

POLONIA, LAS ARMAS Y EL “AFFAIRE” DEL SYLVIA. ¿FUERON “MALHECHORES” LOS POLACOS EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA?

LUCAS MOLINA FRANCO

Universidad de Valladolid

lucascarlos.molina@uva.es

RESUMEN: Durante la Guerra Civil española, Polonia fue uno de los mayores proveedores de armamento a la República. La empresa estatal de exportación de armas, SEPEWE, vendió a diversos intermediarios una ingente cantidad de material de guerra, la mayoría del cual terminaría en España. Las diferentes interpretaciones del papel de este país en el conflicto, han llevado a algunos historiadores a considerar “malhechores” a los dirigentes polacos de entonces, acusándoles de vender armas de baja calidad a los republicanos y, en ocasiones, de posibilitar su captura por los sublevados, en una connivencia tácita, facilitando información a los franquistas. En este trabajo se pretende iluminar una de las capturas navales más sonadas de toda la Guerra Civil española: la del buque *Sylvia*, que facilitó a los sublevados gran cantidad de armamento, buena parte de origen polaco. Intentaremos dar respuesta a muchos de los interrogantes surgidos tras la lectura de las explicaciones que intentan desacreditar el comportamiento de Polonia en el conflicto español.

PALABRAS CLAVE: Polonia – Guerra Civil española – armamento – traficantes de armas – Ejército Popular de la República

POLAND, WEAPONS AND THE SYLVIA AFFAIRE. WERE THE POLISH “WRONGDOERS” IN THE SPANISH CIVIL WAR?

ABSTRACT: During the Spanish Civil War, Poland was one of the largest suppliers of weapons to the Spanish Republic. The state-owned arms export company, SEPEWE, sold a huge amount of war material to various intermediaries, most of which arrived in Spain. The different interpretations of this country's role in the con-

Lucas Molina Franco. Doctor en Historia Contemporánea por la Universidad de Valladolid, Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la misma institución académica y Graduado en Análisis y Selección de Inversiones por la Universidad Politécnica de Madrid. Imparte docencia como profesor asociado en el Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Valladolid. En 2015 y 2021 fue galardonado con el “Premio Ejército” de Investigación en Humanidades y Ciencias Sociales. Desde 2019 es Académico Correspondiente de Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

conflict have led some historians to consider the Polish authorities of the time “criminals”, accusing them of selling low-quality weapons to the Republican Army and, on occasion, of facilitating its capture by the rebels, in tacit connivance, by providing information to the Francoists. This work aims to shed light on one of the most notorious naval captures of the entire Spanish Civil War: that of the ship *Sylvia*, which provided the rebels with a large quantity of weapons, much of it of Polish origin. We will attempt to answer many of the questions that arise after reading the explanations that attempt to discredit Poland’s behavior in the Spanish conflict.

KEY WORDS: Poland – Spanish Civil War – Weapons – Arms traffickers – Republican Popular Army

INTRODUCCIÓN

Hace poco tiempo la editorial *Crítica* publicó un libro que recoge la tesis doctoral de su autor, Miguel Íñiguez Campos, titulado *Armas para la República. Contrabando y corrupción, 1936-1937*. Con 472 páginas, el trabajo se distribuye en tres partes, con doce capítulos y varios anexos documentales.

El prólogo lo firma Ángel Viñas quien, junto a Juan Carlos Pereira, fue codirector de la tesis de Íñiguez. En la primera página del mismo afirma lo siguiente: “...El tema objeto del mismo ha sido tratado por otros autores (no muchos), aunque con información deficiente, incompleta o manipulada...”.

Nos sorprende la categórica afirmación del prologoísta, en la que acusa a otros autores que han investigado los envíos de armas a ambos contendientes en la Guerra Civil española, de disponer de información “deficiente”, “incompleta”, o lo que es peor, “manipulada”. Entendemos que Íñiguez se salva de estar en cualquiera de estas tres categorías.

Que un historiador tenga información deficiente o incompleta limita mucho su actuación. El déficit de una parte de la documentación provocará que ciertos aspectos queden olvidados, y por tanto excluidos del trabajo; esto desvirtúa las conclusiones, pero no va en detrimento de la honradez del investigador, sino de su pericia.

Pero Viñas supone que hay autores —él no habla de historiadores— que además de manejar información deficiente o incompleta, también la “manipulan”. Introducir en la ecuación esta tercera derivada, la maledicencia que supone manipular la información histórica, exige puntualizar a Viñas, —y ya de paso, a su doctorando por las cuestiones que analizaremos a continuación—, pues además de desacreditar a los que se han acercado al asunto de referencia, los acusa, de “tergiversadores”.

Acusar sin pruebas —como hace Viñas— a los autores que se han ocupado del armamento importado en la Guerra Civil española, nos parece muy grave.

Pese a que hasta ahora estas desafortunadas palabras no han tenido respuesta, queremos aportar datos para ilustrar tanto a Viñas como al propio Íñiguez, que ellos también manejan documentación “deficiente” e “incompleta”, y ahí nos quedamos.

POLONIA: ¿LOS MALOS DE LA PELÍCULA?

El capítulo 10º del libro de Miguel Íñiguez se titula “*Los malhechores polacos, Suiza y los demás países*”, un inicio agresivo, que no deja espacio para la duda y proyecta directamente su inquina hacia este país, uno de los que mayor cantidad de armas vendió a los intermediarios para que éstos, a su vez, las enviaran al gobierno de la República. Y todas esas ventas de armas se produjeron a través de SEPEWE, una agencia gubernamental polaca de venta de armamento que funcionaba en el país desde 1926.

Íñiguez comienza el estudio recordando:

“...las ansias de las autoridades (polacas) por deshacerse de auténtica morralla tras los combates contra los soviéticos en 1920. Una parte la vendieron a los republicanos, quienes pagaron precios verdaderamente exorbitantes y fueron víctimas de verdaderos expolios con las correspondientes comisiones y derechos de almacenaje. Para colmo, cuando el material era de calidad, los polacos hicieron cuanto pudieron para que los barcos que lo transportaban acabasen en poder de los sublevados¹”.

Hagamos dos consideraciones a estas impulsivas afirmaciones. Siguiendo la senda marcada por su mentor, y utilizando su misma calificación, cataloga el armamento que vendía SEPEWE como “*morralla*”, “*conjunto de cosas inútiles y despreciables*” según la RAE en su segunda acepción. Hay que decir que SEPEWE se dedicaba a vender armas a quien le interesase comprarlas. Unas eran nuevas y otras, usadas; entre todas ellas unas eran mejores y otras, peores; había algunas muy modernas, fabricadas en Polonia, y otras más antiguas, restos de las que había utilizado el ejército polaco desde su independencia, procedentes de la Primera Guerra Mundial; y si algunas de ellas eran “inútiles” o “despreciables”, —que las había—, los compradores, normalmente comisionistas y traficantes, asumían dicha adquisición, por los motivos que fuera. Podremos discutir la urgencia, la necesidad imperiosa de armamento por parte de la República,

1 Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República. Contrabando y corrupción, julio de 1936-mayo de 1937*, Barcelona: Crítica, 2022, p. 199.

la falta de capacitación técnica de las comisiones que solicitaban las armas y revisaban los lotes, la falta de escrúpulos de los intermediarios o de los propios republicanos, o cualquier explicación que se nos ocurra. Pero denominar “malhechor” al vendedor, nos parece un exceso verbal que no se ajusta a la realidad.

El último párrafo de Íñiguez desacredita su argumento anterior. Según él, los “malhechores polacos”, cuando vendían material de calidad con destino a los republicanos, hacían lo posible para que los barcos que lo transportaban, fueran capturados por su enemigo. Pero, ¿en qué quedamos?, ¿no vendían “morrala”?

Admitiendo entonces que los polacos de SEPEWE vendieron también material de calidad a los traficantes, nuestro razonamiento posterior sería el siguiente: es prácticamente imposible que las autoridades polacas supieran en qué barco se iban a cargar las armas de mayor calidad vendidas a los republicanos, ni siquiera si éstas iban a ir juntas, pues dichos cargamentos los organizaban los intermediarios que adquirían la mercancía a SEPEWE. Es más, muchos cargamentos se mezclaban en los puertos de embarque, conteniendo armas de diferentes procedencias, como ocurrió en el caso de los buques capturados por los sublevados: *Sylvia*, *Rona*, *Rambon* y *Hordena*², que cita el propio Íñiguez. En esos buques no sólo se transportaba armamento polaco, sino también alemán, checo y letón, por lo menos.

La afirmación de Íñiguez no resiste un mínimo análisis crítico. Para justificar los apresamientos de los buques, ¿no será mucho más fácil argüir que las autoridades franquistas tenían una tupida red consular, con informantes a comisión, y pudieron sobornar a capitanes o armadores de algunos mercantes para obtener así el cargamento, y que no llegara a manos de sus legítimos propietarios? ¿O que la marina de Franco, en ocasiones, realizaba un buen seguimiento de los buques que llevaban materiales al enemigo, y a veces los capturaban? Esto, tan sencillo, que se conoce desde hace mucho tiempo, es lo que en algunos casos sucedió. Y los “malhechores” polacos, ni se enteraron.

² Íñiguez se hace un lío con este buque. Igual le llama *Ordena* (sin hache), que *Hordena* (con hache) en la misma página (205). Habla de su captura por los franquistas, tal y como comunicó el *Lehendakari* Aguirre a Prieto —y recoge Howson—, pero acto seguido, citando a Stachevski —agregado comercial soviético—, afirma que el capitán de este barco lo hundió antes de ser capturado en alta mar, pues era comunista. Ante estos datos contradictorios, Íñiguez: “deja abierta la posibilidad de que el capitán lo volase”, pese a que: “los sublevados publicaron detalles tan exactos sobre el armamento”. La realidad, que desconoce Íñiguez: el 16 de abril de 1937 el crucero *Almirante Cervera*, procedente de Ferrol, avistó a la altura de Ribadeo, con muy mala mar, un buque de bandera panameña cuyo nombre, pintado en las amuras, resultó sospechoso. Este vapor era el *Hordena*, que había salido de Gdynia el 8 de abril con un importante cargamento militar para el Norte republicano. Fue apresado por el crucero, llevado a Ferrol y descargado. Lucas MOLINA FRANCO, *Polonia y el tráfico de armas en la Guerra Civil española*, Valladolid: Galland Books, 2021, p. 33. Para conocer el material que transportaba: Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 22716.

El 12 de noviembre de 1936, el encargado de negocios de España en Varsovia, Juan Serrat Valera, enviaba una larga misiva dirigida al secretario de Relaciones Exteriores de la “Junta de Burgos” —que era su padre, Francisco Serrat y Bonastre—, titulada “Envíos de material de guerra desde Polonia para los marxistas españoles”³. En ella, además de otras consideraciones, explica sus conversaciones con diplomáticos polacos para que su gobierno prohibiera las salidas de armas desde su territorio con destino a los “marxistas españoles”.

Concretamente, en su entrevista con el jefe de Política de la Sección de Occidente, Sr. Kosolowski, éste le comunicó a Serrat⁴:

“...que los diferentes envíos de armas que habían salido últimamente de este país, ninguno iba dirigido a España, y que habían sido hechos a otros países, especialmente, Méjico, con los cuales el tráfico de armas era libre. Incluso me mostró una Nota dirigida a este gobierno (el polaco) por el de Méjico, en la que éste le manifestaba su intención de comprar en Polonia material de guerra, y que el señor Escudero, primer secretario de su Embajada en París, intervendría en las compras y el despacho de buques, especificando además terminantemente en la misma que dicho material en ningún caso sería destinado a España”.

Polonia, por tanto, se atenía a la legalidad internacional (Acuerdo de No Intervención), exportando armas a países no afectados por la prohibición de venta. Pese a ello, Serrat insistió y comunicó a Kosolowski que tenía conocimiento de envíos de armas polacas que habían llegado a territorio republicano, incluso en la captura del vapor *Sylvia*, había numerosa documentación polaca. Pese a las evidencias mostradas, Kosolowsky manifestó a Serrat que: “...no veía la posibilidad de evitar los envíos a Méjico y otros países y me sugirió la idea de que acudiéramos al Comité de no intervención de Londres”.

¿Y qué pensaba Serrat en este asunto? Que el gobierno polaco estaba dispuesto a mantener la misma actitud que hasta aquel momento —no intervenir ni interferir en las exportaciones de armamento— mientras no se viera obligado a salir de la legalidad internacional. Siempre que la documentación de cualquier buque que cargara armas en puerto polaco no incluyera el nombre de España, no habría inconveniente alguno en seguir permitiendo la salida del mismo, lleno de material bélico.

³ Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (AMAEC), AR. R-1048 Polonia, Anejo al Despacho nº 3, de 20 de enero de 1937, p. 1-8.

⁴ *Ibidem*, p. 3-4.

Por eso, Serrat manifestaría a su padre lo que transcribimos a continuación, que entronca directamente con el tema del soborno a los responsables de los buques que iban a partir⁵:

“Por todo lo expuesto anteriormente, y siendo para nosotros de primordial interés qué, en lo posible, los diferentes encargos hechos por los marxistas llegasen a nuestras manos, he venido siguiendo en unión del Sr. de las Morenas⁶, y de acuerdo con el Sr. Olano⁷, quien suministra los fondos para ello necesarios, el procedimiento de comprar a los capitanes de los barcos en los que me constaba que salían armas para el enemigo. Este sistema iniciado en Londres con el capitán del *Sylvia*⁸, ha sido puesto en práctica aquí con los vapores *Hillfern* y *Rambon* sin que, como consta en el anejo, el capitán del último buque se haya prestado al juego⁹. Este asunto lo ha llevado personalmente el Sr. De las Morenas. Una vez se ausente éste, y de continuarse este procedimiento, utilizaré siempre que sea posible, para no intervenir personalmente, al Sr. Block¹⁰, nuestro cónsul en Danzig, de cuya colaboración debo ahora mostrarme plenamente satisfecho”.

⁵ *Ibidem*, p. 5.

⁶ Carmelo de las Morenas Alcalá. Piloto militar e ingeniero aeronáutico. En febrero de 1936 fue designado agregado aéreo en las embajadas de España en París y Londres. En julio de 1936 se unió al alzamiento militar. José GOMÁ ORDUÑA, *Historia de la Aeronáutica Española*, tomo I, Madrid: Prensa Española, 1946, p. 470-472.

⁷ Alfonso de Olano y Thinkier. Empresario español, componente de la denominada “Junta Nacional” en Londres, tras la sublevación del 18 de julio de 1936. José Manuel ALGARVANI RODRÍGUEZ, “Gibraltar y la política británica en la Guerra Civil española”. *Almoraima, Revista de Estudios Campogibraltareños*, 25 (2001), p. 407.

⁸ En el caso del buque *Sylvia*, el cual revisaremos en profundidad en este trabajo, el soborno se produjo al propio armador del buque, el griego Spiros Katopodis.

⁹ El del *Hillfern* sí se prestó, pero luego no entregó el barco a los sublevados. Según consta en el anexo enviado por Serrat a su padre, se convino, de acuerdo con el capitán, que el *Hillfern* se debía encontrar el 7 de noviembre a la altura de cabo Villano (Vizcaya), para que los buques sublevados lo detuvieran. Una vez llevado a Ferrol, Roberts recibiría por el servicio 2000 libras. Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación (AMAEC), AR. R-1048 Polonia Anejo al Despacho nº 5, de 12 de noviembre de 1936, p. IV.

¹⁰ Kurt Block (1890/1945). Teniente del ejército alemán en la Gran Guerra, luchó en el África alemana a las órdenes de Von Lettow. Estuvo internado en Zaragoza en 1916, donde aprendió español. Al finalizar el conflicto ascendió a capitán y en 1925 volvió a la vida civil, instalándose en la Ciudad Libre de Danzig como apoderado de la empresa de transportes “Bergtrans”, cónsul de México (1925-1939) y de España (1929-1944). *Danziger Jahrbuch: unter Benutzung amtlichen Materials von FA Lubianski*, Danzig 1930. Jan Stanislaw CIECHANOWSKY, “Presencia Militar polaca en España en el siglo XX”. *Revista Internacional de Historia Militar*, 98 (2020), p. 164. Juan Serrat habla de él como “nuestro” cónsul, por lo que deducimos que trabajaba también para los sublevados. Aunque sea anticipar acontecimientos,

LAS ARMAS POLACAS

Centrémonos en el asunto de las armas, al que Íñiguez, contumaz en su postura¹¹, parece dedicar todos sus esfuerzos para intentar justificar tanto el título del capítulo como la información que aporta, deficiente en algunos casos e incompleta en otros, como demostraremos en este trabajo.

Ningún lazo afectivo ni predilección especial nos une a Polonia. Lejos de nuestro interés justificar lo buenos o malos que fueron o son los polacos, ni en este ni en ningún otro asunto. Tras la lectura de numerosa documentación generada al respecto, nos queda claro, ante todo, que hicieron su negocio –el dinero no huele– sin importarles ni el color político de los compradores, ni los cantos de sirena de los representantes de los alzados, que durante dos años presionaron a los diplomáticos polacos para que prohibieran las exportaciones de armas desde su territorio, con ningún resultado efectivo. Constataremos hechos y manifestaremos ciertas apreciaciones respecto a la calidad técnica del material exportado o de los errores cometidos por Íñiguez.

Las cifras del armamento polaco vendido a intermediarios, con destino al Ejército Popular, entre 1936 y 1938, constan, anualizadas, en un listado de ventas del consorcio SEPEWE, publicado como “Anexo 4” por el historiador polaco Marek Piotr Deszczyński¹² en un artículo de 1994. Las listas, recogen las salidas del material de los almacenes de SEPEWE, pues son reflejo oficial de las ventas, aunque hemos detectado algunos errores en la asignación de esas ventas a España. Estos defectos no desvirtúan el trabajo de Deszczyński, aunque conviene matizarlos, algo que acometeremos en un futuro trabajo.

Este interesantísimo documento –que abarca desde 1926 hasta 1939, e incluye la totalidad de las ventas de SEPEWE en ese período– ha de cotejarse, en la medida de lo posible, con las recepciones de material bélico en unidades militares republicanas. Esta tarea, ardua y no exenta de dificultad, nos puede dar la respuesta a muchas de las acusaciones que, desde Howson hasta Íñiguez, pasando por Olaya Morales y por el propio Viñas, han escrito en los últimos 25 años sobre la cantidad del armamento vendido por Polonia. La calidad del mismo requiere de mayor información técnica y desentrañar ciertos matices, cuestiones a las que también prestaremos atención en este trabajo y en otros futuros de forma más amplia y profunda.

esta puede ser la explicación a muchas de las habladurías y acusaciones que se vertieron sobre el primer secretario de la Embajada de México en París, Manuel Escudero, y que todavía hoy, los autores mantienen. Volveremos más tarde sobre esta cuestión tan interesante.

11 Utilizamos la expresión “contumaz” porque Íñiguez mantiene todos los argumentos y las cifras empleadas en su tesis doctoral, pese a que varios trabajos publicados –antes de la publicación de su libro– y las listas de ventas de SEPEWE, contradicen bastantes de sus afirmaciones.

12 Marek Piotr DESZCZYŃSKI, “Polski Eksport sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym: (zarys problematyki)”. *Przegląd Historyczny*, 85/1-2 (1994). p. 104-111.

Los tópicos que Íñiguez apuntó en su tesis doctoral y, repite en el libro, se condensan en que el gobierno polaco perpetró una enorme estafa a la República española con las ventas del material destinado a su ejército: SEPEWE entregó menos material del que los republicanos pagaron. Y justifica este aserto en la investigación de Gerald Howson¹³ sobre las listas polacas del material adquirido y recibido.

Escribe Íñiguez¹⁴:

“... De los 100 000 fusiles que enviaron, sólo los 25 000 Mauser fabricados en Polonia (PWU 29) fueron razonablemente nuevos. De las 11 123 ametralladoras ligeras y fusiles de repetición, solo se entregaron 992. De los 180 millones de cartuchos, solo se sirvieron 68. Las 294 piezas de artillería eran viejas y sólo ocho tenían miras panorámicas, sin las cuales los cañones no podían fijar debidamente el blanco. Ninguna tenía ruedas o armones, por lo que no podían moverse adecuadamente, y la munición era insuficiente...”¹⁵.

Este párrafo, transcrito del libro de Howson, sin aparato crítico alguno, es un cúmulo de errores y falacias, y lo que es peor, existe suficiente información publicada para desmentirlo, e Íñiguez dispuso de ella, pero la despreció. ¿En qué nos basamos para afirmar que los datos de Howson no reflejan toda la realidad? En la incongruencia que el propio Howson escribe en la página 381 de su libro¹⁶, donde podemos leer:

“Aunque el SEPEWE vendió más armas a España después de septiembre de 1937, no se pudieron entregar muchas, pues no hay constancia de los barcos que las llevaron ni a donde, mientras que la correspondencia de la sociedad Bandera de julio-agosto de 1938 menciona cantidades de armas que aún se retenían en trenes en Polonia o en la frontera checo-polaca”.

13 Íñiguez utiliza los datos de Gerald Howson, escritos hace casi un cuarto de siglo, pese a que se ha demostrado que muchas de sus cifras y conclusiones están equivocadas o han quedado obsoletas por la aparición de nuevos documentos. Gerald HOWSON, *Armas para España. La historia no contada de la Guerra Civil española*. Barcelona: Península, 2000.

14 Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, *op. cit.*, nota 1, cap. 10, p. 415. Este párrafo es una copia de lo escrito por Howson en la página 157 de su libro, con idénticas palabras y las mismas cifras. La única diferencia es que Howson lo escribió en 1998 (edición británica), e Íñiguez lo hizo 24 años después, en 2022. Como si en el interín, no hubiera avanzado la investigación.

15 Todas estas cuestiones –algunas verdaderamente disparatadas– tuvieron cumplida respuesta en varios capítulos del libro de Lucas MOLINA FRANCO, *Polonia...*, *op. cit.*

16 Gerald HOWSON, *Armas para España...*, *op. cit.*, Apéndice II, nota 7, p. 381.

¿Cómo que no hay constancia de los envíos, ni a dónde? Sí la hay. No sólo de los envíos, sino también de los buques que llevaban la carga, y que la desembarcaban en Hornfleur, o El Havre (Francia), y que, cruzando el país vecino, entraba en la España republicana por la frontera catalana. Incluso hay constancia de la llegada del material al Ejército Popular de la República, a los Centros de Organización Permanentes de Artillería (COPA), y también a las unidades que lo empleaban. En su libro, el británico sólo contabilizó los envíos desde Polonia entre septiembre de 1936 y septiembre de 1937¹⁷. ¿Qué pasó después de esa fecha, que Howson ignora, e Íñiguez también? Pues que los buques siguieron saliendo de Gdynia, cargados con armas, sobre todo polacas y checoslovacas; *Virginia, Diana, Patria, Gravelines, Bougaroni, Winnipeg, Ain el Turk, Perros-Guirec*... son sólo algunos de los nombres de buques que viajaron a puertos atlánticos franceses hasta septiembre de 1938, con material bélico cuyo destino era España. Y la mayoría de los envíos, llegaron. Aunque Gerald Howson no tuvo constancia de esos buques, esos buques existieron y transportaron material al Ejército Popular de la República.

Este déficit de información de Íñiguez –del que sus directores de tesis, no dijeron nada, y el prologuista del libro, tampoco– distorsiona la investigación sobre las armas polacas. Íñiguez podría justificar que su libro recoge, únicamente, el material recibido en España desde julio de 1936 hasta mayo de 1937 –límite temporal que él mismo fija en el título de la publicación–, pero en ese caso debería aclararlo y no aventurar la especie de una gran estafa por parte de SEPEWE, al no llegar a los republicanos más que una parte de lo que pagaron, reproduciendo el párrafo del libro de Howson que hemos visto antes, con puntos y comas, párrafo que se refiere al material polaco recibido durante toda la guerra.

Las cuentas de SEPEWE son meridianamente claras: entre 1936 y 1938 Polonia vendió a diversos intermediarios con destino supuesto a diferentes países, aunque ambas partes sabían que su destino real iba a ser la España republicana, el siguiente material¹⁸: 218 801 fusiles y carabinas, 12 770 ametralladoras ligeras (fusiles ametralladores), 4918 ametralladoras pesadas, 208 930 000 proyectiles para las anteriores armas, 2078 toneladas de pólvora y trilita, 427 morteros, 163 piezas de artillería de acompañamiento, ocho piezas de artillería de montaña, 304 piezas de artillería de campaña, 24 piezas de artillería antiaérea, 24 piezas de artillería antitanque, 526 000 proyectiles para las piezas artilleras anteriores, 1 784 523 granadas de mano, 96 carros de combate Renault FT-17, 10 000 pares de botas milita-

17 El apéndice II del libro de Howson, (páginas 362-381) se basa, según él mismo afirma: “en la lista compilada por el profesor Marian Zgorniak, de la Universidad de Cracovia, y publicada en *Studia Historyczne*, vol. 26 (1983)”. Gerald HOWSON, *Armas para España...*, *op. cit.*, p. 362.

18 Lucas MOLINA FRANCO, *Polonia...*, *op. cit.*, p. 49-81.

res, 50 hélices de avión, 17 500 proyectiles de 155 mm, 20 torpedos de 450 mm y 9700 bayonetas¹⁹.

La operativa de compra-venta del material militar polaco por parte de la República era la siguiente: SEPEWE vendía sus armas a una serie de intermediarios, que pagaban los precios marcados por ésta. Una vez en su poder, los traficantes, que habían pactado un precio con los representantes del gobierno republicano, procedían a cargar el material desde uno de los dos puertos polacos –Danzig o Gdynia– en los buques contratados para la travesía a España, siempre con destino ficticio a algún tercer país, para evitar los problemas que generaría el incumplimiento del Acuerdo de No Intervención, firmado por prácticamente todos los países europeos (e incumplido reiteradamente por muchos de ellos). La mayoría de los envíos llegaron a su destino, bien directamente, bien desembarcando la mercancía en un puerto francés del Atlántico, cruzando el territorio galo –por carretera o ferrocarril– y pasando luego a España por la frontera catalana.

LOS BUQUES CAPTURADOS

Una parte del material vendido por Polonia a los intermediarios cayó en manos de los sublevados, tras apresar varios de los buques que lo transportaban. Pese a la magnificación de las capturas por parte de Íñiguez y de muchas conjeturas sin fundamento realizadas por otros autores como Howson, veremos lo que supusieron dichas capturas en el conjunto de envíos de armas polacas en el transcurso del conflicto y estudiaremos la del vapor *Sylvia* con cierto detalle, descubriendo las inconsistencias y demostrando los errores y el déficit de información con el Íñiguez aborda este hecho bélico.

Hay un mínimo comprobado –es seguro que hubo más– de 45 travesías de buques que, partiendo de puerto polaco, o con escala en él, transportaban en sus bodegas material bélico procedente de SEPEWE. Once de los viajes se produjeron en 1936, y los buques implicados fueron: *Azteca*, *Sylvia*, *Vincencia* (dos viajes), *Panys*, *Bess*, *Rona*, *Hillfern*, *Rambon*, *Saga* y *Warmond*. De ellos, el *Sylvia* y el *Rona*²⁰ fueron capturados por los rebeldes, ambos por soborno a sus propietarios²¹.

19 Pese a que éste fue el material que Polonia vendió a los intermediarios con destino a la República, hay que entender que no todo él fue recibido por el Ejército Popular. Una parte fue capturada por los sublevados en los buques que lo transportaban, algún material –como los carros Renault FT-17– no llegó en su totalidad, probablemente por decisión de los compradores, y otro, es posible que no se enviara por lo avanzado del conflicto.

20 Tras su captura y la correspondiente descarga del material, el primero en el puerto de Ceuta y el segundo, en Ferrol, ambos navíos fueron puestos en libertad. Fernando y Salvador MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, Madrid: Autoedición, 1998, p. 973.

21 Todos estos viajes y los buques que los realizaron están recopilados en: Lucas MOLINA FRANCO, *Polonia...*, op. cit., p. 13-24, y proceden del estudio de diferentes fuentes, citadas correspondientemente en dicha publicación.

En 1937, se conocen las travesías a la España republicana de los siguientes buques, que rindieron más de 22 viajes: *Dovesa*, *Sarkani* (dos viajes), *Rambon* (dos viajes), *Warmond*, *Janu*, *Autom*, *Morna*, *Tinge*, *Andra*, *Scotia* (dos viajes), *Hordena*, *Reina* (dos viajes), *Thurston*, *Hillfern* (dos viajes), *Al Racou*, *Diana*/*Patria* (varios viajes). De ellos fueron capturados el *Rambon* y el *Hordena*²².

Ya en el año 1938, navegaron desde Gdynia a la costa atlántica francesa, los siguientes cargueros suponiendo un mínimo de 13 travesías: *Gravelines* (dos viajes), *Perros Guirec*, *Thielbeck*, *Virginia*, *Diana*/*Patria* (cuatro viajes), *Ain el Turk* y *Winnipeg*. Ese año no fue capturado ningún barco con armas por la marina franquista²³.

Se produjeron, por tanto, cuatro capturas de buques que, saliendo de un puerto polaco, llevaban en sus bodegas material de esta nacionalidad –junto a otro de diversa procedencia–: *Sylvia*, *Rona*, *Rambon* y *Hordena*, entre los más de 45 viajes comprobados, lo que supone un porcentaje máximo del 8%. ¿Es mucho? ¿Es poco? Cómo todo, es relativo y preferimos que cada uno saque sus propias conclusiones²⁴.

Si hiciéramos caso a Íñiguez, en su afán por otorgar la responsabilidad de la captura de buques por parte los sublevados a la delación de las autoridades polacas, para que aquellos capturaran a los que mejores armas llevasen, tampoco en este hipotético caso podríamos poner buena nota a los “delatores” polacos, por muy “malhechores” que los considere.

EL BUQUE SYLVIA Y SU CARGA DE ARMAS PROCEDENTES DE POLONIA²⁵

El *Sylvia* era un buque de vapor de 3175 Tm. de registro bruto, botado el 20 de abril de 1898 y terminado en junio de ese mismo año por el astillero Wood Skinner & Co. Ltd., de Newcastle. Fue bautizado *Lovaine* por su primera propietaria, la naviera Lovaine Steamship Co. Ltd. En 1916 fue vendido a Britain Steamship Co. Ltd, perteneciente a Watts, Watts & Co. Ltd., y rebautizado *Mortlake*. Diez años más tarde, en 1926, volvería a cambiar de propietario, siendo adquirido por A. Dallas, Th. Liaroutzos & L. Haiman y rebautizado

²² *Ibidem*, p. 27-37.

²³ *Ibidem*, p. 38-46.

²⁴ Hay otro buque, el *Allegro*, que no consideramos en este trabajo porque, ni salió de un puerto polaco, ni transportaba material polaco en sus bodegas. Fernando y Salvador MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, *La guerra silenciosa...*, op. cit., tomo II, p. 1021.

²⁵ Para verificar la captura y la carga del vapor *Sylvia* hemos consultado varias fuentes y bibliografía. Rafael GONZÁLEZ ECHEGARAY, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid: Editorial San Martín, 1977, p. 274 y 280. Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 22716, carpeta 6. Para analizar los entresijos de lo que ocurrió con el contrato del *Sylvia*, los retrasos en la carga, y los acontecimientos en su travesía: “SIM. Rapport General sobre las condiciones de fletamiento (sic) y el viaje del s/s *Sylvia*”, Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 3009, carpeta 16. Para seguir la captura: “Apresamiento del buque griego *Sylvia*, en Ceuta”. Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” (AGMAB), caja 9093, exp. nº 41. Desde el punto de vista republicano, es muy interesante la visión del embajador en París, recogida en: Archivo Fundación Indalecio Prieto (AFIP), caja 22, carpeta 2211 “Barcos”.

Marika. En 1931 lo compró el armador griego, afincado en Londres, Spiros Katopodis, quien lo bautizó *Filomila*. Al ser contratado por el republicano Alejandro Otero para el viaje a España, cambiaría de nombre, pasando a ser *Sylvia*, el último que tuvo este buque.

El *Sylvia* fue capturado en su primer viaje a España, frente a Ceuta, el 18 de octubre de 1936, por el cañonero *Cánovas del Castillo*. El armamento que transportaba fue una buena inyección material para el ejército franquista, aunque hay que decir que sólo parte era polaco; el resto tenía origen alemán, y fue transbordado de un carguero en el puerto de Gdynia. De estas armas no vamos a hablar, aunque más adelante tengamos que referirnos a alguna de ellas por razones que explicaremos. Llegado el caso haremos algún comentario sobre a quién iban dirigidas e, incluso, sobre su calidad. Centrémonos ahora en analizar en detalle el armamento de origen polaco cargado en Danzig en el vapor *Sylvia*.

El material bélico polaco transportado a España en el *Sylvia* fue este: 10 cañones *Schneider* de 75 mm; munición de 75 mm; 99 morteros *Stokes-Brandt* y su munición; 4991 ametralladoras ligeras C.S.R.G. *Chauchat* con munición y respetos; 1260 ametralladoras ligeras *Bergmann* con munición y respetos y 100 ametralladoras ligeras BAR con munición. Cada uno de los materiales que acabamos de citar fue vendido por un traficante diferente, lo que confirma que este cargamento era especialmente caótico y que su llegada a los muelles de Danzig se produjera en diferentes fechas y circunstancias.

LOS CAÑONES DEL SYLVIA

En la descarga del *Sylvia* aparecieron diez cañones *Schneider* de origen francés, procedentes de la Primera Guerra Mundial. Y decimos aparecieron, pues estas piezas no venían recogidas en los conocimientos de embarque, constituyendo el único material bélico de la carga del *Sylvia* sin declarar²⁶. Siguiendo la documentación generada por los sublevados —que descargaron el buque—, sabemos que siete de ellos tenían el tubo corto (Modelo 1912) y tres, largo (Modelo 1914). Entre la carga venían también diez armones para este material. Según informaba un telegrama oficial fechado en Sevilla el 3 de noviembre de 1936, remitido por el general jefe del Ejército del Sur al Generalísimo del Ejército Nacional²⁷:

“De las diez piezas de 7,5 cm pertenecientes al cargamento apresado en el vapor *Sylvia*, hay siete de cañón corto y tres

²⁶ “Apresamiento del buque griego *Sylvia*, en Ceuta”. Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán” (AGMAB), caja 9093, exp. n.º 41.

²⁷ Todas tuvieron que pasar por un Parque de Artillería. Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 22716, carpeta 6.

de cañón largo. De las primeras hay cuatro útiles, pero a falta de goniómetros; las otras tres y las tres de cañón largo están a falta de elementos de obturación. Los goniómetros llegados hasta ahora, no sirven más que para piezas de cañón largo. No hay de momento disponible, por lo tanto, ninguna pieza...”.

Las siete piezas de tubo corto habían prestado servicio en el ejército polaco y SEPEWE las había vendido al traficante ruso-francés Alexandre Kliaguine entre 1934 y 1935, por lo tanto, antes de la Guerra Civil española²⁸. Desconocemos la procedencia de los tres cañones *Schneider* de tubo largo, pero estamos seguros que también eran propiedad del traficante Alexander Kliaguine²⁹, entrando a formar parte de la carga del *Sylvia* a última hora, vendidas a los republicanos por la empresa que gestionaba este personaje. El *Sylvia* también transportaba munición de 75 mm, 25 088 proyectiles rompedores, 9945 proyectiles de metralla y 8757 espoletas³⁰, siendo parte, probablemente, de las compras que realizó el traficante belga Edgard Grimard a SEPEWE en 1936, que ascendieron a 120 000 proyectiles de 75 mm³¹. Esta munición sí estaba contemplada en el manifiesto de carga.

En su libro, Gerald Howson confunde estos cañones con piezas de origen alemán, pues supone que eran parte de la carga que procedía de Hamburgo³²

28 Listado de material vendido por SEPEWE entre 1926 y 1939. Marek Piotr DESZCZYNSKI, “Polsky...”, *op. cit.*, p. 105.

29 Alexander Kliaguine y otros traficantes internacionales de armas llevaban haciendo negocio con los países bálticos y Polonia desde hacía ya muchos años. De hecho, intermediaron en las operaciones de compra-venta de armamento entre estos países en los años 20 del pasado siglo, tras sus procesos de independencia. Concretamente, Kliaguine había comprado varios modelos de cañones al ejército letón en los años 30, antes de que estallara la Guerra Civil española. Estas piezas, que eran ya de su propiedad al inicio del conflicto español, las vendió al gobierno republicano y fueron enviadas a España en el vapor *Vincenzia*, que partió de Danzig el 8 de octubre de 1936, e hizo escala en Riga antes de su viaje a España. Lucas MOLINA FRANCO, Pablo SAGARRA RENEDO y Óscar GONZÁLEZ LÓPEZ, *Viento del Norte. Armas y soldados del Báltico para el Ejército Popular de la República. (1936-1939)*, Valladolid: Galland Books, 2023, p. 79.

30 La suma nos da 35 023 proyectiles. Para los 10 cañones, nos sale un promedio de 3500 proyectiles por cada pieza Schneider: ¡una barbaridad! Este error se comete cuando se contabiliza y asigna la munición transportada en un buque a los materiales bélicos que transportaba ese mismo buque. No cabe duda de que hubo muchos envíos de munición llegados en diversos buques, que podían emplearse con piezas recibidas en buques diferentes.

31 Durante ese año, Edgard Grimard, compró a SEPEWE tres partidas de munición de 75 mm, cada una con un precio unitario diferente. Lo más probable es que se tratara de proyectiles de distinto uso en los tres casos. Marek Piotr DESZCZYNSKI, “Polsky...”, *op. cit.* p. 107-108. Listado de material vendido por SEPEWE entre 1926 y 1939.

32 El *Sylvia* no sólo transportó a España las armas polacas cargadas en el puerto de Danzig, sino también otras que llevaba el carguero *Bess*, retenido en el puerto de Gdynia procedente de Hamburgo. Estas armas fueron vendidas por los traficantes alemanes Veltjens y Daugs. Se trataba de unas 1200

y afirma que se hallaban en buenas condiciones, aunque esto no era así, como acabamos de demostrar reproduciendo lo que de ellas decía el jefe del Ejército del Sur el 3 de noviembre de 1936.

LOS MORTEROS DEL *SYLVIA*

Las bodegas del *Sylvia* traían, según todos los documentos consultados, 99 morteros *Stokes-Brandt Mle. 18*, de 81 mm. Pese a que no se trataba de un mal arma, no era lo más moderno en servicio –los polacos ya los habían sustituido por modelos posteriores, denominados *wz.28* y *wz.31*–, con varias mejoras respecto a su predecesor. Como munición para dichos morteros se recibieron 41 135 granadas FA mod. 24/27, con 41 592 cartuchos de proyección, 32 485 espoletas y 41 660 suplementos de carga de proyección³³. Entre la carga sólo venían 90 bípodes y 86 placas base, piezas indispensables para utilizar los morteros.

Los representantes españoles en París habían hecho un pedido de morteros de infantería a *Etablissements E. Brandt*, armas que fabricaba esta empresa; se trataba de los morteros de 81 mm *Brandt Mle 27*³⁴, basados en el modelo

toneladas de ametralladoras, fusiles y munición. Howson, basándose en las afirmaciones de Olaya Morales en su libro *El oro de Negrín*, unió cabos y lanzó la teoría de que, como los franquistas sobornaron al armador del *Sylvia* para que les entregara su carga, los traficantes alemanes –que eran nazis, y por lo visto lo sabían–, hicieron lo posible para transbordar la carga del *Bess* al *Sylvia* y entregar ambas a los franquistas. Según esta teoría, los franquistas también contaron con la participación del primer secretario de la Embajada de México en París, Manuel Escudero, aunque este personaje había sido enviado por la Embajada republicana en París para supervisar el cargamento. Howson deja entrever que se comportó como un traidor, siguiendo el trazado grueso que de él hizo Olaya. Gerald HOWSON, *Armas para España...*, op. cit., p. 274-275. Debido a que la carga del *Bess* llevaba retenida en Gdynia casi un mes, creemos que los responsables republicanos, tras contratar un barco que podía transportar hasta 5000 toneladas de carga, deseaban transbordar dicha carga y hacer un solo viaje, y dieron instrucciones a Escudero para que así ocurriera. Y así sucedió. El propio Indalecio Prieto, en un telegrama al *Lehendakari* Aguirre, cita que el *Sylvia* llevaba “copiosísimo material de guerra”. Archivo Fundación Indalecio Prieto. (AFIP), caja 22, carpeta 2211 “Barcos”. Como hemos afirmado anteriormente, nos parece poco verosímil que Escudero fuera un traidor. Nos inclinamos a pensar que las posibles delaciones y sobornos vinieran del cónsul en Danzig, Kurt Block, quien estaba en contacto con Serrat y al que este califica como “nuestro cónsul en Danzig”.

33 Por lo que respecta a la munición, existen discrepancia con lo pactado. De 44 000 granadas adquiridas, los sublevados descargaron del *Sylvia* 41 135, parte de las cuales quedaron en Ceuta, y el resto fue a la península. Lo mismo ocurrió con los cartuchos de proyección, los suplementos y las espoletas. Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 22716, carpeta 6.

34 En la documentación del archivo de la Fundación Indalecio Prieto consta un informe de un tal *Monsieur Peyrethon*, miembro de la Unión de Técnicos Socialistas francesa, encargado por Alejandro Otero –miembro de la embajada española en París– de gestionar y supervisar las compras de material bélico por la legación española hasta la constitución de la Comisión de Compras de París (9 de octubre de 1936). En dicho informe se afirma que los morteros *Brandt* encargados por los republicanos eran del modelo 1924, un modelo que nunca existió. Probablemente el técnico se refería a la munición para estos mismos morteros, desarrollada y patentada por *Brandt*, denominada *FA. Mle 24* y otra mejorada Mle

Stokes-Brandt de 1918. Como quiera que la casa *Brandt* no pudo hacer frente a sus obligaciones por falta de licencia de exportación válida³⁵, decidió contratar con SEPEWE para que los polacos sirvieran este material.

En la inmediata posguerra, entre 1924 y 1926, Polonia había adquirido varios cientos de morteros *Stokes-Brandt Mle 18* para dotar a su ejército. En 1928, la empresa *Avia* fabricó una copia sin licencia³⁶ denominada *Mozdierz wz.28*, que implementaba varias mejoras al arma original, y cuya producción fue cancelada en 1931 por la presión de la empresa francesa *Etablissements E. Brandt*, que poseía la patente de la nueva munición, denominada *FA Mle. 24/27*. Al final, después de un conflicto jurídico, los polacos compraron la licencia y en 1935 comenzaron a fabricar la variante denominada *Mozdierz wz.31*, llegando a producir más de 1000 de esta última variante hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial.

El caso es que SEPEWE no tenía a la venta los morteros más modernos, sino que disponía para su enajenación de los morteros *Mle 18*, que había dado de baja a finales de la década de los años 20, y fueron éstos los que ofreció al intermediario, *E. Brandt*, para servir a los republicanos³⁷.

Tras la revisión de la munición, el técnico *Monsieur* Peyrethon consideró que coincidía con la contratada por *E. Brandt* y estaba en buenas condiciones de uso, algo que no ocurrió con los morteros que ofrecían los polacos, que eran un modelo más antiguo que el contratado por *Etablissements E. Brandt* con los representantes republicanos.

Después de varias discusiones y ofrecimientos, los republicanos aceptaron los morteros, aunque exigieron el compromiso escrito de la empresa francesa de enviar tablas de tiro en español, escuadras de nivel y una cantidad adicional de proyectiles y morteros cuando se solucionaran los problemas de exportación³⁸. Fue entonces cuando se dio el visto bueno a la adquisición del material

24/27. Los morteros encargados por los republicanos eran, seguramente, de la variante *Brandt Mle 27*. Archivo Fundación Indalecio Prieto (AFIP), caja 22, carpeta 2211 “Barcos”. Anexo 1. Informe relativo al Sr. Peyrethon de su viaje a Varsovia y Dantzig. Chris BISHOP, *The encyclopedia of weapons of Second World War*. New York: Metrobooks, 2002, p. 202.

35 Así lo expone y afirma *Monsieur* Peyrethon, el técnico francés citado en la nota anterior.

36 Era un mortero con el tubo más largo, y por tanto con un alcance mayor, además de ciertas mejoras en el aparato de puntería y otros elementos. Antonio SOTO BENITO. *Las armas extranjeras de la Wehrmacht. Polonia, 1939. Comienza la guerra*, Valladolid: Galland Books, 2019, p. 54.

37 Según la información que ofrece Peyrethon en su informe: “... el presentado para ser entregado se refiere a morteros *Stokes-Brandt* modelo 18, fabricados por la casa *Hotchkiss*, sin las mejoras del tipo 24 (sic), es decir, no comprende aparato de apuntamiento (sic), mesas de tiro (sic) ni placas de base (sic)...”. Se refería realmente a “aparatos de puntería”, “tablas de tiro” y “placas base”. Hay que decir que en el *Sylvia* sí se enviaron placas base, desconociendo si llegaron aparatos de puntería ni tablas de tiro. Archivo Fundación Indalecio Prieto (AFIP), caja 22, carpeta 2211 “Barcos”.

38 Estas discusiones entre Peyrethon y el representante de SEPEWE, las llamadas a París, a Alejandro Otero, para recabar consentimiento, y los desplazamientos al arsenal polaco en afueras de Varsovia para

polaco, se aceleró el envío de éste a los muelles de *Westerplatte*, en Danzig, a donde llegarían el domingo 4 de octubre para cargarlos en el vapor *Sylvia*.

LAS AMETRALLADORAS LIGERAS DEL *SYLVIA*

En el *Sylvia* se cargaron 6351 ametralladoras ligeras procedentes de SEPEWE. De ellas, 4991 eran del modelo francés C.S.R.G. *Chauchat*, 1260 eran las alemanas *Bergmann* LMG.15nA y otras 100, las polacas *wz.28 BAR*. Se trataba en los tres casos de armas diseñadas en la Primera Guerra Mundial, aunque los dos primeros modelos eran material de segunda mano y, ciertamente, necesitaban un buen repaso en alguna fábrica de armas. Por el contrario, el tercero, –copia de un arma norteamericana denominada *Browning Automatic Rifle*– se fabricaba en Polonia por aquellas fechas, por lo que era material nuevo.

Las ametralladoras *Chauchat*, de origen francés, tenían mala fama³⁹, aunque los sublevados les dieron uso, siendo un revulsivo a su falta crónica de armas automáticas en los primeros meses de la guerra. El vapor *Sylvia* también transportaba 14 714 040 de cartuchos de 8 mm, 66 328 cargadores, 1320 bolsas porta cargadores y 1200 bolsas con respetos para las armas (tubos de cañones y otras piezas). Este material fue vendido a los republicanos por el intermediario Edgar Grimard, que lo compró a SEPEWE.

El *Sylvia* cargó también 1260 ametralladoras ligeras *Bergman* LMG.15 nA, procedentes de los arsenales polacos, aunque eran armas de origen alemán que habían quedado en territorio de Polonia al finalizar la Primera Guerra Mundial.

El traficante alemán Willy Daus había comprado a SEPEWE una partida de 1481 *Bergman* LMG-15 nA, aunque en este envío tan sólo remitió a España 1260, que fueron las que descargaron los nacionales del *Sylvia*. ¿Qué ocurrió con las 221 armas restantes? Si hacemos caso a Mortera⁴⁰, en noviembre de

ver *in situ* los morteros y su munición, fueron los motivos del retraso en el envío de esta mercancía al puerto de Danzig. En una reunión mantenida en París entre representantes de *E. Brandt* y los españoles, se aceptaron los morteros polacos –más antiguos y más baratos que los pagados por los republicanos–, con el compromiso de la empresa francesa de enviar, a posteriori: “a título de carga sobre este pedido: a) 20 materiales de 81 mm; b) 6000 tiros (obús de 81 mm) (sic), niveles para la utilización del material polaco (se refiere a escuadras de nivel, que era el aparato de puntería de los morteros), d) tablas de tiro especialmente impresas en español”. *Ibidem*, caja 22, carpeta 2211 “Barcos”.

39 Según Artemio Mortera: “tuvo fama de funcionar mal, tal vez porque su apresurada fabricación se efectuaba a base de elementos elaborados por diferentes subcontratistas cuyo ensamblaje, en muchos casos, no resultaba todo lo homogéneo que hubiera sido de desear. Sin embargo, a pesar de las voces que contra él se alzaban, incluso desde los medios oficiales, todavía en 1925 un manual francés rompía una lanza en su favor, al asegurar que sus problemas de funcionamiento se debían principalmente al cargador y que bastaba con sustituir éste para conseguir un resultado satisfactorio.” Dicho manual era *L'Avènement des Armes Automatiques*, de Marcel Devouges, en su página 216. Artemio MORTERA PÉREZ, *Ametralladoras en España. (1936-1939)*, Valladolid: Alcañiz Fresnos Editores, 2010, p. 72.

40 *Ibidem*, p. 38.

1936 ya había *Bergmann* LMG.15nA en el Frente de Vizcaya, y cita que la sección de exploradores en el sector de Elorrio disponía de seis de estas máquinas. Este dato nos confirma que algunas habían llegado a manos de los combatientes republicanos del Norte. También hay noticias de la llegada de, por lo menos, otras dos partidas de estas armas: 30 de este modelo constan entre la carga del buque *Warmond*, que desembarcó en Alicante el 17 de diciembre de 1936, y 13 las desembarcó en Santander, el 27 de enero de 1937, el vapor *Rambon* en su segundo viaje a España desde puertos polacos⁴¹. Con esto queremos subrayar que las partidas compradas y pagadas a SEPEWE no tuvieron porqué venir todas juntas en un único envío o buque. Lo que normalmente ocurría es que se iban remitiendo a medida que llegaban a los puertos de embarque, o cuando estaban disponibles para su envío a España por parte del traficante.

Descargadas y analizadas las *Bergmann* LMG.15nA por los armeros nacionales, se detectó que a todas ellas les faltaban piezas esenciales para que pudieran funcionar⁴². Además de las ametralladoras, se adquirieron también 224 máquinas para cargar cartuchos, 593 fundas para las armas y 25 cajones con repuestos variados para dichas armas.

Por último, en el *Sylvia* se recibió una partida de 100 ametralladoras ligeras wz.28 BAR fabricadas en Polonia. Se trataba de armas de muchísima calidad y aunque diseñadas veinte años atrás, como algunas de las que acabamos de ver, mantenían su valor como armas automáticas, con la particularidad de que eran nuevas, a estrenar. El traficante belga Grimard compró 302 de estas ametralladoras ligeras a SEPEWE en 1936 y remitió en este cargamento del *Sylvia*, únicamente 100 de ellas. El resto ya lo había cargado en el buque *Azteca*, que llegó a Santander en septiembre de 1936⁴³.

El hecho de que las partidas de armas que SEPEWE vendía a los intermediarios no siempre llegaran a España en un único envío y al completo, puede ser una de las razones para que Howson supusiera —e Íñiguez afirme— que Polonia no remitía a los republicanos todo lo que, supuestamente, les vendía.

Por lo que acabamos de ver, el material polaco cargado en el *Sylvia* —exceptuando estas últimas ametralladoras BAR—, era material usado, de segunda mano, alguno muy desgastado, como los cañones *Schneider*, que tuvieron que ser enviados al Parque de Artillería de Sevilla para su repaso, ajuste y fabricación de piezas; o las propias ametralladoras ligeras *Chauchat* y *Bergmann*, estas

⁴¹ *Ibidem*, p. 37.

⁴² Así lo hicieron constar las autoridades sublevadas después de clasificar todo el material recibido en el *Sylvia*. Con los 25 cajones de repuestos recibidos en este mismo buque, estas ametralladoras ligeras entraron en servicio más adelante, tras su paso por los parques de artillería. Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 22716, carpeta 6.

⁴³ Basándose en la lista del profesor Marian Zgorniak, Gerald Howson constata el embarque en el buque *Azteca*, el 9 de septiembre de 1936, de 200 fusiles ametralladores BAR (wz.28), adquiridos a SEPEWE. Gerald HOWSON, *Armas para España...*, *op. cit.*, p. 362.

últimas declaradas inútiles por parte de sus captores, hasta su puesta a punto por los establecimientos competentes.

Resulta evidente que el armamento polaco que traía este buque, no verifica el argumento de Íñiguez de que cuando era bueno, se daba pie a los sublevados para que capturaran el barco.

Para terminar con el asunto del material polaco transportado en el *Sylvia*, hemos de manifestar que Howson se apoyó precisamente en el análisis de la carga de este buque, para criticar a los polacos por lo que él llamó “racanería”⁴⁴ e Íñiguez amplió a “estafa”⁴⁵. Como ejemplo de dicha “racanería” cita Howson el informe de los nacionales tras el apresamiento de este buque y el recuento de su carga. El británico afirma que en sus bodegas venían 4541 *Chauchat*, cuando según las listas de SEPEWE deberían venir en dicho barco 5000 de estas armas. Desconocía Howson un documento en el que se ordena que una parte del material del *Sylvia* permanezca en Ceuta para el Ejército de África⁴⁶. Este desfase lo apunta al debe de la honradez de los polacos.

ÍÑIGUEZ Y EL *AFFAIRE* DEL *SYLVIA*. UN LÍO MONUMENTAL

En el capítulo 12 de su libro, Íñiguez dedica un epígrafe completo a detallar el *affaire* del *Sylvia*, considerándolo, según reza el título, un “fracaso paradigmático” en el conjunto de las compras de armas por parte de los enviados republicanos. Compartimos totalmente la consideración de paradigma del fracaso republicano en la gestión de adquisición de armamento para su ejército, sin entrar en cuestiones filosóficas, ni sociales, ni siquiera morales, sólo organizativas, y nos parece adecuada la categorización que ofrece Íñiguez de este lamentable y enrevesado suceso.

En cambio, discrepamos en el desarrollo de la cuestión tal y como la plantea Íñiguez entre las páginas 268 y 275 del libro, así como de las conclusiones que expone al final del epígrafe, como justificaremos más adelante. Y lo hacemos por los numerosos, variados y reiterados errores que contiene su exposición, por el sesgo y los juicios de valor, algunos sin fundamento y, sobre todo, por utilizar una única fuente documental: el informe del embajador republicano en París, Luis Araquistain, cuyo objetivo era buscar chivos expiatorios para eludir la responsabilidad del fracaso, poniéndose siempre de perfil.

No hay en el texto de Íñiguez análisis crítico alguno, ni contraste de datos, solo una exposición de sucesos –la misma que hace Araquistain–, asumiendo el contenido completo del informe, y adecuando su detallado relato a la justifica-

⁴⁴ *Ibidem*, p. 158.

⁴⁵ Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, *op. cit.*, p. 274.

⁴⁶ Eran 450 ametralladoras ligeras *Chauchat*, junto a 440 cañones de respeto, 30 250 cargadores y 1 000 320 proyectiles. Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 22716, carpeta 6.

ción de tan mala gestión. Y un traspaso de responsabilidad y muchos adjetivos calificativos a todos los participantes en la operación, desde los vendedores hasta el capitán, del armador a los mexicanos, pasando por los intermediarios y el consignatario, y terminando por un francés de origen italiano que frecuentaba la oficina comercial, acusándolo –sin pruebas– de pertenecer a la extrema derecha ..., algo muy socorrido ya entonces, evitando poner en evidencia los errores del personal español que tomó parte en la operación.

IMPRECISIONES ABSURDAS

Comienza el relato de Íñiguez sobre la peripecia del *Sylvia* con dos errores. Afirma que el representante español que participó en la contratación del navío, Alejandro Otero, buscaba: “barcos con una capacidad mínima de 40 000 toneladas para cargar con urgencia en Danzig las primeras armas compradas a SEPEWE...”⁴⁷. En 1936 no había buques que cargaran un mínimo de 40 000 toneladas. Lo que Otero buscaba era un buque más modesto y normalizado entonces: unas 4000 toneladas. Además, las primeras armas facilitadas por SEPEWE a los intermediarios ya habían salido para España en septiembre, en el vapor *Azteca*⁴⁸, un mes antes de la partida del *Sylvia*.

A continuación, Íñiguez aplica un apellido erróneo al capitán del *Sylvia*: le llama insistentemente Leygonie⁴⁹, cuando en el manifiesto de carga del buque consta que éste se llamaba Nicos Tsouras⁵⁰. ¿A qué se debe esta discrepancia?

Fue fácil descubrirlo, acudiendo al único documento que utiliza Íñiguez para el desarrollo del epígrafe: se trata de una lectura errónea y del informe del embajador español en París. Escribe Araquistain en el segundo párrafo del documento⁵¹:

“De los antecedentes del asunto, antes de mi llegada a París el 24 de septiembre, no tengo otro conocimiento que el reflejado en los informes suministrados por el experto Peyrethon, por la declaración que recogió del capitán del «Sylvia» el señor Leygonie en Londres después de la captura del barco por los rebeldes, y por el representante del armador en París...”.

47 Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 269 (2º párrafo).

48 El *Azteca* salió de Dantzig el 9 de septiembre de 1936. Lucas MOLINA FRANCO. *Polonia...*, op. cit., p. 20.

49 Hasta en siete ocasiones aparece este nombre en el desarrollo de los hechos narrados en el epígrafe. Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 267, 269, 270, 271 y 273.

50 Manifiesto de carga del buque *Sylvia* (en inglés). Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” (AGMAB), caja 9093. Apresamiento del buque griego *Sylvia* en Ceuta.

51 Archivo Fundación Indalecio Prieto (AFIP), caja 22, carpeta 2211 “Barcos”.

Como se deduce de la lectura, Araquistain afirma que uno de los canales por los que tiene conocimiento de los antecedentes del asunto del *Sylvia*, es la declaración del capitán del barco que, al parecer, fue recogida en Londres por un señor que se apellidaba Leygonie. Se trataba, pues, de un perito que redactó un documento con las declaraciones del capitán –Nico Tsouras– al llegar éste a Londres, documento incluido como Anejo II en el informe del embajador. Una cuestión semántica puede arruinar una investigación.

Íñiguez, en cambio, no cita en todo el epígrafe al armador y propietario del buque desde 1931, el griego Spiros Katopodis⁵², más que en una nota⁵³, con ligeros errores ortográficos. Él fue el verdadero artífice de la entrega del buque a los nacionales; él fue a quien sobornaron en la capital del Támesis miembros de la “Junta de Londres”. Es más, tampoco cita un hecho trascendental en la captura del barco: Katopodis subió a bordo del *Sylvia* en Lisboa⁵⁴, una parada que Íñiguez parece desconocer, –Araquistain tampoco la cita–, aunque sí lo hace el intermediario en el fletamento –Jack Billmeir– en su informe, notificando un telegrama recibido del capitán del *Sylvia*⁵⁵: “...Confirmo la necesidad de tomar a bordo un cargamento complementario. En consecuencia, es necesario ir a Cascais-Lisboa donde llegaré mañana al mediodía...”.

Y ese cargamento complementario era el propio armador y dueño del buque, como nos confirma el informe de captura realizado por los nacionales⁵⁶:

“...En las proximidades del puerto (de Ceuta) enviando a bordo del buque una dotación de presa. (...) A la llegada del oficial al puente, una vez distribuido el personal armado para vigilancia de bodegas, se encontraban en aquel, el que resultó ser armador y propietario del buque, Sr. Catapodis (sic), el capitán Nicos Tsouras y el oficial radiotelegrafista ...”.

El único lugar donde pudo subir Katopodis fue, precisamente, en la parada del navío en Cascais-Lisboa. Y así fue, pues cuando el buque fue capturado a la al-

52 Para todos los datos relacionados con el buque *Sylvia*: Lloyds’s Register. Steamers and motorships. 1937-1938. “*Sylvia*”.

53 Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 429 (nota 60).

54 Curiosamente, en el informe realizado por la Marina nacional, se dice que Katopodis subió al buque en Dover, aunque no existe constancia documental de que el *Sylvia* hiciera ninguna parada en dicho puerto, y sí en Cascais-Lisboa. Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” (AGMAB), caja 9093. Apresamiento del buque griego *Sylvia* en Ceuta.

55 Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 3009, carpeta 16. Rapport General sobre las condiciones de fletamiento y el viaje del vapor *Sylvia*.

56 Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” (AGMAB), caja 9093. Apresamiento del buque griego *Sylvia* en Ceuta.

tura de Ceuta, él deberá hacer valer el compromiso que firmó con los delegados de Franco en Londres, referente, suponemos, al pago pactado y a la devolución del buque de su propiedad una vez descargada toda la mercancía.

EL CONTRATO CON *ETABLISSEMENTS EDGAR BRANDT*

Íñiguez cita la presencia del técnico francés del Partido Socialista –*Monsieur Peyrethon*– en Varsovia y Danzig, por el asunto de los morteros de *Etablissements E. Brandt*, del que ya hemos dado cuenta anteriormente. Pero revisemos y analicemos lo que afirma Íñiguez que ocurrió en Varsovia cuando Peyrethon comunicó al gobierno polaco que no aceptaba los morteros, al ser un modelo más antiguo del contratado.

“...Mientras tanto, el gobierno polaco, ante su negativa inicial, había ordenado detener todas las mercancías del pedido, paralizando en la frontera los vagones con la pólvora. Se produjo, por tanto, un chantaje: o se aceptaba morralla pagada a precio más elevado que si fuera nuevo para recibir algo de armamento decente, o no se conseguía absolutamente nada...⁵⁷”.

Esta interpretación que hace Íñiguez del informe de *Monsieur Peyrethon* es un tanto radical en sus formas y bastante inexacta en su contenido. Hay que dejar claro que el gobierno polaco paralizó, únicamente, el pedido de *Etablissements E. Brandt* –que, no lo olvidemos, era el que vendía los morteros y su munición a los republicanos–, y no todo el cargamento del barco. A partir de ese momento, el negocio y su problemática hay que ubicarlo y ceñirlo a un asunto comercial entre dos empresas: *Etablissements E. Brandt* (francesa) y SEPEWE (polaca). Si los polacos solo tenían disponibles en su oferta comercial los morteros *Stokes-Brandt Mle. 18* –que eran antiguos, pero no “morralla”–, la empresa *Etablissements E. Brandt* era la que debería compensar a los republicanos por la merma en la calidad de las armas, pues había sido ella, no lo olvidemos, la que se comprometió a vender sus propios morteros y la que, probablemente, ya se los había cobrado a los republicanos. Como ya explicamos en un apartado anterior, así fue: *Etablissements E. Brandt* llegó a un arreglo con los españoles en París, ofreciéndoles más contrapartidas futuras por su dinero.

¿Qué ocurrió entonces con la expedición procedente de Varsovia, y con destino Danzig, que al parecer estaba ya en tránsito?

57 Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 270.

Entendemos que cuando Peyrethon comunicó a los polacos que ese modelo de morteros no era el negociado y pagado por los republicanos españoles a *Etablissements E. Brandt*, y que no daba su conformidad al citado material –sí a los proyectiles–, el gobierno polaco actuó, paralizando, de momento, el envío hasta que se resolviera el problema. Si leemos con atención el informe de Peyrethon, este afirma⁵⁸:

“...De regreso a Varsovia (tras visitar un arsenal polaco) hacia las 12,15, pido comunicación con París. Mientras tanto, el representante del vendedor me indica que el gobierno polaco, ante mi negativa de aceptar el material (mortero de 81 mm) ha dado orden de detener todas las mercancías del pedido, especialmente hace detener en la frontera los vagones que contienen pólvora. (...) Hacia las 19,30, entramos en relación con el representante del vendedor y le decimos que el acuerdo se ha realizado y el pedido es aceptado íntegramente. Por consiguiente, la prohibición de expedir el material se levanta y a insistencia mía se promete que, a pesar de la jornada dominical, el transporte no sufrirá retraso”.

Reparen en la expresión de Peyrethon: “orden de detener todas las mercancías del pedido, especialmente hace detener en la frontera los vagones que contienen pólvora”. Lo de detener todas las mercancías del pedido en su tránsito, por lo menos hasta que se aclarase si a *E. Brandt* interesaban o no –de acuerdo con sus compradores–, nos parece una actuación precautoria ante un hecho que se estaba produciendo: la “no aceptación del material, a menos de que se conviniere otras condiciones”, pero no un chantaje, como afirma Íñiguez. Además, no tendría sentido paralizar la venta de los morteros y continuar con la de las municiones para esos mismos morteros.

¿Y la detención en la frontera de los vagones con pólvora, que también formaba parte del pedido de *E. Brandt*?

En su informe, Peyrethon explicaba un poco más adelante el porqué de este asunto⁵⁹, aspecto que Íñiguez recoge, pero, por lo visto, no le da la importancia debida y lo interpreta a su conveniencia:

“...El martes 29 de septiembre por la mañana, acompañado de M. Russbach (representante en Varsovia de *Brandt*)

⁵⁸ Archivo Fundación Indalecio Prieto (AFIP), caja 22, Carpeta 2211 “Barcos”. Anejo I. Informe relativo a la misión del Sr. Peyrethon a Varsovia y Dantzig, p. 2.

⁵⁹ *ibidem*, p. 3.

voy al muelle de Westerplate (a 15 kilómetros de Danzig) a donde llego hacia las 10. Una vez en presencia del capitán del barco, este nos dice: 1º que no cargará nunca a bordo la pólvora que forma parte del pedido, por no haber sido prevista esta mercancía cuando se fletó en barco (...) hacia las 16, vuelvo a la agencia marítima POLSKA donde el Director, que se expresa en francés, me indica en efecto, que el fletamiento (sic) del barco no está previsto para el transporte de pólvora (...) El miércoles 30 de septiembre ... el gobierno polaco ha sido informado que el barco *Sylvia* no podía tomar la pólvora a bordo y que por consiguiente esta materia no podía estacionar más de 24 horas sobre los muelles, viéndose en la obligación de hacer retroceder los vagones de pólvora a la frontera polaca, siendo destruida”.

Ese era, realmente, el motivo de paralizar los vagones de pólvora antes de pasar la frontera de la Ciudad Libre de Danzig: la pólvora no podía estar depositado en los muelles del puerto más de 24 horas, por lo que los polacos, ante la disyuntiva de ver rechazado su pedido por parte de *Etablissements E. Brandt* —no lo olvidemos—, tomaron la precaución de detener el convoy, del que formaban parte los vagones de la pólvora, en su propio territorio, antes de cruzar la frontera de Danzig. ¿Dónde está el chantaje?

Como ya hemos afirmado anteriormente, los que negociaron con los republicanos en París fueron los representantes de *E. Brandt*, y los que ofrecieron ampliar el envío, debido a la merma de calidad del material que se iba a enviar, fueron los franceses de esta empresa, que estaban en deuda con los republicanos, quienes ya habían pagado el material.

La pólvora de este pedido de *E. Brandt* no llegó a ser destruida —como afirma Peyrethon—; el gobierno polaco accedió a mantenerla en su territorio hasta la llegada de otro buque que la cargaría y la llevaría a España. Así se las gastaban los, para Íñiguez, “malhechores” polacos...

¿ÓRDENES PARA IR A BILBAO?

Otra de las imprecisiones que desliza Íñiguez en las páginas de su libro, es que el capitán del *Sylvia* desobedeció las instrucciones del embajador español, que le ordenó dirigirse a Bilbao. Concretamente afirma⁶⁰: “...Por otra parte, Araquistain ordenó al capitán dirigirse a Bilbao en lugar de a Cartagena. Desoyen-

60 Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 272.

do esta instrucción, el capitán lo hizo hacia el sur hasta que barcos sublevados lo interceptaron”.

No fue así. Las dudas manifestadas por los republicanos respecto a la fidelidad del capitán del buque griego —evidentemente, fundadas—, tuvieron un agravante, que fue el uso irresponsable de las comunicaciones telegráficas desde la salida del buque del puerto de Danzig. Por eso, los intermediarios británicos⁶¹ de la empresa que fletó el buque, se reunieron en París con el embajador de España para intentar prevenir una captura que, en palabras de ellos mismos “...desde este momento, parecía inevitable”.

Los británicos propusieron al embajador español tres posibles alternativas para intentar salvar la carga y el buque: las dos primeras pasaban por que el *Sylvia*, pusiera rumbo a Veracruz (Mexico), como constaba en el manifiesto de carga. Una vez allí, se despacharía el *Sylvia* a un puerto mediterráneo, justificando su paso por el Estrecho de Gibraltar, o bien la carga sería transbordada a otro barco, para hacer más difícil su captura. Las dos tenían el inconveniente del tiempo y el sobrecoste. La tercera alternativa era mandar el *Sylvia* a Bilbao.

Para situar al lector cronológica y geográficamente, esto sucedía el día 13 de octubre de 1936, cuando el *Sylvia* acababa de pasar a la altura de La Rochelle (Francia), en su travesía hacia el Sur. El embajador español descartó las dos primeras propuestas, pero retrasó su decisión, hasta consultar con Madrid, posponiéndola al día siguiente, 14 de octubre.

El telegrama del embajador español en París dirigido al Ministerio de Estado y remitido por éste, más tarde, al ministro de Marina y Aire, tiene fecha del día 14 y dice así⁶²:

“Embajador República París telegrafía: Personal y reservado. Barco nuestro SYLVIA está a la altura de La Rochelle. Armador alarmado publicidad dada asunto de este barco teme sea apresado por buques piratas o portugueses. Alternativa por tanto es descargar en Bilbao o Gijón o hacerlo continuar viaje Mediterráneo bajo escolta de nuestra escuadra desde Cantábrico o esperándolo Atlántico. Ruego instrucciones urgentes sobre resolución y caso seguir viaje cómo y dónde recibirá escolta para comunicárselo. Lo traslado vucencia para su conocimiento y efectos interesados”.

61 El intermediario británico en el flete del vapor *Sylvia* fue la empresa J. A. Billmeir and Co., como consta en las “Condiciones Generales del Fletamento”, de fecha 14 de septiembre de 1936. Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 3009, carpeta 16. SIM. Rapport General sobre las condiciones de fletamiento (sic) y el viaje del s/s *Sylvia*, p. 5.

62 Archivo Fundación Indalecio Prieto (AFIP), caja 22, carpeta 2211 “Barcos”. Telegrama.

El ministro de Marina y Aire, Indalecio Prieto, contestó ese mismo día al ministerio de Estado con el siguiente telegrama, para que se lo hicieran llegar con premura al embajador en París⁶³:

“Comunique cifrado con máxima urgencia lo siguiente a nuestro embajador en París: De haberse requerido un día antes protección para el *Sylvia* hubierasele (sic) podido dar incorporándolo Escuadra que partió para Mediterráneo. Ahora resulta imposible porque Escuadra desde el momento levó anclas cortó totalmente su comunicación para que enemigo no pudiera conocer derrotero. Ante esta circunstancia y no estando todavía franco paso Estrecho procede que *Sylvia* entre en Bilbao quedando allí en espera de órdenes y sin descargar ni todo ni parte su cargamento”.

Es más, Prieto, comunicó al jefe del gobierno vasco la entrada del *Sylvia* en Bilbao, ordenándole que no debía desembarcarse nada del: “copiosísimo material de guerra destinado, todo él al Mediterráneo”.

Mientras transcurrían estas reuniones y se posponían decisiones vitales, el *Sylvia* seguía navegando hacia el suroeste. Había dejado el Cabo de las Ballenas a las 07,00 h y a su marcha normal, se calculaba que estaría en el Cabo Finisterre sobre las 18,00 h. Para poder cambiar de rumbo, en el caso en el que las autoridades republicanas decidieran que se dirigiera a Bilbao, debería ser advertido de la decisión antes de esa hora.

El día 14 a las 16,00 h, el embajador español no había tomado ninguna decisión ante las alternativas planteadas, pues no había recibido ninguna comunicación de Madrid. A las 18,00 seguía sin tomar decisión alguna. Y a las 19,00 h, lo mismo. Después de más de dos horas de espera de los británicos en el antedespacho del embajador español en París, el Ministerio de Estado contestó a las 20,43 h, manifestando que “había que dirigir el buque sobre Bilbao”. El representante del flete, Jack Billmeir, afirmó⁶⁴:

“...Se hicieron todos los esfuerzos posibles por telegrafiar al capitán, pero el armador había dado como hora límite para tomar una decisión sobre la ruta del *Sylvia*, las 18,00 h, y no fue posible encontrar a nadie en Londres. El telegrama no pudo ser transmitido hasta la mañana siguiente, día 15 de

⁶³ *Ibidem*, Telegrama.

⁶⁴ Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 3009, carpeta 16. SIM. Rapport General sobre las condiciones de fletamiento (sic) y el viaje del s/s *Sylvia*, p. 6.

octubre, por la vía normal de comunicaciones y fue recibido por el capitán del buque a las 11,00 h de ese día, cuando se encontraba en la proximidad de la costa portuguesa”.

DECLARACIONES DEL CAPITÁN TSOURAS RESPECTO A LAS ARMAS

Pese a todos los hechos que hemos ido relatando hasta el momento y que cuestionan ciertos aspectos del relato de Íñiguez, lo peor lo encontramos cuando aborda cuestiones concretas de las armas que transportaba el *Sylvia*, pues desconoce los aspectos técnicos de las mismas. Y por eso da credibilidad a las opiniones del capitán del buque sobre la calidad del material bélico que transportaba, recogidas en el informe que realizó *Monsieur* Leygonie. Nos sorprende su declaración, teniendo en cuenta la nula preparación técnica del citado capitán de la marina mercante en materia de armas de fuego.

Afirmaba el capitán Tsouras en su declaración⁶⁵:

“...cuando abrieron las cajas, contenían un material de artillería muy moderno que pareció causar la admiración de los oficiales presentes. Por el contrario, su sorpresa fue grande cuando al abrir las otras cajas que contenían cartuchos y, según me pareció, ametralladoras, vieron el material en un estado espantoso y que parecía absolutamente inservible, recordándome las carabinas utilizadas en mi país cuando la revolución de 1821, de las que había visto algunos ejemplares en un museo...”.

Pongamos en contexto estas afirmaciones de Tsouras. ¿Qué material pudo ver desembarcar en Ceuta el capitán del *Sylvia*?

Gracias al informe que la Marina sublevada realizó de la captura del buque, sabemos que, por un lado, el *Sylvia* traía casi el doble de peso de lo declarado, y que tan pronto llegó a Ceuta, la carga fue transbordada a otros buques y remitida a la Península⁶⁶.

Aunque dicho informe no lo recoge, un documento conservado en el Archivo General Militar de Ávila nos da la respuesta a la pregunta anterior: una

65 Archivo Fundación Indalecio Prieto (AFIP), caja 22, carpeta 2211 “Barcos”. Anejo II. Reproducido parcialmente en: Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 272.

66 El buque *Ciudad de Alicante* hizo dos viajes, el primero el día 21 de octubre a Algeciras, con unas 950 Tm, y el segundo, el día 28 a Sevilla, con unas 1000 toneladas. El *Lázaro* hizo dos viajes, a Cádiz el primero, el día 23 y el segundo a Sevilla el día 28 y el *Puchol* fue a Cádiz el día 25. La carga de estos tres viajes puede calcularse a unas 400 toneladas de promedio cada uno. Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán” (AGMAB), caja 9093. Apresamiento del buque griego *Sylvia* en Ceuta, p. 5.

pequeña parte del material que transportaba el *Sylvia* no se transbordó a los buques que lo llevaron a la Península, y se quedó en Ceuta, con destino al Ejército de África. Este fue el único material que el capitán Tsouras pudo ver cuando fue desembalado de sus cajas por sus captores. Acudamos, pues al citado documento⁶⁷, para conocer el material que quedó en Ceuta.

Se trata de una nota de 2 noviembre de 1936, para la Comandancia General de Artillería, en la que el general jefe de Marruecos afirma: “...En este territorio procedente del barco SILVIA (sic) queda siguiente material. – 45 empaques Marruecos 10 fusiles ametralladores, 450. – (...) – 4 ametralladoras antiaéreas 210 mm (sic). (...)”.

En Ceuta quedaron las cuatro ametralladoras antiaéreas citadas, con su munición, armas que no eran de 210 mm, sino de 20 mm –modelo Solothurn S 5-100⁶⁸– (formaban parte del material transbordado en Gdynia del vapor *Bess*, procedente de Hamburgo) y 450 fusiles ametralladores C.S.R.G *Chauchat* de 8 mm con munición y varios aditamentos.

Cuando el capitán del *Sylvia* citaba “un material de artillería muy moderno, que causó admiración entre los oficiales...”, se refería a las ametralladoras antiaéreas de 20 mm, y no a los cañones *Schneider* de 75 mm, como afirma Íñiguez⁶⁹, pues éstos ni eran modernos, ni quedaron en Ceuta, ni el capitán del barco pudo verlos en ningún momento.

Por otra parte, las ametralladoras ligeras *Chauchat* no eran de diseño bonito, eso es cierto, pero funcionaban –no eran inservibles, como afirma Tsouras, lego en la materia– y de ahí a compararlas con armas de 1821, cuando Grecia se liberó del yugo del imperio Otomano, entra en lo que pudiéramos considerar una hipérbole, fruto de su ignorancia, no cabe duda. En 1821 los fusiles funcionaban con llave de sílex, eran de un solo disparo, y su diseño, no tenía nada que ver con el que estamos comparando.

EL LÍO DE LA PROTECCIÓN DE LA FLOTA REPUBLICANA PARA EL *SILVIA*

Uno de los aspectos más interesantes en el *affaire* del *Sylvia* es el que lleva a preguntarse a Íñiguez por qué la Flota republicana, que estaba en el Cantábri-

67 Archivo General Militar de Ávila (AGMAV), caja 22716, carpeta 6.

68 Se trataba de la antecesora de la antiaérea alemana *Flak 30*, de 2 cm. Fue proyectada en Suiza por una filial de *Rheinmetall*. Artemio MORTERA PÉREZ, *La artillería en la Guerra Civil española. Piezas importadas por la República*. Valladolid: Alcañiz y Fresnos editores, 2014, p. 192.

69 Lucas MOLINA FRANCO, *Polonia...*, op. cit., p. 18. Dedicar un cuadro a la captura del *Sylvia*, y en él, entre otras consideraciones, señala en forma de listado, lo más importante del cargamento del buque: “Entre su cargamento venían 10 piezas de artillería de 75 mm Schneider...”. Íñiguez, de forma sorprendente y poco seria, afirma que según Molina (2021), “el mejor material fue: las diez piezas de artillería del 75 *Schneider*...”. Es evidente que Molina no decía eso. Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 272 y 430.

co, no dio apoyo y cobertura al buque que venía cargado de armamento, vital para los intereses militares del gobierno de Madrid, como se desprende de las palabras de Prieto que ya hemos comentado anteriormente.

El 21 de septiembre de 1936, el grueso de la Flota republicana había salido desde Málaga con destino al Cantábrico⁷⁰ y el 26 entraba en la capital vizcaína. La presencia en estas aguas, dominadas hasta entonces por los buques sublevados, era el motivo del viaje.

Tras el combate que llevó al hundimiento del destructor *Almirante Ferrándiz* en el Estrecho, el 29 de ese mismo mes de septiembre, Prieto cursó varios mensajes al jefe de Operaciones de la Flota, teniente de navío Prado Mendizábal y al jefe de la misma, urgiendo el traslado de los buques al Mediterráneo⁷¹. Tras diversos aplazamientos, la Flota dejaría la costa cantábrica el 13 de octubre a las 10,30 h.

El día 14, a las 15,00 h, un hidroavión nacional avistó el convoy naval republicano unas 100 millas al norte de Villaviciosa (Asturias). A primeras horas de la mañana del día 15 habían sobrepasado el frontón noroeste peninsular y cambiaron de rumbo. Poco después del mediodía del día 15 de octubre, el acorazado *Jaime I*, que iba más retrasado que el resto, estaba: “42 millas al 273 de cabo Villano”.

Cuando el 13 de octubre, los buques republicanos salían de Bilbao, el *Sylvia* había sobrepasado La Rochelle, en su travesía hacia el Sur. El día 14 a las 11,00 h, el *Sylvia* iba por delante de la Flota.

La contestación de Indalecio Prieto al embajador en París, fue acertada. La flota había salido en “silencio radio” a las 10,30 h del 13 de octubre; si antes de su salida de Bilbao se le hubiera comunicado, se podría haber previsto la escolta y protección del *Sylvia*.

Llegado este punto, Íñiguez se hace un lío monumental con personajes, fechas, nombres..., veamos el origen de su caótica información. En la página 273 afirma⁷²:

“...Esta información de Prieto la desmiente Gabriel Vidal, quién en una carta al propio Prieto, le recordó que el ministro fue a verle a su despacho el 12 de octubre y le preguntó por qué no le había pedido protección para

70 Al mando estaba el capitán de corbeta Miguel Buiza, habilitado de vicealmirante. Juan PARDO SAN GIL, *Crónica de la guerra en el Cantábrico. Las Fuerzas navales republicanas (1936-1939)*, San Sebastián (Guipuzcoa): Editorial Txertoa, 2004, p. 51-52.

71 El 7 de octubre, Prieto dio la orden definitiva para el traslado, quedando en el Cantábrico el destructor *José Luis Díez*, los submarinos C-2 y C-5 y el torpedero n.º 3. Fernando y Salvador MORENO DE ALBORÁN Y REYNA. *La guerra silenciosa...*, op. cit., tomo II, p. 844 y ss.

72 Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, op. cit., p. 273.

el *Sylvia*, pues la escuadra aún estaba en el Cantábrico. Prieto le respondió que, tras consultar con Araquistain, éste le dijo que era indispensable mantener un ‘absoluto secreto’ sobre este barco, es decir, todo lo contrario de lo que afirmó después el ministro”.

Íñiguez hable de un tal Gabriel Vidal, pero no deja claro quién era este personaje; en el texto lo cita varias veces como “Vidal”, y en el índice onomástico, como “Vidal, Gabriel”. Hay que decir que Gabriel Vidal Úbeda era un teniente de artillería destinado en el Parque de Artillería Divisionario n.º 1 (Madrid). El 20 de julio tuvo a su cargo las piezas que cañonearon el Cuartel de la Montaña, siendo un factor decisivo para la derrota de los sublevados⁷³. Este oficial fue destinado a la Comisión de Compras de París, lugar donde se encontraba cuando ocurrió el asunto del *Sylvia*. Entre la documentación del Archivo de la Fundación Indalecio Prieto y que venimos citando, consta una carta mecanografiada de Prieto dirigida a Gabriel Vidal en la que se lee:

“Valencia, 20 de marzo de 1937

Sr. D. Gabriel Vidal.

Mi querido amigo: el 12 de octubre último vino usted a verme a mi despacho oficial del Ministerio de Marina en Madrid, y al preguntarle yo como no me había pedido protección para el vapor *Sylvia*, que por entonces y según mis noticias navegaba hacia España con un cargamento de guerra importantísimo, destinado a nuestras fuerzas, protección que podía fácilmente haberle dado la Escuadra que aún se encontraba en el Cantábrico, me dijo usted que había hecho indicaciones en tal sentido en París; pero que el embajador de España le había contestado que era indispensable mantener un absoluto secreto sobre el viaje del *Sylvia*, por lo cual no procedía comunicarse nada...”.

⁷³ <http://www.sbhac.net/Republica/Personajes/Militar6/Militar6.htm>. Consultado el 18 de noviembre de 2024. Cuando terminó su periplo en la Comisión de Compras, en junio de 1937, fue destinado, ya como capitán de artillería, al Ejército del Centro. Después de este destino pasó a ser ayudante del ministro de Defensa Nacional, Indalecio Prieto, puesto en el que cesaría el 6 de abril de 1938. El 21 de octubre de ese año fue ascendido a mayor de Artillería. Terminada la contienda emigró a México, donde falleció el 21 de junio de 1982.

Me sabe mal tener que contradecir nuevamente a Íñiguez y enmendarle la plana, pero es que se vuelve a equivocar radicalmente en sus apreciaciones. Interpreta que la carta se la envía Vidal a Prieto, pero no es así: la carta la escribió Indalecio Prieto y va dirigida a Gabriel Vidal, como se aprecia claramente en el encabezamiento. Por lo tanto, el que va al despacho oficial del Ministerio de Marina y Aire es Gabriel Vidal, que visita a Indalecio Prieto –algo, por otra parte, lógico–. El que preguntó el día 12 de octubre de 1936 por qué no se había pedido protección para el *Sylvia* fue Indalecio Prieto a Gabriel Vidal, que al parecer había vuelto de París y estaba en Madrid. Y el que consultó, en su momento, en París, con Araquistain fue, lógicamente, Gabriel Vidal, que estaba en la capital gala. Un pequeño galimatías originado por la incongruente confusión entre remitente y destinatario, y que modifica sustancialmente el argumento de Íñiguez quien, no lo olvidemos, tacha a Prieto de mentiroso.

No entramos en la discusión de si era o no conveniente poner un radio a la escuadra, que había salido ya de Bilbao, o si debía haber enviado un barco desde Málaga o Cartagena a su encuentro. En este caso, Prieto no tuvo ninguna culpa y no influyó de ninguna manera en el desarrollo de los hechos que estamos narrando, por mucho que se empeñe Íñiguez con su lapidaria frase⁷⁴: “Otro error más por parte de Prieto que volvió a tener consecuencias nefastas para los intereses de la República”.

UNAS CONCLUSIONES POCO MEDITADAS

Íñiguez vuelve a hacer suyas, sin aparato crítico –algo habitual en su libro–, las conclusiones a las que llega Luis Araquistain en su informe sobre la captura del *Sylvia*, al que venimos aludiendo reiteradamente. La primera⁷⁵, referida al capitán del buque: que si tenía malos antecedentes, que si era un aventurero de cuidado... Quedó claro que la entrega del *Sylvia* estaba pactada por Katopodis, el armador, con los representantes de los sublevados en Londres. Y no le demos más vueltas.

La segunda conclusión⁷⁶ se refiere a la “desidia y lentitud sospechosa a la hora de cargar el barco, rozando casi el sabotaje...”. También hemos hablado de esta lentitud, y no cabe duda de que, si las labores de carga fueron lentas, se debió, sobre todo, a la falta de mercancías en el puerto de Danzig, por la mala organización de los que debían coordinar la presencia del material, algo ajeno a los consignatarios, la agencia o el armador. Los respon-

⁷⁴ Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República...*, *op. cit.*, p. 273.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 273

⁷⁶ *Ibidem*, p. 273.

sables republicanos, Araquistain el primero, tendrían que haber hecho más autocrítica.

La tercera de las conclusiones de Araquistain –y de Íñiguez⁷⁷– va en la línea de denunciar una gigantesca estafa, en el cargamento y en el flete. Para el cargamento, sólo citan el caso de los morteros *Brandt* y de “unos fusiles”, a los que califican de “inservible chatarra” basándose en las afirmaciones del capitán del *Sylvia*, de las que hemos hablado. El resto de la carga, hasta las 3200 toneladas, no existe ni para Araquistain, ni por supuesto para Íñiguez.

El embajador republicano plantea en el documento dos posibles hipótesis de porqué este cargamento cayó en manos de los sublevados, hipótesis que, nuevamente, Íñiguez asume sin aparato crítico. Una de ellas apuntaba que: “... el vendedor o vendedores de los fusiles... de museo, (...) trataran de evitar que la mercancía llegara a manos del gobierno de la República para no descubrir el fraude”⁷⁸.

La otra, pasaba por que el cargamento: “...hubiera sido vendido a los rebeldes en el propio Báltico por una suma inferior a lo pagado, de acuerdo con el capitán...”⁷⁹.

Íñiguez se decanta por la segunda opción. Y para rematar el epígrafe, afirma con rotundidad⁸⁰: “...los envíos polacos contuvieron auténtica morralla de muy diversa naturaleza y procedencia. Prueba de su afinidad con los sublevados es el apresamiento por parte de éstos de dos de los cinco barcos que oficialmente iban a México”.

Acaba Íñiguez como empezó, reiterando la calidad “morralla” del material polaco vendido con destino a los republicanos y dejando entrever la afinidad del gobierno polaco con los rebeldes, motivo por el cual se produjo la captura de dos buques.

Es muy difícil que alguien tan convencido cambie sus apreciaciones, pero si su libro tuviera éxito y se publicaran más ediciones, sería muy necesario que corrigiera los errores que hemos apuntado. No estaría de más que suavizara las gruesas palabras que dedica al material vendido por SEPEWE y moderara sus descalificaciones a los polacos, pues nada tuvieron que ver ni con las capturas de buques por los sublevados, ni con conjura alguna para intentar que los republicanos perdieran la guerra.

Nadie está libre de cometer errores, ni nuestros trabajos son definitivos, sino un mero escalón en el proceso de investigación de la Historia que, afortunadamente, no acaba nunca. *Errarum humanun est, sed in errore perseverare insipientis.*

⁷⁷ *Ibidem*, p. 274.

⁷⁸ *Ibidem*, p. 274.

⁷⁹ *Ibidem*, p. 274 y 275.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 275.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- Archivo General Militar de Ávila.
- Archivo General de Marina “Álvaro de Bazán”
- Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación
- Archivo de la Fundación Indalecio Prieto
- Boletín del Ministerio de Defensa Nacional

José Manuel ALGARBANI RODRÍGUEZ, “Gibraltar y la política británica en la Guerra Civil española”, *Almoraima, Revista de Estudios Campogibraltareños*, 25 (2001), p. 403-412.

Chris BISHOP, *The encyclopedia of weapons of Second World War*. New York: Metrobooks, 2002.

Jan Stanislaw CIECHANOWSKI, “Presencia Militar polaca en España en el siglo XX”, *Revista Internacional de Historia Militar*, 98 (2020), p. 147-206.
Danziger Jahrbuch: unter Benutzung amtlichen Materials von FA Lubianski, Danzig, 1930.

Marek Piotr DESZCZYNSKI, “Polski Eksport sprzętu wojskowego w okresie międzywojennym: (zarys problematyki)”, *Przegląd Historyczny*, 85/1-2 (1994), p. 75-113.

José GOMÁ ORDUÑA, *Historia de la Aeronáutica Española*, tomo I, Madrid: Prensa Española, 1946.

Rafael GONZÁLEZ ECHEGARAY, *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil*, Madrid: Editorial San Martín, 1977.

Gerald HOWSON, *Armas para España. La historia no contada de la Guerra Civil española*, Barcelona: Península, 2000.

Miguel ÍÑIGUEZ CAMPOS, *Armas para la República. Contrabando y corrupción, julio de 1936-mayo de 1937*, Barcelona: Crítica, 2022.

Lucas MOLINA FRANCO, *Polonia y el tráfico de armas en la Guerra Civil española*, Valladolid: Galland Books, 2021.

Lucas MOLINA FRANCO, Pablo SAGARRA RENEDO y Óscar GONZÁLEZ LÓPEZ, *Viento del Norte. Armas y soldados del Báltico para el Ejército Popular de la República. (1936-1939)*, Valladolid: Galland Books, 2023.

Fernando y Salvador MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, Madrid: Autoedición, 1998.

Artemio MORTERA PÉREZ, *Ametralladoras en España. (1936-1939)*, Valladolid: Alcañiz Fresnos Editores, 2010.

Artemio MORTERA PÉREZ, *La artillería en la Guerra Civil española. Piezas importadas por la República*, Valladolid: Alcañiz Fresnos editores, 2014.

Juan PARDO SAN GIL, *Crónica de la guerra en el Cantábrico. Las Fuerzas navales republicanas (1936-1939)*, San Sebastián (Guipuzcoa): Editorial Txertoa, 2004.

Antonio SOTO BENITO, *Las armas extranjeras de la Wehrmacht. Polonia, 1939. Comienza la guerra*, Valladolid: Galland Books, 2019.

ARTÍCULO RECIBIDO: 18-12-2024, ACEPTADO: 16-01-2025

