

## RELACIÓN MARÍTIMA ENTRE GALICIA Y EL ESTRECHO: LA TRAGEDIA DE LOS PESQUEROS *SAN FAUSTO Y CON*

*José Regueira Ramos* / Instituto de Estudios Campogibraltares

### INTRODUCCIÓN

Es para mí un gran honor y una enorme satisfacción pronunciar esta ponencia inaugural de las XI Jornadas de Historia de nuestro querido Instituto de Estudios Campogibraltares, que además se celebran en Jimena, localidad en la que resido desde hace nada menos que cincuenta años, que se cumplirán dentro de cuarenta días. Quiero agradecer profundamente la invitación que para ello me ha hecho la presidenta del IECG Isabel Beneroso, a propuesta de nuestro director y amigo Ángel Sáez.

Tengo que agradecer también el que estas XI Jornadas nos las dediquen a Tito Benady y a mí. Esta doble dedicatoria constituye una satisfacción añadida, por cuanto la comparto con un historiador de reconocido prestigio y porque Tito Benady representa como nadie el espíritu de integración de Gibraltar en este Instituto de investigación comarcal, representado por la octava estrella que rodea el barco de la Laja Alta en el logotipo del IECG.

Cuando recibí la invitación para esta ponencia inaugural yo ya había enviado el resumen de la que iba a ser mi comunicación a estas jornadas: *La tragedia de los 24 pescadores de los pesqueros San Fausto y Con en aguas del Estrecho en 1938*. No he querido cambiar este tema sino resaltarlo situándolo en el marco de las relaciones que en el ámbito marítimo han mantenido mis dos patrias, la gallega de nacimiento y la campogibraltaresa de adopción. Adopción en el sentido literal, puesto que este Ayuntamiento de Jimena de la Frontera me ha dispensado el gran honor de nombrarme hijo adoptivo hace ahora un año. Así pues esta exposición tendrá dos partes: una primera que pretende ser un marco general, necesariamente sintético, de la presencia histórica gallega en aguas del Estrecho y una segunda sobre la tragedia de estos 24 pescadores gallegos que vivían

y trabajaban en Algeciras y que perdieron la vida en el Estrecho en una acción de una guerra en la que no participaban y en la que se vieron involuntaria, accidental y fatalmente envueltos. Esta segunda parte será mi contribución a las Jornadas con un hecho inédito en la historia de la zona y se ajustará a las normas de estilo, rigor y aportación de documentos y testimonios inéditos exigidos a todas las comunicaciones.

Desde este primer momento quiero agradecer una colaboración inestimable en esta investigación sobre los pesqueros *San Fausto* y *Con*, sin la que este trabajo no hubiera sido posible: me refiero a los descendientes de Enrique Pereira, patrón de pesca del *San Fausto* y en especial a su nieto Gaspar Santos Pereira y a su hija Manuela Pereira. También quiero agradecer su colaboración al amigo Pepe Algarbani, a Carlos Gómez de Avellaneda y a Narciso Álvarez Rúa.

## **EL MAR, NEXO DE UNIÓN**

Podrá extrañar que haya elegido el mar como tema central de mi exposición, ya que estas Jornadas se celebran en el ayuntamiento situado más al interior de la Comarca y no tiene costa. Pero esta extrañeza no la compartimos los miembros de este Instituto, que sabemos que aquí, muy cerca, está el puerto más antiguo de la Comarca, el puerto de la Laja Alta, en el que están “atracados” los barcos más antiguos conocidos que hayan navegado por el Estrecho y que algunos de estos barcos están navegando por la portada y contraportada de muchos de los libros editados por el IECG y uno de ellos hasta se ha instalado en nuestro logotipo rodeado por las ocho estrellas de los ocho municipios comarcales, incluido Gibraltar.

Yo he dicho en alguna ocasión que he nacido bajo el signo de Hércules, esté este héroe legendario formando parte del horóscopo o no lo esté. Yo nací y me crié en La Coruña, cuyo origen mitológico se debe a Hércules, que fue persiguiendo a Gerión hasta las tierras del Finisterre y allí, en la Península Ártabra, le dio alcance, lo mató y en el punto en el que le dio muerte erigió una torre. Esta torre de Hércules es hoy patrimonio de la humanidad por ser el faro más antiguo en funcionamiento del mundo. Y en las inmediaciones de esta torre erigió Hércules una ciudad,

La Coruña, llamada por este motivo “la ciudad herculina”, cuyo escudo es la torre de Hércules sobre la calavera y las dos tibias cruzadas de Gerión. Mayor vinculación simbólica a Hércules no cabe.

## **HÉRCULES: DE LA TORRE A LAS COLUMNAS**

Un buen día de hace cincuenta años me trasladé de esta ciudad herculina al otro extremo, de Finisterre al Non Plus Ultra, a la orilla de las columnas asido a las cuales Hércules realizó uno de sus más titánicos trabajos: la comunicación de las aguas del océano Atlántico con el Mediterráneo, formando el estrecho de Gibraltar.

Si la torre de Hércules adquirió el máximo simbolismo de La Coruña, estas nuestras columnas han alcanzado un mayor simbolismo todavía, puesto que son los dos pilares de los escudos de Cádiz, Andalucía y España. Y hasta han inspirado el símbolo del dólar, la moneda americana, símbolo que copiaron de los columnarios, monedas españolas que circulaban en el siglo XVIII en nuestras colonias, incluidos los territorios de La Luisiana y La Florida, en las que figuraban las columnas de Hércules.

Mi trayectoria vital ha ido, pues, desde el faro que desde hace miles de años ilumina a los navegantes de la peligrosa Costa de la Muerte hasta la orilla de las columnas que enmarcan la unión de nuestros dos mares. Mayor vinculación con el mar no cabe.

## HERMANAMIENTOS

Pero hay muchas más cosas relacionadas con el mar que unen mis dos territorios: de los siete municipios campogibraltareños, dos están hermanados con dos poblaciones costeras gallegas, ambas en mi provincia de La Coruña. Los Barrios está hermanado con Muxía y Algeciras con Neda. Y los dos hermanamientos tienen como protagonista común el mar.

El hermanamiento entre Muxía y Los Barrios tiene su origen en la magnífica labor que realizó en aquella población de la Costa de la Muerte una delegación barreña encabezada por su alcalde Alonso Rojas con motivo de la catástrofe del *Prestige*. Esta delegación acudió perfectamente equipada con instrumental y vehículos adecuados y puso a prueba su preparación y experiencia en limpieza de playas y especialmente de residuos de petróleo, por desgracia frecuentes en nuestro litoral. Una delegación de la población gallega se desplazó a Los Barrios para el acto de hermanamiento y se impuso el nombre de Muxía a una plaza de la localidad. Asimismo otra delegación barreña fue a Muxía, donde se impuso el nombre de Los Barrios al paseo marítimo de Nemiña, la playa en cuya limpieza habían actuado.

La vinculación entre Algeciras y Neda se remonta al siglo XIV, a la conquista de Algeciras. En el asedio de esta ciudad participaron unos cuatrocientos gallegos al frente de los cuales estaba el arzobispo de Santiago Martín Fernández de Gres quien, al igual que Alfonso XI, murió durante el asedio. En la conquista de la ciudad intervino una nave de Neda, que fue la que rompió las cadenas que bloqueaban el puerto. Por eso en el escudo de esta población de la ría de Ferrol figura un barco rompiendo las cadenas. El acuerdo de hermanamiento entre estas dos poblaciones data del mandato de Paco Esteban y se materializó durante el de Ernesto Delgado. Una delegación presidida por este alcalde acudió a Neda, a cuya calle principal, en la que está el Ayuntamiento, se le puso el nombre de Avenida de Algeciras y otra nedense vino a Algeciras, donde se le puso su nombre a la céntrica plaza en la que figura una placa conmemorativa de la efeméride. Neda es un pueblo actualmente de unos 5.000 habitantes, situado a unos diez kilómetros de Ferrol, que antiguamente tuvo un astillero aunque hoy, por carecer de calado al estar al fondo de la ría, ha perdido importancia marinera.

## NAVES GALLEGAS EN LA RECONQUISTA ANDALUZA: LA FLOTA DE CASTILLA

Esta nave de Neda formaba parte de la flota del Arzobispado de Santiago, fundada por el arzobispo Diego Gelmírez en el año 1100 para reprimir los ataques normandos que asolaban las costas gallegas. Esta flota se integró en la Marina de Castilla, cuya primera acción fue la conquista de Sevilla en 1248. Hasta entonces la Reconquista había sido una acción exclusivamente terrestre, pero al llegar a Sevilla existía un puente de barcas sobre el Guadalquivir que unía la ciudad con Triana, a través de la cual se suministraba. Castilla, antes de la conquista de Andalucía y de su unión con Aragón, solo tenía salida al mar Cantábrico y al Atlántico gallego, de modo que se recurrió a las poblaciones costeras del norte para la formación de la flota. De aquí proviene el privilegio concedido a las llamadas Cuatro Villas cántabras: San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales, a las que se concedió un fuero especial. Se nombró almirante de esta flota a Pedro Bonifaz. Estas cuatro villas y la propia Comunidad de Cantabria tienen por escudo un barco rompiendo unas cadenas atadas a una torre, que representa la Torre del Oro, por su participación en la conquista de Sevilla.

Este fuero también se concedió a diversos puertos gallegos que también participaron en la ruptura del cerco de Sevilla y su conquista: es el caso de Vivero, La Coruña, Noia, Baiona y Pontevedra. Algunas de estas poblaciones también tienen el barco y las cadenas en su escudo, como es el caso de Noia. De esta flota gallega del Arzobispado Compostelano que participó en el cerco y conquista de Sevilla participó un joven Paio Gómez Chariño, que con el tiempo llegó a ser un destacado almirante de la Flota de Castilla y que tenía la particularidad de que además era trovador y cantaba sus gestas en sentidas poesías escritas en idioma galaico-portugués.

Otras naves gallegas intervinieron en la Reconquista de otras poblaciones andaluzas formando parte de la Flota de Castilla. En la zona del Estrecho estuvieron en la conquista de Tarifa y en la citada de Algeciras, origen del hermanamiento entre las dos poblaciones y de la concesión a Neda del fuero de Alfonso XI, a quien recientemente aquel municipio nombró hijo adoptivo.

## **SANTIAGO “MATAMOROS” VERSUS ALMANZOR**

Y ya que de Reconquista hablamos, quiero hacer constar que los dos principales símbolos de la lucha encarnizada entre cristianos y musulmanes durante los siglos de la Reconquista fueron un “gallego” y un campogibraltareño: el Apóstol Santiago, Santiago “Matamoros”, y Almanzor. Éste, nativo de la cora de Algeciras y precisamente de una alquería, Turrux, situada en las proximidades del río Guadiaro. Es decir muy cerca de este lugar ribereño de este río que atraviesa el término municipal de Jimena. Almanzor fue el primer campogibraltareño del que tengamos noticias que hizo el “camino de Santiago”. Fue en el año 997 y no fue para ganar el jubileo precisamente sino para arrasar la ciudad y el santuario que era el mayor símbolo del cristianismo: de allí prisioneros cristianos, según algunos autores, se trajeron a Córdoba las campanas y las puertas de la catedral.

Santiago “Matamoros” tardó en devolverle la “visita”. Lo hizo en el siglo XV luchando muy cerca del río Guadiaro, es decir, muy cerca del lugar natal de Almanzor, al frente de una razzia de los castillos fronterizos de Jimena y Castellar hacia la sierra Bermeja en la que se encontraron con una tropa musulmana diez veces superior en número y a la que sin embargo derrotaron gracias al extraordinario ardor guerrero de un desconocido jinete sobre caballo blanco que, misteriosamente, apareció luchando del lado cristiano. Al menos así lo indica Medina, cronista de la casa ducal de Medina Sidonia, quien dice que cuando los alfaqueques musulmanes vinieron a gestionar el canjeo de prisioneros quisieron conocer al jinete del caballo blanco que les infringió la derrota. Nadie lo conocía pero todos se convencieron de que Santiago “Matamoros” había estado luchando a su lado y vengando “a domicilio” la afrenta que cinco siglos antes Almanzor le había infringido en Santiago.

Santiago sigue cortando cabezas sarracenas montado en su caballo blanco, encaramado en lo alto del altar mayor de la catedral de Santiago y en el frontispicio del Ayuntamiento, en la propia plaza del Obradoiro, enfrente de la catedral. Durante mis cinco años de estudiante en Santiago pasaba al menos cuatro veces al día ante esta imagen bélica sin llamarme la atención, por pura rutina. Ahora cuando voy allí y la veo me entra una extraña sensación de rechazo en el cuerpo. Incluso en el propio cabildo catedralicio se planteó la propuesta de retirada de estas estatuas ecuestres pero finalmente se desechó la idea patrocinada incluso por algún miembro del cabildo.

En cambio Almanzor, al que nos pintaban como el terror de los cristianos, se exhibe en una céntrica avenida de la capital de su Cora algecireña con una imagen de protector de las artes y las letras. Algo impensable en nuestros años de estudiantes en la época del estado nacional-católico de la dictadura.

## **GUERRA DE SUCESIÓN: DE RANDE A GIBRALTAR**

Desde los inicios del siglo XVIII fueron importantes los puntos de encuentro en eventos marítimos de Galicia y los puertos del Estrecho. Se inició en 1702 con la presencia de la escuadra anglo-holandesa esperando la llegada de la flota de Indias a Cádiz para arrebatarle los importantes tesoros que transportaba. Semanas antes habían declarado la guerra a España con motivo del nombramiento por parte de Carlos II, el último Austria, de Felipe de Anjou como heredero. El nieto de Luis XIV iniciaba así la llegada de los Borbones al trono de España. Informada la flota a su arribada a las Azores de la presencia

anglo-holandesa, desvió su rumbo hacia la ría de Vigo, en el fondo de la cual, en la ensenada de Rande, fondeó esperando estar allí resguardada aunque mal defendida, del ataque enemigo. Pero allí fue atacada, todos sus buques hundidos y saqueados, aunque previamente se habían sacado y enviado en carretas gran parte de los ingentes tesoros transportados de Indias. Hubo más de dos mil muertos españoles. Nació la leyenda del tesoro de Rande, que inspiró incluso a Julio Verne y que perdura en el recuerdo de poblaciones vecinas como Redondela.

Esta escuadra anglo-holandesa, después de un periplo por el Mediterráneo con los ataques a Menorca y Barcelona, acabó atacando en 1704 a Gibraltar, bajo cuyo dominio inglés continúa. Es otro nexo de unión marítima entre mis dos territorios, el gallego natal y el campogibaltareño de adopción.

## **CORSO Y PIRATERÍA. BENITO SOTO (PONTEVEDRA, 1805; GIBRALTAR, 1830)**

Tanto las costas del Estrecho como las de Galicia sufrieron durante siglos el azote de la piratería. En las costas andaluzas, la de la piratería turco-berberisca, en las del norte y noroeste, la vikinga en primer lugar y la de otras potencias europeas como Francia o Inglaterra, sobre todo en tiempos de guerra. Y en ambos mares se concedieron patentes de corso, siendo abundantes los casos de corso marítimo. En el caso del Estrecho están ampliamente estudiados y documentados, especialmente por los diversos estudios de Mario Ocaña. Igualmente están documentados los casos de embarcaciones destinadas al corso en las costas gallegas, sobre todo en la Costa da Morte.

Quiero citar aquí el caso de un gallego que empezó de pescador, se dedicó al contrabando, navegó en barcos dedicados al corso, luego en navíos destinados al negocio de esclavos transportándolos desde las costas africanas a las americanas, en su caso a las de Brasil principalmente. Finalmente, se dedicó a la piratería, la que ejerció con especial crueldad y terminó prematura y trágicamente su vida en Gibraltar.

Benito Soto nació el 22 de marzo de 1805 en A Moureira, el arrabal marinero de la ciudad de Pontevedra, que en siglos anteriores llegó a ser el primer puerto pesquero de Galicia. Hijo de marinero, pasó por las etapas antes citadas hasta que el 22 de diciembre de 1827 embarca como segundo contraestre en el *Defensor de Pedro*, buque con patente de corso al servicio del Emperador de Brasil. El capitán es Pedro María de Sousa Sarmiento y la tripulación está formada por aventureros españoles, brasileños, portugueses y franceses.

Tras cruzar el Atlántico desde Brasil, el *Defensor de Pedro* llegó el 3 de enero de 1828 al enclave portugués de Mina (actual Ghana). Veinte días después, mientras preparaban el embarque de los esclavos para su transporte a Brasil, nace para la historia negra de la piratería Benito Soto. Dirige el motín que le da posesión del barco, deja en tierra a su antiguo capitán y a los marineros que no han querido unirse al motín y zarpa el 26 de enero hacia el Atlántico en busca de presas con las que enriquecerse. Está a punto de cumplir 23 años.

Antes de encontrarse con ningún buque cometió su primer asesinato, un compañero de tripulación llamado Miguel Ferreira, un ferrolano violento que se enfrentó al nuevo capitán, que le descerrajó un disparo de pistola en la cabeza y lo arrojó al mar. El 19 de febrero se cruzó en el camino del *Defensor de Pedro* el buque inglés *Morning Star*, procedente de Ceilán con destino a Londres con carga y pasaje, entre ellos cuatro esposas de soldados destacados en la India y nueve niños. El *Defensor* abordó al barco inglés, enviando el capitán Thomas Gibbs una embajada, que es maltratada por los piratas. El capitán también sube al fin, siendo agredido por Soto y arrojado a la bodega en compañía de tres marineros. Los piratas reparten en el *Morning* sablazos a diestro y siniestro entre tripulantes y pasajeros antes de encerrarlos a todos en el sollado, cerrar los accesos y barrenar el casco, ordenando matar a todos.

Empezaba su táctica de pirata sanguinario: no testigos, no huellas de sus fechorías. Daba por muertos a todos los tripulantes y pasajeros y el barco por hundido. Pero los encerrados en el buque inglés consiguen liberarse, taponar los orificios y seguir navegando hacia Londres, a donde llegaría dos meses después.

El siguiente barco asaltado será el *Topaz*, matriculado en Boston. Mató a todos los tripulantes menos al capitán y, tras saquearlo, le prendió fuego. Los siguientes buques asaltados en su trágica travesía fueron el *Unicorne*, el *Ceesnock*, el *New Prospect*, el portugués *Ermelinda* y el *Sunbury*. En total, seis barcos asaltados: cuatro ingleses, un americano y un portugués.

Con las bodegas abarrotas de botín, era precisa dar salida a la “mercancía”. De modo que arribaron a las costas de Galicia, fondeando en la ría de su Pontevedra natal, fondeando en un punto entre Bueu y Marín. Confiaba en que su tío José Aboal, con el que ya había trabajado en sus años de dedicación al contrabando, le ayudase a dar salida a su cuantiosa mercancía. Pero la presencia de un bergantín tan sospechoso en medio de la ría alertó a las autoridades y decidió buscar aguas más tranquilas, eligiendo el puerto de La Coruña.

Pero una tripulación de aquellas características, con dinero abundante para gastar y provocando indiscreciones bajo la influencia del abundante alcohol alertaron igualmente a las autoridades coruñesas y se vio obligado a zarpar el 19 de abril. Tomó rumbo al Mediterráneo para acogerse al amparo de las costas de Berbería, abarrotada de “colegas” de profesión. Pero no se sabe si porque cambió de opinión o por un fallo en la navegación, acabó embarrancado en la playa de Cádiz. Allí se repiten los escándalos, las borracheras, peleas e indiscreciones. Alertadas las autoridades gaditanas, son aprehendidos los tripulantes. Todos menos Benito Soto, que buscó en los barrios marineros un propietario de embarcación que, bajo una compensación económica que cabe suponer “estimulante”, lo condujese a Gibraltar. Efectivamente, lo condujo a Gibraltar. Se desconoce el paradero de este marinero gaditano, pero dada la catadura moral del pasajero y las condiciones de extrema persecución policial en que se encontraba, no parece aventurado pensar que tomaría sus “precauciones” para no ser delatado.

Durante el segundo semestre de 1828 y todo el año 1829 se cruzaron infinidad de oficios entre Pontevedra, La Coruña, Londres, Cádiz y Gibraltar. Desde el 19 de noviembre hasta el 3 de diciembre se realizó en Cádiz el juicio a los tripulantes del buque pirata. Salvo tres condenados a penas de seis, ocho y diez años de cárcel el resto fueron ahorcados, descuartizados y sus restos paseados por las calles de Cádiz. Fernando VII no podía encontrar una ciudad más odiada por él para mostrar un ejemplo sanguinario del rigor de la justicia, en la ciudad cuna del liberalismo, título ganado durante su destierro.

En cuanto a Benito Soto, fue juzgado y condenado a la horca en Gibraltar. Su ahorcamiento resultó la última burla del sangriento pirata: él mismo se subió a su ataúd y se dejó suspender en el vacío. Parece que sus pies rozaban el suelo por lo que la muerte no fue inmediata y tuvieron que cavar un hoyo para que quedara suspendido. No había cumplido los 25 años.

### **Cádiz y *Aquellos duros antiguos*. Espronceda y *La canción del pirata*.**

En 1906 los trabajadores de la almadraza gaditana estaban escarbando unos profundos hoyos en la playa, cerca del *Ventorrillo del Chato*, para enterrar los despojos de los atunes. Cuál no sería su sorpresa cuando se empezaron a encontrar una importante cantidad de monedas acuñadas entre 1752 y 1757. Dada su similitud con los duros de la época, así los denominaron los gaditanos. Al año siguiente, en el carnaval gaditano se estrenaba el que sigue siendo su tanguillo más conocido y que se convirtió en el himno oficioso del carnaval: *Aquellos duros antiguos*. Y surgió la primera de las chirigotas con el nombre de *El defensor de Pedro*, ya que los gaditanos atribuyeron el hallazgo del botín a lo que suponían el tesoro enterrado por los piratas de este barco nada menos que 75 años antes. Chirigotas con este nombre o el de *La burla negra* (nombre con el que también se conoció este barco) se sucedieron en distintos carnavales, el más reciente hace un par de años.

También se ha atribuido a Benito Soto como inspirador de su coetáneo Espronceda para componer su famosa *Canción del pirata*.

## **GALLEGOS EN LOS DÍAS INICIALES DE LA GUERRA CIVIL EN EL ESTRECHO**

En la planificación del levantamiento militar de 1936 un elemento crucial, del que dependía toda la evolución posterior de la operación, era el efecto sorpresa, la rapidez y la “limpieza” en el transporte del ejército de África a la Península. Esto suponía el traslado del total de efectivos durante el día 18 y los inmediatamente siguientes. Este efecto no se logró por diversas circunstancias, entre las que ocupa primerísimo lugar la sublevación de la marinería de la mayor parte de la flota, lo que impidió que ésta acudiese masivamente al Estrecho para transportar las tropas o para protegerlas en la travesía. El caso es que el llamado “convoy de la victoria” con Franco al frente no pudo llegar a Algeciras hasta el día 5 de agosto, con lo que el curso de los acontecimientos sufrió un cambio fundamental respecto a las previsiones de los militares sublevados.

Entre los protagonistas principales de estos primeros días yo situaría a cuatro gallegos: dos son sobradamente conocidos, por estar definitivamente instalados, para bien o para mal, en la historia de España. Se trata de Casares Quiroga, presidente del Gobierno el día 17 cuando se levantaron los primeros militares en Melilla y que dimitió al día siguiente como consecuencia del fracaso en la sublevación de este foco inicial. Parece que la historia no está juzgando su labor muy benignamente. Otro fue Franco, que se trasladó de Canarias a Marruecos para ponerse al frente de la sublevación. No intentaré juzgar ni añadir una palabra a los ríos de tinta ya vertidos y que se sucederán sobre este personaje, protagonista de los cuarenta años siguientes de la historia de España. Sí voy a decir que tenía que aterrizar con el *Dragón Rapid* en el aeropuerto de Tetuán, cuyo jefe era su primo el comandante De la Puente Bahamonde. Este militar poco conocido permaneció fiel a la República y ofreció resistencia para la ocupación del aeropuerto. Lo pagó con la vida. Fue de los primeros fusilados por los sublevados. ¿Qué hubiera pasado si hubiera podido defender el aeropuerto y no pudiese aterrizar su primo o fuese detenido al hacerlo? Es un ejercicio de historia virtual que cualquiera puede realizar.

## **El radiotelegrafista Benjamín Balboa y el paso del Estrecho en julio-agosto de 1936**

Más interesante aunque quizá no más conocido que De la Puente es el cuarto personaje cuya actuación estos primeros días de la sublevación militar me propongo esbozar. Creo que su actuación merece más atención de los historiadores de la que se le ha presentado, aunque no faltan publicaciones fidedignas y documentadas al respecto. Me refiero al radiotelegrafista de la Armada Benjamín Balboa. Este funcionario de un cuerpo auxiliar de la Armada pudo cambiar el curso de la guerra y de hecho no parece aventurado asegurar que su singular actuación en esos instantes iniciales varió el curso de los acontecimientos.

Mucho se ha hablado del grado de participación de la Armada en la información o en la participación de los preparativos de la intentona militar. Incluso se ha dicho que fue una actuación exclusiva del Ejército de Tierra y que se mantuvo al margen de la misma a la Armada. Hoy está fuera de duda la demostración de numerosos oficiales del Cuerpo General de la Marina que estaban informados de los preparativos y dispuestos a participar en el golpe militar. Probablemente esa información se llevaría con mayor sigilo y en un ámbito más restringido debido a la falta de confianza de los oficiales del Cuerpo General respecto a los componentes de los cuerpos auxiliares, a los que sabían que eran en su mayoría fieles a la República.

Tal era el caso del radiotelegrafista Benjamín Balboa, que en el mes de julio de 1936 estaba en su casa de La Coruña, apartado del servicio en su destino de la Base Marítima de Ferrol, probablemente por la desconfianza de la oficialidad hacia él por haber dado suficientes pruebas de su lealtad a la República y de oposición a cualquier movimiento sospechoso contra

ella. Desde su casa coruñesa se puso en contacto con las autoridades civiles informándoles de su situación, de las causas de la misma, de que tenía pruebas de que se estaba conspirando contra la República y de que él quería participar activamente en la vigilancia ante cualquier movimiento sospechoso. Logró ser destinado a los servicios centrales de radiotelegrafía de la Marina, en la Ciudad Lineal de Madrid, por donde tendría que pasar cualquier comunicación con los barcos de la Armada.

Efectivamente, el primer saludo de Franco al Ejército de África fue captado por la radio de la Ciudad Lineal después de las seis y diez de la mañana del día 18 de julio, que es el día y hora en que se transmite desde Santa Cruz de Tenerife, aunque en aquel momento Franco estaba en Las Palmas. El texto era el siguiente: “Gloria al heroico Ejército de África. España sobre todo. Recibid el saludo entusiasta de estas guarniciones, que se unen a vosotros y demás compañeros Península en estos momentos históricos. Fe ciega en el triunfo. Viva España con honor. General Franco”. Minutos más tarde se repitió dirigido a todos los capitanes generales y a todos los almirantes jefes de las bases navales.

Balboa desobedece la orden de transmitírselo a las guarniciones, por lo que es arrestado por su jefe, el capitán Ibáñez Aldecoa. Balboa contestó no acatando la orden y, sacando su pistola, fue él el que aisló a su jefe por traición a la República. A partir de ahí desarrolla una actividad frenética de comunicación con sus compañeros de las bases navales y de los barcos, a los que pone en conocimiento de la sublevación y de que se les requería para acudir al Estrecho para transportar las tropas de África o para escoltar a los convoyes. Les dice que se opongan a las órdenes de los oficiales en este sentido y que se subleven y los arresten en caso necesario. Esta orden la recibieron el cañonero *Dato* y el *Churruca* cuando ya habían realizado el primer transporte de tropas a Algeciras y Cádiz, respectivamente. La marinería del *Churruca* se sublevó durante el retorno a Ceuta para efectuar nuevos transportes, que ya no se hicieron. La oficialidad del *Dato* consiguió ocultar este mensaje a la marinería, por lo que cañoneó un acuartelamiento de La Línea que no se había sublevado y regresó a Ceuta bajo el mando de la oficialidad. Por cierto, no deja de ser curioso que el único barco de la Armada que transportó estos primeros días tropas a Algeciras llevase el nombre de Eduardo Dato, político natural de La Coruña.

Esto fue el motivo por lo que el transporte masivo del Ejército de África no se realizó durante los primeros días del alzamiento, perdiéndose el factor sorpresa. Dificultades en el suministro de combustible en los puertos de Tánger y Gibraltar y la falta de pericia de los mandos intermedios en el manejo de los buques redujeron la operatividad, a pesar de lo cual el llamado “convoy de la Victoria” no pudo llegar a Algeciras hasta el 5 de agosto, cuando ya los sublevados habían gestionado el uso de aviones alemanes e italianos para la escolta del convoy y para el transporte aéreo especialmente a Sevilla.

Benjamín Balboa fue un héroe para la República y especialmente para la Marina republicana. Fue ascendido con honores de capitán y nombrado por Giral subsecretario de Marina, puesto que desempeñó hasta la presidencia de Largo Caballero, que lo destituyó. Para el bando sublevado, fue considerado como criminal de guerra, figurando en la primera lista de petición de repatriados al Gobierno Petain para ser juzgado como tal y fusilado, como le pasó a los restantes de esa lista. Se salvó porque lo acogió asilado la Embajada de Chile en París. No tuvo la misma suerte su hermano José, que fue en septiembre-octubre de 1936, el juez instructor en Málaga del juicio contra los capitanes y parte de la oficialidad de los buques *Sánchez Barcaiztegui*, *Almirante Valdés* y *Lepanto*, que se negaron a seguir las instrucciones del Gobierno de la República de bombardear el 18 de julio de 1936 los acuartelamientos de Melilla sublevados el día anterior. Fue condenado a muerte y fusilado en Cartagena al final de la guerra, en 1939.

Benjamín Balboa se exilió finalmente en México, donde vivió hasta su muerte en 1976. Allí lo entrevistó el periodista y escritor Daniel Sueiro para su libro *La Flota es Roja. Papel clave del radiotelegrafista Benjamín Balboa en julio de 1936*. Un libro muy documentado en el que se analiza el papel de la Escuadra en esos primeros días de la sublevación militar y, especialmente, el papel estelar de Benjamín Balboa. Papel que pudo hacer cambiar y de hecho cambió el rumbo de la guerra.

## **PESQUEROS GALLEGOS EN LOS PUERTOS ANDALUCES. LA TRAGEDIA DE LOS 24 MARINEROS DEL SAN FAUSTO Y EL CON**

Quiero ante todo agradecer a Pepe Algarbani y, sobre todo, a Gaspar Santos Pereira y su familia, la extraordinaria colaboración prestada para este trabajo, para el que el primero me facilitó importante información y el segundo testimonios y documentos del archivo familiar, sin los cuales no hubiera podido realizar esta investigación. Gaspar Santos, expertísimo navegante y veterano capitán de bous (grandes pesqueros) en los caladeros africanos, ha sido también un gran asesor en asuntos náutico-pesqueros. También quiero agradecer la generosidad de Carlos Gómez de Avellaneda, siempre dispuesto a la colaboración desinteresada. Y a Narciso Álvarez Rúa, ex técnico de los astilleros Barreras de Vigo, en donde se fabricaron los pesqueros *San Fausto* y *Con* y gracias a cuya colaboración pudimos localizar la documentación de estos barcos en la Capitanía Marítima de Vigo.

La primera noticia que tenemos de la presencia de pesqueros gallegos en caladeros africanos nos la proporciona el investigador pontevedrés Filgueira Valverde<sup>1</sup> sobre seis pontevedreses que en el siglo XVI firman “un contrato de avinca e iguala e concerto” para ir en “una pinaca bordada, a la Gran Canaria, a pescar toda la pesquería que Dios nos diese...”. Este autor reconoce que es el único dato que conoce de presencia tan temprana de marineros gallegos en pesquerías canarias.

La presencia de barcos y pescadores gallegos a nivel de flota pesquera industrial en los puertos andaluces que esté suficientemente documentada se remonta al final de la Primera Guerra Mundial. Hubo varias razones para esta presencia: durante esta guerra la pesca en los caladeros tradicionales del mar Cantábrico y de los mares del norte como el caldero del Gran Sol, a los que acudían los barcos gallegos, se hizo muy peligrosa y, al final de la guerra, ya la presencia de flotas pesqueras de muchos países estaba produciendo una saturación de barcos explotando estos caladeros. Por otra parte, Inglaterra empezó a vender una importante flota de *trawlers*, barcos a vapor con casco de acero que había empleado durante la guerra para servicios auxiliares. Algunas de estas unidades fueron adquiridas por armadores gallegos, especialmente de Vigo y La Coruña y supuso un importante impulso a la actividad pesquera, permitiendo una mayor autonomía respecto a los barcos tradicionales. También en los barcos construidos en España se empieza a sustituir la madera por el acero.

Estas mejoras en la construcción naval y la innovación de los equipos de captura permitieron una nueva conquista en el mapa de los caladeros<sup>2</sup>. Se calaron artes de arrastre en los fondos canario-saharianos. Razones de economía por ahorro de tiempo en el recorrido desde los puertos gallegos a estos bancos africano y de ahorro de combustible aconsejaron fijar las bases de estos pesqueros en puertos del sur. Puertos como Huelva, Algeciras y sobre todo Cádiz vieron muy notablemente aumentadas y mejoradas sus flotas navieras, que empezaron a tener mayor autonomía para acudir a caladeros distantes de las costas peninsulares. Aunque éstos y otros puertos andaluces tenían una amplia historia de pesquerías, lo hacían en las proximidades de las costas andaluzas.

Este traslado de barcos gallegos y también de otras regiones costeras a los puertos andaluces, especialmente al de Cádiz, dio origen a la fundación en 1923 en este puerto de la primera Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz. De los catorce armadores que formaron esta primera asociación, once eran gallegos<sup>3</sup>. Esto da una idea de la importancia de la presencia de barcos gallegos en estos puertos y del impulso que dieron a su industria pesquera. En 1962 la flota pesquera gaditana constaba de 159 unidades de las cuales 75 tenían matrícula de Vigo. En 1973 de 78 empresas pesqueras pertenecientes a la Asociación, 54 eran gallegas. Actualmente apenas queda flota pesquera

<sup>1</sup> Filgueira Valverde, “Aturuxo”, Canarias, 1981 y “Terceiro Adral”, Sada, 1984.

<sup>2</sup> Francisco F. del Riego, *A pesca galega de mar a mar*, p. 98. Edición do Castro. A Coruña, 1998.

<sup>3</sup> ARCOMAR. *50 Aniversario 1923-1973*. ARCOMAR, Cooperativa del mar. Cádiz, 1973.

de bous en el puerto gaditano. Pero sí quedan en Cádiz miles de gallegos descendientes de las varias generaciones de pescadores llegados durante más de medio siglo a Cádiz, uno con familias ya formadas pero la mayoría formaron familias mixtas galaico-gaditanas.

De Algeciras no tenemos datos cuantitativos, aunque sí constancia de la presencia desde los años veinte de importantes armadores gallegos como la familia Barreras y de empresas también importantes como La Viguesa. Y también de la presencia de centenares de gallegos que formaban parte de sus tripulaciones.

### **Guerra civil. Pesqueros convertidos en patrulleros**

Durante la guerra civil, algunos barcos grandes de la flota pesquera gaditana fueron requisados para ser usados como patrulleros, siendo algunos artillados con ametralladoras y piezas de cañón de calibre menor en el arsenal de La Carraca. Ejercían fundamentalmente labores de vigilancia en principio en el golfo de Cádiz y luego también en el Estrecho<sup>4</sup>. La presencia de patrulleros en Algeciras se hizo notar pronto. El primero de todos ellos fue el *Lanzón*, guardapesca afecto a Cádiz a Servicios Marítimos, que en la tarde del 18 de julio fue puesto por su capitán, Manuel Lousado, a disposición del comandante de Marina de aquel puerto y del almirante jefe del Departamento. A esta pequeña unidad siguieron varios bous, que también fueron armados: *Iñasi*, *Toralla*, *Panxón* (después *Pemartín*), *Juan* (después *Juan Miguel*), *Atlántico número 1*. Iniciaron labores de vigilancia en la bahía gaditana para evitar la entrada de buques enemigos pero enseguida algunas de estas pequeñas unidades se trasladaron a Algeciras. Concretamente vinieron el *Iñasi*, *Pemartín*, *Lanzón* y *Juan Miguel*. Estos dos últimos regresaron pronto a Cádiz y el *Iñasi* y *Pemartín* se encargarían, con el guardacostas *Uad Kert*, de hacer el barrido de los puertos de Algeciras y Ceuta y de la vigilancia de las aguas al este de Punta Europa y en el Estrecho, siguiendo las informaciones del paso de submarinos y buques enemigos.

Otros bous (grandes barcos pesqueros) militarizados en el Sur fueron el *Pacífico*, *María Teresa*, *Virgen de la Cinta n° 7* (que pasa a ser el *Huelva*), *Virgen de la Cinta n° 5*, *Canosa* (luego *Índico*) y *Pesquerías Cantábrico n° 3*. También el *Pedro*, capturado en el Estrecho por patrulleros nacionales el 2 de agosto de 1936 cuando se dirigía a Barcelona con sesenta toneladas de pescado. Estos buques, luego de servir con base en Cádiz y Huelva, pasaron a integrarse en las fuerzas navales del norte de África, donde ayudaron al control del tráfico. La jefatura, con sede en Algeciras, la ostenta, en un principio, el capitán de fragata Súnico, anteriormente comandante del *Dato* y más tarde el capitán José Garat. Estos patrulleros además de labores de vigilancia, también convoyaron a los nacionales que, día a día, sin descanso, traen a Algeciras el ejército marroquí y el material de guerra que buques mercantes, alemanes e italianos principalmente, descargan en Melilla y en otros puertos del Protectorado Español en Marruecos. Son aquéllos los *Ciudad de Algeciras*, *Ciudad de Ceuta*, *Ciudad de Alicante*, *El Montecillo*, *Ciutat de Tarragona*, *Altube Mendi*, *A. Lázaro*, *V. Puchol*...

He detallado la utilización de grandes buques pesqueros para labores auxiliares de guerra porque ello puede ser una explicación del trágico error cometido con los pequeños pesqueros *San Fausto* y *Con*, de 28 metros de eslora, casco de madera y de lento desplazamiento, que se dedicaban pacíficamente a labores de pesca en el caladero africano y que no podían ser utilizados para menesteres de guerra por no reunir las mínimas condiciones técnicas y de tonelaje. Quizá las condiciones extremas en que iba a atravesar el Estrecho el destructor *José Luis Díez* en una travesía suicida hizo temer a su capitán y al comisario que estos barcos pudieran avisar de su presencia en estas aguas.

<sup>4</sup> M. Rodríguez Barrientos, *La guerra civil en Algeciras y su entorno geográfico*, p. 403. Revista General de Marina. Abril 2010.

## La odisea del *José Luis Díez* y su trágico encuentro con el *San Fausto* y *Con*

No es mi propósito relatar la conocida odisea de la travesía de este destructor fiel a la República en 1938, que siguiendo instrucciones del Gobierno había de desplazarse desde el puerto francés de Le Havre hasta Cartagena, para lo que debía atravesar el estrecho de Gibraltar en una aventura casi imposible pese a las precauciones tomadas en la ruta y a haberse disfrazado de destructor inglés. Está repetidamente publicada esta singular travesía por diferentes autores. Luis Romero presentó en unas jornadas de Historia de este Instituto un magnífico estudio de esta aventura y, especialmente, de su estancia de varios meses en Gibraltar para ser reparado<sup>5</sup>. Mi propósito se centra en el destino de los pesqueros *San Fausto* y *Con*, que fueron interceptados y hundidos por el destructor en su travesía a la altura de Cabo Cantín, en la costa africana, mientras repostaba combustible. Sus 24 tripulantes fueron izados a bordo con la promesa de ser liberados en el primer puerto en que atracase el destructor, pero todos desaparecieron trágicamente en el Estrecho sin dejar rastro. Tanto los barcos como su tripulación eran gallegos y residentes en Algeciras, donde descargaban el pescado.

Sobre los hechos ocurridos durante la travesía del *José Luis Díez* y concretamente de su encuentro con los dos pesqueros, existen al menos tres versiones escritas por tres protagonistas de los hechos: el diario de a bordo del capitán del destructor, Juan Antonio Castro Izaguirre, el del comisario político Bernardo Simó<sup>6</sup> y un relato de un tripulante elaborado por Antonio Aguilar García y publicado en Cartagena en el año 2001 por Manuel Martínez Pastor, Julia María Martínez Pastor y Jesús Martínez Sánchez<sup>7</sup>. Utilizaré primordialmente este último por considerarlo muy objetivo y por ser el que con mayor detalle relata el encuentro con los dos pesqueros y la posterior desaparición de sus tripulantes. Relata que el destructor en su viaje desde Le Havre viajó “por la ruta de nadie” en alusión a que la tripulación desconocía el rumbo y la distancia a que viajaban de la costa (200 millas, para no ser descubiertos) ya que en toda la travesía no habían divisado tierra. El barco sobrepasó la entrada del Estrecho y se desplazó hasta cabo Cantín, más debajo de Casablanca, donde se había citado con el buque nodriza para repostar sin arribar a puerto y poder llegar a Cartagena.

Antonio Aguilar dice que se encontraron “un viejo barco parado, sin fondear, esperando nuestro arribo en aquel punto (p) y hora (h) según lo planeado por el mando y ejecutado con exactitud”. Dice que “la difícilísima maniobra de ataque la realizaron a la perfección y que el barco era un viejo carguero que había salido de Burdeos y en el que se han realizado modificaciones para transportar las toneladas de petróleo necesarias para nuestro aprovisionamiento”. Se trataba del *Saturno*. Se enchufaron las mangueras y, en plena maniobra de repostaje fue cuando apareció el primer barco pesquero, el *San Fausto*. Este encuentro lo relata así:

Todavía no se ha terminado la operación cuando los vigías advierten de una columna de humo que avanza hacia nosotros, cubriéndose los puestos de alerta por el personal correspondiente con rapidez. Cuando aparece la embarcación vemos que es un pesquero que viene de lanzar sus redes de Río de Oro y regresa a Cádiz.

El pequeño barco enarbola una pequeña bandera roja y gualda para cumplimentar el obligado saludo a los navíos de guerra en alta mar<sup>8</sup>. Inmediatamente se eleva en lo alto de nuestro palo nuestra gran bandera de la República, al tiempo que se le ordena la detención y ataque a nuestro costado. El asombro de nuestros pescadores es enorme y arrian

<sup>5</sup> Luis Romero, La estancia del destructor José Luis Díez en Gibraltar. *Almoraima* 29, p. 509.

<sup>6</sup> En el año 38 ya se habían sustituido los antiguos comités de barco por comisarios políticos.

<sup>7</sup> Este relato me fue facilitado por el investigador algecireño, especializado en la guerra civil en la zona del Campo de Gibraltar José Algarbani, al que expreso mi agradecimiento.

<sup>8</sup> Gaspar Santos y sus dos amigos también veteranos patrones de pesca me informan de que tienen obligación, cuando se encuentran con un barco de guerra extranjero, izar tres veces la bandera nacional en señal de saludo protocolario. La bandera roja y gualda era la que tenía que llevar el buque por tener la base en Algeciras, en poder del bando sublevado desde julio de 1936.

de inmediato su bandera. Rápidamente salta desde nuestro barco una patrulla para realizar un somero registro del pequeño barco, comprobando que carece de telegrafía o de otro medio de comunicación. El Comandante consulta con los demás mandos la situación que no es otra que ésta. La desgracia de estos pobres pescadores ha sido la de sorprendernos en plena faena de aprovisionamiento, puesto que en caso contrario hubieran pasado creyendo cruzarse con un *destroyer* inglés. Pero si se les dejaba llegar a Cádiz tras lo acontecido, todo lo realizado para ocultarnos hubiera sido inútil. Así pues se decidió que abandonasen su barco y pasasen al nuestro, lo que hicieron sin problemas tras recoger sus ropas y enseres; se les hizo saber que no eran prisioneros sino que estaban solo retenidos provisionalmente hasta nuestro arribo a puerto español. La dotación de este pesquero estaba compuesta de trece hombres<sup>9</sup>. Al preguntárseles si venían solos nos dijeron que no, que a poca distancia eran seguidos por otro que formaba su pareja. Efectivamente, pronto apareció este segundo pesquero acercándose confiadamente a su compañero, viéndose obligados a actuar de la misma manera.

Como este segundo pesquero llevaba una tripulación de doce hombres, el número de personas que hubimos de acoger era de veinticinco, acomodándolos en el sollado de fogoneros. De las bodegas de los pesqueros recogimos una gran cantidad de magnífico pescado.

Cuando terminaron todas aquellas operaciones ya atardecía y dejando a los dos pesqueros a la deriva y encomendando al carguero que los echara a pique con su proa, reanudamos nuestra marcha.

Una vez recogidos los pescadores y terminada la faena de aprovisionamiento, el *José Luis Díez* puso rumbo al Estrecho. Al enfilarlo, según relata Antonio Aguilar, el Comandante convocó a los mandos para abordar el problema de los pescadores. “Se acordó llevarlos a su alojamiento, el sollado de fogoneros, del que solo saldrían salir en caso de hundimiento del buque; para cumplir esta orden se puso un marinero armado de centinela”.

El barco tuvo las primeras escaramuzas y avanzó hasta el sureste de Punta Europa, donde se encontró con el Canarias, con el que tuvo un violento combate del que salió malparado el destructor. Aguilar lo relata así:

Son las dos menos diecisiete minutos cuando un enorme estruendo acusa que hemos sido tocados de lleno. Es preciso un gran esfuerzo para no caer al suelo y el barco da la sensación de que se ha desplazado lateralmente. Algunos fogoneros se acercan titubeantes hacia la escalera. . . Lentamente el barco comienza a inclinarse de proa. . . El impacto ha sido horrible y produce un boquete de más de cinco metros de longitud por tres de altura que se ha llevado casi todo el costado de babor del alojamiento de fogoneros, arrastrando a la muerte a los veinticinco desgraciados pescadores, a Augusto el marinero que los vigilaba, que era nuestro repostero y a un fogonero llamado Lorca. . . Nada quedó de aquel compartimento.

Éste fue el trágico fin de estos pescadores gallegos residentes en Algeciras. Días después en un barco inglés se arrojaron al mar los marineros muertos en el destructor en un lugar cercano a donde sufrieron el impacto que se llevó a los pescadores. A todos se les brindaron los consiguientes honores.

### **Parte de campaña del *José Luis Díez***

De este parte de campaña tenemos en nuestro poder un certificado de D. Fernando Sebastián Dacosta, capitán de fragata secretario del Estado Mayor de la Armada, jefe accidental del Servicio Histórico de la Armada, expedido en Madrid el 27 de julio de 1977 a petición de la familia de Enrique Pereira. Dice así:

---

<sup>9</sup> La cifra oficial de tripulantes era de doce. El mismo Gaspar Santos me informa que es frecuente que los barcos pesqueros puedan llevar un tripulante sin registrar en los libros de a bordo o que en un puerto africano hubieran recogido un nuevo tripulante o un simple pasajero a la Península.

# Ponencias

CERTIFICO: Que en el Parte de Campaña del Destructor “José Luis Díez, fechado a bordo en Gibraltar a 29 de Agosto de 1938 figuran, entre otros, los siguientes extremos:

El pesquero izó bandera facciosa, deteniéndole y resultando ser el “S. Fausto”, folio 5573 de la 3ª lista de inscripción de Vigo, de 103 toneladas de la propiedad de Hijos de J. Barreras. Se ordenó a su dotación abandonar el buque abriendo antes los grifos de fondo, embarcando los tripulantes a nuestro bordo, en número de 12 y cuya relación nominal se adjunta en el anexo 3”... “A 17-30 se avistó otro pesquero , acercándonos para reconocerlo y resultando ser el “Con”, folio 5074 de la 3ª lista de inscripción de Vigo, de 107 toneladas de la misma propiedad del anterior, ordenándole también el abandono del buque en la misma forma que al anterior, embarcando sus doce tripulantes bordo y cuya relación nominal va en el mismo Anexo nº 3.

Se ordenó al “Saturno” que hundiese con la proa a los dos pesqueros, habiendo hecho estas operaciones gobernando con las máquinas por estar reparando el gobierno.

Las bajas y averías habidas en el encuentro se adjuntan en los anexos 4 y 5, significando que los 24 pescadores prisioneros estaban en el sollado de fogoneros, muriendo todos en compañía de su vigilante y de un fogonero que se encontraba enfermo”.

veintisiete de Julio de mil novec-----

Se acompaña copia del anexo 3.

Y para que conste, a petición de parte interesada, expido el presente en Madrid, a veintiséis de julio de mil novecientos setenta y siete.

## Los barcos y su tripulación

Los barcos eran propiedad de la casa armadora viguesa Hijos de J. Barreras; fueron construidos en los años veinte en los astilleros propiedad de la misma casa armadora y tenían su base en Algeciras, donde descargaban y vendían el pescado. Esta potente casa armadora y constructora operaba en Algeciras y Cádiz desde los años veinte. Precisamente en el año 1938, el de su hundimiento, un miembro de la familia Barreras, José Barreras Puente, era el presidente de la Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Cádiz. Algún miembro de esta familia residió en Algeciras, donde era muy conocido. En el año 1947 trasladó la sede a Sevilla, llevándose con ellos alguno de los empleados de confianza algecireños.

Eran pequeños barcos de madera, de 28 metros de eslora, alejados de las dimensiones y características técnicas de los grandes bous que la misma casa tenía en los diferentes puertos andaluces.

Su tripulación estaba compuesta de marineros gallegos, de las Rías Bajas, especialmente de los pueblos de la península del Morrazo, que divide las rías de Vigo y Pontevedra. Hacia la ría de Vigo tiene puestos como Moaña o Cangas de Morrazo y hacia la de Pontevedra otros como Aldán o Bueu o el cercano de Marín. De Bueu era Enrique Pereira, el patrón del *San Fausto*, como lo era también su hijo José, que se vino de quince años a Algeciras y que estuvo embarcado durante muchos años como mecánico naval en pesqueros gallegos con base en Vigo y en Cádiz. Y como lo es su nieto Gaspar Santos Pereira, veterano patrón de pesca con base en Cádiz desde hace el año 1962 y que ha sido mi gran asesor y confidente para este trabajo.

## Los veinticuatro pescadores gallegos desaparecidos en el Estrecho

Sobre las relaciones históricas entre Galicia y Andalucía y especialmente sobre la zona del Estrecho he publicado yo una serie de artículos en el periódico coruñés *La Voz de Galicia*. En uno de ellos trataba yo del trágico destino de estos pescadores

gallegos. Lo titulaba *Veinticuatro pescadores gallegos yacen en la fosa del Estrecho*. Mi sorpresa fue grande cuando a los pocos días recibo un comentario en términos muy emotivos de un lector que decía ser nieto del patrón del *San Fausto*, que en su casa este tema fue una tragedia de la que no se podía hablar durante setenta años y que hacía un mes que había muerto su madre, hija de dicho patrón y que disponía de documentación interesante en relación con este suceso. Fue el inicio de un intercambio de correos y de entrevistas personales que han conducido a una relación de amistad y que es el origen de esta ponencia. Se trata de Gaspar Santos Pereira, nieto del patrón Enrique Pereira y él mismo veterano y expertísimo patrón de grandes barcos de pesca, bous, en los caladeros africanos desde su base de Cádiz, donde este gallego de Bueu reside desde hace más de cuarenta años.

De este encuentro surgió la idea de presentar este trabajo a estas XI Jornadas de Historia del Campo de Gibraltar, a la que aportamos, entre otros documentos, los muy importantes conservados en el archivo de la familia Pereira. Sirva de homenaje a estos desgraciados pescadores y a todos los esforzados hombres de la mar.

He contado también con el inestimable testimonio de la única hija viva de Enrique Pereira. Se llama Manuela, nació en Algeciras un día histórico: el 17 de julio de 1936, a la misma hora en que se iniciaba en Melilla la sublevación de los militares que días después desembarcarían en Algeciras. Su padre estaba en la mar y su madre con sus hijos, incluida la recién nacida, ante el pánico por los primeros bombardeos y represalias, huyó como tantos algecireños hacia Getares. Luego pudo subirse a un barco que deambuló por el mar hasta que pudo desembarcar en Gibraltar. Allí se bautizó Manuela, que tiene un padrino gibraltareño al que nunca conoció. Desde hace unos sesenta años es la hermana Manuela del Cottolengo del Padre Alegre en Barcelona. Yo tuve el privilegio de visitarla y comprobar la institución que es la hermana Manuela dentro de la impresionante institución del Cottolengo. Allí tienen a ciento sesenta personas, niños y adultos, todos enfermos psíquicos y además físicos (no físicos o psíquicos, sino ambas cosas), a los que hay que hacer todas sus necesidades. Para todos tiene la hermana Manuela una sonrisa, una palabra de consuelo.

El día que yo la visité había muerto un hombre que llevaba en la institución sesenta años. En la vocación de la hermana Manuela influyó la dramática circunstancia de su infancia y adolescencia, que la llevó a decidir dedicar su vida al cuidado y atención de los más necesitados. Gracias por su testimonio y por su maravilloso ejemplo de vida. Mi visita a esa doble institución que son la hermana Manuela y el Cottolengo es de las experiencias más impactantes y gratificantes que he tenido en mi vida. Desconocida por los algecireños (se marchó de niña para Galicia) pero digna de ser conocida, reconocida y admirada por sus paisanos.

### **Relación nominal de los tripulantes de los pesqueros *San Fausto* y *Con*, según Anexo 3 del Parte de Campaña del *José Luis Díez*.**

**(Archivo Pereira Rosales)**

#### ***SAN FAUSTO***

Patrón de costa. Manuel Ventura Álvarez Pérez

Patrón de pesca. Enrique Pereira Castro

Maquinista. Eugenio Cereijo Fatenza

Dotación. Agustín González Menduiña  
Fermín Rial González  
Camilo Fandiño Pérez  
Francisco Gómez González  
Andrés Chouza Reino  
Benito Pérez Leal  
Manuel Sánchez García  
José Pérez Sobreira  
Agustín González Guimeráns

## *CON*

Patrón de costa. José Franco Silva  
Patrón de pesca. José Guardado Lagos  
Maquinista. Eugenio Martínez Aguete  
Dotación. Alfonso Martínez Novas  
Santiago Fernández Lago  
José Pousada Noras  
Modesto Rodas Malvido  
Isidro Tierra RivaS  
Ángel Rial González  
José Sotelo Otreo  
Manuel Leal Cerviño  
José Pérez Pérez

Algunos descendientes directos o indirectos de estos pescadores viven actualmente en Algeciras, Cádiz y en diversas localidades gallegas. Hemos podido establecer contacto con alguno de ellos, aunque los que más interés demostraron en contribuir a este estudio fueron los miembros de la familia de Enrique Pereira.

### La “guerra de la tinta”

Así llamó Salvador de Madariaga a la verdadera batalla informativa llevada a cabo por los medios de las dos zonas de los contendientes. Desde el inicio de la contienda la prensa pasó a ser prensa de guerra, con los medios controlados por las autoridades de la zona correspondiente y sometidos a férrea censura. Quizá el caso más llamativo sea el del diario *ABC* en sus ediciones de Madrid y de Sevilla. La redacción de Madrid, al permanecer en zona republicana, fue incautada y pasó a ser un instrumento de propaganda de esa zona. La de Sevilla, al ser ocupada esta ciudad en los primeros días por los hombres al mando de Queipo de Llano, se convirtió en instrumento de propaganda de los sublevados.

El episodio del *José Luis Díez* y concretamente el tema de los pescadores apresados y desaparecidos, se convirtió en una batalla propagandística. *ABC* de Madrid en su número del 28 de agosto de 1938 titulaba: “El destructor republicano “José Luis Díez”, en singular combate con la flota rebelde, fuerza el paso del Estrecho y entra en Gibraltar”. En el texto dice que “sostuvo nuevo combate con el Canarias, tres destructores y dos lanchas torpederas...Una salva de artillería del Canarias le produjo averías. Intimidada la rendición, continuó la acción hasta alcanzar el puerto de Gibraltar, donde se encuentra actualmente, ni capturado ni hundido, como los facciosos presumían, sino presto a cosechar nuevos lauros para España, a la que su mando y tripulación acaban de dar una nueva prueba del heroísmo republicano”. En otro recuadro ensalza la proeza de la acción y la destreza del comandante del José Luis Díez, Juan Antonio Castro y otra noticia con la felicitación del doctor Negrín, presidente del Consejo y ministro de Defensa “por el heroísmo de que ha dado pruebas la dotación del buque”.

En cambio el *ABC* de Sevilla titula: “El destructor rojo José Luis Díez fue gravemente averiado por el crucero Canarias y tuvo que ser remolcado a Gibraltar”. En el texto, tras alabar la acción de los barcos “nacionales”, dice que embarrancó en Punta Europa y tuvo que ser remolcado al puerto de Gibraltar, donde se encuentra muy gravemente averiado. También habla del júbilo por esta acción en Tetuán, donde tuvieron lugar grandes manifestaciones de alegría.

Por lo que se refiere a los pescadores del *San Fausto* y *Con*, el *ABC* de Sevilla titula: “La tripulación del José Luis Díez, al ser alcanzado por el cañonazo del Canarias, asesinó a los tripulantes de los pesqueros”. El texto de la noticia es el siguiente:

Los rojos, con el cinismo que les caracteriza y sin duda, en este caso, con el propósito de aminorar ante su gente el contratiempo del José Luis Díez, propalan la burda mentira de que el destructor rojo hundió a dos patrulleros armados nacionales, apresando las dotaciones.

Es absolutamente falso. Ninguna unidad nacional sufrió el más mínimo rasguño ni la más insignificante pérdida.

Lo que sí se confirma, es que antes de llegar al Estrecho el *José Luis Díez* detuvo a dos inermes vaporcitos pesqueros y apresó a quienes los tripulaban, veinticuatro o veintiséis trabajadores que en el mar se ganaban la vida y da la casualidad que envuelve una interrogación trágica, que no aparece vivo ni uno solo de esos hombres.

El comandante del destructor rojo dice que murieron por efecto de las explosiones de nuestros proyectiles; pero es el caso que tampoco han aparecido a bordo los cadáveres de ninguno de ellos.

No es, pues, aventurada la sospecha de que hayan sido víctimas de un cobarde asesinato. Ya nos lo dirán las informaciones complementarias; en todo caso para los marinos rojos, maestros en el crimen, eso no pasaría de ser un crimen más.

Esta misma versión de la arribada a Gibraltar del *JLD* y la teoría del asesinato de los pescadores la reproduce el *Faro de Vigo* en su edición del 1 de septiembre de 1928.

En cuanto al *ABC* de Madrid da una versión totalmente distinta, diciendo que los pesqueros eran “facciosos” y que fueron hundidos y sus tripulantes subidos a bordo para no ser delatada la presencia del *JLD* en las proximidades del Estrecho.

## De la propaganda bélica a la realidad

La realidad tiene poco que ver con la guerra publicitaria de ambos bandos en litigio. Y la verdad de los hechos puede establecerse en función de los siguientes factores constatados:

- La ecuanimidad del informe del tripulante del JLD anteriormente reproducido.
- La documentación de los dos barcos que acompañamos a este trabajo, localizados en la Capitanía Marítima de Vigo: 28 metros de eslora, casco de madera, sin radiotelegrafía y otras características técnicas que lo hacen totalmente inapropiado para utilizarlo en servicios auxiliares bélicos.
- La relación de barcos pesqueros utilizados como patrulleros en el Estrecho que hemos reproducido, en la que no figuran ni estos barcos ni ninguno de sus características. Todos son más grandes y con otra tecnología más idónea.
- Escrito oficial de reconocimiento a los familiares de una pensión por el fallecimiento de Enrique Pereira “por un ataque de barcos nacionales al barco pesquero del que era patrón de pesca”.
- Quizá el documento más revelador de que los tripulantes de estos dos pesqueros eran simples pescadores ajenos a la contienda sea la certificación expedida por Don Juan de Dios Blanca Carlier, Teniente Auditor de la Armada y Secretario de Justicia del Departamento Marítimo de Cádiz, expedido en San Fernando el seis de noviembre de 1939, el mismo año de finalización de la guerra. Esta certificación, que obra en poder de la familia Pereira se hace relación del personal de los dos pesqueros y se dice que

existe presunción racional de fallecimiento, a consecuencia de la explosión de un proyectil de grueso calibre que penetró en el departamento del destructor *José Luis Díez*, donde se hallaban detenidos, disparado por el crucero *Canarias*, durante el combate naval que tuvo lugar en aguas del Estrecho de Gibraltar en el mes de diciembre (sic) de mil novecientos treinta y ocho y cuyos cadáveres de dichos tripulantes se dan por desaparecidos.

Una vez terminada la contienda y aunque la propaganda del bando vencedor continuaba en todo su apogeo, a nivel privado ya no se negaba la evidencia: los marineros no fueron “asesinados” como decía la propaganda de guerra en su día, sino que se reconoce que murieron a bordo del JLD por “el proyectil de grueso calibre del Canarias”.

Podemos concluir que este desgraciado suceso se debe a una coincidencia de circunstancias desafortunadas: el avistamiento del *JLD* justamente en el momento de estar repostando y la mala suerte de que el fortísimo impacto por el disparo del *Canarias* fue justamente el sitio en el que se les había alojado en el sollado de fogoneros.

## FUENTES

### **Archivos.-** Archivo Pereira Rosales

Archivo Capitanía Marítima de Vigo

Archivo *Faro de Vigo*

Archivo Fundación Penzol (Vigo)

### **Hemerotecas.- Zona republicana agosto 1938**

*ABC* Madrid

*La Vanguardia*

### **Zona sublevada agosto 1938**

*ABC* Sevilla

*Faro de Vigo*

## Fuentes orales

Gaspar Santos Pereira (nieto de Enrique Pereira, patrón del *San Fausto*)

Manuela Pereira (hija de Enrique Pereira, patrón del *San Fausto*)

## BIBLIOGRAFÍA

ALGARBANI RODRÍGUEZ, J. M. *Apuntes sobre la guerra civil en el Campo de Gibraltar*. . *Almoraima*, 21. Algeciras, 1999.

ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE CÁDIZ (ARCOMAR). *50 Aniversario 1923-1973*. Cádiz 1973.

ASOCIACIÓN DE INDUSTRIAS PESQUERAS VIGUESAS. Revista *Industrias pesqueras*. Números correspondientes a los años cuarenta.

BROULLÓN ACUÑA, Esmeralda. *A inmigración galega á Andalucía Atlántica no século XX*. Consellería de Emigración. Xunta de Galicia. Santiago, 2009.

FERNÁNDEZ DEL RIEGO, Francisco. *A pesca galega de mar a mar*. Edición do Castro. Sada, 1998.

FERNÁNDEZ DÍAZ, Victoria. *El exilio de los marinos republicanos*. Universitat de Valencia. Valencia, 2009.

# Ponencias

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo. *La marina de Castilla*. Instituto de estudios zamoranos. Madrid-España, 1995.

ASOCIACIÓN DE INDUSTRIAS PESQUERAS VIGUESAS. Revista *Industrias pesqueras*.

MARTÍNEZ, Virgilio y TORREMOCHA, Antonio. *Almanzor y su época*. Ed. Sarriá. Málaga, 2001.

MARTÍNEZ PASTOR, Manuel, MARTÍNEZ PASTOR SÁNCHEZ, Julia María y MARTÍNEZ SÁNCHEZ, Jesús. *La odisea del José Luis Díez*. Ed. Agua. Cartagena, 2001.

MÉNDEZ LUENGO, Ernesto. *Motín en la Flota. La guerra civil en el mar*. Edileasa. León, 2001.

OCAÑA TORRES, Mario L. *El curso marítimo en el Estrecho de Gibraltar*. Instituto de Estudios Campogibraltares. Algeciras, 1991.

REGUEIRA RAMOS, José. El informe de Martín Sarmiento sobre las migraciones de los atunes en el Estrecho. *Almoraima* 38, p.69. Algeciras, 2008.

REGUEIRA RAMOS, José. Veinticuatro pescadores gallegos yacen en la fosa del Estrecho. *La Voz de Galicia*. La Coruña, 2009.

REGUEIRA RAMOS, José. Los pescadores gallegos perdidos en el Estrecho y sus familias. *La Voz de Galicia*. La Coruña, 2009.

RODRÍGUEZ BARRIENTOS, Manuel. La guerra civil en Algeciras y su entorno geográfico. *Revista General de la Marina*, abril 2010, p. 399-412. 2010

ROMERO BERTOMEUS, Luis. La estancia del destructor republicano José Luis Díez en Gibraltar (agosto-diciembre, 1938). *Almoraima*, 20, p. 509. Algeciras, 2003.

TORREMOCHA SILVA, Antonio, HUMANES Jiménez, Francisco. *Puerto Bahía de Algeciras. Guía catálogo del archivo fotográfico*. Autoridad portuaria de la Bahía de Algeciras. Jerez, 1993.

SUEIRO, Daniel. *La flota es roja. Papel clave del radiotelegrafista Benjamín Balboa en julio de 1936*. Argos-Vergara. Barcelona, 1983.

SUEIRO, Daniel. *La flota es roja. Papel clave del radiotelegrafista Benjamín Balboa en julio de 1936*. (Introducción de Pedro A. García Bilbao. Ed. Silente, Guadalajara, 2009.