

LA AVENTURA DEL MARTA JUNQUERA

UNA ACCION SINGULAR DE LA KRIEGSMARINE EN LA GUERRA CIVIL

A la memoria de
Rafael González Echegaray

Francisco GONZALEZ BARREDO

La mañana de aquel martes 12 de enero de 1937 fue de especial emoción para la *rapacería* de Lastres y Colunga, en Asturias, entre la que entonces me contaba, y nuestra curiosidad, que en aquella época estaba centrada en el aire a causa de la construcción del aeródromo en Colunga, se volvió repentina e inesperadamente a la mar como en la primera época de la guerra cuando el ver pasar al *Cervera* o al *Velasco* más o menos cerca del horizonte, era noticia y tema de conversación y discusiones para nosotros. La verdad es que la cosa no era para menos, pues a las 10,15 apareció por la Punta Misiera, pegado a tierra y con rumbo E, un crucero que, al poco tiempo, viró a estribor y fondeó, aproado a Lastres, frente a la playa de La Griega, de modo que, desde los hórreos de Cimadevilla en Colunga, se le veía perfectamente por la banda de babor y desde Lastres, situado en una ladera que cae al mar, a placer de cuerpo entero. Y ¡qué crucero!, de dos chimeneas, tres torres triples, una a proa y dos a popa, y, lo más emocionante de todo, un hidroavión con la hélice girando.

La mar estaba bella y el día gris, sin sol pero con buena visibilidad, por lo que la maniobra de arriar al agua dos lanchas a motor no tuvo dificultad y se observó perfectamente desde tierra, así como la de dirigirse, a continuación, hacia la bocana del puerto de Lastres (1). Una de ellas, que llevaba una ametralladora instalada en la proa, se quedó fuera del puerto, mientras la otra entró en él y atracó a la escalera de la Rula.

Un rato después, la que estaba dentro salió a la mar y puso rumbo al crucero, seguida inmediatamente de la que continuaba al paio fuera. Al llegar a él, las izaron a bordo y luego el buque viró y fue desapareciendo rumbo al N.N.E.

Lo que ocurrió y lo que pudo haber ocurrido.

¿Qué había pasado en el muelle? ¿Qué significaba todo aquello? ¿Qué buque era aquél? Estas preguntas eran las que nos formulábamos todos los que, desde distintos lugares, habíamos contemplado lo ocurrido.

(1) La mayor parte del puerto existente entonces en Lastres se halla enterrado bajo la zona de servicios del puerto actual, pero no su bocana y los lugares donde se desarrollaron estos hechos.

La lancha que atracó en el muelle transportaba un grupo de civiles, uno de los cuales llevaba gorra de plato, y estaba tripulada por varios marinos de uniforme, pero sin armas, al mando de un oficial. Sin trámite alguno, los civiles saltaron a tierra y, acto seguido, la lancha desatraco, mientras su tripulación saludaba militarmente, y luego el oficial hacía fotografías al salir del puerto.

Los desembarcados eran la tripulación del *Marta Junquera*, apresado días antes frente a cabo Ajo, en Santander; la devolución a su zona de aquella forma inesperada provocó la expectación y la alarma, no sólo en Lastres y sus alrededores, sino entre las autoridades de Gijón, quienes, advertidas por teléfono de la llegada del buque, temieron que se tratara de un desembarco, hasta que aquello se aclaró y renació la calma.

Esto fue lo allí ocurrido. Pero la cosa estuvo a punto de tener otro final que, indudablemente, no habría sido tan sencillo y pacífico como el que acabamos de relatar.

Cuando fondeó el crucero frente a Lastres, el profesor y los chicos de una escuela elemental marítima, instalada en un chalet requisado al efecto en la parte más alta de la población, emprendieron una veloz carrera por las pendientes calles que llevaban al puerto más directamente y al llegar a él, coincidiendo con la maniobra para enfilar la bocana de las embarcaciones del crucero, vieron a un miliciano de veinticinco años conocido por *Manolón* pero cuyo nombre real era Manuel César Joglar Villar, empuñando una bomba de mano, dispuesto a lanzarla en dirección al mar. El profesor, un joven piloto de la Marina Mercante, reaccionó rápidamente, abalanzándose sobre él, mientras le gritaba *¿Qué vas a hacer, animal?* y sujetándole el brazo impidió el lanzamiento y, con ello, el consiguiente incidente y sus imprevisibles consecuencias.

Pasado hoy medio siglo y fallecido el protagonista en mayo de 1980, aunque no muchos de los testigos de este hecho hasta ahora inédito, creo que ha llegado la hora de darlo a conocer y completar así la información sobre este tema.

En cuanto a la última pregunta de cuál era aquel buque, no hubo necesidad de aclaraciones cuando se corrió la voz de quiénes eran los desembarcados, pues ocho días antes el periódico socialista *Avance*, que junto con el anarquista *CNT* eran los únicos publicados en la zona gubernamental de Asturias, daba la noticia del apresamiento del citado carguero, en primera plana y con destacados caracteres, bajo el siguiente titular *La nueva tropelía del crucero pirata Koenigsberg*, y más abajo *Enérgica nota de protesta del Gobierno de la República. Negativa a entrar en tratos con el pirata Koenigsberg* (2).

Veamos pues cuáles eran los hechos que originaban la aplicación de tal calificativo a un buque de la Marina de Guerra alemana y cuáles eran las causas que podían haberlos provocado.

(2) Las características e historia de este crucero figuran en un apéndice de este artículo.

Antecedentes.

Al dar comienzo los acontecimientos a que vamos a referirnos, hacía ya cinco meses que había comenzado la Guerra Civil en España y los campos de cada uno de los contendientes estaban perfectamente delimitados. En el norte, la llamada zona republicana comprendía, en términos generales, las provincias de Vizcaya, Santander y Asturias hasta la desembocadura del río Nalón, hallándose ya Oviedo unido a la entonces denominada zona nacional. De esta manera, se encontraban en manos de los republicanos los puertos de Bilbao, Santander y Gijón como lugares de acceso de los imprescindibles suministros para su supervivencia, mientras que el bando contrario sólo poseía en el Cantábrico el puerto de Pasajes, siendo los más cercanos y aptos para esta misión los de El Ferrol, La Coruña y Vigo, ya en el noroeste. En consecuencia, el de Pasajes cobró especial importancia en aquellos momentos como lugar de entrada de los suministros destinados a las zonas del norte y Aragón, evitando así los largos transportes por tierra necesarios si el material hubiera sido desembarcado en los puertos de Galicia y Andalucía.

En consecuencia, después de la conquista de San Sebastián por las fuerzas nacionales, empezó a utilizarse este puerto por los barcos dedicados a este tráfico, tanto españoles como extranjeros, y, entre estos últimos, por buques de navieras alemanas.

La situación en el mar por parte de los contendientes era de dominio de la flota nacional en el norte y en la zona del Estrecho, y, por ello, los mercantes con destino a los puertos de dicha zona no corrían peligro en su arribada. Sólo en los destinados a Pasajes, por su cercanía a Bilbao, hubo algunos incidentes provocados por los patrulleros de la Marina Auxiliar de la Flota de Euskadi (Euzkadiko Gudaritziaeren Lagutzako Ontzitaldea) recientemente creada entonces, dependiente del Departamento de Defensa del Gobierno Vasco y teóricamente integrada en la Marina Republicana y, dentro de ella, subordinada a la Jefatura de las Fuerzas Navales del Norte.

Los puertos republicanos del Cantábrico estaban también teóricamente bloqueados por la Marina Nacional, que sólo disponía para ello del viejo y lento acorazado *España*, los cruceros auxiliares *Domine* y *Ciudad de Valencia*, el destructor *Velasco* y los pesqueros armados conocidos por *bous*, intentando hacerlo efectivo a todo lo largo del litoral enemigo. Los republicanos, por su parte, desde el regreso a Cartagena de su flota el 13 de octubre, disponían en el mismo mar del moderno y rápido destructor *José Luis Díez* (a quien el ingenio popular apodó *Pepe el del Muelle* por la poca afición a abandonarlo que mostraba) y los submarinos *C-2* y *C-5*, pero su presencia no tenía trascendencia práctica en aquel teatro operativo. La que sí lo tenía a los efectos que contemplamos era la Royal Navy, gracias a la cual lograban entrar en los ya citados puertos gubernamentales la mayoría de los barcos extranjeros, fundamentalmente ingleses, que lo pretendían, pues los protegía hasta las tres millas de distancia, permaneciendo con ellos en aquel lugar si había a la vista

algún buque de la Marina Nacional, hasta que éste desaparecía y el carguero podía salvar aquella pequeña distancia sin peligro.

En estas fechas hacía prácticamente un mes que el gobierno alemán había reconocido oficialmente a la Junta de Burgos.

Por otra parte, desde el 9 de septiembre de 1936 intentaba funcionar el *Comité de No Intervención*, en el que estaban representados 27 países, que aquel día eligieron como presidente a Lord Plymouth, representante inglés.

En la reunión de Nyon el 13 del mismo mes, el Comité acordó la libertad de comercio y tráfico marítimo en aguas internacionales, pudiéndose atacar a los buques sólo dentro de las aguas jurisdiccionales de ambos bandos españoles (tres millas).

Incidentes.

En estas circunstancias, el día 20 de diciembre de 1936, los patrulleros de la Marina Auxiliar Vasca *Bizkaia* y *Nabarra* detienen al mercante alemán *Pluto* (3), en ruta de Pasajes a La Coruña, a cuatro millas de la costa, es decir, en aguas internacionales, disparándole un cañonazo y obligándole luego a navegar durante dos horas rumbo al puerto de Bilbao, antes de dejarlo nuevamente en libertad.

El miércoles 23, estos patrulleros, con dos cañonazos, detienen y obligan a entrar en Bilbao al cargero alemán *Palos* (4), cargado y con un pasajero español a bordo, a cinco millas de la costa y, en consecuencia, fuera de las aguas jurisdiccionales. El capitán de este barco se negó a firmar un documento en el que se decía que el incidente había sido dentro de ellas (5).

Como consecuencia de este hecho, el crucero *Königsberg* de la Marina alemana arriba al límite de aguas jurisdiccionales del puerto de Bilbao (6) a las 18 horas del lunes 28 y su comandante envía una carta al presidente José Antonio Aguirre por medio del *Bizkaia*, al que alcanza en aguas internacionales, pidiendo en nombre del Gobierno alemán la inmediata libertad del *Palos*. Tras una serie de intercambios por radio por una cuestión de etiqueta, al aparecer en la carta el presidente de Vizcaya y no el del Gobierno vasco, le comunican que ponen en libertad al barco y le dejan seguir su camino, pero posteriormente, en una carta del presidente Aguirre que le lleva el *Bizkaia*, le manifiestan que sale sin una parte de su cargamento, considerado material de guerra por sus captores, y sin el pasajero español que llevaba a bordo (7). En la madrugada del día 29 el *Königsberg* se retira.

(3) De 1.412 tn., propiedad de la naviera Neptun D. G. de Bremen, véase R. González Echegaray, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid: San Martín, 1977. Pág. 252.

(4) De 997 tn. de registro, propiedad de la naviera Oldenburg P. D. R. de Hamburgo. Véase R. G. Echegaray, ob. cit., pág. 251.

(5) Ver J. M. Romaña Arteaga, *Historia de la Guerra Naval en Euskadi*, Bilbao: Amigos del Libro Vasco, 1985, caps. 44 y 45.

(6) La prensa republicana de los días 30 y 31 decía que había entrado en Santander.

(7) Se trataba de José Moreno Elorza y Comas, tercer Conde de Santa Lucía. Véase J. Atienza y Navejas, *Diccionario nobiliario*, Madrid: Aguilar, 1954.

El día siguiente, la Oficina de Información del Gobierno vasco en París facilita a la prensa un comunicado en el que anuncia que el vapor alemán *Palos* ha sido puesto en libertad bajo unas condiciones fijadas por el Gobierno vasco.

El mismo día dicho gobierno celebra consejo en Bilbao y, entre otros asuntos, trata éste, decidiendo solidarizarse con la actuación de su presidente y consejero de Defensa. El ministro de Estado del Gobierno de Valencia, informado verbalmente de los hechos y de las decisiones tomadas por el Gobierno vasco (información en la que se le dice, a conciencia, que la captura se llevó a cabo en aguas jurisdiccionales), se muestra de acuerdo con ellas y las apoya, según el portavoz vasco.

Represalias.

Los alemanes afirman que el barco había sido apresado fuera de las aguas jurisdiccionales, lo que violaba el acuerdo de Nyon. La carga que sus apresadores consideraban material de guerra no era tal, sino productos técnicos y el pasajero español al estar a bordo se encontraba en territorio alemán y no podía, por ello, ser detenido.

En consecuencia, el Gobierno alemán no consideró el incidente terminado en aquellas condiciones y el día 31 dió orden a sus buques de guerra en aguas españolas para el apresamiento de dos barcos al servicio del Gobierno de la República, que serían retenidos en represalia hasta que no se cumplieren las condiciones exigidas de devolución de la carga y pasajero.

En el Mediterráneo.

El viernes 1 de enero de 1937 zarpó a las 5,30 del puerto de Almería el mercante *Aragón* (8), que había entrado procedente de Alicante el día anterior, y cuando navegaba rumbo a Málaga al mando del capitán Miguel Zaragoza con 25 hombres de tripulación, 3 pasajeros y 1.200 toneladas de carga, fue apresado por el acorazado alemán *Admiral Graf Spee* (9) a cuatro millas al sur del cabo Sabiñol.

(8) De 1.896 tn., matriculado en Sevilla (1902), propiedad de la Cía. Transmediterránea. Ver *Lista Oficial de Buques*, Madrid: Subsecretaría de la Marina Civil, 1935. Estaba requisado por el Gobierno de la República. Sus tripulantes pertenecían al Sindicato de Transportes Marítimos de la CNT. La carga la formaban 950 tn. de cereales, harina y productos alimenticios y 250 de mineral de plomo.

(9) La prensa republicana y algunos autores españoles lo atribuyen al *Admiral Scheer* pero en las noticias de origen alemán figura siempre el *Graf Spee*. Véanse las de la D. N. B. en periódicos zona nacional; M. de Oliveira: *La Tragedia Española en el Mar*, Cádiz: Cerón, 1938, tomo 3, pág. 30; Claude Huan: «La Kriegsmarine y la guerra de España», *Revista de Historia Naval*, 1986, núm. 14, pág. 30, y Michael Alpert: *La Guerra Civil Española en el Mar*, Madrid. Siglo XXI de España, 1987, pág. 157.

En el Cantábrico.

El mismo día, a las 8,15 de la mañana, había salido del puerto de Bilbao el carguero *Sotón* (10), con 990 toneladas de mineral de hierro consignadas a Gijón (11). A la hora y media de navegación, que realizaba a una media milla de la costa, su tripulación observó la presencia de un buque de guerra, navegando por fuera con rumbo paralelo al suyo, que supuso alemán.

Rebasado el faro de punta Pescador y la altura de punta del Aguila en las cercanías de Santoña, se cruzaron con el *Sotón* diez o doce lanchas pesqueras que iban en demanda de este puerto, dos de las cuales comunicaron la presencia hacia el oeste del acorazado nacional *España*, en vista de lo cual el comité de la tripulación ordenó al capitán Pedro Lueces que virase por adelante y se refugiase en la bocana de dicho puerto (12).

El buque alemán, al ver al *Sotón* cambiar de rumbo, puso proa a tierra, a toda máquina, desde una distancia de unas seis millas.

Habiendo vuelto el *Sotón* a rebasar en sentido contrario el faro Pescador y dejando también atrás el de El Caballo, oyeron una pitada suave y observaron unas banderas izadas a bordo del crucero, que no lograron distinguir. Cuando la distancia que los separaba era de unas cuatro millas, sintieron un cañonazo pero no vieron caer el proyectil, al disminuir esta distancia a tres, y encontrándose ya frente al castillo de San Carlos, sonó otro cañonazo y vieron el pique del mismo entre su proa y la playa, en vista de lo cual, el capitán decidió dirigirse hacia el crucero para ver lo que quería, pero al intentar la virada para llevarlo a cabo, varó en el bajo de San Carlos a las 11,15. El capitán ordenó entonces al segundo, Ildefonso García García, que, llevando la documentación del barco, se trasladase al crucero en el bote; a medio camino, le salió al encuentro una lancha a motor del mismo que los remolcó hasta él, le recibieron a bordo el comandante y dos oficiales, uno de los cuales hablaba español, que le entregaron, para que lo firmase, el siguiente documento escrito en los dos idiomas:

He sido informado que el vapor "Sotón" a las órdenes del capitán Pedro Lueces ha sido capturado por el crucero "Königsberg" a las doce horas a 43° 26' 2" N. y 3° 20' 0" O. Como represalia contra la detención ilegal de una parte del cargamento y de un pasajero del vapor alemán "Palos" capturado el 23 de diciembre último. He sido informado que tengo que obedecer las órdenes del crucero "Königsberg", navegando con los rumbos indicados. Me comprometo por mi persona y la de los demás oficiales a cumplir inmediatamente las órdenes dadas y a transmitir esta orden al capitán.

(10) De 1.375 tn., matrícula de Gijón (1919), propiedad de la Sociedad Metalúrgica Duro Felguera, Véase *L. O. B.* Requisado por el Gobierno de la República.

(11) El relato de estos hechos se hace de acuerdo con la declaración del capitán y del segundo oficial del *Sotón* en la Delegación Marítima de Santoña el 1 de enero de 1937. A. H. N., Secc. Guerra Civil, Subsecc. político-social de Gijón, serie K, leg. 83.

(12) En los barcos mercantes republicanos había un comité político de la tripulación en el que residía el poder real, siendo el capitán el ejecutor técnico de sus decisiones.

Y a continuación le entregaron este otro:

Orden para el capitán del vapor "Sotón". Levantar anclas a las 15 horas 15 minutos. Un cuarto de hora antes, tres pitos largos con la sirena. Virar hacia babor y tomar rumbo este. Si surge alguna dificultad para cumplir esta orden, el segundo oficial tiene que venir con un bote al crucero para dar cuenta.

Después el comandante le manifestó que si el barco intentaba escapar le dispararía.

A las cuatro, el *Sotón* seguía varado y la tripulación lo abandonó. Un cuarto de hora después el crucero disparó un cañonazo, que cayó en la bahía (el carguero estaba encallado fuera de ella) y desapareció.

Resulta desde luego extraño el que después de conocer la situación en que el *Sotón* se encontraba, varado en el bajo de San Carlos al pie de la embocadura de Santoña, el comandante del *Königsberg* persistiese en llevar a cabo su captura, para la que no podía confiar más que en un hipotético reflotamiento a media marea (13), según la hora que fijó al carguero para zarpar, cosa que no parece razonable. El que, dentro ya de este plan, no esperase a la pleamar en la que las posibilidades de reflotamiento serían máximas, se entiende debido a que para entonces ya habría anochecido y, además, estando el *Sotón* varado a tiro de fusil tanto del Castillo de San Carlos como de El Puntal y la playa de Salve, parece tal decisión poco acertada.

El hecho de que al día siguiente tuvieran que realizar la maniobra remolcadores venidos especialmente de Santander, muestra la verosimilitud de lo dicho.

La realidad sobre el intento del apresamiento del *Sotón*.

Hasta ahora se ha admitido que el *Sotón*, intimidado por el *Königsberg*, desobedeció sus órdenes e intentó refugiarse en Santoña, encallando en el intento y siendo cañoneado por éste sin daños (14).

Como antes se ha expuesto, la decisión de buscar refugio en Santoña se debió a tratar de evitar su posible apresamiento por el *España* y fue previa a todo contacto con el *Königsberg*, cuyas intenciones desconocía en aquel momento.

Respecto a la desobediencia, no existió, puesto que tan pronto como el cañonazo caído por su proa les convenció de que el crucero quería establecer contacto con ellos, intentaron variar el rumbo para ir a su encuentro, momento en que vararon, en vista de lo cual se envió inmediatamente un bote con el segundo y la documentación. Como tampoco la hubo a la hora orde-

(13) Primera bajamar: 12 h. y 22 m., segunda pleamar: 18 h. y 34 m.

(14) Ver R. G. Echegaray, ob. cit., pág. 127; R. Cerezo: *Armada Española, siglo XX*, Madrid: Poniente, 1983, tomo 3, pág. 185; P. Gretton: *El factor olvidado. La Marina británica y la Guerra Civil española*, Madrid: San Martín, 1984, pág. 163; J. M. R. Arteaga, ob. cit., tomo 3, pág. 813 y ss. y M. Alpert, ob. cit. pág. 157.

LA NOTICIA DEL APRESAMIENTO DEL «SOTON»

ZONA REPUBLICANA

«ABC»

MADRID

El hundimiento del «Sotón»

Berlín, 2, 11 noche. El Ministerio de la Guerra ha entregado a la Prensa el siguiente comunicado:

«El crucero *Koenigsberg* intimó al vapor español *Sotón* a que se detuviera y la tripulación del barco español no hizo caso del aviso. El crucero entonces disparó dos cañonazos.

Tal medida tampoco produjo efecto y hubo de repetirse. El vapor español, al huir, embarrancó en el puerto de Santoña, abandonándolo sus tripulantes por propia voluntad, y todos los marineros fueron llevados a tierra en un vapor pesquero.

El crucero *Koenigsberg* continuó su camino y ningún miembro de la tripulación española se halla a bordo.»—Fabra.

ZONA NACIONAL

«ABC»

SEVILLA

Un crucero alemán cañonea a un buque rojo español

Berlín, 2. En el cuadro de las medidas ejecutadas por los navíos de guerra alemanes, en virtud de la retención ilegal de un pasajero y de parte de la carga del vapor alemán *Palos*, que fue apresado fuera de la zona territorial por las fuerzas navales de los marxistas españoles, el crucero *Koenigsberg* intimidó ayer al vapor español *Sotón* para que se detuviese. Este vapor no obedeció la intimidación y el crucero entonces disparó dos tiros de pólvora, que no produjeron efecto alguno. Seguidamente dirigió varios proyectiles a las cercanías de dicho barco. Este intentó huir y fue a encallar frente al puerto de Santoña.

Su tripulación abandonó voluntariamente el barco y fue trasladada a tierra por un barco de pesca español.

El crucero *Koenigsberg* continuó su ruta, no llevando a bordo a ningún miembro de la tripulación del vapor *Sotón*.

—D.N.B.

nada para zarpar, puesto que el barco seguía varado y la tripulación lo abandonó tres cuartos de hora después de la establecida.

En cuanto al cañoneo, la realidad es que hubo los siguientes disparos: un primer cañonazo de pólvora, el de aviso, que hizo reaccionar al *Sotón* y el de despedida a la bahía de Santoña, luego no puede afirmarse que el carguero fuera cañoneado.

La copia de la declaración oficial sobre estos hechos del capitán y del segundo oficial del *Sotón*, realizada el mismo día en la Delegación Marítima de Santoña, prueba estas afirmaciones.

Curiosamente, la causa de esta falsedad fue de origen alemán y se debió a la noticia, publicada en España por la prensa de ambos bandos el 3 de enero, con la versión hasta ahora aceptada y con algunos cañonazos más de los disparados. Esto puede comprobarse en la reproducción de la noticia en los periódicos de ambas zonas. Por supuesto, las autoridades republicanas sabían que no fue así, pero, lógicamente, como esta versión dada por los alemanes favorecía sus intereses, no la rectificaron.

Aparece el *Marta Junquera*.

Aleccionado sin duda por este fracaso, el comandante del *Königsberg* intentó el domingo día 3 capturar otro barco, utilizando procedimientos más adecuados para conseguirlo.

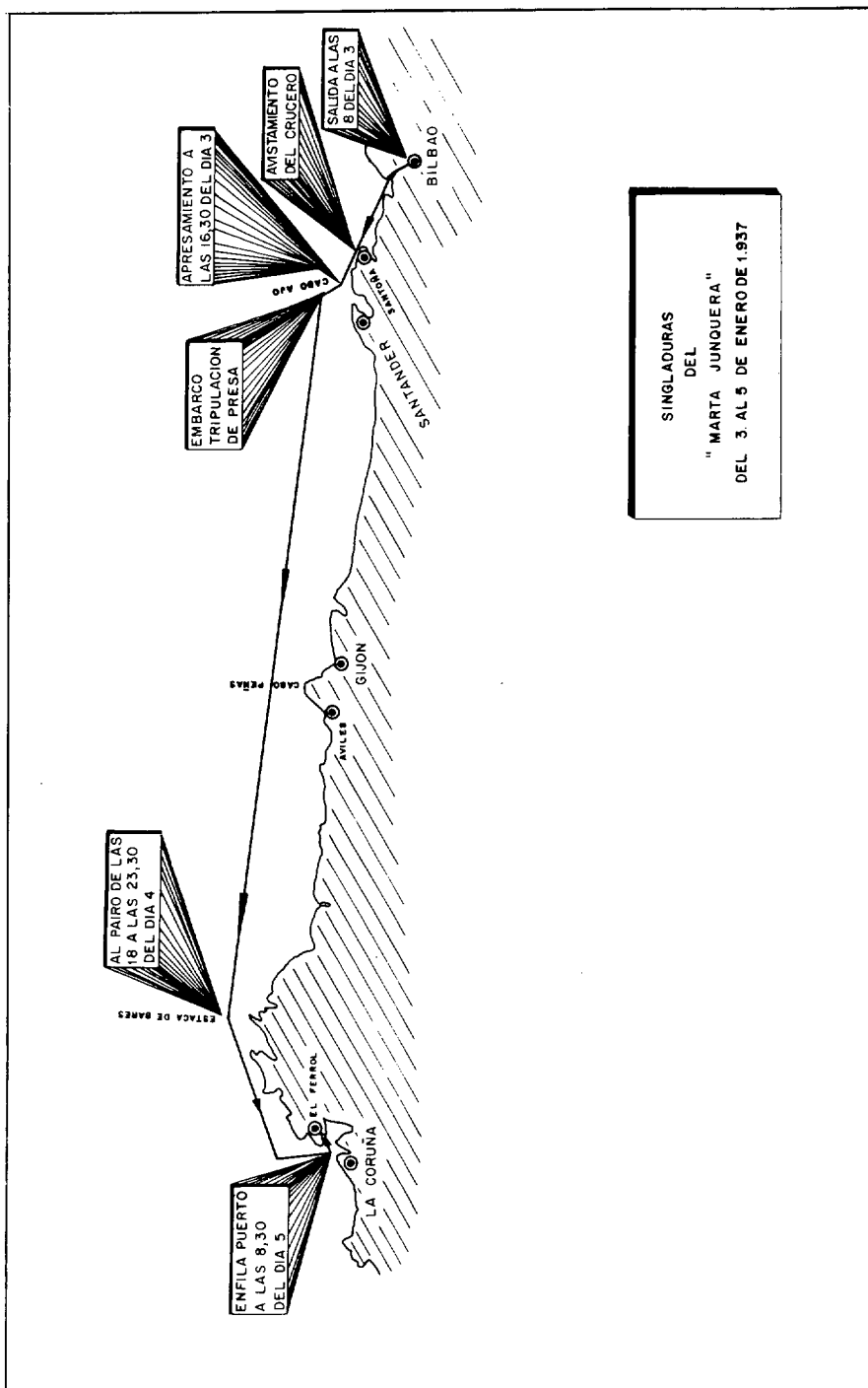
Aquel día, a las 8 de la mañana, había zarpado de Bilbao, consignado a Santander y Gijón, el vapor *Marta Junquera* (15) mandado por el capitán Joaquín Landa, con 15 hombres de tripulación (16), con 450 toneladas de patatas y 50 barriles de raba.

Habiendo rebasado Santoña, avistan un crucero que sigue por fuera su rumbo y que a las 16,30, a la altura de cabo Ajo, se lo corta y, por telégrafo de banderas, les da, primero, la orden de parar y, después, la de seguirle. Entre tanto, el carguero comunica a Santander lo ocurrido y el gobernador civil envía al comandante del crucero un radio de protesta, que no es contestado.

Este crucero es el *Königsberg*, que, a once millas de la costa, le trasmite por el mismo medio la orden de ponerse al paio y arría al mar una lancha en la que va un oficial alemán que habla perfectamente español y comunica al capitán la orden de apresamiento, haciéndole firmar un documento en el que así consta. Queda a bordo una tripulación de presa formada por dos oficiales y doce marineros alemanes, actuando desde ese momento uno de los oficiales como comandante del *Marta Junquera*, e izando en el palo de proa la bandera alemana.

(15) De 607 tn. de registro y 650 de carga, matrícula de Bilbao (1926), construido en España en 1918, antiguo *Mechelín*, propiedad de Vapores Costeros S. A., que tenía otros 14 barcos entre las 92 y 339 tn. de registro, dedicados al cabotaje por el Cantábrico, ver *L. O. B.* Requisado y al servicio del Gobierno Vasco.

(16) La relación nominal figura en un apéndice de este artículo.



El nuevo comandante comunica al capitán del *Marta Junquera* que el apresamiento es una represalia por el del *Palos* y que ya se ha comunicado al gobierno de Valencia; después le pide la documentación del barco y la pistola, las que le entrega. Luego el cargero sigue navegando toda la jornada tras el *Königsberg*.

El lunes 4, el *Marta Junquera* siguió navegando en pos del crucero rumbo al oeste y muy abierto de la costa española y a las 18 horas recalaron ambos frente al cabo Estaca de Vares, donde permanecieron al paio hasta las 23,30 en que zarpan de nuevo hacia el oeste.

A las 8,30 del día siguiente, martes 5, enfila la entrada del puerto de El Ferrol tras el *Königsberg*, que embarca un práctico para efectuarla.

Fondeado el crucero, el *Marta Junquera* queda a su costado y a la pregunta de su capitán sobre cuál es la situación jurídica de la tripulación, le contestan que de internados y que no pueden establecer contacto con la gente de tierra ni saltar a ésta.

Reacciones políticas.

Mientras tanto, el día 3, el Ministerio de Estado en Valencia comunicaba que se había recibido el siguiente radiograma: *Al Gobierno de la República. El almirante alemán en aguas españolas está dispuesto, después de la devolución del pasajero y del resto del cargamento incautados a bordo del vapor alemán "Palos", a devolver el vapor incautado "Aragón" y a suspender nuevas medidas de represalia. Espero una contestación por radiotelegrafía al "Königsberg"*.

A continuación seguía un largo texto sobre el asunto, contando el intento de apresamiento del *Sotón* y el conseguido del *Aragón* y calificándolos de actos de agresión y guerra enteramente dispares al derecho legítimo ejercido por ellos al detener al *Palos*, confiscar parte de su carga y retener al español que en él viajaba, actos a los que el ministro de Estado, Alvarez del Vayo, en el discurso que pronuncia el mismo día en la clausura del Congreso de las Juventudes Socialistas Unificadas, califica de derechos irrefutables de visita y confiscación de un estado soberano.

Por otra parte, el gobierno de Valencia decidió no contestar al radiograma del almirante alemán por las razones expuestas, la forma impropia en que había sido enviado y el tono, únicamente comprensible en el trato reservado para las colonias, según se decía en el citado comunicado.

Este radiograma fue enviado antes de que se produjese la captura del *Marta Junquera*, y la reacción expuesta se produjo también antes de que se conociese en Valencia la noticia de la misma.

Como puede verse, la interpretación de los hechos a la luz del Derecho Internacional, que invocaban las dos partes, daba resultados totalmente opuestos, por lo que no parecía que se pudiese vislumbrar un principio de entendimiento para resolver el problema.

Al día siguiente, lunes 4, la prensa de la zona republicana daba ambas

noticias, de forma destacada, con mucha extensión y en el tono del que los titulares de *Avance*, ya citados, dan idea y decía también que el *Marta Junquera* seguía al crucero a 25 millas de cabo Mayor.

Gestiones diplomáticas.

El día 5 el gobierno de la República, por medio de su embajador en Londres, señor Azcárate, presenta al ministro de Asuntos Exteriores, señor Eden, una nota de protesta sobre esta actuación de la Marina alemana en las costas españolas para que el gobierno inglés la haga llegar al Comité de No Intervención. Por otra parte, el ministro de Estado, señor Alvarez del Vayo, envía un telegrama en términos semejantes a la Sociedad de Naciones, pidiendo que sea transmitido por ésta a todos sus estados miembros.

El gobierno británico no entregó la nota al Comité (17), pues consideraba que carecía de una prueba neutral que demostrase que el apresamiento del *Palos*, causa de las acciones represivas de la Marina alemana, no había sido realizado en aguas internacionales. Tampoco estaba seguro de que la carga que sus apresadores consideraban como material de guerra (18) pudiese clasificarse como tal según los criterios establecidos.

En cuanto al primer punto, el destructor *HMS Fame*, en ruta de Bilbao a San Juan de Luz, se había cruzado en aguas internacionales con el *Palos*, apresado y conducido a Bilbao, llevando por una banda al *Bizkaia* y por otra al *Nabarra*, pero luego, una vez el convoy en aguas jurisdiccionales, regresó para reunirse con él y certificar que el apresamiento se había realizado en ellas, por lo que no es extraño que su gobierno considerase que carecía de una prueba neutral.

Estancia en El Ferrol.

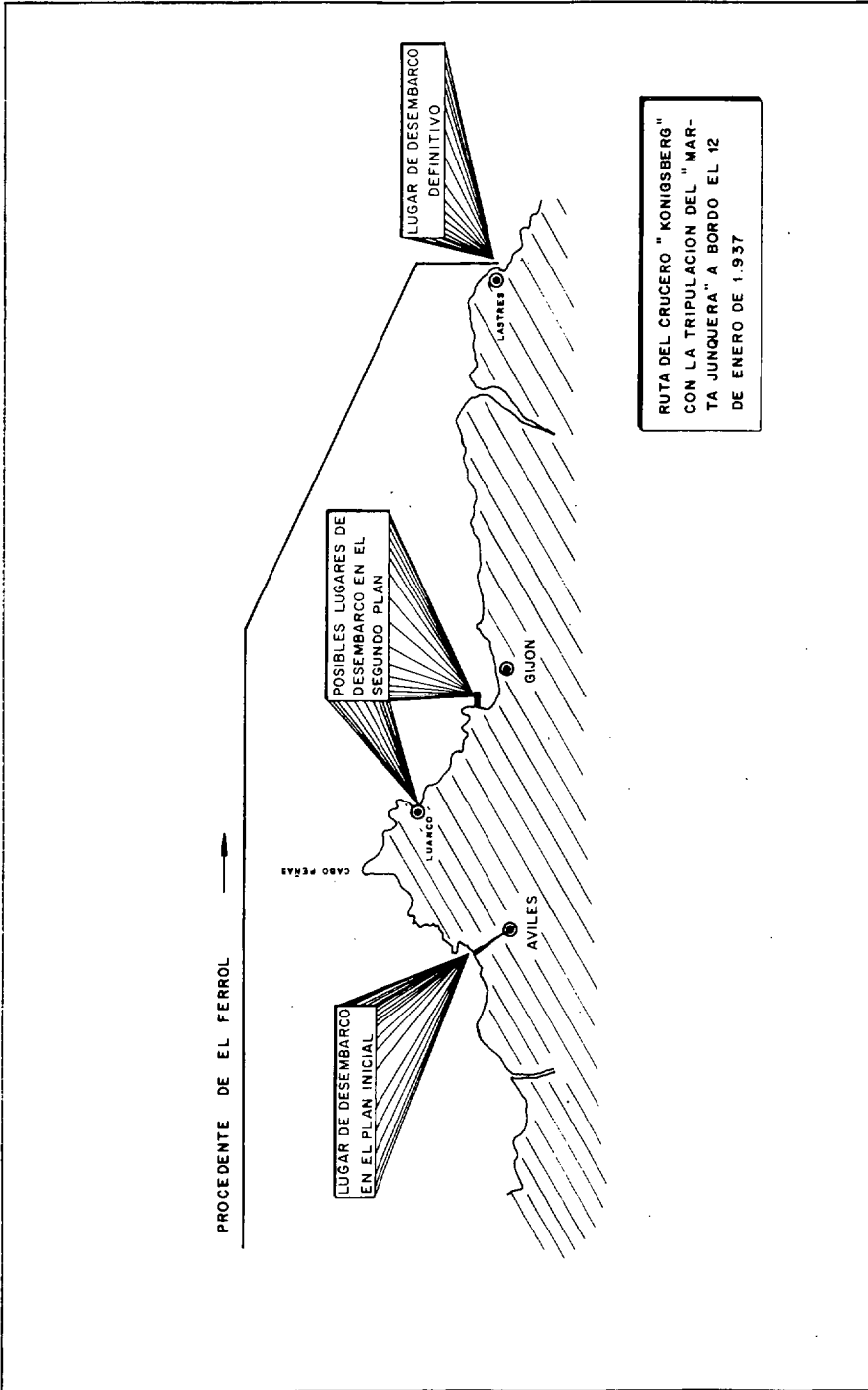
El mismo día de su llegada a El Ferrol, el comandante del crucero envía un radio al gobierno de Valencia, dándole un plazo de tres días para devolver la carga y el pasajero del *Palos*. Ellos harían lo mismo con el *Marta Junquera* y el *Aragón*. De no ser así, venderían ambos barcos en pública subasta y entregarían su importe a la Junta de Burgos.

El *Königsberg* se hace a la mar y el *Marta Junquera* queda amarrado al costado de un buque nodriza.

La prensa republicana cuenta que el día anterior el *Marta Junquera* seguía al *Königsberg* a 25 millas al noroeste del cabo Machichaco y reproduce un comunicado del Ministerio de Marina y Aire de Valencia, dando noticia del incidente del *Sotón* y la captura del *Marta Junquera*.

(17) Ver P. Gretton, ob. cit., pág. 164 y ss.

(18) Equipos portátiles trasmisores y receptores de radio, piezas de maquinaria para el *Ciudad de Alicante* y celuloide en placas. El celuloide tenía múltiples aplicaciones, entre ellas podía ser utilizado en la fabricación de un componente para estopines de artillería.



Al día siguiente, la prensa republicana comunica la noticia del ultimátum de la Marina alemana y de las reclamaciones diplomáticas hechas por su gobierno, pero no dice nada sobre dónde se encuentra el *Marta Junquera*. La prensa nacional sigue tratando este asunto a través de noticias de agencias extranjeras y tampoco en ella aparece nada sobre el paradero ni del *Marta Junquera* ni del *Aragón*.

El resto de esa semana el cargero sigue en la misma situación en El Ferrol. El sábado 9 aparece en la prensa nacional la noticia de la agencia alemana D.N.B. de que el gobierno republicano no ha contestado al ultimátum alemán y que, en consecuencia, el gobierno de este país se propone poner en práctica las medidas que dicho ultimátum anunciaba.

Salida de El Ferrol.

El lunes día 11 fue llamado a bordo del crucero el capitán del *Marta Junquera* y se extendió un documento firmado por el comandante del *Königsberg*, un capitán de navío español, como receptor, y el capitán del carguero por el que el gobierno alemán entregaba a la Junta de Burgos el barco y su cargamento. El capitán del carguero solicitó otro, en que se hiciese constar las circunstancias del apresamiento, entrega del barco y su documentación, etc., que le fue extendido por el comandante del crucero. También se le dio la noticia de que la tripulación sería entregada en un puerto asturiano.

En el curso del día, la tripulación del *Marta Junquera* pasó al crucero, donde fue alojada en camarotes, y a las 18 horas zarpó de El Ferrol.

Elección del lugar de desembarco.

Una vez en la mar, el capitán del *Marta Junquera* fue llamado por el segundo comandante del crucero, quien le habló de los motivos del apresamiento de su barco. A la pregunta del capitán Landa sobre qué pensaban hacer con la tripulación, le contestó que los desembarcaría en Aviles, botando al mar una lancha, puesto que hacerlo en Santander los desviaba de su rumbo hacia Kiel. El capitán le manifestó que le parecía peligroso hacerlo en esas condiciones a barlovento de cabo Peñas y entonces su interlocutor le propuso efectuarlo en Luanco o en el puerto de El Musel, de Gijón, pero el capitán le replicó que la presencia del crucero despertaría gran alarma en esos lugares. Marchó el segundo a hablar con su comandante; el buque cambió de rumbo, y a poco regresó y comunicó al capitán que los desembarcarían en Lastres.

Final de la aventura.

Efectuado el desembarco como ya conocemos, el capitán Joaquín Landa, que era quien llevaba gorra de plato al desembarcar, salió inmediatamente



ESTADO MAYOR
DEL
MINISTERIO DE LA GUERRA
SECCIÓN DE INFORMACIÓN

*SS Valencia de Bilbao. Presidencia 2-111,
día 13. 0 h. 15'.
Clave Victoria V. S. (uve en ese).
Gral. Jefe Ejército Norte a Jefe Estado Mayor.*

Euzkadi sin novedad. Santander sin novedad. Asturias en el Puerto Lastres (Oviedo), buque alemán "Koenigsberg" desembarco tripulación completa barco español "Marta Junquera".—Se pasaron a nuestras filas un cabo y un soldado en los frentes de León. En los sectores sin novedad.

Valencia, 13 de enero 1937.

El Jefe de la Sección,

Comunicado a:

Ministro Guerra.
Ministro Marina y Aire.
Jefe Estado Mayor.
Jefe Aviación Valencia.
Jefe Aviación Albacete.
Operaciones.
Camarada Petrof.



Parte del Gral. Jefe del Ejército del Norte.

para Gijón en automóvil, donde estuvo declarando, primero en la Consejería de Marina y luego en la Sección Segunda del Comisariado de Guerra.

El resto de la tripulación salió de Lastres aquella tarde para Gijón, donde prestaron declaración al día siguiente, ya que algunos de ellos llegaron indispuestos por intoxicación etílica.

Entre tanto, el comandante del *Königsberg* había puesto un radio al gobernador civil de Santander comunicándole el desembarco en Lastres de la tripulación y el capitán a las 11 de la mañana, al que le contestó con otro que decía así: *Reitero protesta anterior por no conformarme devolución tripulación, pues detención "Marta Junquera" significa mantención de hecho delictivo y exíjole devolución "Marta Junquera" propiedad Gobierno legítimo republicano. Ruiz Olazarán, Gobernador General Santander, Palencia y Burgos.*

El miércoles 13, la prensa de la zona republicana daba la noticia de la devolución de la tripulación de *Marta Junquera* y publicaba el Parte Oficial de Guerra del día anterior en que aparecía.

Con este artículo se reproduce (19) el parte de novedades correspondiente al día 12 del general jefe del Ejército del Norte al jefe del Estado Mayor del Ministerio de Guerra en Valencia, en que se da cuenta de dicha devolución.

A primera hora de la tarde, salió en autobús de Gijón para Bilbao, a petición del gobierno vasco, toda la tripulación del *Marta Junquera*, que cerró así el viaje que había emprendido desde aquel puerto diez días antes y que tan inesperado y pródigo en aventuras le resultó.

Este mismo día fueron devueltos en Málaga el capitán, la tripulación (menos seis miembros de la misma: los tres oficiales de cubierta, el primero y tercero de máquinas y el mayordomo, que se negaron a volver a la zona republicana) y pasajeros del *Aragón* por medio del destructor inglés *HMS Achates* que se hallaba ante este puerto y al que el acorazado alemán pidió que la recogiese y la devolviese. El *Aragón* fue también entregado a la Junta de Burgos en el puerto de Cádiz, donde había estado internado. Con esto el gobierno alemán dio por terminado el incidente del *Palos*.

El *Marta Junquera* prestó servicio como buque de aprovisionamiento de la base de *bous* de Ribadeo, siendo entregado a sus propietarios tras la conquista de Santander (20).

Tratamiento en la prensa.

El tratamiento dado a estos hechos por la prensa de cada uno de los bandos españoles es muy significativo y merece la pena considerarlo.

En la zona nacional, las noticias sobre el tema se encuentran siempre en las páginas interiores, sin realce alguno ni comentarios, limitándose a reproducir las de la agencia alemana D.N.B.

(19) Archivo General e Histórico del Aire, Secc. Asuntos, leg. 106.

(20) R. G. Echegaray, ob. cit., pág. 188.

La primera noticia apareció en ella el 30 de diciembre de 1936, al día siguiente de la visita del *Königsberg* a Bilbao y siete días después del apresamiento del *Palos*, dando cuenta de ambos hechos. La última corresponde al 15 de enero de 1937, notificando la devolución de las tripulaciones del *Marta Junquera* y del *Aragón*.

No dio noticia alguna de la estancia de ambos barcos en puertos de esta zona durante el ultimátum y de su entrega, posterior, a la Junta de Burgos.

En resumen, el asunto fue tratado como un problema que atañía exclusivamente a los gobiernos alemán y republicano.

En la prensa de la zona republicana, la primera noticia fue del día 27 de diciembre, dando cuenta de la nota del gobierno alemán manifestando su intención de solucionar el problema del *Palos* y la última del 18 de enero ocupándose del *Aragón*.

En general, las noticias suelen aparecer en forma destacada, con amplios comentarios, artículos de fondo, etc., de lenguaje a veces violento.

Es de destacar su interés en convencer de que estos hechos son realizados por Alemania con objeto de provocar una guerra europea y, por ello, la necesidad de intervención en su contra de las otras potencias.

Como es lógico, en ambas prensas aparecen falsedades, exageraciones y equivocaciones sobre los hechos ocurridos.

Conclusiones.

Si tratamos de entrar en el análisis de los hechos narrados y de sus consecuencias, parecería a primera vista que significaban un cambio en la actitud claramente defensiva de la Flota republicana (21) por un criterio ofensivo, por lo menos en su misión de represión del tráfico enemigo, pues anteriormente, cuando dominaba el Estrecho, había impedido la entrada en los puertos andaluces de la zona nacional a algún barco alemán, pero nunca se había producido un apresamiento. No obstante, si se observan los hechos con más atención, se ve lo ocurrido como un intento más de afirmación de autonomía del Gobierno vasco y no como consecuencia de un criterio nuevo en la estrategia naval del bando republicano.

Esta acción del Gobierno vasco, sin conocimiento alguno de la Jefatura de las Fuerzas Navales del Norte, comprometió la política del Gobierno de Valencia en este aspecto, arrastrándole, con información falsa, a una defensa de la misma en el plano internacional de saldo negativo para su prestigio, pues no consiguió ningún apoyo contra la actitud alemana.

Por su parte, el Gobierno vasco tampoco consiguió protagonizar el papel al que aspiraba en el plano internacional (recuérdese el comunicado de su oficina de información en París, dando cuenta de la libertad del *Palos* según las condiciones impuestas por el Gobierno vasco, no por el de la República),

(21) Ver R. Cerezo Martínez, «La estrategia naval en la guerra civil española», *Revista de Historia Naval*, 1984, núm. 6, págs. 5 a 24.

pues el alemán, una vez que se planteó el verdadero problema, al negarle la entrega de una parte de la carga y del pasajero, se dirigió siempre al Gobierno de la República, lo que da a entender que la visita del *Königsberg* a Bilbao no tuvo otro motivo ni significado que el de estar el *Palos* allí retenido. Las órdenes posteriores de captura de un barco en el Mediterráneo y otro en el Cantábrico, parecen una prueba evidente de lo que se dice. Ningún otro barco alemán fue apresado durante el resto del conflicto.

En resumen, en nuestra opinión, lo ocurrido es una consecuencia más de la falta de criterio y mando unificado en la zona republicana, lo que, como en otros casos, redundó en beneficio del bando contrario.

APENDICES

- Tripulación del *Marta Junquera*.
- *Crucero Königsberg*.
- Periódicos consultados.

TRIPULACION DEL «MARTA JUNQUERA»

Capitán	Joaquín Landa	Santander
Piloto	Ramón Otero	Santander
P. Maquinista	Timoteo Madariaga	Santander
S. Maquinista	Francisco Zabalo	Bilbao (1)
Contra maestre	Antonio García	Viayelez (Asturias)
Marinero	Jaime Gallol	Ortigueira (La Coruña)
Marinero	José Carrera	Ortigueira (La Coruña)
Marinero	Antonio del Río	Puebla del Caramiñal (La Coruña)
Marinero	Justo Navarré	Ribadeo (Lugo)
Fogonero	Francisco Molero	El Ferrol (La Coruña)
Fogonero	Felipe Nime	Rianjo (La Coruña)
Fogonero	José Castañeira	Muros (La Coruña)
Calderero	Jesús Pérez	Viayelez (Asturias)
Camarero	Angel Artímez	Luanco (Asturias)
Cocinero	Arturo García	Luanco (Asturias)
Marmitón	Venancio García	Luanco (Asturias)

Asturianos:	5
Gallégos:	7
Santanderinos:	3
Vascos:	1

Total: 16

(1) Casado en Gijón, vecino del barrio de Ceares.

CRUCERO «KÖNIGSBERG»

Crucero de la serie de su nombre, construida entre 1926 y 1930 y constituida por él, el *Karlsruhe* y el *Köln*.

Fue construido en el arsenal de Wilhelmshaven, donde se puso su quilla en abril de 1926, se botó el 26 de marzo de 1927 y entró en servicio en 1929.

Su desplazamiento estándar era de 6.650 toneladas, el normal de 7.400 y a plena carga desplazaba 8.130. Tenía una eslora total de 174 metros y de 169 entre perpendiculares, 15,3 m. de manga y 6,28 de calado.

Su propulsión estaba constituida por dos turboreductores alimentados por seis calderas, que le daban una potencia de 68.000 caballos, y por dos motores diesel con 1.800 caballos. Estos motores diesel se empleaban para marcha a velocidad de crucero de 19 nudos y las turbinas para altas velocidades, en las que alcanzaba los 32 nudos. Su autonomía con motores diesel era de 5.700 millas. Este sistema mixto de propulsión no dio buen resultado, pues los diesel, desacoplados cuando funcionaban las turbinas, representaban un peso muerto y los embragues y la transmisión resultaron delicados y de poca confianza, por lo que navegaba normalmente con turbinas.

La protección vertical era de 50 a 70 mm., la horizontal de 20 a 40 mm., en el puente de 100 mm. y en la artillería de 30 mm. máxima.

El armamento estaba constituido por nueve piezas de 150/60, distribuidas en tres torres triples, una a proa y dos a popa, y piezas antiaéreas de 88, 37 y 20 mm., además de doce turbos lanzatorpedos de 531 mm.

También disponía de dos hidros biplanos, Heinkel He 60, de reconocimiento, cuyo armamento consistía en una ametralladora giratoria MG-15 de 7,9 mm. situada en el puesto del observador, disponiendo también de soportes para bombas de 10 kg. de las llamadas *negrillas* por los españoles durante la guerra. Su velocidad máxima era de 240 km/h y la de crucero de 225, con una autonomía de 950 km. y un techo de 5.000 metros.

La dotación era de 850 hombres.

Su nombre era el de una ciudad de la Prusia oriental, región alemana incorporada a la URSS desde el final de la Segunda Guerra Mundial, cuyo nombre ha sido cambiado por el de Kaliningrado.

En la época de los acontecimientos que nos ocupan, el *Königsberg* salió de la base de Kiel hacia las costas españolas el 25 de noviembre de 1936, recalando en El Ferrol el día 28 y partiendo para la misma base alemana el 12 de enero de 1937, después de desembarcar la tripulación del *Marta Junquera* en Lastres. Es decir, estuvo en aguas del Cantábrico 46 días.

Durante la Segunda Guerra Mundial intervino en la invasión alemana de Noruega en abril de 1940, formando parte del *Grupo naval Bergen* constituido por su compañero de serie el *Köln* como buque insignia, el *Königsberg*, los destructores *Branse* y *K. Peters*, dos submarinos y una lancha rápida, que protegían a los transportes que llevaban tropas de la 69 División de Infantería y 169 Regimiento de Infantería que desembarcaron en Bergen y que habían

salido de Cuxhaven y Wihelmshaven. Al acercarse al punto de desembarco, las baterías costeras noruegas causaron daños al *Branse* y al *Königsberg*, al que dejaron inmovilizado, siendo hundido al día siguiente, 10 de abril, por un ataque de 15 aparatos *Blackburn Skua* de la Fleet Air Arm.

Curiosamente, su compañero de serie, el *Karlsruhe*, buque insignia del Grupo naval *Kristiansand* en la misma invasión, fue torpedeado el mismo día por el submarino *HMS Truant* en aguas de dicha ciudad.

El *Königsberg* fue reflotado en 1943, pero, al volcar en septiembre de 1944, fue abandonado.

PERIODICOS CONSULTADOS

<i>ABC</i>	Madrid, Republicano de Izquierdas	D36, E37 H.N.
<i>ABC</i>	Sevilla	D36, E37 H.N.
<i>Adelanto, El</i>	Salamanca	D36, E37 H.M.M.
<i>Ahora</i>	Madrid, Juventudes Socialistas Unificadas	D36, E37 H.M.M.
<i>Avance</i>	Gijón, Socialistas	E37 H.G.
<i>Castellano, El</i>	Burgos	D36, E37 H.M.M.
<i>Claridad</i>	Madrid, UGT	D36, E37 H.N.
<i>CNT</i>	Gijón, Anarquista	E37 H.G.
<i>CNT</i>	Madrid, Anarquista	D36, E37 H.M.M.
<i>Diario de Burgos</i>	Burgos	D36, E37 H.M.M.
<i>Heraldo, El</i>	Madrid	D36, E37 H.M.M.
<i>Informaciones</i>	Madrid	D36, E37 H.M.M.
<i>Libertad, La</i>	Madrid	D36, E37 H.M.M.
<i>Mundo Obrero</i>	Madrid, Comunista	D36, E37 H.M.M.
<i>Nosotros</i>	Valencia, Anarquista	E37 H.N.
<i>Noticiero, El</i>	Soria	D36, E37 H.N.
<i>Nueva España, La</i>	Oviedo, FET y de las JONS	D36, E37 I.E.A.
<i>Región</i>	Oviedo	D36, E37 H.M.M.
<i>Socialista, El</i>	Madrid, Socialista	D36, E37 H.M.M.
<i>Sol, El</i>	Madrid	D36, E37 H.M.M.
<i>Voz, La</i>	Madrid	D36, E37 H.M.M.

ABREVIATURAS EMPLEADAS:

D36 = Diciembre de 1936.

E37 = Enero de 1937.

H.G. = Hemeroteca de Gijón.

H.M.M. = Hemeroteca Municipal de Madrid.

H.N. = Hemeroteca Nacional, Madrid.

I.E.A. = Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.