

Colaboraciones especiales



**LA FUGA DEL VAPOR
"VIERA Y CLAVIJO"**

Juan Carlos Díaz Lorenzo

La fuga del vapor “Viera y Clavijo”

Juan Carlos Díaz Lorenzo

Un grupo de deportados republicanos trasladados a Villa Cisneros se apoderaron del barco y huyeron a Senegal, en un espectacular golpe de audacia

- El 14 de marzo de 1937, poco después de su llegada a la bahía de La Sarga, asaltaron el barco y se hicieron con el mando, uniéndose parte de la tripulación
- El capitán Antonio Pastor, así como dos oficiales de puente, tres de máquinas y dos subalternos, se declararon hostiles y fueron recluidos en camarotes
- Un día después el barco arribó a Dakar en medio de una gran algarabía, con 152 pasajeros a bordo y allí permaneció internado hasta el final de la guerra

El 17 de agosto de 1936, el vapor “**Viera y Clavijo**” zarpó del puerto de Santa Cruz de Tenerife en viaje a Villa Cisneros, con escalas en Las Palmas, Puerto de Cabras, Cabo Juby, Río de Oro y La Güera, llevando a bordo a un contingente de 37 presos políticos procedentes de las prisiones flotantes de Tenerife, entre los que figuraban dirigentes de la CNT, socialistas, comunistas y algunos afiliados a Izquierda Republicana. De ellos, 29 quedaron internados en Villa Cisneros y los ocho restantes siguieron a La Güera. Entre los deportados se encontraban Layo Rodríguez Figueroa, hijo del diputado Luis Rodríguez Figueroa; el poeta gomero y concejal socialista Pedro García Cabrera, el escritor José Rial Vázquez, el médico Feliciano Jerez Veguero, Lucio Illada Quintero y otros.

Durante las doce horas de estancia en Las Palmas fueron conducidos al campo de concentración de La Isleta, mientras que en la escala en Puerto de Cabras, al día siguiente, se les permitió bajar al muelle para tomar el sol y comer, escoltados por un grupo de soldados. Estando allí pudieron ver que la bandera tricolor de la República había sido sustituida por la roja y gualda nacional.

A su llegada a Villa Cisneros, los deportados fueron repartidos en cuatro chabolas situadas en el exterior de las murallas del fuerte al cuidado de la guardia mora y empleados en trabajos penados, como la apertura de una carretera desde esta localidad hasta el

extremo de la península, con la finalidad de comunicar una serie de fortines.

La sucesión de noticias trágicas, como el traslado de algunos deportados a Tenerife para su fusilamiento y el resentimiento de una parte de la dotación militar al conocer los atropellos sobre familiares directos y, sobre todo, la convicción de que los presos políticos iban a ser ejecutados en el desierto, llevó a un grupo de ocho cabos a establecer contacto con algunos deportados para organizar la evasión de la colonia, entendiendo que debía hacerse por mar, aprovechando que la Sección Nómada se encontraba en los territorios del interior, pues en el caso de atravesar el desierto para llegar a la zona francesa necesitarían unos ocho días a lomos de camellos.



Estampa marinera del “Viera y Clavijo”, tantas veces mostrada en las aguas del Archipiélago Canario. Archivo Díaz Lorenzo.

La fuga se produciría coincidiendo con la llegada del barco de Las Palmas, pues la parte principal del plan consistía en apoderarse de éste para después huir hacia el Sur y alcanzar un puerto de la soberanía francesa. Cuando llegó el día indicado, el 14 de marzo de 1937, los implicados en la trama se hicieron con todos los fusiles de la guardia, deteniendo a los oficiales, menos al alférez Jesús Clares Díaz, que consiguió huir y se adentró en el desierto, llegando hasta el faro. En los primeros momentos se produjo una refriega en la que murió uno de los sublevados por los disparos del alférez Francisco Malo Esteban, jefe del fuerte de Villa Cisneros, quien poco después cayó abatido en un forcejeo con Lucio Illada Quintero, uno de los

deportados. Uno de los presos políticos resultó herido en una pierna, siendo asimismo detenida el resto de la tropa afecta al Gobierno de la República, quedando los deportados y los militares adictos dueños de la plaza¹.

Para evitar cualquier filtración de la situación, se ordenó el destrozo a culatazos de la estación de radio y, asimismo, ante la posibilidad de que los soldados del destacamento que vigilaban la entrada del puerto pudieran abrir fuego sobre ellos en el momento de la huida, se llevaron consigo como rehén al médico y a varios compañeros más.

El plan se cumplió según lo previsto. El correílo fondeó a medianoche en la bahía de la Sarga, a la espera de que embarcara el práctico para llegar hasta el muelle. El práctico de Villa Cisneros, amenazado por los amotinados, llevó a varios de éstos vestidos de soldados hasta el costado del buque, en una lancha de la Compañía Colonial, obligándole a que hiciera la señal convenida para el arriado de la escala de gato, momento en el que subieron a bordo y a punta de pistola se hicieron con el mando del barco, disparando un tiro al aire e izando la bandera en el mástil, que era la señal convenida de que la operación había triunfado. Al momento se ordenó el arriado de dos botes para que pudieran embarcar el resto de los confinados y de la tropa, en medio de una gran algarabía.

Ante la nueva situación, los sublevados permitieron que el personal disconforme con la evasión se quedara en tierra. Parte de la tripulación del barco se unió a la suerte de los sublevados, entre ellos dos oficiales de la Marina Mercante militarizados que venían a bordo, Juan Golobarde Arroyo y Alfredo Ortiz de Lanzaduri, declarándose hostiles a la situación el capitán del buque, Antonio Pastor, así como dos oficiales de puente, tres de máquinas y dos subalternos, siendo recluidos en camarotes bajo vigilancia armada². Entre los oficiales que se ocuparon de la navegación figuraba uno de los deportados, Layo Rodríguez Figueroa. Entre todos ellos organizaron el régimen de vida a bordo para ocuparse de las labores propias del barco, haciendo viaje para librarse de la muerte "en una aventura arriesgada y de posibles sobresaltos"³.

El día 15 arribó a Dakar el vapor "**Viera y Clavijo**", con un total de 152 pasajeros a bordo, de ellos 93 suboficiales, cabos y soldados del Regimiento Infantería de Canarias nº 39, 23 deportados,

¹ García Luis, Ricardo. *Crónica de vencidos. Canarias: resistentes de la guerra civil*. Colección La Marea. Santa Cruz de Tenerife, 2003.

² Medina Sanabria, Juan. *Isleta. Puerto de la Luz. Campos de concentración*. Las Palmas de Gran Canaria, 2002.

³ O' Shanahan, Leopoldo. *Horror, errores y falacias sobre la guerra civil en Canarias*. Ediciones Baile al Sol. Santa Cruz de Tenerife, 2004.

34 tripulantes del barco y los dos oficiales citados. El comité revolucionario puso en manos de los pilotos mercantes Layo Rodríguez Figueroa y Francisco Verdejo la responsabilidad de llevar el barco al puerto de Dakar, a donde arribó enarbolando la bandera republicana en medio de una gran expresión de júbilo, aunque tuvo que permanecer dos días en fondeo hasta que se solucionó el permiso de las autoridades militares francesas.



El correillo negro "Viera y Clavijo". Archivo Díaz Lorenzo.

La noticia se supo en Canarias el mismo día 14, por un mensaje de radio de la estación francesa de Port Etienne, causando una gran impresión, por lo que se ordenó la salida inmediata del vapor **"Lanzarote"** con un destacamento de Infantería rumbo a Villa Cisneros, para que cubriera las necesidades del servicio.

Los sublevados permanecieron en Dakar durante varios días, donde fueron agasajados por parte de los dirigentes políticos de izquierda de la colonia y abandonaron la ciudad a bordo de barcos de bandera francesa que venían de América y no hacían escala en Canarias, desembarcando en puertos del sur de Francia, principalmente en Marsella. En su mayoría pasaron a la zona controlada por el Gobierno de la República, donde algunos murieron en combate; otros consiguieron huir y pasaron a Francia luchando contra la invasión alemana. La mayoría fueron detenidos al acabar la contienda en la Península y trasladados a Tenerife, siendo sometidos a consejo de guerra, condenados a penas de prisión y seis de ellos ejecutados.

Quince familiares de los tripulantes fugados fueron detenidos y encarcelados en Las Palmas, hasta el mes de junio de 1937, en que el

gobernador militar ordenó su puesta en libertad, coincidiendo con la toma de Bilbao. En el verano del citado año, la Unidad Disciplinaria de Río de Oro se trasladó al Lazareto de Gando, en Telde.

El buque **“Viera y Clavijo”** quedó internado en el puerto de Dakar hasta el final de la guerra, en que fue devuelto a Compañía Trasmediterránea y el 27 de julio de 1939 arribó a Las Palmas, después de 28 meses de amarre forzoso en el puerto de la colonia francesa.

Capítulo del libro “De los correillos al Fast-ferry”, tomo I de la publicación “Al resguardo de Anaga”. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, 2004.

