

RECUERDO Y HOMENAJE A D. VICENTE CACHO VIU (EL NIÑO REFUGIADO Y LA MARINA REAL BRITÁNICA)

Enrique MORADIELLOS GARCÍA

Universidad de Extremadura

Resumen

En los primeros compases de la Guerra Civil española, la Marina Real Británica realizó una labor humanitaria de gran importancia gracias a su capacidad logística y su potencial de guerra. Varios miles de españoles consiguieron salvar la vida gracias a estas actividades. Entre otros, el historiador D. Vicente Cacho Viu, a quien se rinde homenaje en estas páginas.

Palabras clave: Vicente Cacho Viu, Guerra Civil española, Gran Bretaña, Marina Real Británica, refugiados y políticas humanitarias.

Abstract

From the very beginning of the Spanish Civil War, the British Royal Navy undertook a humanitarian task of crucial importance thanks to his huge size and logistical capabilities. The result of such undertaking was that several thousands of Spaniards were able to save their lives in the middle of the conflict. Among them the historian D. Vicente Cacho Viu, a great intellectual figure homaged in this pages.

Keywords: Vicente Cacho Viu, Spanish Civil War, Great Britain, Royal Navy, Refugees, Humanitarian policies.

D. Vicente Cacho Viu (Madrid, 1929-Madrid, 1997) fue uno de los grandes historiadores contemporáneos españoles del recién terminado siglo xx. Todavía hoy, su primer gran libro sigue siendo un hito clave en la renovación de los estudios de historia cultural bajo el régimen franquista y constituye una contribución canónica al estudio de una singular entidad educativa del liberalismo decimonónico: *La Institución Libre de Enseñanza. Orígenes y etapa universitaria, 1860-1881* (Madrid, Rialp, 1962). Sus últimos trabajos, algunos publicados póstumamente gracias a la eficaz labor del profesor Octavio Ruiz-Manjón, reinciden y profundizan en algunos de los temas y problemas más candentes de esa tradición cultural liberal-democrática de la España contemporánea: *Revisión de Eugenio d'Ors, 1902-1930* (Barcelona, Quaderns Crema, 1997); *Repensar el 98* (Madrid, Biblioteca Nueva, 1997); *El nacionalismo catalán como factor de modernización* (Barcelona, Quaderns Crema/Residencia de Estudiantes, 1998); y *Los intelectuales y la política: Perfil público de Ortega y Gasset* (Madrid, Biblioteca Nueva, 2000).

Estando ya convaleciente de su grave enfermedad, D. Vicente Cacho tuvo todavía la presencia de ánimo suficiente para hacerme llegar una petición a través de nuestro común amigo y colega, el profesor Ruiz-Manjón. Se trataba de que me informara en los archivos británicos pertinentes de la entidad y alcance de la labor humanitaria de asilo político y transporte de refugiados hacia Francia desplegada por la Marina Real Británica en la costa norteña de España durante el segundo semestre del año de 1936 y a raíz del estallido de la guerra civil en el mes de julio. La razón de esa postrera solicitud, como es natural, no estribaba en una mera curiosidad intelectual más o menos aleatoria y arbitraria. Había poderosos motivos de orden personal y biográfico: D. Vicente, siendo un niño de apenas siete años de edad, se encontraba en Santander en los fatídicos días del verano de 1936 y había sido uno de los primeros beneficiarios de aquellas tareas humanitarias de asilo y transporte a cargo de la Royal Navy. Con notable nitidez de fondo y comprensible vaguedad de forma, D. Vicente recordaba que había sido embarcado en un buque de guerra británico en el puerto de Santander en algún momento de aquel verano para ser trasladado y desembarcado en un puerto atlántico de la vecina Francia. Y tenía el lógico interés por saber qué buque había sido su refugio temporal, cuándo había hecho el viaje y a qué puerto francés había llegado.

La peculiar petición de D. Vicente obedecía a su detallado conocimiento de mis investigaciones sobre el papel del gobierno británico en la guerra civil española desde un lejano mes de noviembre de 1991, con motivo de su participación como presidente en el tribunal académico que resolvió mi incorporación al Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad Complutense. Y fue precisamente a partir de entonces cuando tuve ocasión de iniciar una fructífera relación personal con quien resultó ser un maestro solícito que no dejó de interesarse por el curso posterior de mis trabajos, que me ofreció su indeclinable apoyo en los amargos avatares de la vida universitaria española y que me distinguió con el honroso placer de visitar el *sancta sanctorum* de su despacho en el “palomar” en la Fundación Ortega y Gasset.

Cabe entender, por eso mismo, el interés con el que traté de atender la solicitud de D. Vicente. Lamentablemente y muy a mi pesar, las pesquisas en el Public Record Office de Londres no consiguieron satisfacer por completo la curiosidad de D. Vicente porque en el Archivo del Almirantazgo no se habían conservado todos los informes de los buques militares británicos involucrados en esa noble tarea. Había abundantes documentos relativos al tema, sin duda alguna. Pero, a diferencia de otras ocasiones posteriores, no había quedado rastro de las codiciadas listas de tripulantes embarcados como refugiados en cada uno de esos buques, con la pertinente información sobre su nombre, edad, acompañantes, puerto de origen, puerto de destino y fechas del viaje, amén de otras incidencias. O, al menos, yo no tuve la fortuna de hallarlas y consultarlas. Así que tuve que limitarme a proporcionar a D. Vicente, otra vez por mediación del profesor Ruiz-Manjón, unas cuantas fotocopias relativas al tema de mayor o menor interés y pertinencia.

Como homenaje a la estimada memoria de un maestro del oficio de historiador que tuvo conmigo siempre la mejor de las atenciones y el más cordial de los tratos, quisiera ofrecer estas notas informativas sobre aquella tarea humanitaria casi olvidada. Tampoco ahora servirían para satisfacer por completo la inagotable curiosidad intelectual y personal de D. Vicente. Pero confío en que darán cuenta de un grato episodio de aquella cruenta guerra incivil que nuestro querido amigo hoy ausente vivió como un niño convertido en refugiado y protagonista involuntario.

En la crítica década de los años treinta, al igual que había sucedido desde hacía más de dos siglos, los buques de guerra que conformaban la Royal Navy eran una pieza básica para el funcionamiento y la pervivencia del extenso conglomerado de tierras y poblaciones que

constituía el Imperio Británico. De hecho, esa potente Armada tenía a su cargo la seguridad y protección del intenso tráfico marítimo que unía por una multitud de rutas y derrotas a la pequeña metrópoli insular con todas y cada una de sus posesiones imperiales y coloniales dispersas por los cinco continentes. Sin esa continuada potencia naval que había hecho de Gran Bretaña “la reina de los mares” desde principios del siglo XVIII, hubiera sido imposible la correlativa potencia económica y financiera del país y su mismo estatuto diplomático y militar de gran potencia mundial¹. Todavía en vísperas de la Segunda Guerra Mundial, el almirante Sir Ernle Chatfield, Primer Lord del Mar (Jefe del Estado Mayor de la Armada), reiteraba la importancia de la supremacía marítima para la misma supervivencia de Gran Bretaña: “Es nuestra posición imperial la que da a este país su gran voz en el mundo. (...) A menos que mantengamos esa posición imperial nos convertiremos otra vez en poco más que una insignificante isla en el Mar del Norte”².

La hegemonía marítima británica en 1936 continuaba siendo un elemento indisputable del orden internacional: contaba con 12 acorazados, 7 portaaviones, 50 cruceros, 94 destructores y 87 cañoneras o buques de escolta (amén de los 11 cruceros y 20 destructores, cañoneras o buques de escolta en poder de los Dominios autónomos integrados en el imperio: Canadá, Australia, Nueva Zelanda y Sudáfrica)³. En conjunción con la flota francesa como aliada, y contando con la cooperación de la armada norteamericana como había sucedido en la Gran Guerra de 1914-1918, la Royal Navy tenía motivos para sentirse segura frente a los peligros que se dibujaban en el horizonte de los años treinta del siglo XX: las pretensiones revisionistas de la Alemania nazi (en Europa continental), la Italia fascista (en el Mediterráneo y norte de África) y el Japón militarista (en el Extremo Oriente y el Pacífico). Precisamente, la guerra civil española habría de ser una de las últimas ocasiones antes de la Segunda Guerra Mundial para mostrar esa potencia naval británica en el desempeño de una tarea humanitaria de indudable transcendencia política y estratégica. También esa misma contienda fratricida habría de ser uno de los jalones determinantes de la crisis europea que habría de conducir al estallido del conflicto mundial en septiembre de 1939.

Apenas iniciada la sublevación militar contra el gobierno republicano el 17 de julio de 1936, el gabinete británico adoptó una de sus primeras decisiones para hacer frente a la nueva situación en España. El día 20 de julio el Foreign Office (Ministerio de Asuntos Exteriores) encomendó al Almirantazgo (Ministerio de la Marina) el envío de buques de la Royal Navy a todos los grandes puertos españoles para evacuar a la colonia británica (cercana a los 9.000 residentes) y a los 2.000 turistas británicos que se encontraban en el país⁴.

¹ Hugh A. WYNDHAM (dir.), *Political and Strategic Interests of the United Kingdom. An Outline by a Study Group*, Londres, The Royal Institute of International Affairs, 1939.

² Citado por John DUNBAIN, “The British Military Establishment and the Policy of Appeasement”, en W. MOMMSEN y L. KETTENACKER (eds.), *The Fascist Challenge and the Policy of Appeasement*, Londres, Allen & Unwin, 1983, pp. 175-196 (cita en p. 175).

³ Cifras recogidas en CORRELLI BARNETT, *The Collapse of British Power*, Gloucester, Alan Sutton, 1987, p. 11.

⁴ Los datos ofrecidos en este texto sobre la actuación naval británica proceden del memorándum interno redactado en el Almirantazgo titulado *The British Navy and the Spanish Civil War*, elaborado en marzo de 1938. Se custodia en el Public Record Office (Kew, Surrey), Archivo del Almirantazgo (código archivístico: A.D.M.), serie 116, legajo 3677. En adelante se citará: A.D.M. 116/3677. Hay un relato sobre el tema en la obra de Peter GRETTON, *El factor olvidado. La Marina Británica y la guerra civil española*, Madrid, San Martín, 1984. El valor de esta obra de un almirante inglés está muy disminuido por la pésima traducción y los defectos de edición (carece de bibliografía, casi nunca se cita la fuente documental, etc.). Ignoramos si las faltas estaban en el original inédito. Las cifras de la colonia y los turistas proceden de fuentes oficiales españolas y británicas y se recogen en Enrique MORADIELLOS, *Neutralidad benévola. El gobierno británico y la insurrección militar española de 1936*, Oviedo, Pentalfa, 1990, pp. 103-106 y 149.

Aparte de servir como refugio y medio de huida para los súbditos británicos, ese despliegue de buques de guerra serviría también para establecer un enlace seguro y confidencial con los agentes diplomáticos británicos en España, toda vez que los medios de contacto habituales (el telégrafo y el teléfono) se habían interrumpido como consecuencia de la generalización de las hostilidades y la división del país. Además, la operación diseñada permitiría que la Marina Real ofreciese una demostración palpable de su potencia logística y capacidad de organización, cuyo valor político y militar no pasaría desapercibido ante los bandos españoles y ante los Estados europeos (particularmente, ante los potencialmente hostiles o indecisos).

En consonancia con las órdenes recibidas, el día 22 de julio de 1936 ya estaban presentes en los puertos españoles un mínimo de quince destructores británicos pertenecientes a la Home Fleet (Flota del Mar del Norte) o a la Mediterranean Fleet (Flota del Mediterráneo), desplazados desde las bases de Escocia, Gibraltar y Malta. Según comunicó confidencialmente el primer ministro británico, el conservador Stanley Baldwin, a los jefes de gobierno de los Dominios, esos puertos visitados incluían toda la fachada marítima española (peninsular e insular) y estaban bajo control de ambos bandos contendientes: San Sebastián, La Coruña, El Ferrol, Vigo, Málaga, Almería, Alicante, Valencia, Barcelona, Palma y Tenerife⁵. Dos días más tarde, el número de buques británicos presentes en España había ascendido a más de veinte y se habían incorporado a la lista de puertos visitados los de Gijón, Santander y Bilbao (a cargo inicialmente de los destructores Wishart y Keppel) en la costa cantábrica, y el de Cartagena (el Gipsy) en la costa mediterránea. Para entonces, el ejemplo británico había sido imitado por otras potencias navales occidentales con intereses en el país y los puertos españoles contabilizaban la presencia de 13 barcos franceses, 7 alemanes, 6 italianos, 3 norteamericanos y 2 portugueses⁶. La mera comparación numérica de los buques de guerra involucrados es buena prueba de la potencia naval respectiva de cada uno de esos países y del patente predominio británico en esta dimensión.

El amplísimo despliegue de la Marina Real en aguas y puertos españoles a partir del día 20 de julio logró sus objetivos de evacuación de súbditos británicos y protección para aquéllos que optaban por quedarse en el país. En todo caso, el día 24 de julio, en vista del carácter de guerra civil prolongada que tomaba la situación en España, el Foreign Office decidió que sus buques debían admitir como refugiados con vistas a la evacuación al extranjero a ciudadanos de otras nacionalidades atrapados en el país. También decidió que se diera refugio en los buques a ciudadanos españoles en peligro inminente de muerte por razones políticas y, especialmente, previo acuerdo con las autoridades españolas locales, a niños, mujeres y ancianos no combatientes ni en edad militar⁷.

Como fruto de esa decisión humanitaria, la labor de los buques de la Royal Navy continuó sin alteración durante todo el verano y gran parte del otoño del año 1936, transportando a refugiados de más de veinte nacionalidades a Gibraltar, Tánger y puertos franceses tanto atlánticos (con preferencia a San Juan de Luz) como mediterráneos (mayormente a Marsella). Y como fruto de esa misma decisión, el niño que era entonces D. Vicente Cacho consiguió embarcar en Santander en uno de aquellos buques británicos para trasladarse a

⁵ Telegrama confidencial del primer ministro para los jefes de gobierno de Canadá, Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica y Estado Libre Irlandés, 23 de julio de 1936. Archivo del Foreign Office (código archivístico: F.O.), serie 371 (Correspondencia general política), legajo 20525, documento W7223. En adelante se citará: F.O. 371/20525 W7223.

⁶ Informe previo citado, p. 2. A.D.M. 116/3677. Resulta evidente que Peter Gretton utilizó esta fuente y los informes de los comandantes de los buques implicados en la operación para la redacción de su capítulo correspondiente en *El factor olvidado*, pp. 83-117. El secretario del Foreign Office, Anthony Eden, ofreció una cumplida exposición de estas labores navales en su declaración ante la Cámara de los Comunes el día 27 de julio. *Parliamentary Debates. House of Commons*, 27 de julio de 1936, columnas 1123-1125.

⁷ Informe previo citado, p. 3. A.D.M. 116/3677.

Francia y desembarcar en algún puerto galo del Golfo de Vizcaya (probablemente en San Juan de Luz).

Según los cálculos efectuados por las autoridades navales británicas, la operación de evacuación de refugiados iniciada el día 20 de julio de 1936 tuvo verdadera entidad logística y transcendencia humanitaria. No en vano, a tenor del cómputo interno del Almirantazgo, a finales de octubre de 1936 los buques empleados en la operación por la Royal Navy había efectuado nada menos que 220 viajes entre puertos españoles y sus puertos de destino en la costa francesa o en Gibraltar, con un recorrido mínimo total estimado en 75.724 millas marítimas. En el transcurso de esos viajes y a bordo de esos buques, 11.195 personas habían sido rescatadas y evacuadas al extranjero. De toda esa cifra global, sólo el 35% (esto es: cerca de 4.000) eran de nacionalidad británica⁸.

El porcentaje y entidad de los ciudadanos españoles que formaban parte de la restante cifra de 7.000 evacuados no británicos es muy difícil, si no imposible, de estimar con precisión. Desde luego, en su inmensa mayoría se trataba de niños, mujeres y ancianos porque así lo imponía la decisión de solicitar permiso a las autoridades locales para proceder a la evacuación oficial (el asilo concedido a hombres adultos en peligro mortal no exigía dicha solicitud por razones obvias de eficacia y confidencialidad). En todo caso, según el cálculo fidedigno realizado por el almirante James Cable con posterioridad, a finales de enero de 1937 los buques de la Marina Real habían evacuado a destinos seguros (“regularmente o irregularmente”) a un total de 17.000 personas de nacionalidad española⁹.

La cifra apuntada por el almirante Cable es muy significativa y reveladora. Hay que tener en cuenta que es un número muy considerable de españoles evacuados, siquiera sea temporalmente, fuera de España como resultado del estallido de la guerra civil y de su falta de afinidad con el color político dominante en la zona donde se encontraban el 18 de julio de 1936. Una mera comparación con las cifras asumidas sobre el total de exiliados españoles hasta finales de ese año, permite apreciar esa dimensión. Por ejemplo, Javier Rubio, en su canónico estudio sobre la emigración provocada por la contienda, calcula que el número de españoles emigrados a Francia desde el norte de España entre el inicio de la guerra y hasta finales del año 1936 pudo alcanzar la entidad de 10.000 personas¹⁰. Estos emigrados eran básicamente republicanos que huían del avance de las tropas insurgentes sobre la aislada bolsa norteña (cuyo definitivo cierre se produce tras la toma de Irún el 4 de septiembre de 1936). Los huidos del avance de las tropas insurgentes por el frente sur (básicamente andaluces y extremeños republicanos) no optaban por el camino del exilio a Francia de sus compatriotas norteños sino, más bien, por el traslado a la zona central republicana, primero buscando refugio seguro en Madrid y finalmente en el Levante.

Considerando, por tanto, como una estimación ponderada la cifra de 10.000 refugiados españoles en el extranjero a finales de 1936, se aprecia en toda su dimensión el alcance de la labor humanitaria de la Royal Navy en la contienda española. Descontando a aquellos que pasaron de inmediato a la otra zona combatiente, no cabe duda de que entre esos españoles que permanecían en Francia al finalizar el año 1936 había muchos que debían su vida y su

⁸ Informe previo citado, p. 3. A.D.M. 116/3677.

⁹ James CABLE, *The Royal Navy and the Siege of Bilbao*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979, p. 28. Hay útiles consideraciones sobre el tema en Michael ALPERT, “La respuesta inglesa humanitaria y propagandística a la guerra civil española”, *Revista de estudios internacionales*, vol. 4, n.º 1, 1984, pp. 27-38.

¹⁰ Javier RUBIO, *La emigración de la guerra civil, 1936-1939. Historia del éxodo que se produce con el fin de la Segunda República Española*, Madrid, San Martín, 1977, vol. 1, pp. 39-10. Las cifras de Rubio para 1936 son admitidas por autores posteriores como Louis STEIN, *Beyond Death and Exile. The Spanish Republicans in France*, Cambridge, Harvard University Press, 1979; y Josefina Cuesta y Benito Bermejo (eds.), *Emigración y exilio. Españoles en Francia, 1936-1946*, Madrid, Eudema, 1996.

seguridad a los dispositivos de evacuación realizados por la Marina Real Británica. Y precisamente uno de aquellos 17.000 españoles evacuados en dicha operación humanitaria era un niño de apenas siete años llamado Vicente Cacho Viu.

Sit Tibi Terra Levis.