

El hundimiento del "Komsomol"



El 14 de diciembre de 1936, el barco soviético «Komsomol» —sobre estas líneas— se hundía envuelto en llamas a 130 millas de Argel ante la presencia del crucero franquista «Canarias». Desde entonces, el hecho ha sido narrado de muy diversas maneras por las partes interesadas en él, convirtiéndose en un factor propagandístico.

Juan García Durán

EL 20 de diciembre de 1936, «Pravda» publicó la noticia siguiente:
«El 14 de diciembre, un crucero pirata de la España fascista incendió el barco soviético "Komsomol". Se hacen investigaciones sobre la suerte que pudo correr la tripulación.

...El "Komsomol" había partido del puerto soviético de Poti el 5 de diciembre, y se dirigía hacia el puerto belga de Gante con un cargamento de 6.909 toneladas de mineral de manganeso, vendido a la firma belga Providence. Esta firma había sido notificada de la salida del barco y había recibido del Aero Bank en París, a través de Lloyd y el National Provincial Foreign Bank Limited en Amberes, todos los documentos relacionados con el cargamento, y habían pagado ya, de acuerdo con las provisiones del contrato, el 80 % del valor de la mercancía».

Hasta aquí «Pravda», que, el día 24, publicó una nota dando detalles sobre la tripulación (35 hombres y una mujer) y destacando que su capitán, G. A. Mezentsev, había recibido (anteriormente) la Orden de Lenin.

En la misma fecha, otra nota se hacía eco de la opinión del capitán E. G. Mikhal'ski, que se encontraba en Odesa, y atribuía la causa del incendio a *«la posibilidad de que un cañonazo hubiera tocado la parte central del barco, que es donde están localizados los tanques de combustible».*

Antes de seguir adelante aclararemos que el incidente tuvo lugar a 130 millas de Argel, poco más o menos, sobre una línea trazada entre Mallorca y Orán, y que el crucero que intervino fue el «Canarias».

El almirante Moreno, que comandaba el «Canarias», dice en sus «Memorias», p. 129: «Reconocimos el "Komsomol" por una foto tomada en Alicante durante su último viaje. Recogimos la tripulación y hundimos el barco a cañonazos. No fue posible verificar el cargamento. Los papeles decían que se trataba de manganeso, pero seguramente era material de guerra» (1).

Moreno no da otra explicación y, si hemos de atenernos a su propio informe, ni se molestó a constatar si era manganeso o no, antes de hundirlo a cañonazos.

Así, ni Moreno ni «Pravda» han explicado cómo se declaró el incendio, y si la tripulación había abandonado el barco bajo las órdenes del «Canarias», o si lo había evacuado en razón del incendio provocado por el bombardeo u otra causa.

Naturalmente, una pregunta se nos ocurre: ¿Por qué, en vez de cañonearlo, no hicieron entrar el barco en Palma de Mallorca o Ceuta para incautarse del material? Sobre todo, que en los últimos 45 días catorce barcos rusos habían sido forzados a entrar en puertos rebeldes, y cuatro más inspeccionados en alta mar (2).

A las pocas horas del incidente, y unánimemente, la prensa internacional acusó del hundimiento al «Canarias», a pesar de que ni los rusos ni los rebeldes habían dado la noticia. Esta rapidez informativa se debió a que, en el momento del incendio, el barco inglés «British Isles» y el belga «President Francqui» pasaban por las inmediaciones y ofrecieron ayuda a la vez que observaron el «Canarias»

(1) Según Louis Fischer («Men and Politics», New York, 1941, p. 406), transportaba municiones.

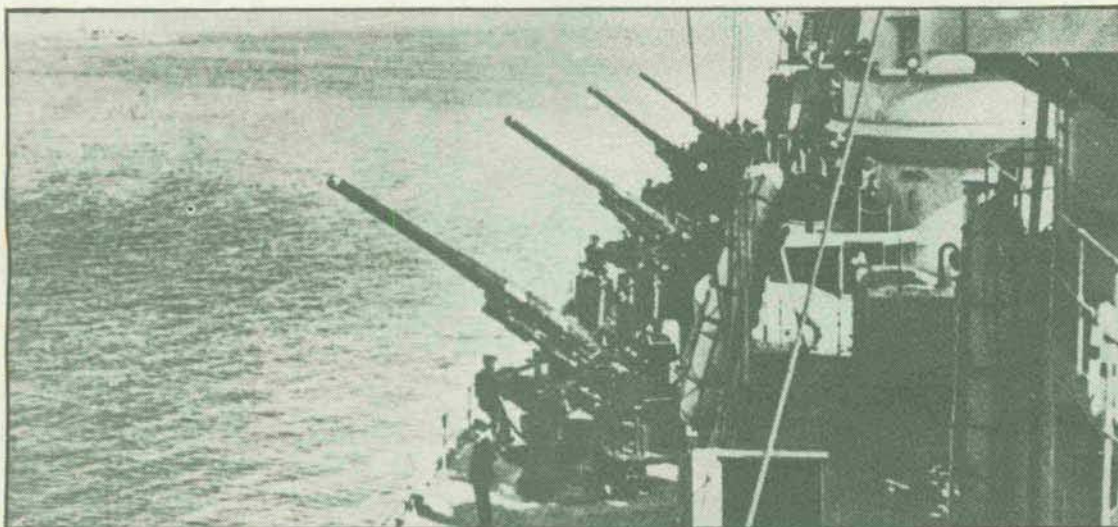
(2) Para referencia y detalles véase: Juan García Durán: «Guerre Civile Espagnole 1936-1939. Interventions étrangères sur mer», Paris, La Sorbonne, 1975, p. 310-313. (Tesis doctoral).

recogiendo la tripulación. Inmediatamente telegrafieron y la prensa dio la noticia.

A pesar de todas las apariencias, el drama se desarrolló como sigue: Cuando el «Komsomol» se encontraba a 40 millas de la costa entre Cartagena y Alicante, vio en el horizonte la silueta de un barco de guerra que se dirigía hacia él. Si maniobraba hacia la derecha corría el peligro de verse acorralado contra las Baleares, y si hacia la izquierda, debería seguir la línea del Estrecho de Gibraltar, que aún era más peligrosa. Así, decidió volverse, encaminándose hacia Argel a toda la velocidad de sus motores Diesel. Pero cuando ya se creía fuera de peligro por haber perdido de vista el barco de guerra, el crucero «Canarias», seguramente alertado por el otro, le cortó la ruta y le conminó a parar los motores. El capitán Mezentsev enarboló la bandera rusa, paró las máquinas e hizo descender una chalupa con seis hombres, que portaban los papeles y el manifiesto del barco. Pero el comandante del «Canarias» les ordenó volver a bordo y esperar la llegada de los oficiales del crucero, porque estaban arrestados y serían conducidos a Ceuta.

Inmediatamente el capitán Mezentsev telegrafía al Comisariado de la Marina, diciendo que la situación era desesperada y que el solo medio de evitar que el barco cayera en manos de los rebeldes era hundirlo. El Comisario, Pakhamov, respondió que lo hundiera si no había otra solución.

Antes de recibir esta respuesta, ya los marinos habían comenzado a prepararlo todo, así como las chalupas de salvamento y los papeles. Un último radiograma fue lanzado a todos los barcos rusos que pudieran encontrarse en las proximidades, y que eran el «Kuzbas», «Sklyanky» y «Komiles», previniéndoles de no acercarse ni prestar ayuda.



«Reconocimos el "Komsomol" por una foto tomada en Alicante durante su último viaje. Recogimos la tripulación y hundimos el barco a cañonazos. No fue posible verificar el cargamento. Los papeles decían que se trataba de manganeso, pero seguramente era material de guerra», escribiría el almirante Moreno, a cuyo mando estaba el «Canarias» (en la imagen).

En el momento en que varias chalupas empezaban a descender del «Canarias» con marinos armados, el capitán Mezentsev dio la orden de prender fuego al barco y abrir el escotillón para hundirlo.

Una vez que el agua empezó a entrar y el fuego se extendió la tripulación bajó en las chalupas de salvamento y fue recogida por el «Canarias», que, más tarde, los condujo a Cádiz, donde quedaron encarcelados.

A los diez meses, y mediante la intervención diplomática italiana, fueron puestos en libertad en la primera semana de octubre, 1937. Veinte de estos tripulantes llegaron a Leningrado el 17 y el resto en los primeros días de noviembre.

Aparte de las razones que soviéticos y rebeldes pudieran tener para ocultar los verdaderos



La persecución a que se vio sometido el «Komsomol» sobre la línea Mallorca-Orán, no fue una excepción. Otros numerosos barcos soviéticos serían también, por esas mismas fechas, forzados a entrar en puerto o inspeccionados en alta mar. (Reproducimos aquí el cartel de un famoso film de la U.R.S.S., «Los marinos de Cronstadt», de gran éxito durante aquellos meses en los cines de la España republicana).



Para compensar a la Unión Soviética de las pérdidas que supuso el hundimiento del «Komsomol», se lanzó en la España republicana una suscripción popular que tuvo amplia acogida. Este es el dibujo del barco perdido que servía como «bono» e insignia de dicha suscripción.

hechos, cabe preguntarse: ¿Con qué derecho podían los rebeldes arrestar un barco extranjero en alta mar? Porque ni tenían el derecho de beligerancia que, aunque lo tuvieran, no autoriza tal acción, ni estaban en guerra con Rusia. Y lo que ya sobrepasa todas las normas de conducta internacional es el hecho de encarcelar la tripulación durante diez meses. ¿Por qué?

La indignación rusa subió a tal punto que sus diplomáticos propusieron a Londres y París el tratar a los rebeldes como piratas y atacarlos sin previo aviso. Ante esta petición el Ministro de Negocios Extranjeros Mr. Delbos, envió un telegrama a Mr. Corbin, embajador en Londres, en estos términos: «El Gobierno de la U.R.S.S., antes de tomar su propia decisión sobre las medidas a oponer a las inspecciones, capturas y cambios de ruta impuestos a los navíos en alta mar, por las fuerzas navales de los insurgentes españoles, ha expuesto el deseo de conocer la opinión del Gobierno francés, al mismo tiempo que del británico, sobre la situación creada y las medidas de orden internacional a que pudieran dar lugar. El Gobierno francés no reconoce, en cuanto a lo que le concierne, la legalidad de tales capturas, actos de destrucción o cambio de ruta. El hecho de hundir un navío de comercio con su tripulación no puede más que hacer dichos actos todavía más reprehensibles.

Al participar estos puntos de vista al Secretario de Estado, tenga a bien pedirle que le haga saber las observaciones que pudieran ocurrírsele, así como la respuesta que se propone dar a la gestión soviética.

Esta gestión, por ella misma y por las disposiciones generales que testimonia, merece cierta-

mente una acogida favorable de nuestros dos gobiernos, que, sobre todo, tienen interés en hacer concordar sus respuestas» (3).

A pesar del deseo francés, Mr. Corbin, en su respuesta, informó a Mr. Delbos que el Gobierno británico estimaba «poco indicado el comprometerse en una acción de orden internacional, para protestar contra unos hechos sobre los que no se poseían más que informaciones indirectas». Por otra parte, «el Almirantazgo no estaba dispuesto a emplear sus fuerzas en una acción represiva, en torno de las costas españolas».

Y así se liquidó la «démarche» soviética y el hundimiento del «Komsomol» ■ J. G. D.

(3) «Documents Diplomatiques Français», 2^e Ser., 1936-39, V. 4, p. 474. Doc.: 286. Véase también: «New York Times», 22 de diciembre de 1936, p. 12.

Barcos que en los últimos 45 días anteriores al hundimiento del «Komsomol» fueron forzados a entrar en puerto o inspeccionados en alta mar: Entraron en Ceuta: «Dnester», «Soluz Vodnikov», «Komiles», «Shchors», «Dvinoles», «Tiflis», «Stepen Kalturin» (que había sido inspeccionado 7 días antes en alta mar) y «Kuzbas».

Entraron en Palma de Mallorca: «Kosarev», «Minsk», «Chubar», «Kharkov».

Entraron en Camariñas: «Petrovskii», «Vtoraia Platekla».

Inspeccionados en el Estrecho de Gibraltar: «Emba», «Dnieprostroï», «Rion», «Varlaam Avanesov».

Para la transliteración utilizamos el sistema norteamericano. Así, Pakhomov sería, en transliteración española, Pajomov.