mencionar estos temas o escribir sobre estas cuestiones, y sería la tercera generación la que más se ha implicado en la conservación de la memoria histórica de sus abuelos y desea que su memoria sea salvaguardada.

Además, hemos encontrado en los archivos de la FEDIP, depositados en el Instituto Social de Historia de Ámsterdam, la correspondencia enviada por los familiares de los presos que ha permitido reconstruir algunas biografías. En cualquier caso, nada que ver con los más abundantes testimonios que se han podido recabar hasta el momento de las promociones de pilotos en la URSS. Libros como los de Juan Blasco (1960), Vicente Monclús (1959) o Miguel Velasco (1995), así como de niños de la guerra como Bernardo Clemente del Río (2004), o de excombatientes de la División Azul que quisieron mostrar sus vivencias en la URSS. Los marinos, como gente humilde que eran, no dejaron testimonios por escrito de todas sus vicisitudes; ni siquiera en la mayoría de los casos, memorias o apuntes personales que pudieran ser utilizadas por sus familiares para completar algún relato.

PATRONES DE COMPORTAMIENTO OBSERVADOS

EN LAS AUTORIDADES SOVIÉTICAS Y TIPOLOGÍAS SOCIOGRÁFICAS DE LOS MARINOS

Antes de entrar en materia, nos gustaría destacar algunos patrones de comportamiento, tanto de los rusos como de los marinos, que resultan pertinentes. El primero de ellos se refiere a todos aquellos marinos que, en su día, decidieron adoptar la ciudadanía soviética —con mucha presión del PCE o con poca o ninguna influencia—, pero con el convencimiento de haber resuelto buena parte de sus grandes males. Sabemos que la mayoría de ellos sufrieron un tremendo desengaño cuando al cabo de unos pocos años de vida laboral acabaron siendo detenidos bajo acusaciones de espiar para potencias extranjeras. Una actitud incomprensible por parte de las autoridades soviéticas cuando ya la *gran guerra patriótica* había acabado y los supuestos adversarios habían sido vencidos. En todos los casos, y como es obvio, las acusaciones no dejaban de ser una mera patraña; de lo contrario, habrían sido fusilados y no condenados a diez años de prisión para que siguieran formando parte del engranaje fabril de la URSS.

Una parte de estos presos siguieron trabajando —y algunos también muriendo— en esas tierras al acabar su condena, pero muchos de ellos optaron por regresar a España en las diferentes expediciones del buque Krym. Por su parte, el pequeño grupo de marinos que trabajó para la marina soviética en diferentes puertos de la URSS resultó también sospechoso de entablar contactos con las tripulaciones de los barcos extranjeros y por ello también fueron condenados por espionaje. Es posible que alguno hablase demasiado, pero no nos cabe la menor duda de que esta actuación de los soviéticos parece ser un patrón de comportamiento represivo, muy reconocible en todos sus rasgos.

Otro caso revelador fue el de los capitanes de los nueve buques incautados por la URSS. En total, cinco de ellos fueron repatriados a España entre 1937 y 1940. El resto corrió una suerte desigual. A Eugenio Montilla, capitán del Cabo San Agustín, que había pasado por la armada republicana, no le salvó de la cárcel ni la buena imagen que de él tenían los dirigentes del PCE. Fue arrestado en 1948, probablemente aduciendo algunas de las martingalas

habituales para estos casos. Como conclusión, abrazar la causa de la URSS y contribuir a su esfuerzo bélico no fue recompensado: un modelo de comportamiento que ya conocían muy bien muchos ciudadanos soviéticos. Y, curiosamente, buena parte de estos *colaboradores* —en el mejor sentido de la palabra— acabaron regresando a España meses o años más tarde que los repatriados en el Semíramis, aunque resultaron incluso peor tratados que muchos de sus compañeros y que los miembros de la División Azul.

Entre la amplia variedad humana de los marinos que fueron a la URSS destaca un primer grupo, formado por el colectivo que acabó en el gulag y que militaba en sindicatos y partidos de izquierda. Este conjunto de personas estaría formado por aquellos republicanos de convicción que no deseaban o no podían volver a España, pero que tampoco pretendían quedarse en la URSS. Sin duda, se distinguían fácilmente porque habían ejercido toda su vida la profesión de marino. En un segundo grupo podríamos encuadrar a los marinos más jóvenes, sobre todo a ese grupo de artilleros de la armada que servía en el Cabo San Agustín y en el Juan Sebastián Elcano, muchos de los cuales decidieron quedarse a la URSS, trabajando en diferentes sectores e incluso echando raíces en esta nación. En un tercer grupo, por lo singular de su trayectoria, contamos con la oficialidad de los buques, puesto que se unieron desde un primer momento y decidieron emprender su propio camino, pero con escaso éxito. Y en el último grupo, y utilizando un componente geográfico, agruparemos al amplio colectivo de marinos gallegos, sobre todo a los provenientes de Arousa norte. El grupo más numeroso entre todo el colectivo de marinos, probablemente el más compacto, fue sin duda el gallego, en el que sobresalen los marinos originarios de la ría de Arousa (norte), sobre todo de A Pobra do Caramiñal y de otras localidades como Palmeira y Santa Uxía de Ribeira. Entre ellos se encontraban también muchos de los más veteranos que llevaban navegando más de 20 años entre España y América. La mayoría formaron una piña en su reclusión y tomaron decisiones grupales. Hay que tener en cuenta un dato que es clave: de los 19 marinos repatriados en el Semíramis nada menos que una docena de ellos eran gallegos, casi dos tercios del total. Y de esa docena, siete de ellos de la ría de Arousa.

Uno de los marinos de mayor edad, como ya hemos comentado, fue Vicente García Martínez, natural de A Pobra do Caramiñal, casado con Juana Hermo y padre de cuatro hijos de corta edad. Llegó de vuelta a España con 61 años. Miembro del PSOE desde 1924 y perteneciente también al sindicato UGT, se desempeñaba como encargado de los pertrechos del buque transatlántico Juan Sebastián Elcano. Dos de sus cuatro hijos varones, Manuel y Antonio, contrajeron la tuberculosis al final de la guerra. El primero de ellos acabó falleciendo a pesar de que su madre vendió todas las fincas que estaban a su nombre e hipotecó la casa familiar para que estos dos hijos pudieran ser tratados de su enfermedad. Otro de sus hijos, Vicente García Hermo, nacido en 1921, que fue a recibirlo a Barcelona, cuenta que "era un hombre que nunca tuvo una mala palabra para nadie, ni siquiera para su peor enemigo". Vicente, también marino —y con 93 años en 2024—, manifiesta que, cuando fue a buscarlo al hospital al que los habían llevado para pasar revisión médica, su padre le había preguntado insistentemente por su hermano Manuel, el primogénito. Salieron del hospital para ir a comer y cuando estaban sentados a la mesa, volvió de nuevo a interesarse por el mayor de los cuatro hermanos. No le quedó más remedio que contar la verdad: hacía ya tres años, en 1951, que su hermano había muerto. Entonces, su padre comenzó a llorar desconsolado como un niño. Vicente cuenta también que a la llegada del Semíramis a Barcelona todos los marinos venían con una especie de uniforme: jersey caqui y pantalón del mismo color: "Si iban por alguna calle de la ciudad, la gente los rodeaba y preguntaba '¿quiere usted algo?'".

Compañero y amigo de Vicente García Martínez, vecino también de la parroquia de Santa María de Xobre en A Pobra do Caramiñal, era Ricardo Pérez Fernández, nacido el mismo mes y año, 26 de noviembre de 1893. Era marinero del Cabo Quilates y afiliado a la CNT, y falleció en Odesa el 16 de febrero de 1949. Estaba casado con Purificación Hernández y tenían un hijo, Ricardo. Según la información de uno de sus nietos al diario *La Voz de Galicia* (1 de julio de 2021), "mi abuelo fue enterrado en vida en el campo de concentración de Karagandá". Los familiares recibieron una comunicación oficial en 1954 que confirmaba su muerte. Al parecer, lo mató de un culatazo

uno de los guardias del campo por esconder una patata para comer. Nunca llegó a contactar con su familia, pero algún compañero rescató cartas que años después entregó a su viuda.

Otro marino de A Pobra era Ramón Santamaría García, nacido el 25 de enero de 1903, soltero, con la ocupación de fogonero en el barco Juan Sebastián Elcano. Pertenecía a la UGT. Sus padres, Antonio y Margarita, murieron durante sus años de cautiverio. Repatriado en el Semíramis. Se conserva una carta en el archivo de la FEDIP que esta organización envió a su hermana Dolores, en abril de 1948, solicitándole algunos datos sobre su hermano. Otros marinos eran José Pérez Pérez, nacido en 1895; Juan Castro López, de 1906, engrasador en el Cabo San Agustín y repatriado en el Semíramis; Manuel Dávila Eiras, nacido en 1900 y también repatriado en el Semíramis. De la ría de Arousa y de localidades colindantes a Pobra eran José García Santamaría, nacido el 1 de junio de 1913 en Palmeira y tripulante del Cabo San Agustín, que tuvo una hija, Dolores García Picker, el 19 de octubre de 1945 en el campo de Kok-Usek, de Karagandá; regresó a España en el Semíramis y acabó convertido en un buen carpintero. Juan Gómez Mariño, nacido en Ribeira en 1911 y marinero del Cabo San Agustín, fue repatriado en el Semíramis. Y José García Gómez, nacido en Ribeira en 1911 y repatriado también en el mismo buque.

El resto de gallegos lo componían los hermanos José y Ángel Castañeda Ochoa, nacidos en Catoira (Pontevedra), en 1901 y en 1909, respectivamente. El primero de ellos era marinero y el segundo, mozo de cubierta. Ambos repatriados en el Semíramis. Embarcaron el 25 de octubre de 1936 en el Cabo San Agustín, que venía cubriendo la ruta de Valencia a Buenos Aires. Los descendientes de los hermanos hicieron un relato de sus vicisitudes en la URSS a un paisano suyo de Catoira, Pepe Castaño, quien publicó el libro *Aquela xente de Catoira* (2012). José Diz Rivas, nacido en Vilaxoán (Pontevedra) en 1904, era marinero del Cabo San Agustín. Antes de fallecer en Odesa en 1948 dejó escrita una sentida carta en la que solicitaba regresar a su país para reunirse con su mujer y sus tres hijos, "que necesitan de mi ayuda y mi apoyo". Pedro Armesto Saco nació en la parroquia de Salcedo, en Pobra do Brollón (Lugo), en 1912. Concluidos sus estudios de marino

mercante, viajó a Cádiz en 1925 para embarcar en un buque de la compañía Ibarra. Podemos citar también a otros marinos como Antonio Leira Carpente, natural de Pontedeume (A Coruña) y marinero del Cabo San Agustín, y Enrique Piñeiro Díaz, nacido en Ferrol en 1912 y que después de estar destinado en la marina fue incorporado como cabo apuntador al Cabo San Agustín y repatriado en el Semíramis.

En cuanto a la suerte corrida por la oficialidad de los buques, el 28 de abril de 1940, la NKVD se personó en el Hotel Francia, en Odesa, y detuvo a Pío Izpizúa Imatz, jefe de máquinas del Cabo San Agustín, así como a otros cinco oficiales de barcos españoles por esas mismas fechas: Ángel Leturia Arambarri, capitán del Mar Blanco; Juan Izquierdo Zugasti y Julián Bilbao Lecica, primer y segundo maquinistas del Cabo San Agustín; Domingo García Mieytes, jefe de máquinas del Ciudad de Tarragona, y José Sáez Menéndez, primer maquinista del Inocencio Figaredo. Todos ellos fueron trasladados a los campos del círculo polar ártico. Particularizando en la trayectoria de estos mandos, sabemos que para Ángel Leturia Arambarri existió una demanda de repatriación, efectuada por sus parientes, junto a la de los oficiales Juan Izquierdo y Pío Izpizúa, entre el 16 de enero y el 25 de agosto de 1941. No se tienen muchas noticias de sus años en la URSS. Es seguro que Leturia pasó por Karagandá, donde compartió reclusión con Izpizúa. Fue liberado probablemente en 1948, o un poco después, tras lo cual accedió a residir en la URSS. Se estableció en la ciudad de Guryev, donde vivió hasta su muerte en 1979.

Rogelio Hernández Rodríguez, nacido en Gijón el 19 de marzo de 1899, era el capitán del buque Isla Gran Canaria y toda su tripulación, a excepción del primer maquinista, fue repatriada a España. En el verano de 1938, este capitán y su primer maquinista se encargaron del buque y comenzaron a navegar, con nueva tripulación rusa, en régimen de *time charter*, para una compañía soviética. Acabó siendo destinado a la flota mercante del Mar Negro y a la del Mar de Azov. Cuando las tropas rumanas del Eje tomaron Odesa, Hernández no se sumó a la retirada. En esos momentos, las autoridades españolas se encontraban gestionando la recuperación de los barcos Mar Blanco e Isla de Gran Canaria y por orden del diplomático José

Rojas fue el encargado de los trabajos de vigilancia de los dos antiguos buques. En el otoño de 1942 colaboró con la comisión de rescate franquista que se desplazó a Odesa, comandada por el capitán de fragata Francisco Núñez. Al final, los soviéticos volvieron a hacerse con el control de Odesa, pero los diplomáticos franquistas se olvidaron en su retirada de este capitán. Pasado un tiempo, fue detenido el 10 de enero de 1947 acusado de espionaje y de propaganda antisoviética, por lo que fue condenado a diez años de trabajos forzados. En el campo de Intá trabajó como encargado de almacén. El 29 de enero de 1955 abandonó este campo y fue destinado a los campos de la región de Odesa. Nunca retornó a España, falleció en 1985.

Eugenio Montilla Escudero, madrileño, fue el capitán del Cabo San Agustín. Como teniente de navío de la reserva naval estuvo embarcado en el destructor Churruca. Tras su ascenso a capitán de corbeta de la reserva naval, lo destinaron al Cabo San Agustín. Más tarde se integraría en la flota rusa del Mar Negro, hasta que fue detenido en 1948 acusado de espionaje. Acabó en un campo de concentración del círculo polar ártico. Posteriormente fue trasladado a una prisión de Odesa, en la que falleció en mayo de 1955. Recordemos también que Montilla era hijo del militar cordobés Mariano Montilla Fernández y hermano del destacado dirigente azañista y periodista exiliado en Francia Carlos Montilla Escudero, así como del comandante médico del ejército franquista Fernando Montilla Escudero. Su muerte en Rusia es un caso revelador y paradigmático de la dramática situación de los oficiales leales a la República. Su esposa tuvo que solicitar la declaración de fallecimiento por parte de las autoridades judiciales franquistas para poder tener el reconocimiento y las prestaciones de viudedad. Oficialmente se le dio por fallecido en diciembre de 1947 "ignorándose hasta la fecha su paradero y existencia"[67].

Jacinto González Aguilera nació el 23 de noviembre de 1893, en Barcelona. Era capitán del buque Ciudad de Ibiza, que había partido de España el 2 de julio de 1937 para Odesa. Sus últimas noticias desde la URSS se tuvieron en mayo de 1941 desde la ciudad ucraniana de Kramatorsk, poco antes de la invasión alemana. Estaba casado con Buenaventura Soler y era padre de dos hijos. Falleció en Siberia al poco de llegar al campo de

concentración en 1941. Por su parte, Pío Izpizúa resultó condenado a 14 años de prisión por desviacionismo y obstrucción al régimen. Su familia en España había puesto una demanda de repatriación al Ministerio de Asuntos Exteriores, con fecha de 25 de agosto de 1941[68], pero llegó demasiado tarde. Gracias a compañeros repatriados en el Semíramis llegaron noticias de que todavía seguía vivo. Su hermana, Antonia Izpizúa, cursó una demanda de repatriación a la Cruz Roja Española. El Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR) abrió un expediente de búsqueda ante la Alianza de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja soviéticas. En la ficha del CICR se decía que se encontraba en la localidad de Guryev (Kazajistán). Al final, el jefe de máquinas pudo regresar a España en la sexta expedición del Krym, en mayo de 1957.

José Sáez Menéndez era el primer maquinista del buque Inocencio Figaredo. Su familia solo tuvo noticias de su paso por el Hotel Francia de Odesa. Su esposa envió este caso al CICR por mediación de la Cruz Roja Española el 12 de enero de 1957; al parecer, la búsqueda estuvo vigente durante tres años, con resultado negativo. Resulta difícil especular sobre su paradero, a no ser que fuese fusilado o desapareciese sin dejar rastro cuando fue trasladado al círculo polar ártico junto con otros oficiales. En cuanto a Eusebio Olarra Basarte, primer oficial del Cabo San Agustín, después de su detención en el Hotel Francia, fue internado en el campo de concentración nº 5110/32, en Norilsk, junto con otros 25 tripulantes de este buque, incluido también el segundo oficial Ramón Sánchez-Ferragut Gómez, según ha escrito Sebastián Cabot (2014). Por su parte, Agustín Llona Menchaca, natural de Urduliz (Vizcaya) y de familia de marinos, nacido el 24 de enero de 1908, embarcó en Valencia el 19 de enero de 1936 en el Conde de Abasolo como jefe de máquinas. De acuerdo con el blog *Webmar*, fue desembarcado y hospitalizado en Odesa el 23 de abril de 1937. En un reportaje del diario *Deia*[69] (del 26 de enero de 2015), se indica que estuvo en Vozdvizhenka (Siberia), donde conoció a su mujer, Agnesa Markel Franz, natural de Zarcekovich (Crimea), también prisionera durante largo tiempo en el gulag. Acabó siendo repatriado, junto a su mujer y sus dos hijas, en la expedición del buque Krym a Valencia el 22 de octubre de 1956. Volvió a trabajar a su

regreso como jefe de máquinas en algunos mercantes, según contaba una de sus hijas. Falleció en 1981.

Manuel Peláez, bilbaíno, apodado el Ruso, al comienzo de la Guerra Civil se encontraba navegando —según Sebastián Cabot (2014)— como segundo maquinista en la compañía Ibarra. Se pasó toda la guerra en el Cabo San Agustín en dicho cargo. Cuando los soviéticos embargaron este buque en Feodosia en 1938, consiguió trabajo como maquinista de trenes y después en una fábrica de carros de combate en la ciudad ucraniana de Járkov. Allí se casó con una médica ucraniana. Tras la invasión alemana, decidió regresar a España. En este viaje invirtió, al parecer, dos años y medio hasta llegar a la frontera de Hendaya, por lo que tuvo que atravesar media Europa en guerra. Volvió a navegar en la compañía Ibarra hasta que se incorporó en 1963 a la Trasmediterránea, donde trabajó en los buques Almudena, Satrústegui y Virginia de Churruca.

Ramón Sánchez-Ferragut Gómez, ya tantas veces referido oficial de la marina mercante, nació en San Fernando (Cádiz) el 28 de junio de 1910. Integrante de una destacada familia de marinos de guerra, estudió la carrera de marino mercante en la Escuela Naval de Cádiz. En 1937 embarcó como segundo oficial en el Cabo Sacratif de la compañía Ibarra[70]. A su regreso a España, Ramón volvió a embarcarse en Valencia, aunque esta vez en el Cabo San Agustín. Regresó a España en el Semíramis. Sus hermanos, que habían ido a recibirlo a Barcelona, lo trasladaron a San Fernando. Al poco tiempo de su llegada, partió para Guinea Ecuatorial. Se casó por poderes con Patrocinio Soto Gómez, que vivía en Málaga, y se instaló con ella en ese país, donde trabajó como jefe de muelle hasta la independencia de la antigua colonia[71]. Posteriormente, Ramón se trasladó con su mujer y sus tres hijos a Madrid, decidido a que se le reconociese la carrera de marino mercante. Al final, recaló en su tierra gaditana, donde consiguió trabajo en obras del puerto hasta su jubilación. Falleció en 1998. Desde un primer momento, parece que su familia y amigos influyeron sobre las autoridades franquistas, que estaban dispuestas a canjearlo, junto con otros marinos españoles, por prisioneros rusos en España, como subrayó Iordache (2014a). En sus memorias albergaba bastantes dudas sobre la causa republicana, aunque parece quedar fuera de

toda duda su pertenencia a la UGT. En su periplo por los campos sufrió numerosas penalidades, al igual que sus compañeros.

Pío Izpizúa Imatz, Juan Izquierdo Zugasti[72] y Julián Bilbao Lecica eran el primer, segundo y tercer maquinistas del Cabo San Agustín; Domingo García Mieytes, el primer maquinista del Ciudad de Tarragona. Aunque todavía no se conocen datos sobre su suerte, es probable que purgaran su condena en los campos de Kazajistán, ya que los únicos supervivientes localizados del grupo, Izpizúa y García Myeites, así lo acreditan. Este último nació en 1910 en A Pobra do Caramiñal y era el único de los gallegos presos que contaba con la categoría de oficial de la marina mercante. Fue detenido por la NKVD en abril de 1940 y después trasladado a un campo del círculo polar ártico. Se tienen pocas noticias de sus años de reclusión. Acabó regresando a España en una de las expediciones del Krym. Al final, tardó tres años más que sus paisanos de Arousa[73] en volver a Galicia.

Como casos singulares, que requieren un tratamiento aparte, hay que referirse, en primer lugar, a Secundino Rodríguez de la Fuente. Aunque nació en Sestao, residió en Castro Urdiales (Cantabria), donde trabajó de calderero. Con la proclamación de la República, se convirtió en alcalde de esta villa y fue secretario local de Izquierda Republicana. De incansable actividad, fundó la Juventud Democrática de Portugalete y participó en todo tipo de actividades políticas. También colaboró con varios diarios de la época. Al derrumbarse la zona norte, le ofrecieron el puesto de comisario político en el Cabo San Agustín. Era la persona con mayor trayectoria y experiencia política. Su cargo como comisario del buque no le dejó tal vez en buen lugar, pero sin duda sufrió como el que más y no fue favorecido por su posición cercana al PCE. Acabó muriendo en Karagandá el 7 de marzo de 1947, sin que nadie hubiera hecho caso del informe del jefe del campo que aconsejaba liberarlo. Tampoco dio resultado alguno la misiva que el propio Secundino había dirigido al ministro de Asuntos Exteriores, Mólotov. Entre su llegada y su detención había trabajado en una fábrica de Rostov y solicitado permiso para emigrar a Argentina. Sin duda, era de los prisioneros que más tenían que perder, puesto que era padre de seis hijos. En el Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca[74] es el expedicionario que cuenta con más

registros, con numerosos datos de camaradas que se interesaban por su destino.

De Luis Serrano Organero se sabe que era palero en el Inocencio Figaredo. Gracias a su ficha de la FEDIP sabemos que fue internado en agosto de 1941 con su esposa, Petra Díaz Alonso, y su hija, María, en el campo de Oranki, un antiguo monasterio convertido en *Lager*. Algo más tarde, fueron desplazados al campo de Aktiubinsk, situado en el oeste de Kazajistán. Desde allí, donde formaban parte de una remesa de presos, arribaron en julio de 1942 al campo de Kok-Usek en Karagandá. En este último campo de concentración murió su esposa en noviembre de 1942. Luiza Iordache (2014b), que había indagado sobre los maestros de los niños de la guerra, asegura que su mujer, Petra, había llegado a la Unión Soviética acompañando a una de las expediciones de estos niños. Una vez allí, ejerció como educadora en la casa de niños nº 3 de Odesa. Probablemente, durante su estancia en esta ciudad, Petra y Luis llegaron a conocerse y decidieron contraer matrimonio. Serrano manifestó su interés en regresar a España y, de acuerdo con Iordache, su nombre figura en algunos documentos relacionados con las solicitudes de repatriación cursadas por un grupo de marinos: en una carta colectiva trasmitida desde Odesa al consulado español en Estambul y en dos relaciones nominales, una enviada por la embajada del III Reich en Madrid y la otra trasladada por el agregado naval español en Berlín. Por su parte, Petra Díaz había solicitado también la repatriación a través del consulado español en Estambul en marzo y abril de 1940, y también se hallaba inscrita en el listado que el agregado naval soviético almirante Mijaíl Vorontsov facilitó a su homólogo español en Berlín. Aunque las causas de su detención nunca estuvieron claras, parece que las opiniones manifestadas a compañeros del exilio sobre la URSS fueron decisivas en su arresto por la NKVD. A la muerte de su esposa —y de acuerdo con los datos del archivo de la FEDIP—, su hija María fue adoptada por una presa yugoslava que se hallaba en su mismo campo en Karagandá y a la que se llevó consigo a Yugoslavia cuando fue liberada.

Por otra parte, aquellos trabajadores de diferentes profesiones que acompañaban al personal de los buques, sobre todo de los barcos Cabo San Agustín y Juan Sebastián Elcano, conformaban un grupo muy heterogéneo.

Entre ellos, figuran parte de los marinos de guerra que sirvieron en el Cabo San Agustín y Juan Sebastián Elcano. Por algunos testimonios, sabemos que los más jóvenes estaban cautivados por la vida en Odesa y la liberalidad en las relaciones de la que hacían gala las soviéticas. Algunos de ellos no dudaron en incorporarse pronto a la vida laboral de la URSS. Citaremos, en primer lugar, a José Fernández Serrano, natural de Ferrol y practicante del buque Cabo San Agustín. Ejerció como sanitario en la marina de guerra, no pasó por los campos de Karagandá y aceptó permanecer en la URSS, en Odesa, junto con otro pequeño grupo de marinos. Diferente es el caso de José Antonio Herrera Alonso, marino artillero del Cabo San Agustín. A partir de 1937 trabajó como obrero en distintas fábricas de Rostov, Asia Central y el Cáucaso. Fue detenido el 17 de agosto de 1949 acusado de espiar para potencias extranjeras, por lo que fue condenado a diez años de trabajos forzados en el gulag. Permaneció trabajando en las minas de carbón de la región siberiana de Vorkutá-Intá hasta el verano de 1950. Pocos años más tarde fue amnistiado y retornó a España en la quinta expedición del Krym en 1957.

El cabo Miguel Iglesias Leira nació en Pontedeume (A Coruña) en 1911. Ingresó en la armada a los 16 años. La sublevación fascista lo encontró a bordo del crucero Miguel de Cervantes. Sin embargo, cuando torpedearon su buque en noviembre de 1936, Iglesias quedó disponible y embarcó en el mercante Cabo San Vicente el 17 de septiembre de 1937 con destino a Odesa. Cuenta en sus novelescas *Memorias de guerra (1936-1942)* (2006) que el 24 de septiembre arribaron a Odesa. El 6 de octubre, una vez que el barco ya se había cargado, fondearon en algún lugar cercano al puerto para artillar el mercante con cañones. Narra también sus vicisitudes en Odesa, con 26 años y muchas ganas de vivir. El 10 de abril de 1939 se vieron obligados a abandonar el barco. El 29 de mayo se decidió que una parte de los marinos regresasen a España, mientras que a un grupo de 35 marinos se les concedió autorización para residir en Odesa, donde estuvieron cinco años trabajando en diferentes fábricas. Durante la invasión alemana, tuvo la suerte de que un oficial de la Wehrmacht se interesase por él y otros cuatro españoles, consiguiéndoles salvoconductos para salir de la URSS el 2 de diciembre de

1941. Tras sufrir diversas peripecias, refiere que partió el 27 de junio de 1942 de Kramatorsk con otro compañero español. El 6 de julio llegaron a Berlín, después de pasar por Varsovia, donde los condujeron a un campo de concentración. Tras otro golpe de suerte, pasaron a la ciudad alemana de Remscheid, cerca de la frontera belga, donde fueron internados en otro campo de concentración. Al parecer, el cónsul de España en Colonia, advertido de su situación, les proporcionó un pasaporte. Tanto él como su compañero partieron en el expreso Colonia-París el 27 de julio de 1942 y llegaron a Irún el 30 de julio. Escoltados por la guardia civil, arribaron a Madrid el día 31 de julio, donde los internaron en el campo de concentración Miguel de Unamuno y, acto seguido, asignados al 72 Batallón Disciplinario de Palencia. No obstante, de acuerdo con sus rutilantes memorias, los buenos contactos de su familia evitaron que se prolongase su estancia en el campo. Pudo llegar a Ferrol el 19 de septiembre de 1942.

Otro gallego, José Núñez Edreira, fue marinero en el buque Juan Sebastián Elcano. Optó por permanecer en la URSS trabajando en centros fabriles de Cheliábinsk, Samarcanda y Odesa. En esta última ciudad fue detenido por la NKVD en 1949, acusado de espionaje y propaganda antisoviética. Fue condenado a diez años de trabajos forzados en las minas de Vorkutá y posteriormente rehabilitado en 1955. Llegó a trabajar en una fábrica de Odesa y finalmente retornó a España en la quinta expedición del Krym. En el caso de Agustín García Roselló, perteneció también al grupo de marinos que aceptaron residir en la URSS. Trabajó en fábricas de Cheliábinsk y Samarcanda. Al parecer, luchó como guerrillero en el Ejército Rojo y al acabar la guerra, fijó su residencia en Feodosia, donde trabajó como fogonero en la flota rusa y después como mecánico en Simferópol[75].

El marino cenetista asturiano Avelino Acebal Pérez era natural de Xove (Gijón), donde nació en 1894. El 19 de julio de 1936 se encontraba en Gijón y participó en la lucha entablada en el norte de España. Embarcó para Odesa en el Cabo San Agustín, donde permaneció retenido desde 1938 hasta que fue enviado, junto con otros marinos, a los campos. Llegó a Karagandá en noviembre de 1942 y allí fue asignado a los campos de Spassk, Karabas y Kok-Usek. Fue repatriado en 1954 en el Semíramis. Otros dos asturianos,

Víctor Rodríguez Bango y Julio Martínez Berros, también de Gijón, fueron compañeros suyos de cautiverio. Julio falleció en 1941 cuando trabajaba en una carretera entre Norilsk y Dudinka en el círculo polar ártico (Morán, 2011).

También existen muchos casos de los que se dispone de menos datos y con recorridos muy singulares. Como el del bilbaíno José Pollán Osaento, peluquero del Cabo San Agustín, "a quien le robaron un reloj de oro que era su única propiedad" (Bonet, 1995). Pasó por los campos de Norilsk y Karagandá, y murió en las cercanías de Odesa en 1949. Manuel Jurado Vázquez nació en Cádiz en 1909 y era camarero en el Cabo San Agustín. Fue liberado en agosto de 1948 y trabajó en Yalta y Artemovsk, y posteriormente repatriado en la tercera expedición del Krym, el 23 de noviembre de 1956, según un reportaje del diario *La Opinión de Málaga*[76]. Manuel Rodríguez Tejeiro, nacido el 24 de septiembre de 1910 en Ferrol, era un antifascista reconocido. En 1936 estaba embarcado en el acorazado Jaime I como cabo de artillería. Al comenzar la guerra, tomó partido por la República para evitar que los oficiales se hiciesen con el control del buque y se dirigiesen a Cádiz. En los archivos de la FEDIP consta una carta, con fecha de 12 de marzo de 1948, de dos paisanos suyos y antiguos compañeros de la armada: Eduardo Herrera, de Monforte de Lemos (Lugo) y José Arrufe, de Noia (A Coruña), ambos refugiados en Bizerta (Túnez). En su misiva, explican la adhesión de su amigo a la causa republicana. Existe otro testimonio en los archivos de la FEDIP de Antonio Cendán Rodríguez, también de Ferrol, que residía en Francia. Fue compañero de Manuel y de Enrique Piñeiro Díaz, este último cabo apuntador del Cabo San Agustín.

Uno de los pocos marinos que pudo navegar en la flota soviética, concretamente en el buque Armenia, fue Francisco Roger Tizón, nacido en Cádiz en 1898. Fogonero en el Juan Sebastián Elcano, trabajó también en fábricas de Samarcanda y Kramatorsk, así como en el puerto de Odesa. Acabó siendo detenido en 1949 por actividades antisoviéticas. Fue liberado en 1955 y permaneció en Odesa, donde trabajó en una fábrica de tranvías hasta su muerte en los años sesenta. Parecido es el caso de Juan Rafael Francisco, cuya procedencia se desconoce. Fue recluido el 2 de diciembre de

1949 en Odesa y sentenciado a diez años de trabajos forzados por espionaje. Estuvo destinado en los campos de Vorkutá y de Leningrado, y fue liberado el 6 de enero de 1955.

Otros marinos permanecieron durante mucho más tiempo en la URSS y fallecieron mucho más tarde, caso de Ezequiel Fernández Moreira, en 1970; Ramón Silva, en 1963; José Conde, en 1968, y Manuel García Páez, en Odesa, en 1970. Los marinos internados en el gulag que no fueron repatriados en el Semíramis, pero que deseaban retornar a España, formaron parte de las sucesivas expediciones del Krym. Mientras tanto, tuvieron que trabajar en diferentes factorías. Fue el caso de Francisco Alonso Martín (que formó parte de la plantilla de una fábrica de ladrillos de Sudak), José Bernal Reyes (trabajador en Moscú), José Linaza (obrero de la fábrica número 45 de Moscú), José Trigo Rey (marinero que se desempeñó como obrero en Odesa, Járkov y Rostov), José Conde (que recorrió diferentes lugares de trabajo en Crimea, Kiev, Kazajistán o Rostov), Antonio Friáns (obrero en Crimea, Kiev y Kramatorsk), Lorenzo León (trabajador en Odesa, Rostov y Aktjubinsk) y Mauricio García (que ejerció diversos oficios en Moscú, Rostov, Ordzhonikidze y Aktjubinsk).

Otros tripulantes acabaron integrándose plenamente en la vida soviética e incluso morirían en diferentes sitios de la URSS. Fue el caso del gaditano Juan Rivas, quien había sido operario de los astilleros de Cádiz y que ejerció su labor en Odesa, Rostov, Ordzhonikidze y en la fábrica Boriets de Moscú, donde murió en 1971. Otro gaditano, Agapito Ruperto, trabajó en Odesa, Járkov, Crimea, Voroshilovgrad y Alma-Ata, y falleció en 1950. También el coruñés Francisco Fungairiño, que falleció en la URSS en 1983 y que fue obrero en Crimea, Rostov, Aktjubinsk y Ordzhonikidze.

Existen algunos casos muy relevantes por la información adicional que nos aportan y el hecho de haber sido testigos de acontecimientos significativos, como el de Manuel Suárez Vidal, nacido en A Pobra do Caramiñal. Aunque Manuel no estuvo prisionero en la URSS, fue de aquellos marinos que navegaron a Odesa para proveer de armas a la República. A la vuelta de uno de sus viajes en 1937, los tripulantes del barco, ante el control de la ruta por parte de la armada italiana, idearon camuflarlo como un mercante inglés; se

valieron para ello de un álbum de fotos que conservaban y del ingenio suficiente para que guardase cierto parecido con el buque británico. Llegaron a las costas africanas y recalaron en Tánger. Como ninguno de los destructores de la República pudo escoltarlos hacia puertos seguros del levante, decidieron abandonar el buque. Manuel pudo llegar hasta Barcelona, donde sobrevivió dedicándose al boxeo profesional. Con la entrada de las tropas franquistas en esta ciudad, salió en el último momento hacia la frontera con los restos de la columna Durruti. En Francia lo enviaron al duro campo de concentración de Vernet. Cuando quedó libre, intentó que su mujer se reuniese con él en Francia, pero ante su negativa decidió regresar a España. Se puso en contacto con el consulado español en Burdeos y, a continuación, cruzó la frontera, donde la guardia civil, avisada por el cónsul, estaba esperándolo. Tras su detención, acaba en el campo de concentración de Teruel, del que sale al cabo de unos meses y regresa de nuevo a su casa en A Pobra do Caramiñal. Al poco tiempo, volvió a embarcar hasta su jubilación.

Daniel Álvarez Rubiera, bilbaíno, nacido en 1905 y miembro del PCE, es citado por Ángel Luis Encinas (2008: 175) como capitán de la marina mercante y militante del partido desde 1937. En octubre de 1936 fue destinado a la marina de guerra, donde permaneció hasta el final de la contienda, entonces fue reclamado por los dirigentes del PCE para desplazarse a la URSS. Navegó en tres barcos distintos, entre ellos el Azov, y se dedicó al transporte de heridos, mercancías y refugiados al puerto de Feodosia. Posteriormente, fue inspector de buques en el puerto de Vladivostok y capitán del Alejandro Nevski en 1943 y del Tsiolskovsky en 1946. Estuvo detenido en la URSS desde 1947 a 1956. Al parecer, se le acusó de espiar para los servicios de inteligencia norteamericanos. Sin duda, sus viajes a Estados Unidos y el hecho de que el Gobierno norteamericano le otorgase una medalla por su comportamiento ejemplar en el rescate de los marinos de un barco filipino debió pesar en esta decisión. No fue defendido por ningún miembro del PCE. Se repatrió a España en 1969.

NACIMIENTOS EN EL GULAG

Aunque pueda parecer anecdótico, no carece de importancia el hecho de que, durante su estancia en Karagandá, algunos de los marinos —los más jóvenes — y pilotos mantuvieran relaciones sentimentales con otras prisioneras con las que compartían destino; algo prácticamente imposible en el círculo polar ártico, debido a las durísimas condiciones de aquellos campos. Eso demuestra, igualmente, que Kazajistán, un lugar donde la vida era poco amable, difería, no obstante, de la extrema dureza de las regiones siberianas. En las carpetas del archivo de la FEDIP del Instituto Internacional de Historia Social de Ámsterdam figuran documentos —que, en muchos casos, no hemos querido reproducir— en los que se da cuenta del fruto de estas relaciones, puesto que los hijos que tuvieron marinos y pilotos disponían de documentación oficial expedida por las autoridades de los campos. Es una pena, sin embargo, que se haya perdido la pista de estas valerosas mujeres y no hayamos podido recabar testimonios de su vida en aquella época, así como de sus descendientes. Desconocemos si estas relaciones han sido un secreto celosamente guardado durante años, pero intuimos también que la distancia entre Viena y la ría de Arousa o entre Lituania y Madrid no era solamente una distancia psicológica. Al igual que tampoco sabemos el idioma en el que se entendían, puesto que ninguno de los marinos y pilotos hablaba alemán o alguna de las lenguas bálticas, y lo mismo sucedía con las mujeres, quienes muy probablemente no hablasen nada de español[77]. Seguramente, se impuso la juventud de las parejas y el idioma universal de la solidaridad y la desesperación. Al ser liberadas antes que los marinos, fueron las encargadas de enviar a España cartas con noticias sobre su estado. Estas heroicas mujeres —entre ellas judías austríacas que habían tenido que sufrir primero el nazismo y luego el estalinismo— serían también las primeras interesadas en que se difundiese el encarcelamiento de sus compañeros de cautiverio y en trasladar estas noticias a sus familiares. No fue casual que, en algunos casos, consideraran a los marinos y pilotos con los que tenían relación como sus maridos.

De los archivos de la FEDIP en Ámsterdam, hemos extraído documentos en los que se reconocen estas relaciones y los temas de paternidad. En el caso de José García Santamaría, nacido en Palmeira (A Coruña) en 1913,

ayudante de cocina en el Cabo San Agustín, sabemos que tuvo una hija, Dolores García Picker, el 19 de octubre de 1945, en el campo de Kok-Usek de Karagandá con la interna Alma Picker, que había nacido en Viena el 17 de mayo de 1924. El piloto Máximo Ramis Arribas, nacido en 1914 en Bernardos (Segovia), también fue padre de un niño, Carlos Ramos Schratter, que nació el 31 de mayo de 1945 en Karagandá, en el campo nº 7099/22, con la vienesa Emma Löff, nacida en 1910. Otro piloto, Arturo Fernández Prieto, nacido en 1913 en Mahón e internado en 1943 también en el campo 7099/22 de Karagandá, tuvo un hijo, Ricardo Fernández Losch, el 11 de septiembre de 1946, con Taube Losch, nacida en Riga el 11 de septiembre de 1913. El piloto Tomás Rodríguez Tenedor, nacido el 20 de octubre de 1915 en Siles (Jaén), e Ita Rathsprecher, nacida en Riga, fueron padres de un hijo llamado Ramón Rodríguez Rathsprecher, nacido el 18 de diciembre de 1945 en el campo 7099/22 de Karagandá[78]. Sabemos también que Agustín Llona tuvo dos hijas en los campos siberianos con otra internada que era natural de Crimea, Agnesa Markel Franz, con la que años más tarde retornaría a España[79]. Y lo mismo sucedió con Ramón Sánchez-Ferragut y la sueca Vera Lovy, de los que existe un documento expedido en Estocolmo el 17 de mayo de 1947, con foto de Vera y de su hijo.

CORRESPONDENCIA DE LOS FAMILIARES DE LOS PRESOS

Ese pequeño tesoro que son las cartas de las familias de los presos, dirigidas a Ester Borrás y a algunas instituciones, puede consultarse también en los papeles de la FEDIP conservados en el Instituto de Historia Social de Ámsterdam. Las cartas de Manuel García Hermo, por ejemplo, iluminan muy bien el escenario en el que se quedaron las familias de estos marinos. Manuel, muy humilde y educado, era el mayor de cuatro hermanos varones y muy buen estudiante según sus maestros. Enseñaba a mucha gente a leer y a escribir y se manejaba muy bien redactando todo tipo de contratos. En 1948 es quien se encarga de escribir las cartas de su madre y las de los familiares de otros presos de Arousa norte para remitírselas a Ester Borrás. Asimismo,

se puso en contacto con otras familias de presos que vivían en otros lugares de España. Manuel fallecería de un proceso tuberculoso el 20 de abril de 1951, a los 29 años de edad, tras haber sido sometido a dos operaciones en un hospital de Santiago. Prácticamente, como recuerda su hermano Antonio, aquejado de la misma enfermedad, "se le quedó a mamá en brazos". No llegó, por tanto, a ver a su padre ni tampoco a sus paisanos, por los que se había interesado tan vivamente. Fue una de las muchas víctimas colaterales del internamiento de su progenitor en los campos rusos. Su madre, Juana Hermo, que había llegado a hipotecar la casa a un prestamista local para conseguir cuidados y penicilina para su primogénito, no pudo evitar su muerte, aunque sí salvar al pequeño de sus hijos, Antonio, en el Sanatorio Antituberculoso de la Choupana. A su muerte, su hermano Isidro, nacido el 31 de diciembre de 1925, tuvo que ocupar el papel de primogénito y ser el sostén de su familia.

Hay también una carta muy interesante por su estilo gallego de Encarnación García Laranga, mujer del marino de UGT Juan Gómez Mariño (1911), dirigida a Ester Borrás, en la que no quiere —y es comprensible— afirmar, pero tampoco desmentir, la militancia sindical de su marido. Contamos también con otras cartas y documentos depositados en el Instituto Social de Historia de Ámsterdam pertenecientes a la sueca Vera Lovy con su hijo Ramón, de corta edad, con fecha de 17 de mayo de 1947. También el acta de nacimiento (un documento austríaco), fechado el 19 de octubre de 1945, de Dolores García Picker, hija de la austriaca Alma Picker y de José García Santamaría. Se guarda igualmente una carta del cónsul de España en Estambul, con fecha de 20 de agosto de 1947, José A. Balenchana, respondiendo a una carta desde Suiza de la exinternada en Karagandá Sonja Sagalowitsch en la que se interesa por la suerte de los españoles presos en la URSS. Las muestras de cariño y solidaridad dejadas por todas estas mujeres son un ejemplo admirable de resistencia ante todo tipo de adversidades y un signo claro de no aceptar ninguna derrota.

EPÍLOGO

El 31 de mayo de 2015 se inauguró el Memorial de Spassk, un monumento en recuerdo de los españoles que habían perdido la vida en las lejanas tierras de Kazajistán durante su reclusión en el gulag. En la crónica del acto, redactada por *La Voz de Galicia*, se aludía a que España homenajeaba por primera vez a sus víctimas, aunque —como a veces suele suceder en este tipo de acontecimientos— la representación de los familiares de los repatriados y del resto de prisioneros que pasaron por Kazajistán brillasen por su ausencia. Aquel homenaje estuvo precedido por la visita a España en febrero de 2013 del presidente kazajo, Nursultán Nazarbáyev, que entregó al entonces presidente español, Mariano Rajoy, 152 fichas personales recuperadas y un libro de fotografías de los deportados, elaborado en un estilo protocolario. Esta documentación puede consultarse en el Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca, aunque realmente en ella no existe información sensible sobre el paso de los marinos por este país ni anotaciones en sus expedientes que nos permitan saber algo más de sus condiciones de vida en la que, desde 1991, pasó a ser la República de Kazajistán[80].

A lo largo de su dilatado cautiverio, fallecieron oficialmente un total de 21 marinos en la URSS, es decir, un tercio del total. Eso sí, sin tener en cuenta aquellos que murieron en *extrañas circunstancias*, como fusilamientos o raras enfermedades laborales, así como alguno no contabilizado y otros más que podemos englobar en el capítulo de desaparecidos, de los que nunca más se supo. Con todo ello, el porcentaje de marinos muertos y desaparecidos aumentaría hasta un 40% del total de este colectivo de presos. Según como se mire, puede ser una cantidad no excesivamente grande, comparada con la suerte que corrieron los soldados del Sexto Ejército alemán, las tropas

italianas o los detenidos bálticos. Todos los colectivos resultaron terriblemente diezmados. Los cálculos prudentes de diferentes expertos apuntan a que no menos de 18 millones de prisioneros fueron enviados al gulag durante los años en los que estuvo operativo. En total, acabarían falleciendo entre un millón y medio y tres millones de personas.

Ahora bien, para tratar de entender todo este sinsentido, habría que precisar, en primer lugar, que, al contrario que los soldados del Eje, los marinos eran civiles y no podían catalogarse como *enemigos*. En segundo lugar, los padecimientos de los presos españoles estuvieron casi a la misma altura que los de los peores opositores del régimen soviético. Cuando los detuvieron y trasladaron al círculo polar ártico, algunos de ellos contaban ya con más de 45 años de edad. Tampoco estaban acostumbrados a realizar trabajos tan duros y menos a temperaturas de 30 grados bajo cero o, en determinadas circunstancias, a 40 o 50. Y, por supuesto, mucho menos a esa ingesta deficitaria de sucedáneos de té y sopa, o de todo tipo de tubérculos que no proporcionaban ni mil calorías al día, por no hablar de calzarse y vestirse de manera tan precaria para soportar esas gélidas temperaturas. Sin lugar a dudas, la decisión tomada por Beria y el Ejecutivo soviético de enviarlos al círculo polar ártico fue una decisión *criminal*, y más teniendo en cuenta que no habían sido juzgados ni condenados por tribunal alguno.

En cualquier caso, conviene diferenciar tres etapas durante su periplo por la URSS: la primera, que comprendería desde su llegada a Múrmansk y Odesa, en 1937 o 1938, hasta su detención en junio de 1941. En ese periodo de tiempo, aunque vigilados, llevaban una rutina más o menos normal y vivían en condiciones dignas. La segunda etapa iría desde mediados de 1941 hasta 1947. Es decir, todo el periodo de la *gran guerra patriótica* y sus repercusiones hasta finales de 1947 o incluso hasta comienzos de 1948. Fue, sin duda, una etapa durísima. Probablemente, su alimentación en los campos no difería mucho de la del campesino más humilde, al igual que las escasísimas atenciones médicas recibidas. La gran diferencia era, sin embargo, su falta absoluta de derechos y el desarrollo de un trabajo esclavo que les ocupaba 12 horas diarias, siete días a la semana —más otras dos horas de desplazamiento al lugar de trabajo—, con tan solo dos comidas

diarias que apenas contenían proteínas. Además, recordemos una vez más, que durante el largo invierno solían trabajar a muy bajas temperaturas —hasta 40 o incluso más grados bajo cero— en labores tan duras como explotaciones mineras o construcción de carreteras o de vías de tren.

En cuanto a la tercera etapa, comenzaría en 1948, cuando tuvo lugar la repatriación de muchos prisioneros de guerra de diferentes países. Fue una nueva coyuntura, en la que las condiciones de vida en los campos van suavizándose poco a poco. Aunque tendrían que esperar hasta el final de 1949, tras casi nueve años de reclusión, para poder solicitar por su trabajo concentracionario una paga similar a la de los trabajadores soviéticos. Esta etapa culminó, como sabemos, con la muerte de Stalin en marzo de 1953 y la consiguiente repatriación del grueso de marinos que se produjo en abril de 1954. Sin embargo, la mortandad en este periodo fue muy significativa. Es posible que muchas de estas defunciones puedan achacarse a enfermedades contraídas en los años más duros de reclusión, a la desnutrición sufrida o a algunas enfermedades endémicas.

Para poner fin a su cautiverio, resultó primordial la ayuda diplomática prestada por aquellos países conocedores de su situación. Obviamente, la difusión inicial sobre su existencia partió de algunos liberados franceses, austríacos, alemanes y hasta noruegos. Unas revelaciones que se habían llevado a cabo —junto con las campañas de la FEDIP— tras ser liberados de los campos donde habían coincidido con ellos. Del mismo modo, el clima antiestalinista y anticoncentracionario que se instaló a partir de entonces en países como Francia, así como las resoluciones de la ONU y de otros organismos internacionales contribuyeron a darles una visibilidad que, sin duda, salvó la vida a muchos de ellos, porque conviene recordar también que, desde 1938 hasta 1948, no pudieron enviar correspondencia a su familia ni tampoco recibir carta alguna desde España o desde cualquier otro país. En cualquier caso, tampoco tienen sentido ciertas afirmaciones sobre el estado físico y el aspecto de limpieza de los retornados "más que aceptable", aspecto aprovechado no solo por *Mundo Obrero* como órgano del PCE, sino también por escritores, que, a veces, incurren en ciertos efectismos gratuitos.

Es cierto que su aspecto había mejorado en la última etapa de su

cautiverio, pero los duros años de reclusión los habían minado físicamente y afectado también psicológica y anímicamente. Vicente García Hermo contaba a uno de los autores de este ensayo que, cuando fue a recibir a su padre, Vicente García Martínez, a Barcelona lo había visto bastante bien de aspecto, aunque tampoco era capaz de recordar con nitidez el rostro de su progenitor. Pero si comparamos sus fotos de mediados de los años treinta con las de su vuelta, 20 años más tarde, puede apreciarse un cambio sustancial. Posiblemente, todos esperaban encontrarse con rostros macilentos y demacrados, junto a una delgadez extrema, pero esa etapa de brutal deterioro físico ya había sido afortunadamente superada a comienzos de la década de los cincuenta. Aunque, evidentemente, no eran ni volverían a ser los mismos que habían abandonado España.

Tras más de 15 años de secuestro y reclusión, sin cargos, sin juicio y sin condena alguna, sus vidas personales quedaron destruidas. Sus hijos se habían tenido que criar sin su presencia y, obviamente, sin su ayuda económica; algunos de ellos incluso habían muerto de tuberculosis o de otras enfermedades endémicas causadas por el abandono y la miseria. Sus casas habían sido vendidas o hipotecadas para poder sobrevivir o se encontraban en un estado calamitoso. En otros casos, la familia más cercana o los vecinos habían tenido que acoger a algún miembro de esas unidades familiares. Al regresar a España, por si fuera poco, sus vidas tuvieron que reconstruirse prácticamente a partir de la nada, porque no llegaban como parte del colectivo que había ganado la guerra, sino de los derrotados republicanos. Quizá, su única ventaja fue que no serían objeto de sospecha y seguimiento, como otros exiliados de la URSS que llegaron en posteriores expediciones. Los repatriados en el Semíramis —tan solo 19 marinos— ya habían sido *testados* durante su estancia en Karagandá, donde coincidieron con los presos de la División Azul. Después de algunos años de reclusión, había quedado patente la escasísima simpatía que sentían por el régimen soviético.

No obstante, la mayor parte de los marinos nunca abdicaría de sus ideales socialistas o anarquistas. Al contrario que determinados pilotos de aviación, siempre quisieron pasar desapercibidos. En este sentido, fueron un colectivo uniforme y compacto. No pusieron por escrito sus memorias —salvo dos de

ellos, y mucho tiempo después de su regreso— ni trataron de rememorar en público las humillaciones y sufrimientos que padecieron en la URSS. Sus objetivos al regresar tampoco fueron muy ambiciosos. No pudieron continuar su carrera militar como algunos divisionarios que llegaron incluso al generalato ni tampoco se preocuparon —salvo algún caso aislado— por desarrollar una fructífera carrera profesional. Aquellos que regresaron con 50 o 60 años solo deseaban reunirse con sus familias, ganarse la vida como pudieran y vivir con cierta tranquilidad durante sus últimos años de existencia.

Paradójicamente, hay que agradecer a los servicios de la NKVD que no fuesen fusilados en los años duros de la guerra, como otros muchos prisioneros nacidos en la URSS, aunque fuese tan solo para reducir la excesiva masa crítica de algunos campos o de intentar librarse de una hipotética quinta columna. Del mismo modo, casi habría que darles también las gracias a las autoridades soviéticas por haber atendido sus peticiones de traslado en 1941 desde Novosibirsk, en el círculo polar ártico, a Karagandá en las estepas de Asia Central, puesto que de seguir unos meses más en Siberia el colectivo de marinos habría desaparecido casi por completo.

De su paso por Karagandá hay que referirse, igualmente, a la explotación, a ratos desmesurada, del apotegma "Karagandá, presos españoles en la URSS" por toda suerte de publicistas de diversas ideologías y de diferente formación académica. De hecho, Karagandá, a pesar de su extrema dureza y de la pésima publicidad realizada por algunos *malos propagandistas*, era bastante más habitable que Siberia y las temperaturas en el más crudo invierno no llegaban de media a más de 50 bajo cero, como era frecuente en el Ártico ruso. A pesar de todo, el actual Gobierno kazajo, aunque ha hecho un memorial de las víctimas de los campos, no conserva su memoria personal ni tampoco se ha preocupado por restituirles una compensación moral o económica por los trabajos forzados llevados a cabo en esa república y que tanto han contribuido a su relativa prosperidad actual, tal y como se ha hecho en otros países —como Alemania— que han utilizado mano de obra esclava.

En cuanto a nuestros marinos y pilotos, poco tuvieron que agradecer a sus compatriotas del Partido Comunista de España. Como ya ha quedado

suficientemente evidenciado en este ensayo, sus dirigentes contaron con una gran responsabilidad en su prolongado cautiverio. Nunca consideraron que fuesen simple y llanamente trabajadores enviados en *comisión de servicios* por el Gobierno republicano. Tampoco intentaron empatizar con ellos y sus necesidades, sino imponerles su voluntad y, en algunas ocasiones, incluso quisieron emular al propio Lavrenti Beria, tarea hercúlea donde las haya. El Comité Central del PCE, con Dolores Ibárruri a la cabeza, conocía perfectamente su situación. Sabían igualmente que casi ninguno de los marinos era militante comunista. En este sentido, el exabrupto final de Santiago Carrillo en 1948, acusándolos de fascistas, después de haber negado inicialmente su internamiento en las cárceles y campos de trabajo soviéticos, completó un desdichado periplo de miserias humanas muy difíciles de soslayar.

Por lo que respecta a las acusaciones de ciertos miembros del PCE sobre la supuesta "vida muelle" que habrían llevado los marinos en 1937 y 1938, desde la enajenación de sus barcos hasta su detención arbitraria en junio de 1941, bastaría con recordar que, al margen de la solidaridad que debería mostrar la URSS con esos republicanos que se jugaban la vida en cada viaje, los marinos no fueron en ningún modo los culpables de la incautación de sus barcos por los soviéticos, mucho antes de que finalizase la guerra en España. De hecho, todos los gastos que pudieran haber tenido en aquel tiempo quedaban cubiertos sobradamente con el valor de todos aquellos buques de los que se habían apropiado, mucho más modernos que la mayor parte de una flota mercante soviética muy avejentada. Del mismo modo, sus gastos fueron debidamente compensados por los sucesivos amaños en el tipo de cambio llevado a cabo por los técnicos soviéticos con el oro enviado por la República.

Por otra parte, los marinos eran, en general, gente con cierto mundo, pero de humilde procedencia. Carecían de los contactos y de la formación de muchos de los pilotos o de la experiencia política de los miembros del PCE. Se comportaban también de forma más cautelosa y no pretendían saltarse las *normas* que imperaban en la URSS; de este modo, solo mantuvieron contacto con la embajada de México, país al que algunos de ellos pretendían exiliarse para no ser acusados de espías, fascistas o de ambas cosas a la vez. En este

sentido, se comportaron, como diría Solzhenitsyn (2002), con un estilo casi similar al de los campesinos de la URSS, "gente sencilla, un pueblo mudo y sin escritura que no legaron quejas ni memorias".

Su drama fue tener que elegir entre el *diktat* soviético y el régimen franquista, aunque contaban con una tercera vía: su exilio a un tercer país, alternativa que nunca llegó a cuajar por culpa de los soviéticos. Queda claro también que aquellos que permanecieron en la URSS y que no pretendieron inicialmente regresar a España, o bien decidieron trabajar en aquellas tierras, lo hicieron por el temor a que tras su regreso fuesen encarcelados y pudieran pagar con su vida o con largos años de reclusión su adscripción a los postulados republicanos. Los más concienciados propiciaron, una vez comenzada la guerra —como en los transatlánticos Juan Sebastián Elcano y el Cabo San Agustín—, el regreso de sus buques desde puertos americanos a los que estaban bajo control de la República. De este modo, en lugar de optar por arribar a algún puerto franquista —tarea sencilla viniendo de América—, eligieron dirigirse a los puertos del levante republicano. Una decisión que no sentó nada bien ni a los rebeldes ni a los propietarios de los navíos.

Hemos mencionado igualmente algunas de las injusticias cometidas contra los colectivos de marinos y pilotos republicanos atrapados en la URSS por parte de algunos periodistas, historiadores y novelistas que han emitido juicios no siempre ponderados, claramente derivados de la campaña de propaganda puesta en marcha en su día por el PCE —bajo el lema de que "el centinela de la revolución nunca yerra"— para tratar de ocultar su indigno comportamiento en aquellas circunstancias. Pero también por defensores del más puro estalinismo que, todavía a estas alturas del siglo XXI, mantienen posturas acríticas sobre aquel régimen criminal y dictatorial.

Del mismo modo, habría que destacar una vez más el papel crucial desempeñado por la red solidaria de exprisioneros que ayudaron de manera decisiva a que se conociese su paradero y la injusticia que se estaba cometiendo con ellos. Esta conexión solidaria se conformó inicialmente por algunas judías austríacas y liberados franceses, como el ingeniero Francisque Bornet, así como también por prisioneros alemanes y noruegos que ayudaron, entre todos, a que los presos españoles no cayesen en el olvido y pudiesen ser

finalmente liberados. También, por supuesto, merece un agradecimiento infinito la ayuda impagable prestada por ese ejemplo de solidaridad universal que fue el anarquista catalán José Ester Borrás. Desde su propia experiencia en Mauthausen, batalló de manera inteligente y sin desmayo para conseguir primero la libertad y luego el reconocimiento efectivo del daño causado a sus compatriotas. Desgraciadamente, se encontró al principio muy solo en esta tarea, puesto que otros destacados políticos e intelectuales cercanos al comunismo —y que también habían pasado por los *Lager* alemanes— no desplegaron ese manto solidario. En este sentido, los liberados de los campos trataron de ocultar en lo posible las tragedias vividas y nunca entendieron qué razones habían propiciado ese olvido o ese encubrimiento de los campos soviéticos, donde existieron prisioneros de más 20 nacionalidades: hombres, mujeres, niños y ancianos, de toda condición política y social.

Queda finalmente un último apunte: han tenido que pasar dos generaciones para que familiares directos de marinos y pilotos reivindiquen su memoria y se reclame una rehabilitación por parte de las autoridades rusas y un reconocimiento por parte española de su labor en pro de la República. Como había apuntado Carmen Calvo Jung (2010: 337), esta reivindicación de los pilotos no fue posible en la URSS según la Ley de Rehabilitación del 18 de octubre de 1971. Al parecer, los españoles internados solo fueron *perseguidos administrativamente* y, por consiguiente, no eran rehabilitables. Solo unos pocos, condenados por cuestiones como la huelga de hambre de 1952, podrían solicitarlo. Extrañas disposiciones, sin duda.

En cuanto a nuestro país, todavía guarda una deuda pendiente con este colectivo de marinos y pilotos. Ni tan siquiera en la ría de Arousa y en sus ayuntamientos más concernidos como el de A Pobra do Caramiñal existe un monumento, una placa, una calle que permita recordar su memoria. Al fin y al cabo, muy probablemente, ninguno de los habitantes de la ría ni de los de la bahía de Cádiz, los marinos vascos y otros marinos de diferente procedencia tendrán en un futuro la desgracia de vivir otra odisea equinoccial tan incomprensible; una epopeya en sí que bien merece un recuerdo y un profundo reconocimiento para todos ellos.

AGRADECIMIENTOS

Como es natural, este libro guarda muchos agradecimientos con todas aquellas personas e instituciones que nos ayudaron a investigar y desvelar unos hechos —y unas historias de vida— tan inauditos como inconcebibles. En primer lugar, debemos citar a la Secretaría de Estado de Memoria Democrática, que ha hecho posible su realización mediante las subvenciones competitivas MD-203-2022 y MD-210-2023.

En cuanto a las personas, queremos dedicar este ensayo a Vicente García Martínez (1893-1977), abuelo de uno de los autores de este libro, José Vicente García Santamaría, así como a su tío, Vicente García Hermo, testigo excepcional de la llegada a Barcelona del Semíramis. También para las hijas de Vicente, Rosana y Rocío, que recogieron algunos de sus testimonios, al igual que hicieron con su tío Manuel Suárez, marino republicano, que sí pudo regresar desde la URSS a España, a través de Tánger, aunque conociese después los campos de internamiento franceses. A Isidro García Hermo, hijo de Vicente y que debió adoptar el papel de hijo primogénito tras la muerte de su hermano Manuel y madurar demasiado rápido para su edad. A Antonio García Hermo, el menor de todos sus hermanos. A Emilia Santamaría Mariño y a Asunción García Santamaría. A Carmen Calvo Jung y a Pitusa Sánchez--Ferragut, que han defendido con un enorme coraje la memoria de sus familiares presos en la URSS.

ANEXO

RELACIÓN DE MARINOS FALLECIDOS DURANTE SU CAUTIVERIO

10/11/1941: José Plata Loira (Pontevedra, 1904). Fogonero del Marzo. Muerto en Norilsk.
10/11/1941: Eusebio Olarra Basarrate (Bilbao, 1904). Primer oficial del Cabo San Agustín. Muerto en Norilsk.
15/11/1941: Diego Navarro Martínez (Mazarrón, Murcia). Muerto en Norilsk.
15/11/1941: Francisco Arroyo Cervantes (Cartagena). Oficial artillero Cabo San Agustín. Muerto en Norilsk.
18/11/1941: Enrique Martínez (Cartagena). Muerto en Norilsk. Se desconoce el buque.
18/12/1941: Julio Martínez Berros (Gijón, 1908). Camarero en el Inocencio Figaredo. Muerto en Norilsk.
31/12/1941: José Azcueta Echevarría (Bilbao, 1907). Camarero. Muerto en Norilsk.
05/01/1942: Rosendo Martínez Hermo (A Coruña). Muerto en Norilsk.
09/1942: Juan Zarragoitia Bilbao (Palencia, 1910). Muerto en Krasnoiarsk.
09/1942: Demetrio Mateo Sánchez (Cádiz, 1885). Fogonero. Muerto en Krasnoiarsk.
11/04/1943: Guillermo Díaz Guadilla (Bilbao, 1905). Mecánico en el Cabo San Agustín. Muerto en Karagandá.
12/04/1943: Elías Legarra Bolomburo (Vizcaya, 1903). Muerto en Karagandá. Se desconoce el buque.
19/06/1945: Francisco González de la Vega (Sevilla, 1885), mayordomo en el Cabo Quilates. Muerto en Karagandá.
17/07/1945: Emilio Galán Galavera (Badajoz, 1990). Maquinista naval, muerto en Karagandá.
11/08/1945: Manuel Dopico Fernández (Ferrol). Marinero del Inocencio Figaredo. Muerto en Karagandá.
06/03/1946: Antonio Echaurren Ugarte (Erandio, Bilbao, 1891). Engrasador Cabo Quilates. Muerto en Karagandá.
07/03/1947: Secundino Rodríguez de la Fuente (Santander, 1894). Comisario político del Cabo San Agustín. Muerto en Karagandá.
22/08/1948: José Diz Rivas (Vilaxoán, Pontevedra, 1904). Marinero. Muerto en Odesa.
16/02/1949: Ricardo Pérez Fernández (Pobra do Caramiñal, 1893). Marinero en el Cabo Quilates. Muerto en Odesa.
1949: José Pollán Osaento (Bilbao). Peluquero del Cabo San Agustín. Muerto en Odesa.
Julián Aduriz Díaz (Santander, 1900), marinero en el Cristóbal Colón. Falleció de tuberculosis en 1949

en lugar desconocido.
16/02/1950: Francisco Ruiz García (Viveiro, Lugo). Muerto en Borovichi.
1955: Eugenio Montilla Escudero (Madrid, 1896). Capitán del Mar Negro. Muerto en Odesa.
Julián Bilbao Lecica (nacido en Vizcaya en 1902), tercer maquinista en el Cabo San Agustín; Juan Izquierdo Zugasti (Vizcaya), segundo maquinista del Cabo San Agustín, y José López González (1916), artillero, y a quienes Iordache da por desaparecidos en el Gulag.
Tomás Fernández Quirós, capitán. Murió el 11 de enero de 1938 en Odesa, se supone que por causas naturales.
José Sáez Menéndez (Gijón, 1895). Primer maquinista del Inocencio Figaredo. Desaparecido desde 1940 y, posiblemente, fusilado.
Ángel Tomás Grandel, marinero artillero Cabo San Agustín. Sin datos sobre su paradero.
José Sáez Menéndez (Gijón, 1895). Primer maquinista Inocencio Figaredo. Detenido en 1940 y luego desaparecido. Posiblemente ejecutado.
14/3/1943: Ramón Valdés Rementería (Deusto, 1910), tercer oficial en el Cabo San Agustín y voluntario en el Ejército Rojo.
Manuel Rodríguez Teijeiro (Ferrol, 1910). Cabo de artillería en el Cabo San Agustín. Liberado del gulag en 1948 y muerto de tuberculosis en Alupta (2 agosto 1954).
José Trigo Rey (Vilaxoán, 1897). Marinero Cabo San Agustín.
Ramón Valdés Rementería (Deusto, 1910). Falleció el 14 de marzo de 1943.
Ventura Vaquero Manzanero (Alcázar de San Juan, 1917). Ametrallador del Cabo San Agustín.
Silvio Villamar López (Álava, 1912). Camarero del Cabo San Agustín.

RELACIÓN DE MARINOS QUE DECIDIERON QUEDARSE EN 1948 EN LA URSS[81]

Francisco Alonso Martín
Manuel Jurado Vázquez
José López González
Víctor Rodríguez Bango
Manuel Rodríguez Tejeiro
Luis Serrano Organero
Joaquín Trigo Sayáns
José Troche Cotelo

RELACIÓN DE MARINOS QUE REGRESARON EN EL SEMÍRAMIS

Avelino Acebal Pérez (Gijón)
Pedro Armesto Saco (A Pobra do Brollón, Lugo)
Ángel Castañeda Ochoa (Catoira, Pontevedra)

José Castañeda Ochoa (Catoira, Pontevedra)
Juan Castro López (A Regueira, A Coruña)
Juan Conesa Castillo (Cartagena)
Manuel Dávila Eiras (Pobra do Caramiñal, A Coruña)
José García Gómez (Palmeira, A Coruña)
Vicente García Martínez (Pobra do Caramiñal, A Coruña)
José García Santamaría (Palmeira, A Coruña)
Juan Gómez Mariño (Santa Eugenia de Riveira, A Coruña)
Antonio Leira Carpente (Pontedeume, A Coruña)
Pedro Llompart Benassar (Barcelona)
Francisco Mercader Serrano (Alcantarilla, Murcia)
José Pérez Pérez (Vilagarcía de Arousa, Pontevedra)
Enrique Piñeiro Díaz (Ferrol, A Coruña)
Cándido Ruiz Mesa (Montilla, Córdoba)
Ramón Sánchez-Ferragut Gómez (San Fernando, Cádiz)
Ramón Santamaría García (A Pobra do Caramiñal, Coruña)

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Internacional de Información Kazinform (2015): "Memorial signs to Spaniards and Estonians: victims of political repression were opened in Karaganda region", 30 de mayo, https://lc.cx/YIi6Sn.

Alcofar Nassaes, José Luis (seudónimo del médico José Luis Infiesta Pérez) (1971): *Las fuerzas navales en la guerra civil española*, Barcelona, Dopesa.

— (1975): *La marina italiana en la guerra de España*, Barcelona, Euros.

— (1980): "Marinos soviéticos en la guerra de España", *Historia y Vida*, nº 246, marzo, pp. 30-41.

— (1995): "Marinos soviéticos en la guerra de España", *Revista de Historia Naval*, nº 48, pp. 77-91.

— (2000): "Más datos sobre el hundimiento del Konsomol", *Revista de Historia Naval*, nº 71, pp. 85-96.

Alonso González, Bruno (2006): *La flota republicana*, Sevilla, Renacimiento-Espuela de Plata.

Alpert, Michael (1987): *La guerra civil española en el mar*, Madrid, Siglo XXI.

Alted Vigil, Alicia (2005): *La voz de los vencidos. El exilio republicano de 1939*, Madrid, Aguilar.

Applebaum, Anne (2019): *Gulag. Historia de los campos de concentración soviéticos*, Barcelona, Debate.

Arasa, Daniel 2005): *Los españoles de Stalin*, Barcelona, Belacqua.

Arendt, Hannah (2013): *Los orígenes del totalitarismo*, Madrid, Alianza Editorial.

Azaña, Manuel (1937): *Memorias políticas y de guerra. Cuadernos de La Pobleta*.

Bargoni, Franco (1992): *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, L'Ufficio Storico Marina Militare.

Barton, Paul (1959): *L'Institution concentrationnaire en Russie (1930-1957)*, París, Plon.

Beevor, Antony (2002): *Stalingrado*, Barcelona, Crítica.

— (2005): *La guerra civil española*, Barcelona, Crítica.

Beltrán, Adolf (2016): "Uno de los últimos guerrilleros contra Franco reclama al PCE autocrítica por las ejecuciones sumarias de camaradas", *eldiario.es*, 10 de septiembre, https://lc.cx/0pOLY0.

Benavides, Manuel D. (1976): *La escuadra la mandan los cabos*, Ciudad de México, Roca.

Berrueta Magariño, Julen (2023): *Un amigo en el infierno*, Barcelona, Espasa.

Blasco Cobo, Juan (1960): *Un piloto español en la URSS*, Madrid, Antorcha.

Bocanegra, Enrique (2017): *Un espía en la trinchera*, Barcelona, Tusquets Editores.

Bonet, Pilar (2015): "Una deuda con Josefina Iturrarán", *El País*, 9 de junio, https://lc.cx/cncchA.

Bonet, Pilar y Bordiugov, Guennadi (1993): "El doble exilio en la URSS. Los dirigentes del PCE en Moscú manipularon a los españoles que en pleno estalinismo deseaban regresar", *El País*, 7 de enero.

Bornet, Francisque (1947): *Je reviens de Russie*, París, Le Figaro.

Buber-Neumann, Margarete (2005): *Prisionera de Stalin y de Hitler*, Barcelona, Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores.

Cabot, Sebastián (2014): "Tripulantes 'Cabo San Agustín'", *Marinos Mercantes*, https://lc.cx/W1spue.

Cahiers du *CTDEE* (2014): "Les prissonniers fantômes de Karaganda", nº 1, julio.

Calavia Bellosino, Eusebio y Álvarez Cosmen, Francisco (1956): *Enterrados en Rusia*, Madrid, Saso.

Calvo Jung, Carmen (2010): *Los últimos aviadores de la República*, Madrid, Ministerio de Defensa/Fundación AENA.

Carrillo, Santiago (1948): "Desenmascaremos a los falsos resistentes", *Nuestra Bandera*, nº 24 (extraordinario), enero-febrero.

— (1993): *Memorias*, Barcelona, Planeta.

Casas de Ciria, Ignacio (2022): "Ramón Sánchez-Ferragut Gómez, víctima de la guerra", *Diario de Cádiz*, 8 de marzo.

Castro Delgado, Enrique (2018): *Mi fe se perdió en Moscú*, Sevilla, Espuela de Plata.

Cerezo Martínez, Ricardo (1983): *Armada española. Siglo XX*, 4 tomos, Madrid, Ediciones Poniente.

Cervera Pery, José (1988): *La guerra naval española 1936-1939*, Madrid, Editorial San Martín.

Cervera Valderrama, Juan (1968): *Memorias de guerra*, Madrid, Editora Nacional.

Ciechanowski, Jan Stanislaw (2005): "Los campos de concentración en Europa. Algunas consideraciones sobre su definición, tipología y estudios comparados", *Ayer*, nº 57, pp. 51-79.

Ciszeck, Walter F. (2015): *Caminando por valles oscuros*, Madrid, Ediciones Palabra.

Claudín, Fernando (1983): *Carrillo, crónica de un secretario general*, Barcelona, Planeta.

Clemente del Río Salceda, Bernardo (2004): *20.000 días en la URSS*, Madrid, Entrelíneas.

Comín Colomer, Eduardo (1952): *Españoles esclavos en Rusia*, Madrid, Publicaciones Españolas, Temas Españoles, nº 14.

Conde Magdaleno, Pedro (1951): *En busca de la verdad soviética: Por qué huyen en baúles los asilados españoles en la URSS*, Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Dirección General de Institutos Penales de la Nación.

Constante, Mariano (1974): *Los años rojos*, Madrid, Martínez Roca.

Constela, Tereixa (2010): "Aterrizaje forzoso en el gulag", *El País*, 14 de septiembre.

Cossío, Francisco de (1950): *La Compañía Trasatlántica. Cien años de vida sobre el mar 1850-1950*, Madrid, Editorial Vicente Rico.

Cruz Roja Española (s. f.): *Memoria 1953-1959 de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja Española* (apartado Información Extranjera), Servicio de Documentación, Oficina Central Madrid, Signatura D-2/8/8R.37722/8.

Czapski, Józef (2008): *En tierra inhumana*, Madrid, Acantilado.

Davies, Norman (2004): "Prólogo", en T. Kizny (2004), *Gulag*, Barcelona, Galaxia Gutenberg.

Díaz Benítez, Juan José (2003): "El anteproyecto de flota de 1938 y la no beligerancia española durante la Segunda Guerra Mundial", *Ayer*, nº 49.

Díaz Lorenzo, Juan Carlos (1998): *Historia de la flota*, Madrid, Transmediterránea DL.

— (2020): "El trasatlántico Juan Sebastián Elcano (1928-1937)", *Puente de Mando*, 5 de octubre, https://lc.cx/Ehl4yh.

Domínguez Benavides, Manuel (1976): *La escuadra la mandan los cabos*, Ciudad de México, Ediciones Roca.

Domínguez Castro, Luis (ed.) (2022): *Entre o terceiro Reich e os aliados. Galicia e a segunda guerra*

mundial, Santiago de Compostela, Consello da Cultura Galega.

Eizaguirre, Ramón P. (1955): *En el abismo rojo: memorias de un español, once años prisionero en la URSS*, Madrid, Reyma.

Elpátievsky, Andreĭ Valerianovich (2008): *La emigración española en la URSS. Historiografía y fuentes: intento de interpretación*, Madrid, Exterior XXI.

Encinas Moral, José Luis (2008): *Fuentes históricas para el estudio de la emigración española a la URSS (1937-2007)*, Madrid, Exterior XXI.

Estapé, Fabián (2000): *Sin acuse de recibo*, Barcelona, Plaza & Janés.

Ester Borrás, José (1948): "Españoles internados por Stalin. Así son las víctimas de Moscú que el PCE pretende deshonrar con malas artes", *Solidaridad Obrera*, nº 159.

— (1948): "Españoles internados por Stalin. Nuevas pruebas del atropello bolchevique", *Solidaridad Obrera*, nº 159.

— (1948): *Solidaridad Obrera*, nº 161.

— (1948): "A propósito de Karangandá. Pataleo 'pasionario'", *Solidaridad Obrera*, 8 de mayo, nº 167.

— (1949): "Hay que salvar a los españoles antifascistas que Stalin tiene secuestrados. Interviú con el Dr. Prezlau, superviviente de Karaganda", *Solidaridad Obrera*, 8 de octubre.

Estruch, José (1982): *El PCE en la clandestinidad (1939-1956)*, Madrid, Siglo XXI.

Etxenagusia Atutxa, Begoña (2015): "Spassk, marinos vascos en el gulag", *Deia*, 24 de enero.

FEDIP (1948): *¡Karagandá! La tragedia del antifascismo español*, Toulouse, Editorial del MLE-CNT.

Fernández Díaz, Victoria (2009): *El exilio de los marinos republicanos*, Valencia, Publicaciones de la Universitat de Valencia.

Ferreiro, Miguel Ángel (2020): *10 Buques soviéticos apresados o hundidos durante la Guerra Civil (1936-39)*, https://lc.cx/jn3yM8.

Figes, Orlando (2017): *Los que susurran*, Barcelona, Edhasa.

— (2022): *La historia de Rusia*, Madrid, Taurus.

Fitzpatrick, Sheila (2019): *La vida cotidiana durante el estalinismo*, Buenos Aires, Siglo XXI.

Florentín, Manuel (2023): *Escritores y artistas bajo el comunismo. Censura, represión o muerte*, Madrid, Arzalia Ediciones.

Furet, François (1995): *El pasado de una ilusión: ensayo sobre la idea comunista en el siglo XX*, Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica.

García Díaz, Miguel (2005): "Documentos para la historia. El archivo privado del general Oroquieta", *Revista Española de Historia Militar*, nº 61-62.

García Durán, Juan (1977a): "El hundimiento del Konsomol", *Tiempo de historia*, año III, nº 34, 1 de septiembre.

— (1977b): "Roma y Berlín acorralaron a la flota republicana", *Historia 16*, pp. 79-88.

García Santamaría, José Vicente (2004): "Contexto histórico-económico de Bienvenido Mister Marshall", en J. Pérez Perucha (ed.), *Bienvenido Mr. Marshall… 50 años después*, Valencia, IVAC, pp. 19-42.

— (2005): "Atrapados en la URSS", en J. C. Laviana, F. Palmero y D. Arjona (coords.), *Los últimos días de la guerra. La guerra civil española mes a mes*, Madrid, Unidad Editorial, nº 35, pp. 126-129.

García Santamaría, José Vicente y Sánchez Illán, Juan Carlos (2024): "La marina mercante del Gobierno republicano y el tráfico marítimo desde la URSS: pertrechos y armas para la guerra de España", *Hispania Nova*, 22, pp. 35-58.

Ghisolfo Araya, Francisco (1995): "La segunda guerra mundial en el mar", *Revista de Marina*, nº 5.
Gómez, José Luis y Montejano, F. (1954): *Los bravos del "Semíramis": apasionante reportaje en torno a los repatriados de la "División Azul"*, Pamplona, Editorial Gómez.
Gómez Bravo, Gutmaro (2008): *La redención de penas. La formación del sistema penitenciario franquista*, Madrid, Los Libros de la Catarata.
Gómez Bravo, Gutmaro y Martínez López, Diego (2022): *Esclavos del III Reich. Los españoles en el campo de Mauthausen*, Madrid, Cátedra.
González, Carmen y Nicolás, Encarna (2018): "Rojos y azules. Españoles en la Unión Soviética", *Historia Actual Online*, nº 40, pp. 7-28.
González, Valentín (el Campesino) (1951): *Vida y muerte en la URSS*, Buenos Aires, Bell.
González Echegaray, Rafael (1977): *La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid, Librería San Martín.
Grisoni, Dominique (2014): *Les brigades de la mer*, París, Editorial Grasset.
Grossman, Vasili (2007): *Vida y destino*, Barcelona, Galaxia Gutenberg.
Hautzig, Esther (2008): *La estepa infinita. Mis años en Siberia*, Barcelona, Salamandra.
Heine, Hartmur (1983): *La oposición política al franquismo*, Barcelona, Crítica.
Hernández de Miguel, Carlos (2019): *Los campos de concentración de Franco: sometimiento, torturas y muerte tras las alambradas*, Barcelona, Ediciones B.
Hernández Tomás, Jesús (1974): *Yo fui ministro de Stalin*, Madrid, Gregorio del Toro Editor.
Howson, Gerald (2000): *Armas para España*, Barcelona, Península.
— (2001): "Los armamentos: asuntos ocultos a tratar", en P. Preston (ed.), *La República asediada*, Barcelona, Península.
Iglesias Leira, Miguel (2006): *Memorias de guerra (1936-1942)*, Ferrol, Edicións Embora.
Iordache Cârstea, Luiza (2008): *Republicanos españoles en el gulag (1939-1956)*, Barcelona, Institut de Ciéncies Politiques i Socials.
— (2010): "Vida y destinos. Los marinos republicanos del gulag", *Drassana. Revista del Museu Marítim*, nº 18.
— (2013a): "El exilio de los pilotos y marinos españoles en la Unión Soviética", *Trocadero*, nº 25, pp. 81-101.
— (2013b): "Memoria del gulag: el exilio y la emigración española en la URSS y la represión estalinista", *Historia Contemporánea*, nº 46.
— (2014a): *En el gulag: españoles republicanos en los campos de concentración de Stalin*, Barcelona, RBA.
— (2014b): "Maestros de los niños de la guerra de España en la Unión Soviética. Juan Bote y la represión del gulag", *Migraciones y Exilios*, nº 14, pp. 105-123.
— (2015): "Los repatriados españoles de la URSS en el marco de la Guerra Fría (1954-1960)", en E. Bengochea Tirado, E. Monzón Pertejo y D. G. Pérez Sarmiento (coords.), *Relaciones en conflicto. Nuevas perspectivas sobre relaciones internacionales desde la historia*, Valencia, Universitat de València.
— (2019): "Telas de súplica por la libertad. Cartas desde Karlag (URSS)", *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, nº 19, pp. 73-93.
— (2020): *Cartas desde el gulag*, Madrid, Alianza Editorial.
Iordache Cârstea, Luiza y Armesto, Javier (2015): "Karaganda: la estepa de los 34 gallegos

'enterrados en vida'", *La Voz de Galicia*, 13 de junio.

Iordache Cârstea, Luiza y Güell, Casilda (2013): "Memoria del gulag: el exilio y la emigración española en la URSS y la represión estalinista", *Historia Contemporánea*, nº 46, pp. 247-278.

Iñíguez Campos, Miguel (2016): *Armas vengan de donde vengan: las dificultades de abastecimiento republicanas y su viraje al mercado negro durante el primer año de guerra (julio 1936-mayo 1937)*, tesis doctoral, Madrid, Universidad Complutense de Madrid.

Iturriarán, Josefina (1995): "Una deuda con la historia", *El País*, 12 de marzo.

Jordan, Roger W. (1999): *The world's Merchant Fleet 1939*, Londres, Chattan Publishing.

Judt, Tony (2006): *Postguerra. Una historia de Europa desde 1945*, Madrid, Taurus.

— (2011): *Algo va mal*, Madrid, Ediciones Santillana.

Kirschembaum, Lisa A. (2021): *El comunismo internacional y la guerra civil española. Solidaridad y sospechas*, Madrid, Alianza.

Kizny, Tomasz (2004): *Gular*, Barcelona, Galaxia Gutenberg.

Kotek, Joël y Rigoulot, Pierre (2001): *Los campos de la muerte*, Barcelona, Salvat Editores.

Kuztnetsov, Nicholas (1940): *Con los marinos españoles en su guerra nacional revolucionaria*, Moscú, Ediciones Progreso.

La Opinión de Málaga (2013): "Los nombres de la ignominia que mira el Sur", 3 de noviembre.

Levi, Primo (2021): *Si esto es un hombre*, Barcelona, Península.

López Rodríguez, Armando (2018): *Andanzas del piloto republicano Fernando Puig*, Madrid, UNED.

Losa García, José Luis (2005): *Caza de rojos*, 2ª edición, Madrid, Ediciones Espejo de Tinta.

Lowe, Keith (2012): *Continente salvaje. Europa después de la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Galaxia Gutenberg.

Mandelstam, Nadiezhda (2020): *Contra toda esperanza*, 3ª reimpresión, Barcelona, Acantilado.

Martínez de Pisón, Ignacio (2005): *Enterrar a los muertos*, Barcelona, Seix Barral.

Martínez Gil, Alfonso (1977): *La flota del monopolio de petróleos, 1927-1970*, Madrid, CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia), https://lc.cx/rIS-7r.

Martínez Reverte, Jorge (2011): *La División Azul. Rusia, 1941-1944*, Barcelona, RBA.

Mije, Antonio (1948): "La sombra del Bravo Portillo en la campaña antisoviética y anticomunista de *Solidaridad Obrera*", *Mundo Obrero*, 10 de junio.

Miralles, Rafael (1947): *Españoles en Rusia*, Madrid, EPESA.

Monakov, Mijaíl y Ribalkin, Yuri (1993): "Los marinos de la flota soviética y la asistencia a la España republicana (1936-1939)", *Revista de Historia Naval*, nº 41, pp. 61-77.

Monclús Guallar, Vicente (1959): *18 años en la URSS*, Buenos Aires, Claridad.

Morales Trueba, Adolfo (2023): *Historia naval de la Guerra Civil (1936-1939)*, Madrid, La Esfera de los Libros.

Morán, Gregorio (1986): *Miseria y grandeza del Partido Comunista de España, 1939-1985*, Barcelona, Planeta.

— (2004): "Otra mirada sobre el Semíramis" (I), *La Vanguardia*, 2 de abril.

— (2004): "La canción de Potamianos", *La Vanguardia*, 10 de abril.

Morán, Julio (2011): "La triple tragedia asturiana en el gulag soviético", *La Nueva España*, 13 de noviembre.

Moreno de Alborán y Reyna, Fernando (1993): "El hundimiento del Konsomol", *Revista de Historia Naval*, nº 74, pp. 97-100.

Moreno de Alborán y Reyna, Fernando y Moreno de Alborán y Reyna Francisco (1998): *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra 1936-1939*, 5 volúmenes, Madrid, GESEDI.

Moreno de Alborán y Reyna, Francisco (1959): *La guerra en el mar*, Barcelona, AHR.

Moreno Hernández, Ramón (1956): *Rusia al desnudo. Revelaciones del comisario comunista español Rafael Pelayo de Hungría, comandante del ejército ruso*, Madrid, Ediciones de Actualidad Mundial.

Moreno Juliá, Xavier (2004): *La División Azul. Sangre española en Rusia, 1941-1945*, Barcelona, Crítica.

Moreno Juliá, Xavier y Serrano, Secundino (2012): "La URSS y los campos de concentración. Españoles en el gulag", *Historia y Vida*, nº 527, pp. 32-47.

National Geographic España (2013): "Rusia: viaje al frío más extremo".

Negro Castro, Juan (1959): *Españoles en la URSS*, Madrid, Escelicer.

Nuñez Díaz-Balart, Mirta (2009): *La gran represión. Los años de plomo del franquismo*, Madrid, Flor del Viento Ediciones.

Núñez Seixas, Xosé Manoel (2005): "Los vencedores vencidos: la peculiar memoria de la División Azul, 1945-2005. Pasado y memoria", *Revista de Historia Contemporánea*, nº 4, pp. 83-116.

— (2017): *Camarada invierno. Experiencia y memoria de la División Azul (1941-1945)*, Barcelona, Crítica.

O'Donnell Torroba, César (1993): "Las pérdidas de buques mercantes republicanos causadas por hidroaviones de la Legión Cóndor durante la guerra civil española (1936-1939)", *Revista de Historia Naval*, nº 43, pp. 55-84.

Oroquieta Arbiol, Gerardo (1954): "Aspectos de la vida en los campos rusos de prisioneros", *Revista Ejército*, nº 177, octubre, pp. 27-34, https://lc.cx/TDgt1R.

Oroquieta Arbiol, Gerardo y García, César (2022): *De Leningrado a Odesa. Cautivos de la División Azul en los campos de Stalin*, Madrid, Arzalia Ediciones.

Otero Ricart, José Ángel (2011): "Marineros gallegos en el gulag", *Estela*, suplemento cultural del dominical *Faro de Vigo*.

Palacios Cueto, Teodoro y Luca de Tena, Torcuato (1955): *Embajador en el infierno*, 2ª edición, Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

Pérez Adán, Luis M. (2019): "Juan el Ruso", *La Verdad*, 4 de noviembre.

Pérez, Daniel (ed.) (2020): *Diarios de Karaganda (Eusebio Rodríguez)*, Madrid, Actas.

Pike, David W. (1985): "Les républicains espagnols incarcérés en URSS dans les années 1940", *Materiaux pour l'histoire du notre temps*, nº 3-4, pp. 99-103.

Pitzer, Andrea (2018): *Una larga noche: historia global de los campos de concentración*, Madrid, La Esfera de los Libros.

Prego, Adolfo (1954): *Héroes españoles en Rusia*, Madrid, Publicaciones Españolas.

Preston, Paul (1998): *Las tres Españas del 36*, Barcelona, Plaza y Janés.

— (2011): *El holocausto español. Odio y exterminio en la Guerra Civil y después*, Madrid, Debate.

— (2013): *El zorro rojo. La vida de Santiago Carrillo*, Madrid, Debate.

Puente, Moisés (1954): *Yo, muerto en Rusia (Memorias del Alférez Ocañas)*, Madrid, Ediciones del Movimiento.

Rainer, Hans (1968): *Los campos de concentración rusos en la Segunda Guerra Mundial*, Barcelona, Rodegur.

Reguengo, Vicente (1955): *15 años en Rusia*, Barcelona, AHR.
Rico, José Antonio (1950): *En los dominios del Kremlin (ocho años y medio en Rusia)*, Ciudad de México, Atlántico.
Riveiro Coello, Antón (2002): *Cartafol do Barbanza*, Vigo, Promocións Culturais Galegas.
Roberts, Sophy (2020): *Los últimos pianos de Siberia*, Barcelona, Seix Barral.
Rodríguez Aguilar, Manuel (2004): *Cinco grandes naufragios de la flota española*, Madrid, Almena Ediciones.
— (2017): "El torpedeamiento del petrolero Campeador", *Revista General de la Marina*, vol. 275, pp. 845-856.
Rodríguez Jiménez, José Luis (2016): *Los prisioneros españoles en la URSS: la historia del capitán Palacios*, Madrid, Ministerio de Defensa.
Romero Carreira, José (s. f.): "Memorias inéditas".
Rousset, David (2010): *L'univers concentrationnaire*, París, Librairie Arthème Fayard/Pluriel.
Ruíz Ayúcar, Ángel (1976): *La Rusia que yo conocí*, Madrid, Editorial Fuerza Nueva.
Salgado, Fernando: *Blog Cabo San Agustín*.
Sánchez-Ferragut Soto, Pitusa (2011): *También se vive muriendo*, Sevilla, Círculo Rojo.
Sánchez Guerra, Rafael (1947): "Un fait insolite. Des républicains espagnols dans le camp de Karaganda, en URSS", *L'Espagne Républicaine*, nº 103, 14 de junio.
— (2010): *Une tombe aus creux des nuages. Essais sur l'Europe d'hier et d'aujourd'hui*, París, Climats.
Serrano, Secundino (2011): *Españoles en el gulag*, Barcelona, Península.
— (2012): "Republicanos en el infierno", *Historia y Vida*, pp. 34-39.
Sesma, Nicolás (2024): *Ni una ni grande ni libre. La dictadura franquista*, Barcelona, Crítica.
Smyth, Denis (2001): "Estamos con vosotros: solidaridad y egoísmo en la política soviética hacia la España republicana, 1936-1939", en P. Preston (ed.), *La República asediada*, Barcelona, Península, pp. 155-184.
Solidaridad Obrera (1947): "Bajo la férula de Stalin. Españoles antifascistas internados en Siberia", París, 28 de junio.
Solzhenitsyn, Alexandr (2002): *Archipiélago gulag (1918-1956)*, Madrid, Biblioteca El Mundo.
Sopelniak, Borids (2003): "El exilio terrible en la URSS. Huida (frustrada) en una maleta", *El Mundo*, 14 de diciembre.
Stark, Meinhard (1996): "Deutsche Frauen im Gulag", en R. Streibel y H. Schafranek (eds.), *Strategie des Überlebens. Häftlingsgesellschaften in KZ und Gulag*, Viena, Picus Verlag, pp. 168-205.
Suárez Fernández, Luis (1987): *Franco y la URSS. La diplomacia secreta (1946-1970)*, Madrid, Rialp, pp.118-132.
Sueiro, Daniel (1983): *La flota es roja*, Madrid, Argos Vergara.
Tagüeña Lacorte, Manuel (2005): *Testimonio de dos guerras*, Barcelona, Planeta.
Tobella, Alba (2013): "Los presos fantasmas de Kazajistán", *El País*, 7 de octubre.
Todorov, Tzvetan (1995): *Les abus de la mémoire*, París, Arlea.
— (2002): *Memoria del mal, tentación del bien: indagación sobre el siglo XX*, Barcelona, Península.
Torres, Francisco (2018): *Cautivos en Rusia: los últimos combatientes de la División Azul*, Madrid, Actas
Torres, Rafael (2001): *Los esclavos de Franco*, 2ª edición, Madrid, Oberón.
Toth, Zoltan (1972): *Prisionero en la URSS (1945-1956)*, Madrid, Fuerza Nueva Editorial.

VADILLO, Fernando (1996): *La gran crónica de la División Azul: los prisioneros*, Madrid, Ediciones Barbarroja.

VALVERDE ESPÍN, Miguel (1999): *La compañía Ibarra*, https://lc.cx/2xbcI8.

VELASCO PÉREZ, Miguel (1995): *Invitado de honor*, Madrid, Ópera Prima.

VILANOVA, Antonio (1969): *Los olvidados. Los exiliados españoles en la segunda guerra mundial*, París, Ruedo Ibérico.

VIÑAS MARTÍN, Ángel (1976): *El oro español en la Guerra Civil*, Madrid, Ministerio de Hacienda.

— (2023): *Oro, guerra, diplomacia. La República española en tiempos de Stalin*, Barcelona, Crítica.

WILLARD C. Jr., Frank (2009): *Marinos soviéticos con la flora republicana durante la Guerra Civil*, Cartagena, Ediciones Divum y Mare.

WISTRICH, Robert S. (2002): *Hitler y el holocaust*, Barcelona, Grijalbo.

YOUNG, Glennys (2016): "¿Sujetos peligrosos? Repatriados españoles desde la URSS en la provincia de Vizcaya, 1956-1963", *Cuadernos de Historia Contemporánea*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid.

NOTAS

1 . Fuerzas armadas unificadas de la Alemania nazi.

2 . La principal referencia para el estudio de las compañías procede de González Echegaray (1977) y Cervera Pery (1988), así como las numerosas obras de Alcofar Nassaes.

3 . Años más tarde, el propio Kuznetsov dejaría plasmados también sus recuerdos de los combates navales desarrollados por los soviéticos durante la Segunda Guerra Mundial.

4 . Sobre la suerte de este mercante han escrito, entre otros, Ferreiro (2020), Frank (2009), García Durán (1977), Infiesta Cano (2000) y Moreno de Alborán (1993).

5 . Entre estos autores, destacaremos fundamentalmente a Cervera Pery (1988), Alcofar Nassaes (1971), González Echegaray (1977), Moreno de Alborán (1959), Alpert (1987), Howson (2001), Smyth (2001) y Ferreiro (2020), así como los Archivos del Ministerio de Asuntos Exteriores y de la flota petrolera de Campsa.

6 . Los entresijos de su fundación se revelan en esta obra, contando con documentos de primera mano gracias al archivo personal de su abuelo materno, Jean-Richard Bloch, cofundador también del periódico criptocomunista *Ce Soir*.

7 . La República no pudo contar con buena parte del potencial de las navieras vascas, porque aquellos que estaban de acuerdo con los insurgentes no pusieron ninguno de sus barcos al servicio de la República, en tanto que los armadores próximos al nacionalismo tenían otras preocupaciones tras la pérdida del País Vasco, aunque antes de esa pérdida al Gobierno central le costaba mucho imponer sus criterios.

8 . Según datos provenientes del reportaje del periodista y erudito naval tinerfeño Juan Antonio Padrón Albornoz, “Historia de la flota trasatlántica de la URSS a partir de 1939”, El Día de Tenerife, 27 de septiembre de 1968.

9 . Con la primera edición en 2003 obtuvo el Premio Pulitzer de 2004. La primera versión en español es de 2012.

10 . Paul Barton era el seudónimo tras el que se escondía el disidente Jiří Veltruský, historiador socialista checoslovaco, cuyo antiestalinismo le había obligado a exiliarse en Austria y luego en París.

11 . Solzhenitsyn (2002: 302) escribió en el primer tomo de sus memorias que los prisioneros rusos, ya fuera en el cautiverio ruso o en el alemán, siempre eran los que peor lo pasaban: “En general, esta guerra nos descubrió que no hay nada peor en la tierra que ser ruso”.

12 . Según algunas fuentes, se consideraba incongruente que la República siguiese enviando alumnos cuando no se disponía de suficientes aviones operativos en el Ejército español, aparatos que deberían enviarse desde la URSS.

13 . Uno de los pilotos más carismáticos del grupo. Era miembro de la CNT desde los 17 años. Durante la guerra de España combatió como soldado de infantería en el frente de Aragón y en la caída de Teruel. En 1938 pasó a formar parte de la Escuela de Aviación de Santiago de la Ribera (Murcia).

14 . Personaje casi mítico y denostado de manera furibunda por los divisionarios, pero también por algunos marinos y pilotos, y al que se le atribuyen todo tipo de vicios y perversiones. Daniel Arasa lo consideraba también un verdadero agitador y propagandista en los campos.

15 . Se desconoce la literalidad de su charla, pero tuvo que ser impactante para los pilotos. Enrique Líster Forján nació en Teo (A Coruña) y siempre fue un *gallego corajudo*. Llegó a general del ejército republicano y participó en muchas de las más importantes batallas de la guerra. Al decir del que fue presidente de la República, Manuel Azaña (1937: 99), que nunca creyó demasiado en esta suerte de militares recién llegados a la profesión y a los que las circunstancias históricas auparon al generalato, eran “gente sin conocimiento como Líster, el Campesino, Modesto, Cipriano Mera”, y añadía: “El único que sabe leer un plano es el llamado Modesto. Los otros, además de no saber, creen no necesitarlo”.

16 . Un libro que se mueve a caballo entre la investigación y la historia fabulada.

17 . La desnutrición provoca en el organismo alteraciones anatómicas a nivel de todos los órganos, caracterizadas macroscópicamente por atrofia y disminución del peso. Llama la atención, como causa de fallecimiento de estos prisioneros, la frecuencia de la neumonía y la tuberculosis en unos años en los que no se disponía de antibióticos ni de tratamiento antifímico, lo que indudablemente complicaba y aceleraba el desenlace de la desnutrición.

18 . Recordemos que el entonces marqués de Luca de Tena había ejercido como corresponsal de *ABC* en Londres. En 1952 fue nombrado director del diario familiar, aunque sería cesado al año siguiente, al parecer por disensiones con el ministro de Información y Turismo, Gabriel Arias Salgado. Políticamente, no fue nunca un personaje muy cercano a los círculos falangistas, sino más a bien a los monárquicos y tecnócratas.

19 . Por ejemplo, cuando narra el desastre bélico de los soldados de la División Azul en la batalla de Krasny Bor el 10 febrero de 1943. Asimismo, cuando el capitán Oroquieta (2022: 23) habla de los desertores de la División Azul, de los soplones, subraya, de manera elegante, que “se compensaron muy ventajosamente con la incorporación a nuestro grupo de otros españoles […]. Con nosotros compartieron buena parte del cautiverio, estrechamente unidos a los comunes sentimientos de hermandad y amor a la patria lejana, que siempre animaron al grupo español de prisioneros”.

20 . El ya mencionado abuelo del autor José Vicente García Santamaría.

21 . El film, escrito y dirigido en 1956 por José María Forqué, contó con el sargento Ángel Salamanca, antiguo divisionario, preso en la URSS, como asistente histórico. La película no fue muy bien recibida por algunos de los antiguos excombatientes y sectores de Falange por su carga católica y sus claros valores militaristas, así como por su escasa adscripción a los valores falangistas, una vez que el régimen franquista los deseaba pasar a segundo plano.

22 . Al igual que en el film satírico *La muerte de Stalin* (2017), en el que los prisioneros soviéticos que iban a ser fusilados morían felices después de pronunciar un "viva Stalin".

23 . Uno de los momentos más duros del regreso a España fue enterarse, nada más bajar del barco, del fallecimiento de hijos, padres y otros familiares, a los que, en muchos casos, las miserias de la posguerra se los había llevado antes de tiempo.

24 . Además de algunos pilotos, los marinos que se colocaron fueron Jacinto González Guilera, capitán del Ciudad de Ibiza; Víctor Larrucea Madariaga, cocinero y del que se desconoce su buque; José Trigo Rey y Ricardo Rodríguez Chávez, marineros del Cabo San Agustín; Antonio Vela Rodríguez, artillero del Cabo San Agustín; Manuel Ríos Amigo, engrasador, cuyo buque también se desconoce, así como Manuel Serra Querol, maquinista del Mar Blanco.

25 . Hablamos siempre de un colectivo que rondaría los 530 o 540 tripulantes.

26 . Para Serrano (2011: 55-56), la primera expedición estaba compuesta por un total de 162 marinos y aunque uniésemos la partida del 23 y el 24 de mayo de 1938 y la del 29 de junio, la cifra total ascendería a solo 124 marinos, lejos de los 162 que ha estimado este investigador.

27 . De esta manera, regresarían a España una buena parte de las tripulaciones de los barcos: Marzo (excepto José Plata Loira, que moriría en Norilsk), Ciudad de Tarragona (menos su primer maquinista, Domingo García Mieytes), Ciudad de Ibiza (a excepción del segundo maquinista Pedro Llompart Bennasar); todos los tripulantes del Cabo Quilates-Ibai (salvo cinco de ellos que se quedaron en Múrmansk), así como la tripulación completa del Mar Blanco (sin su capitán, Ángel Leturia Arambarri).

28 . Serrano (2011: 97) señala que un total de 129 marinos aceptaron quedarse en la URSS en 1939-1940.

29 . Su padre era el contralmirante isleño Ramón Sánchez Ferragut y su tío, Juan Sandalio Sánchez-Ferragut, capitán de navío fusilado en Ferrol por los sublevados. En suma, una familia de militares que encarna perfectamente el desgarro provocado por el golpe de Estado.

30 . Como consta en el expediente del Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores (AMAE), R-1068/29, Estambul 28/7/1939.

31 . Según Serrano, los permisos de regreso se habían concedido en junio de 1939 por el Buró Político de la URSS, que había autorizado, inicialmente, la salida hacia España de 63 pilotos.

32 . AMAE, R-5161/12.

33 . La familia de Domingo García Mieytes, primer maquinista del Ciudad de Tarragona, siempre creyó, por las vivencias que les había transmitido Domingo, que nunca tuvo el menor deseo en aquellos años de complicarse la vida.

34 . AMAE, R-5161/12.

35 . A mediados de la década de los noventa y por encargo del diario *El País*, Iturrarán trabajó durante varios meses en el archivo del Centro de Conservación de Colecciones Histórico-Documentales, el antiguo archivo especial secreto, fundado en 1946 para usos policiales, políticos y judiciales. Este archivo se abrió al público en 1991, según cuenta en su hermoso obituario "Una deuda con Josefina Iturrarán" la corresponsal del diario de Prisa en Moscú Pilar Bonet, https://lc.cx/VaDEcq.

36 . Por su parte, el 9 de julio de 1941 los pilotos díscolos llegaron a Novosibirsk, en el sur de Siberia, y de allí los desplazaron hasta Krasnoiarsk.

37 . Por ejemplo, los gallegos Vicente García Martínez y Ricardo Pérez Fernández contaban con 48 años cuando fueron trasladados a Siberia. Y otros marinos como el gijonés Avelino Acebal o el pobrense José Pérez eran solamente un par de años más jóvenes. Para los estándares de la época una persona con 60 años podía considerarse un anciano, puesto que en 1940 la esperanza de vida era de unos 62 años.

38 . No hay más que ver las biografías de Trotsky, deportado dos veces a Siberia, y las andanzas de Lenin para darse cuenta de que sus condiciones de reclusión en la época de los zares eran mucho mejores que las que después vendrían. Hasta les dejaban llevar a su cautiverio sus libros favoritos.

39 . Margarete pasó por los campos de concentración alemanes y soviéticos. Durante su estancia en Karagandá, estuvo en el campo de Birma. A raíz de la firma del pacto germano-soviético de 1939, y como gesto de buena voluntad, Stalin le pasó información a Hitler sobre los comunistas alemanes e incluso entregó a los nazis a una serie de militantes que se encontraban en la URSS, como fue el caso de Buber-Neumann. Su destino final sería el campo de exterminio de Ravensbrück, al que llegaría el 2 de agosto de 1940. Una vez acabada la guerra, fue liberada y el resto de su vida fue ignorada, cuando no vilipendiada y hasta vigilada, por compañeros comunistas de diferentes países por contar en su libro y en sus intervenciones públicas su drama en los campos soviéticos y alemanes.

40 . Este historiador mantiene que, durante su estancia en Odesa, jóvenes rusas traídas desde Moscú tenían como misión relacionarse con los marinos para arrebatarles todo tipo de secretos.

41 . Los soviéticos la detuvieron en Rumanía, a donde se había trasladado para buscar a su madre que era profesora en el Liceo Francés de Bucarest. Su viaje coincidió con la ocupación soviética de ese país. La deportaron a Karagandá. A comienzos de 1948, una vez liberada, residirá en París.

42 . El piloto Romero Carreira nació en 1915 en la localidad de Solveira-Paderne, de Allariz (Ourense). Alistado en las Milicias Gallegas, se unió posteriormente al 5º Regimiento, llegó a ser comisario

político del PCE y luchó en la defensa de Madrid. José regresó en el Semíramis y acabó trabajando en el INP. En sus memorias inéditas, de las que la periodista de *El País* Tereixa Constenla extrae —el 14 de septiembre de 2010— algunos fragmentos, comenta que en su etapa en el campo de Kok-Usek "todo barniz social había desaparecido". En Karagandá mantuvo una relación muy estrecha con la francesa Madeleine Clement, que no se olvidó de su situación y la de sus compañeros al ser liberada. El orensano debió de ser un *hombre corajudo*, porque a lo largo de su cautiverio se distinguió por participar activamente en todas las huelgas llevadas a cabo en los campos e incluso se permitió el desafío de emprender una en solitario.

43 . En la contraportada del semanario *L'Espagne Républicaine* del 14 de junio de 1947 y, de nuevo, con los mismos términos en la portada de *Solidaridad Obrera* del 18 de julio de 1948.

44 . Las primeras referencias sobre el gulag proceden de la temprana época de los años veinte —como recuerda en su libro Manuel Florentín (2023)— con la publicación en Gran Bretaña, en 1925, de *An Island Hell*, de Serguei Malsagoff, o de *Un bagne en Russie rouge*, de Raymond Duguer, entre otros.

45 . A pesar de que André Malraux y Raymond Aron avalaron el libro.

46 . "José Ester Borrás Papers", https://lc.cx/9z3Xb9, "Federación Española de Deportados e Internados Políticos (París) Archives", https://lc.cx/B8KXET.

47 . Centro Documental de la Memoria Histórica de Salamanca, código de referencia ES.37274.CDMH/9.33.

48 . Martínez Cartón fue miembro del Buró Político del PCE. Paradójicamente, sus hermanas y sobrinos regresarían a España en la segunda expedición del Krym, al igual que la mujer y los hijos del miembro del Comité Central del PCE Antonio Pretel, que colaboró también en el acoso contra los pilotos.

49 . Tal y como recoge la historiadora Lisa A. Kirschenbaum (2021), cuando Pasionaria regresó a España, en 1977, le preguntaron en una entrevista por las detenciones de exiliados españoles en la URSS y la dirigente del PCE repitió varias veces que no recordaba si había habido o no arrestos de sus compatriotas.

50 . El murciano Jesús Hernández Tomás entró muy joven en el PCE; de hecho, fue uno de sus fundadores con tan solo 14 años. A los 23 era ya miembro de su Comité Central y llegó a ser ministro de Instrucción Pública en el Gobierno de Largo Caballero. Exiliado en la URSS, donde fue el representante de los comunistas españoles en la Komintern, acabó por abandonar este país y en 1944 fue expulsado del PCE. Trasladado a Belgrado tras el final de la Segunda Guerra Mundial, fundó el Partido Nacional Comunista Español con la ayuda de Josip Broz (Tito). Vivió después en México hasta su muerte.

51 . Las tremendas diferencias existentes, al menos en los primeros años de su estancia en la URSS, entre el modo de vida de los máximos dirigentes del PCE y los militantes de a pie dio lugar a que Enrique Castro (2018: 76) señalase que "una nueva casta de caciques comienza a nacer".

52 . Militante de la CNT, estuvo durante la Guerra Civil en el frente de Huesca, formando parte de la Columna Roja y Negra. Algo más tarde, formó parte de la compañía de ametralladoras del Batallón 508 de la 127 Brigada Mixta de la 28 División del Ejército Popular, donde obtuvo el grado de comisario de campaña. Fue enviado en diciembre de 1938 a la Unión Soviética para recibir clases de pilotaje de cazas en los aeródromos de Kirovabad. Finalmente, pudo abandonar la URSS el 23 de noviembre de 1956 y después llegó a París, donde se reunió con su hermano y emigró finalmente a Argentina.

53 . Véase https://lc.cx/OWl0Y1.

54 . Claudín había sido colaborador estrecho de Carrillo desde las Juventudes Comunistas. Fue miembro del Comité Central del PCE desde 1937. Expulsado del partido en 1965, acabó distanciándose radicalmente del ex secretario general del PCE, se asentó en Madrid al llegar la democracia y cuestionó mucho el papel jugado por su otrora amigo y aliado.

55 . Extractos de las sesiones de la Diputación Permanente de las Cortes españolas del 14 de enero de 1948 en los papeles de la FEDIP, carpeta 1228, Instituto Internacional de Historia Social, Ámsterdam.

56 . Acta de la sesión del día 22 de mayo de 1948 de la Diputación Permanente de las Cortes Españolas. FEDIP, carpeta 128, Instituto Internacional de Historia Social, Ámsterdam.

57 . Es curioso como la opinión de algunos investigadores ha ido variando a lo largo del tiempo, como es también el caso de Luiza Iordache. Un manto de respeto, no fundamentado, protegió en muchas ocasiones al PCE de Santiago Carrillo y sus compañeros de viaje: en esencia, un *grupo de burócratas* que poco tuvo que ver con el comportamiento valeroso de muchos militantes comunistas durante los años aciagos del franquismo.

58 . Anécdota contada a uno de los autores de este libro por el poeta José Agustín Goytisolo.

59 . Lavrenti Beria había defendido una amnistía general para todos aquellos prisioneros que no representasen un peligro para el régimen soviético, entre los que podrían incluirse un millón y medio de exiliados políticos. Este plan suponía, en esencia, el desmantelamiento del sistema del gulag. Una iniciativa propuesta, de forma paradójica, por el dirigente que con mayor denuedo había contribuido a su mantenimiento y sobre el que pesaban órdenes de incontables fusilamientos de presos; sin duda, uno de los mayores criminales de la humanidad.

60 . De acuerdo con Luis Suárez (1987: 126), los contactos secretos de esos años no fueron nunca olvidados. “Los contactos con el capitán Schaerer y luego las gestiones cerca de la delegación en la Cruz Roja, unidas al primer intercambio de mercancías con Polonia, habían convencido a las autoridades españolas de que el rescate de los prisioneros españoles se hallaba estrechamente ligado a ciertos convenios comerciales que la URSS deseaba”. Estos contactos tuvieron lugar, en una fecha no determinada, entre 1949 y 1950 a través de El Cairo.

61 . En 1952, dos años antes de la llegada del Semíramis, tuvo lugar en Barcelona el gran Congreso Eucarístico Internacional, que reunió a más de 15.000 sacerdotes, religiosos y seminaristas llegados de los más diversos lugares del planeta.

62 . Aunque las imágenes del atraque del buque griego —con la gran exhibición de brazos en alto, acompañadas por las crónicas de la prensa y del NO-DO, con falangistas que iban accediendo al barco por lugares inverosímiles— dejan muy claro a quienes se recibía primordialmente.

63 . Entrevista realizada en julio de 2020. Es tío por vía paterna del autor José Vicente García Santamaría.

64 . Teodoro Palacios llegó a trabajar, según Moreno Izquierdo (2017), como enlace con los servicios de seguridad e información, encargados de la vigilancia de los repatriados y del descubrimiento de posibles espías y agentes dobles. Fue miembro también de la Comisión Coordinadora de Repatriación (CCR).

65 . El interesante artículo de Glennis Young (2016) sobre los repatriados de la URSS en la provincia de Vizcaya aborda la visión de la España imaginada por muchos de los niños de la guerra y otros retornados y los problemas que se encontraron al regresar.

66 . Que conozcamos, entre los marinos del gulag nunca se dio la otra inveterada costumbre de muchos concentracionarios, sobre todo soviéticos, de guardar siempre algo de comida debajo de sus almohadas.

67 . Según edicto judicial publicado en el *BOE* de 25 de junio de 1954, p. 2068.

68 . Según Iordache (2014: 158), estas demandas fueron cursadas entre el 16 de enero de 1941 y el 25 de agosto de 1941.

69 . Véase https://lc.cx/h7O1rR.

70 . *Diario de Cádiz*, 8 de marzo de 2022.

71 . Posiblemente, algo falla en el relato dejado por la familia de Ramón. Algunas fechas no cuadran. Tampoco se menciona a la sueca Vera Lovy, con la que mantuvo una relación en Karagandá y que afirmaba en 1947 ser su esposa y tener un hijo de él, como aparece en documentación de la FEDIP. En su ficha personal de los archivos de la FEDIP en Ámsterdam, se llega a afirmar que, una vez liberado, pasó una temporada en Suecia, aunque no hemos visto ningún documento probatorio al respecto. Tampoco sabemos por qué no pudo volver a ejercer como oficial, cuando algún compañero repatriado poco después sí llegó a desempeñar esa función, como Agustín Llona.

72 . Que desapareció sin dejar rastro.

73 . Otros marinos que trabajaron en la flota rusa fueron Manuel Rodeiro, cabo de marinería, que también navegó en la flota del Mar Negro, y Manuel García Páez, fogonero en la flota del Mar Negro y después trabajador en el Puerto de Odesa.

74 . Entre ellas, caja 54 FUE, caja 270 y 271 y caja 482.

75 . Archivo Histórico del PCE: 98/1.3, “Emigración a la URSS”.

76 . Véase https://lc.cx/8tBmDt.

77 . Aunque como hemos visto en los archivos de la FEDIP, se atrevieron a escribir en un español que parece aprendido en sus años de cautiverio.

78 . Instituto Internacional de Historia Social de Ámsterdam, FEDIP Archives, Box 1-20, File 7, Sagalowitsch, Sonia.

79 . No queda muy claro en los archivos de Ámsterdam si existieron más nacimientos relacionados con otros presos en Karagandá. En el caso del marino Pedro Armesto y de los pilotos Miguel Velasco, José Calvo y Vicente Montejano hay algunas cartas traducidas del ruso donde se apunta esta posibilidad.

80 . No deja de ser un mero álbum de fotos, aunque con un gran contenido sentimental. No obstante, no se sabe si el Ministerio de la Presidencia de aquellos años facilitó su acceso a los familiares de los presos.

81 . Secundino Serrano (2011). Estos ocho marinos tomaron la decisión en 1948 de quedarse en la URSS, además de los que no deseando regresar a España se integraron en la actividad fabril rusa en diferentes localidades de la URSS.