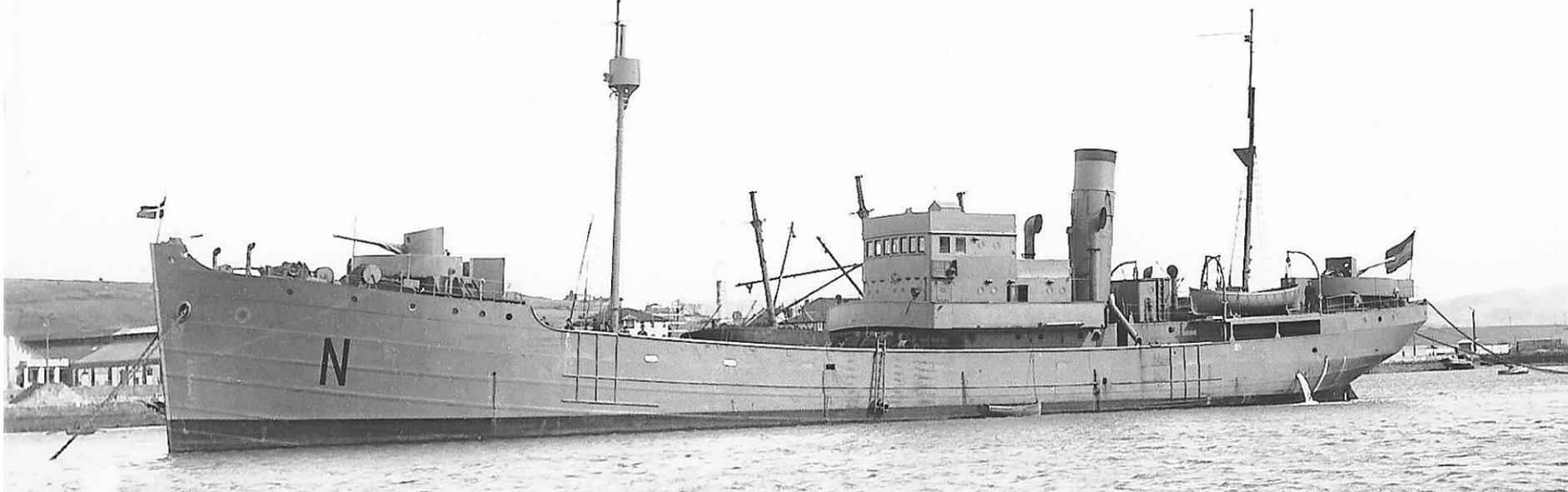




El combate de Cabo Matxitxako

► Cuatro precarios bous vascos se batieron de modo heroico con el potente crucero 'Canarias' en marzo de 1937 ► El gesto de los oficiales franquistas al rescatar náufragos contrastó con la crueldad de sus superiores



El bou 'Nabara', en una imagen de febrero de 1937. FOTO: SABINO ARANA FUNDAZIOA

JUAN PARDO SAN GIL
DONOSTIA

ESTOS días se ha conmemorado el 73 aniversario del combate de Cabo Matxitxako, que tuvo lugar el 5 de marzo de 1937. Fue el más importante de todos los encuentros navales habidos en el Cantábrico durante la Guerra Civil. Se produjo cuando el crucero franquista *Canarias*, el buque más potente de la flota rebelde, interceptó, a la altura de Cabo Matxitxako, un convoy que venía de Bayona hacia Bilbao. Lo formaban el mercante *Galdames* y su escolta, integrada por los pesqueros armados de la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi *Gipuzkoa*, *Bizkaya*, *Nabara* y *Donostia*. El combate terminó con el apresamiento del *Galdames* y el sacrificio heroico del *Nabara*. Pero la singularidad de este encuentro no se redujo a su importancia bélica o a su significación política, sino también a su epílogo, cuando oficiales del crucero *Canarias*, en un gesto que les honra, salvaron de la muerte a los supervivientes del *Nabara*.

Los prolegómenos

El 3 de marzo de 1937 zarpó de El Ferrol el crucero *Canarias*, el buque más potente de la flota franquista, con orden de colaborar en el intento de capturar a un mercante republicano que se dirigía a un puerto del Norte con un importante cargamento de armas procedente de México. En la operación participaban todos los buques rebeldes disponibles en el Cantábrico, que se desplegaron formando una barrera desde la Estaca de Vares hasta la desembocadura del Loira. El *Canarias* (capitán de navío Salvador Moreno) debía situarse a la altura de Bilbao, fuera de la vista de la costa, y acercarse a ella solamente de noche.

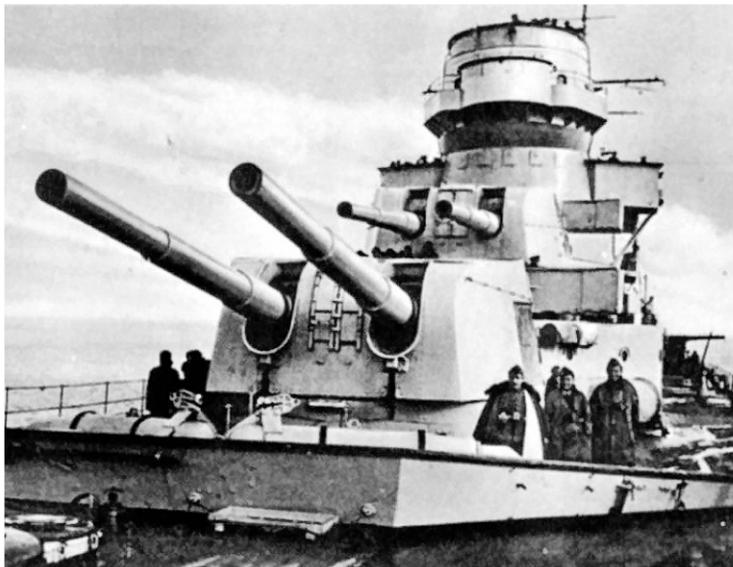
Los servicios de información franquistas comunicaron también a El Ferrol la próxima salida de Bayona del mercante *Galdames*, que iba a ser escoltado hasta Bilbao por

varios bous vascos y quizá por el destructor republicano *José Luis Díez*. A la vista de la información, se ordenó al *Canarias* la misión complementaria de destruir el convoy.

Los bous vascos efectivamente habían recibido la misión de escoltar al *Galdames* (capitán mercante Hilario Urriz), que llevaba más de dos meses en Bayona y esperaba una oportunidad para salir. El barco había recogido 173 pasajeros —entre ellos Manuel Carrasco, representante de la Generalitat ante el Gobierno vasco—, tres toneladas de monedas de níquel acuñadas en Bélgica para el Gobierno vasco, correspondencia y carga general.

El 4 de marzo, con las primeras luces del día, zarparon de Portugalete los bous *Gipuzkoa* (comandante Manuel Galdós), *Nabara* (comandante Enrique Moreno), *Donostia* (comandante Francisco Elortegi) y *Bizkaya* (comandante Alejo Bilbao). El destructor *José Luis Díez* (alférez de navío Carlos Moya), que también debía colaborar en la operación, había salido antes. A lo largo del día, los bous estuvieron realizando maniobras conjuntas, navegando en línea de fila y en línea de frente. A las 20.00 horas salió el *Galdames* de Bayona y casi una hora después se encontró con los bous en el punto fijado, organizándose el convoy. Por la banda de estribor se colocaron el *Nabara* y el *Donostia* y por babor el *Gipuzkoa* y el *Bizkaya*.

Al avanzar la noche empezó a soplar viento de poniente que fue arreciando por momentos. El cielo se encapotó y comenzó a descargar en chubascos de agua y granizo, levantándose fuerte marejada. El convoy tuvo que reducir notablemente su marcha. En la oscuridad, el *Galdames* fue desviándose poco a poco de su ruta, cayendo a estribor y obligando a los bous que iban por esa banda, el *Nabara* y el *Donostia*, a seguir rumbos más al Norte de lo señalado. La mala visibilidad y el llevar los buques las luces apagadas y la radio en silencio hicieron que el *Gipuzkoa* y el *Bizkaya*, que habían mantenido el rumbo previsto, perdieran contacto con el grupo.



Cañones y puente de mando del 'Canarias'. FOTO: SABINO ARANA FUNDAZIOA

Al amanecer del 5 de marzo, ambos buques trataron de localizar de nuevo el convoy rastreando el *Gipuzkoa* desde Cabo Villano hasta Santoña, mientras el *Bizkaya* navegaba hacia el Este desandando el camino. La búsqueda resultó infructuosa, y cuando los dos bous regresaban por separado a Bilbao desde sus zonas de rastreo, se toparon inesperadamente con el *Canarias*, a unas 20 millas al norte del Abra. El *Canarias* venía escoltando hacia Pasajes al mercante estonio *Yorkbrook*, que un par de horas antes había apresado a la altura de Santander. El *Yorkbrook* había cargado en Helsinki material militar y se dirigía a Santander cuando fue apresado.

Para hacerse una idea de la disparidad de fuerzas contendientes basta saber que el *Canarias* era un moderno crucero pesado, con blindaje en sus partes sensibles, que desplazaba más de 10.000 toneladas, alcanzaba los 33 nudos de velocidad y estaba armado con 8 cañones de 203 mm, 8 de 120 mm, 2 de 57 mm y 4 de 40 mm. Su tripulación rondaba los 1.000 hombres. Frente a él, el *Gipuzkoa*, *Bizkaya* y *Nabara* eran simples barcos de pesca sin protección, con un arqueado de 1.200 toneladas cada uno, que alcanzaban con

dificultad los 11 nudos de velocidad y a los que se había armado circunstancialmente con 2 cañones de 101 mm. El *Donostia* era aún más pequeño, 287 toneladas, con una velocidad parecida y armado con un cañón de 76 mm y otro de 47 mm. Las tripulaciones de los cuatro barcos apenas sumaban 180 hombres. La superioridad del *Canarias* sobre los bous era abrumadora.

El primer encuentro

De los dos bous, el *Canarias* avistó sólo al *Gipuzkoa*, que venía de la parte de Santoña, navegando en demanda de Bilbao, a unas 10 millas de la costa. Eran entonces las 12.55 horas. El *Canarias* puso proa al bou y aumentó su velocidad a 30 nudos. En cuanto le divisó, a su vez, el *Gipuzkoa* hizo rumbo a Bilbao a toda máquina. A las 13.35 horas, el *Canarias* había reducido la distancia que le separaba del bou a unos 6.000 metros y abrió fuego con sus piezas de 120 mm, que fue respondido inmediatamente por el *Gipuzkoa*. Los cañones de 120 mm del *Canarias* tenían un alcance eficaz de 12.000 metros, y los de 203 mm llegaban hasta los 23.000; los cañones de 101 mm de los bous vascos tenían un alcance eficaz de 7.000

metros y los del *Donostia* aún menos.

A los pocos minutos, un cañonazo del *Canarias* impactó directamente en el cañón de popa, causando la muerte de dos artilleros, Faustino Bastida y Francisco Elorduy, y heridas a otros más. Pero el *Gipuzkoa* continuó disparando con el cañón de proa y alcanzó a su vez al *Canarias* en popa, produciéndole un muerto —el único que sufrió el crucero en toda la guerra— y un herido. La gruesa marejada del Oeste dificultaba la puntería de las piezas medianas, por lo que el *Canarias* decidió poner en juego sus cañones de 203 mm. A las 13.45 horas, una salva de ese calibre alcanzaba de lleno el puente de mando del *Gipuzkoa* provocando un gran incendio y causando las muertes del segundo oficial Valeriano Sanz, del telegrafista Benito Rodríguez y del timonel Gerardo Tobar, y heridas leves al comandante Galdós.

La situación provocó en el bou momentos de desconcierto sólo superados cuando el propio Galdós se hizo cargo del timón instalado en popa. La visión del comandante gobernando personalmente el buque, timón en mano, serenó el ánimo de todos. En su persecución del *Gipuzkoa*, el *Canarias* se colocó al alcance de la batería costera de Punta Galea, que a las 14.00 horas empezó a disparar para ayudar al bou, y lo mismo hizo la de Punta Lucero. Enseguida, el crucero rebelde arrumbó al Norte y se retiró y el *Gipuzkoa*, incendiado y con serias averías, pudo entrar en Portugalete hacia las 15.00 horas.

Mientras tenía lugar el combate, el *José Luis Díez* estuvo en contacto permanente con la estación de radio republicana, situada en Artxanda, a través de la cual recibía información de lo que sucedía. Su comandante, en vez de acudir en apoyo del *Gipuzkoa*, decidió aprovechar la ocasión para desertar. Hizo rumbo al Norte para eludir un posible encuentro con el *Canarias* y, pretextando el mal tiempo reinante y una avería en las máquinas (provocada por un sabotaje organizado por el propio capitán y el jefe



de máquinas), a las 15.30 horas puso proa a Burdeos, entrando unas horas después. El 8 de marzo, el capitán y cinco oficiales más desertarían pasándose al enemigo, no sin antes colocar unas limas ocultas en los engranajes de las turbinas del destructor que provocarían nuevas averías al ponerse en movimiento.

Entretanto, el *Bizcaya* se había topado a las 13.10 horas con el *Yorkbrook* a doce millas al norte de Matxitxako. Poco después divisó al *Canarias* cuando éste se dirigía a toda máquina a atacar al *Gipuzkoa*. Aprovechando la ausencia del *Canarias*, el *Bizcaya* se situó al costado del *Yorkbrook* y, después de reconocerle, le ordenó seguir sus aguas. A las 15.00 horas entraba con él en Bermeo, donde se pudo descubrir el cargamento de armas que traía. Por la noche llegaría a Bermeo el propio Eguia, acompañado de otras autoridades, para organizar la descarga del buque, que se haría los días 6 y 7.

El segundo encuentro

El resto del convoy venía confiado, ajeno a lo que había ocurrido, ya que la información previa no hablaba para nada de la presencia del *Canarias* y, además, se había arriado la antena de la radio del *Nabara* para hacerle un repaso. Cuando se volvió a izar empezaron a recibirse llamadas de aviso comunicando la presencia del crucero en aquellas aguas. El comandante del *Nabara* ordenó inmediatamente al convoy poner rumbo Norte para salir de la zona pero, al poco rato, avistaron al *Canarias* y decidió invertir el rumbo, poniendo proa a tierra.

El *Canarias* se aproximó primero al *Galdames* y le ordenó detenerse. El *Galdames* no detuvo su marcha, por lo que el *Canarias* se colocó por estribor y le hizo varios disparos de 120 mm. Eran cerca de las tres de la tarde. El *Galdames* recibió cuatro impactos que causaron la muerte de una mujer y tres niños y varios heridos. Para evitar más víctimas, el capitán Urriz dio orden de parar las máquinas e izar bandera blanca.

El *Canarias* tomó entonces como objetivo al *Donostia*, contra el que abrió fuego desde 10.000 metros a las 15.07 horas. Un proyectil pasó entre la chimenea y el puente, doblando un tirante de metal, y también le alcanzaron algunos trozos de metralla, pero no se produjeron daños, ni bajas. El *Donostia* efectuaría algunos disparos con el cañón de 76 mm pero siempre fuera de alcance efectivo.

El *Canarias* se fijó a continuación



Los comandantes Asolo, Galdós y Bilbao, de los bous 'Araba', 'Gipuzkoa' y 'Bizcaya'. FOTO: SABINO ARANA FUNDAZIOA

en el *Nabara*, al que llevaba por la amura de babor, y a las 15.10 horas, desde una distancia de 7.000 metros, comenzó a batirlo con toda su artillería. Poco antes, el comandante del *Nabara*, Enrique Moreno, había reunido a sus oficiales en el puente para exponerles la situación y hacerles saber que estaba decidido a hundirse combatiendo antes que rendir el barco. En cuanto sonaron los primeros cañonazos, el comandante Moreno ordenó contestar el fuego.

El *Nabara* logró alcanzar al crucero con un cañonazo en la amura de babor pero, gracias a su blindaje, sólo le produjo una ligera abolladura; otros proyectiles tocaron de refilón en palos y antenas. El propio comandante del *Canarias*, Salvador Moreno, elogió en su parte oficial la pericia de los artilleros vascos. Una esquirra de metralla causó en el *Nabara* el primer muerto, el engrasador Francisco Fernández, y, más tarde, un impacto directo en el puente mató al timonel Antonio Ituarte y dejó malherido al segundo oficial Javier Ola-beaga. Durante más de una hora, aprovechando la marejada, el *Nabara* sostuvo combate y pudo eludir al *Canarias* hasta que un disparo de 203 mm le alcanzó en la sala de máquinas y mató a todos los maquinistas. El *Nabara* quedó sin gobier-

no y el comandante Moreno autorizó a quienes lo desearan a abandonar el barco. El propio Moreno, el primer oficial Sarasola y algunos otros prefirieron quedarse a bordo y hundirse con él. Sólo 20 de sus 49 tripulantes lograron alcanzar los botes salvavidas; varios más se ahogaron en el intento.

El *Donostia*, que había permanecido al margen por el escaso alcance de su artillería, intentó recoger a uno de los botes con supervivientes, pero éstos le pidieron sólo baldes para achicar el agua y le dijeron que se pusiera a salvo. El bou puso entonces rumbo a la costa francesa, entrando en Arcachón el día 6 de madrugada. Mientras tanto, el *Canarias* se ocupó de recoger a los naufragos. Cuando había completado la operación, se produjo una gran explosión en el *Nabara*, que se hundió rápidamente. Enrique Moreno había cumplido su palabra.

El *Canarias* volvió entonces sobre el *Galdames* y le ordenó dirigirse a Pasajes. Al llegar el buque a puerto, uno de los pasajeros, el socialista Francisco Antoñanzas, se tiró al agua tratando de escapar, pero fue muerto a tiros. La tripulación y parte del pasaje fue juzgada por los rebeldes y condenada a duras penas de cárcel y, en algún caso, a la pena de muerte. El capitán Hilario Urriz fue condenado a 30 años de cárcel y

los demás tripulantes a penas de entre 6 y 20 años. El representante de la Generalitat, Manuel Carrasco, fue fusilado en 1938.

Epílogo al combate

El combate de Cabo Matxitxako fue mucho más que un simple encuentro naval. Sirvió para crear en el subconsciente colectivo vasco de la época la impronta de una gesta heroica que reflejaba claramente la decisión de los vascos de luchar hasta la muerte por su libertad. La prensa no ocultó detalles del suceso, lo que sirvió para convertir el combate de los bous contra el *Canarias* en una gesta épica. Se realizaron actos a favor de los marinos fallecidos, el Gobierno vasco rebautizó a dos de sus lanchas con los nombres de *Epailla 5* y *Comandante Moreno* e incluso el Aberri Eguna de ese año se celebró como un homenaje al Marino Vasco. La derrota militar se convirtió a ojos de la población en una victoria moral.

Por último, los 20 supervivientes del *Nabara* fueron juzgados por un tribunal militar unos meses después y condenados a muerte "por auxilio a la rebelión". Los jueces franquistas, en un ejercicio de macabro cinismo, consideraban "rebeldes" a los defensores del Gobierno legalmente constituido. Bajo acusaciones como esta, muchos republicanos, militares y civiles, hombres y mujeres, gente corriente o significada, acabaron perdiendo la vida ante los pelotones de fusilamiento.

Pero en este caso ocurrió algo extraordinario: el comandante y el director de tiro del *Canarias*, capitán de navío Salvador Moreno y capitán de corbeta Manuel Calderón, en reconocimiento al valor demostrado en el combate por los marinos del *Nabara*, intercedieron personal y reiteradamente ante Franco hasta conseguir que se le indultara y se le pusiera en libertad el 30 de noviembre de 1938. A partir de esa fecha, Manuel Calderón se convertiría en una especie de protector de los marinos vascos y evitaría que se les hostigara o discriminara por su condición de "rojo-separatistas" en los difíciles años de la posguerra. En agradecimiento a ésta y otras intervenciones en su favor, algunos marinos vascos regalaron a Moreno una medalla dedicada de la Virgen de Begoña. Y Calderón llegaría a apadrinar a alguno de los hijos de los supervivientes del *Nabara*.

¡Lástima que el dignísimo gesto de estos oficiales no se prodigara en aquella guerra!

EL AUTOR



Juan Pardo San Gil.

Asesor del Untzi Museoa-Museo Naval. Miembro de la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa, de Eusko Ikaskuntza y de Matxitxako Elkarte. Colabora con Sabino Arana Fundazioa en la redacción para DEIA de esta sección sobre temas muy diversos de la historia y la antropología vascas.

SABINO ARANA

CLICK: www.sabinoarana.org

ATZOKOAN FINKATUZ GAUR BIHARKOA BULTZATU