

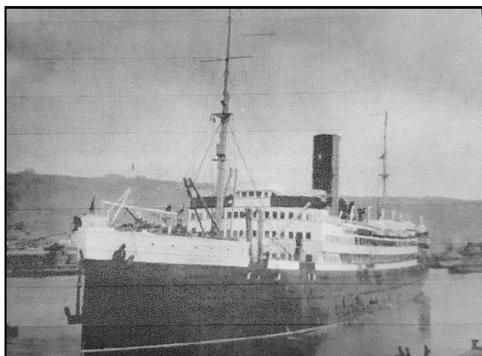


## El vapor 'Habana': el viaje desde Bilbao y la llegada a Gran Bretaña.

Por Natalia Benjamin y Cliff Kirkpatrick (Información naval)

Escrito algún tiempo antes de 2013.

**El Habana** fue un transatlántico de 10.551 toneladas construido en Sestao para la Compañía Trasatlántica en 1927 y costó 36.500.000 pesetas. Tenía 146 metros de largo, 19 metros de ancho y 9 metros de profundidad. Su nombre original era el de Alfonso XIII, el tercer barco de la compañía en llevar el nombre, pero la abolición de la monarquía y la posterior formación de la Segunda República Española dieron lugar al cambio de nombre de varios grandes barcos por motivos políticos, por lo que el Alfonso XIII se conoció como Habana.



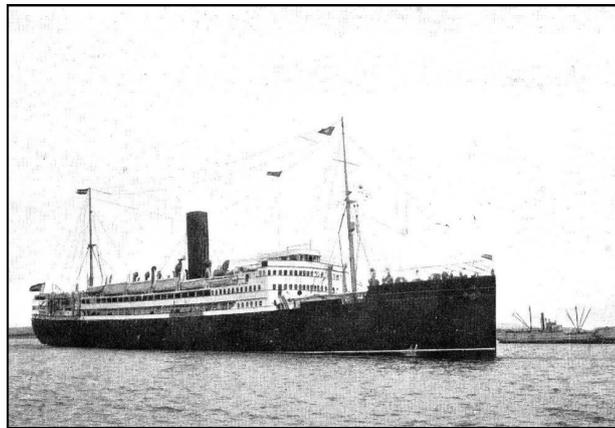
El vapor Alfonso XII

Desde su lanzamiento hasta el inicio de la Guerra Civil, realizó viajes regulares a Nueva York, siendo el itinerario habitual Bilbao-Cuba-México-Nueva York. En 1935, un folleto de la Compañía Trasatlántica anunciaba dos cruceros desde el norte de España hasta el puerto de Londres durante la primera quincena de mayo y junio. El barco debía partir de Bilbao para una estancia de seis días en Londres, tras lo cual regresaría a Santander. El coste de este crucero de primera clase fue de 1.000 pesetas: en el precio se incluía el transporte diario desde y hacia el centro de Londres y el almuerzo y la cena allí.



Folleto de viajes. Alfonso XIII

\*\*\*\*\*



El vapor Habana

Mientras continuaba la guerra en el frente norte, las autoridades republicanas dispusieron la evacuación de los niños de Bilbao. Estos niños de guerra vascos fueron enviados a Francia, Bélgica, Gran Bretaña, la Unión Soviética y México. Fue en mayo y junio de 1937, entre el bombardeo de Guernica el 26 de abril y la caída de Bilbao el 19 de junio, cuando fue evacuado el mayor contingente de niños vascos. El vapor Habana jugó un papel importante en estas evacuaciones. Estaba fácilmente disponible, habiendo sido requisado por el Gobierno Vasco para ser utilizado como barco hospital. Participó en seis “expediciones”, como se denominó eufemísticamente a las evacuaciones. A continuación se puede ver una tabla que muestra los viajes realizados por el Habana :

6 de mayo 2.275 niños llevados a La Pallice (La Rochelle) en el oeste de Francia  
16 de mayo 2.185 niños llevados a Pauillac (cerca de Burdeos)  
21 de mayo 3.861 niños llevados a Southampton  
1 de junio 2.318 niños llevados a La Pallice  
6 de junio 1.733 niños llevados a La Pallice  
13 de junio 4.500 niños llevados a Pauillac, 1.610 de los cuales fueron a Leningrado

Mientras el Habana se llevaba a los niños, otros barcos más pequeños transportaban a más niños a Francia. (En total, unos 20.000 niños fueron evacuados a Francia.) Y aunque el principal contingente de pasajeros que transportaba el Habana eran niños, alrededor del veinte por ciento de los pasajeros de las otras embarcaciones eran adultos, especialmente mujeres y ancianos, así como discapacitados.

El gobierno británico no había querido admitir a los refugiados vascos, alegando que sería una violación del acuerdo de no intervención, pero tras el bombardeo de Guernica el 26 de abril, la opinión pública británica presionó al gobierno para que cambiara de postura. En respuesta a una solicitud de la Delegación Vasca en Londres, Leah Manning, como representante de la NJCSR, se había marchado a Bilbao dos días antes del bombardeo de Guernica. Cuando llegó a España, inmediatamente se dispuso a prepararse para una eventual evacuación y esta actitud y acción positivas valieron la pena, ya que el Ministro del Interior dio la aprobación en principio a la evacuación en una carta a Wilfred Roberts fechada el 29 de abril de 1937.

El 7 y 8 de mayo, el Departamento de Asistencia Social anunció que varios niños serían evacuados a Gran Bretaña y que los padres que deseen enviar a sus hijos deberían ir y registrar sus nombres. El 15 de mayo, el gobierno británico accedió a regañadientes a acoger a 2.000 niños, con la condición de que no se hiciera responsable económicamente de los niños, que fueran elegidos de forma imparcial y que los que vinieran debían tener entre 5 y 15 años. Hubo otro anuncio en la radio de que todos los niños que se habían inscrito para la evacuación debían presentarse con sus padres en la Oficina de Asistencia Social para un reconocimiento médico. Dos médicos, el Dr. Richard Ellis y la Dra. Audrey Russell, fueron trasladados desde Gran Bretaña y tenían la tarea de examinar a los niños. A los que se consideró aptos para salir se les entregó un disco de identidad hexagonal con las palabras: "Expedición a Inglaterra" y un número impreso. Debían prenderlo con alfileres en la ropa cuando se fueran y se le conoció como su "corazón de cartón".

A los niños se les dijo que se fueran a casa para esperar un anuncio de radio y estar listos para embarcar en tres o cuatro días. Para entonces, el gobierno británico había acordado duplicar el número de niños que venían a Gran Bretaña. La mañana del jueves 20 de mayo, la radio les informó que debían dirigirse esa tarde a Portugalete, la estación de Bilbao, desde donde serían llevados en tren hasta Santurce, el puerto exterior de Bilbao. Debían ir en diferentes momentos de acuerdo con los números en sus discos hexagonales. Sus padres no debían acompañarlos en los trenes porque no había suficiente espacio.

Desde las 14.30 horas aproximadamente en la estación de Portugalete, grupos de 600 niños a la vez abordaron los trenes especiales para llevarlos a Santurce donde estaba amarrado el Habana. Hubo despedidas entre lágrimas; algunos padres que vivían cerca del puerto estaban allí para

despedirse de sus hijos pequeños. Los noticiarios de la época nos muestran escenas increíblemente conmovedoras. “Fue terrible despedirme de mi madre. Ella seguía diciéndome qué hacer, que cuidara a mi hermano y a mi hermana. Solo tenía diez años y sentí esto como una gran carga”, dijo Luisa.

A bordo, los niños recibieron comida y tuvieron que buscar un lugar para dormir, dos o tres por litera, en los sofás del salón y en los botes salvavidas. Había niños por todas partes y el embarque continuó hasta bien entrada la noche. Durante el transcurso de la velada, el Lehendakari Aguirre subió al barco para desear lo mejor a los niños.

Antes de que se completara el embarque, los aviones de guerra arrojaron bombas sobre Bilbao. Leah Manning envió un telegrama a las autoridades de Southampton que decía: “Intentando volver a contar a los niños. Hubo ataque aéreo. Causó que muchos perdieran el barco. Enfermedad lo más grave registrada”. El Habana no fue alcanzado, pero once niños que aún no habían embarcado fueron asesinados y, por razones de seguridad, el barco fue despachado desde el puerto. Afortunadamente, el yate de vapor, el Goizeko Izarra, que había sido donado al Gobierno Vasco por la adinerada familia armadora De la Sota, estaba disponible y embarcó a los niños que habían quedado atrás. La intención era que alcanzara al Habana, pero en realidad dejó su cargamento de niños en Burdeos.

El Habana transportaba en total a 3.861 niños, 95 maestras, 120 ayudantes y 15 sacerdotes, sin olvidar a los dos médicos, dos enfermeras y Leah Manning, así como al capitán y la tripulación del barco. (Los números varían ligeramente en las diferentes cuentas). Enarbolaba la bandera republicana española, no la bandera nacionalista vasca<sup>1</sup>, ya que Barcelona era su puerto de registro. Con su complemento de niños pasajeros, el Habana presentó un espectáculo sin precedentes. Había niños por todas partes, acurrucados en el suelo, en cada rincón, durmiendo plácidamente sobre almohadas y colchones en pasillos y salones, o asomando sus cabezas despeinadas a través de ojos de buey y rejillas. Algunos, afortunadamente inconscientes de los trágicos sentimientos expresados en el muelle, correteaban emocionados arriba y abajo del barco jugando al escondite o explorando las novedades de un transatlántico.

Con una nueva respuesta más enérgica al bloqueo insurgente de Bilbao, la Royal Navy estuvo presente con fuerza superior para asegurar que el Habana y otros barcos que salían del puerto tuvieran protección en alta mar. El acorazado HMS Royal Oak registró en su bitácora el 21 de mayo que el Habana y un yate salieron de Bilbao con refugiados a las 06.55 BST de esa mañana. La acompañó el destructor español ‘José Luis Díez’ hasta el límite de las tres millas de aguas territoriales donde fue llevada temporalmente bajo la protección del destructor británico HMS Forester poco después de las 07.00 horas y avanzó a 12 nudos en rumbo norte. El HMS Fearless se estacionó delante del Habana a las 07.32 y luego se hizo cargo de la escolta de HMS Forester. HMS Royal Oak se mantuvo cerca del convoy durante las siguientes tres horas antes de separarse y dejar HMS Fearless para escoltar al Habana hasta la Isla de Wight, justo en las afueras de Southampton Water.

---

<sup>1</sup> Esa bandera, la “ikurriña” era y es la del Gobierno Vasco, compuesto entonces y ahora por nacionalistas y no nacionalistas. Ed.



HMS Royal Oak

Ese primer día en el mar, el clima en el Golfo de Vizcaya fue atroz y casi todos los niños sufrieron mareos. Había vómito por todas partes. Vicente dice: "El viaje se convirtió en una verdadera pesadilla, me quitó la infancia. De repente ya no era un niño y todo me resultó muy difícil. De la noche a la mañana me convertí en adulto ". Al día siguiente, el clima se había calmado y, a las 5 de la tarde, el barco había llegado a The Needles. Se le dijo que fondeara frente a Fawley en Southampton Water para esperar la llegada del oficial médico del puerto. Partieron dos lanchas para ir al Habana, una con el personal sanitario del puerto y funcionarios de aduanas e inmigración, la otra con funcionarios del NJC que transportaban suministros de leche, glucosa, extracto de carne y solicitudes médicas. El Dr. Maurice Williams, oficial médico del puerto, describió las condiciones a bordo: "Los niños se reunieron en las salas públicas, en las pasarelas y en todas las cubiertas. Algunos yacían envueltos en mantas, luego corrían por el barco gritando, y algunos, fríos y complacientes, parecían aceptar las circunstancias de su llegada a una tierra extraña, habiendo sido separados de sus padres, sin ninguna emoción ". Se decidió que el Habana debía trasladarse a la mañana siguiente a un amarre interior para un examen médico detallado de los niños. Un niño enfermo de doce años fue sacado de inmediato, uno de los médicos lo bajó por la pasarela y lo colocó en una de las lanchas. Lo llevaron a tierra y luego fue en ambulancia al hospital del condado de Southampton para una operación.

El domingo 23 de mayo, el Dr. Ellis fue despertado por el sonido de miles de pies en la cubierta y, al salir, se le preguntó quizás 500 veces cuándo llegarían y si realmente conseguirían pan blanco y mantequilla, y si comerían carne en Bretaña. De repente, relató, todo el barco se inclinó hacia un lado mientras 4.000 niños llenaban las barandillas, la cubierta y los aparejos para saludar frenéticamente una franja azul en el horizonte. "Inglaterra!" ellos gritaron. A las 8 de la mañana, el Habana subió a vapor por Southampton Water hasta el muelle 106 de New Docks. Su entrada fue silenciosa, ya que se había enviado un mensaje por adelantado solicitando que cuando navegara hacia el puerto, los barcos no debían recibirlo de la manera habitual haciendo sonar sus sirenas, ya que era un sonido que los niños asociaban con un inminente bombardeo aéreo. Tan pronto como el barco atracó, se escucharon voces que cantaban himnos desde las cubiertas superiores mientras un sacerdote celebraba una misa al aire libre.

Cientos de personas, con representantes de la prensa y fotógrafos, se alinearon en el muelle. Los niños fueron recibidos con música conmovedora interpretada por la banda del Ejército de Salvación y con una recepción del alcalde de Southampton. La Sra. Azcárate estuvo allí, con Sor Lisazo, Jefa de la Delegación Vasca en Londres, así como la Duquesa de Atholl, Sir Walter y Lady Layton, Sir Walter y Lady Citrine, y muchos representantes de los diversos movimientos de ayuda españoles. Había banderines decorativos por todas partes y los niños pensaron que se los habían colocado para ellos. De hecho, ¡había sido por la coronación del rey Jorge VI once días antes!

Antes de abandonar el barco, los niños, que se encontraban en un estado de gran excitación, fueron examinados médicamente de nuevo. Para ello se utilizaron los dos salones principales y se erigieron cubículos con mamparas. Había un equipo de nueve médicos y examinaron a los adultos primero para que pudieran ayudar a organizar a los niños en grupos. Este reconocimiento médico dividió a los niños en categorías y para ello se les entregó cinta para ponerles alrededor de las muñecas. La cinta blanca significaba "limpio y saludable", cinta roja significaba "alimañas": el niño tenía que ir y ser despiojado en los baños corporativos, recibir un nuevo conjunto de ropa y cortarle el pelo (había 712 niños en esta categoría) y cinta azul significaba "enfermedad contagiosa" y el niño fue enviado al hospital de aislamiento (dos niños fueron). Terminado el examen médico, los niños pasaron por delante de los oficiales de inmigración que tomaron detalles de sus nombres y parentesco y colocaron otra etiqueta en sus abrigo, antes de caminar por la pasarela, ayudados por una fila de enfermeras de la Cruz Roja uniformadas de blanco. En la tarde del domingo 23 de mayo comenzó el desembarco y los primeros grupos de niños, los que tenían cinta blanca en las muñecas, partieron a intervalos regulares, siendo llevados en autobuses de dos pisos al campamento de North Stoneham. Los exámenes continuaron hasta las 7 pm y continuaron al día siguiente.

Un reportero del "Southampton Echo" quedó gratamente impresionado por los niños y escribió: "Aquí y allá había niños llorando, niños que parecían pálidos y desnutridos, pero la mayoría de los refugiados se veían bien, en excelente estado de salud y de buen humor. Pero tenían historias terribles que contar".

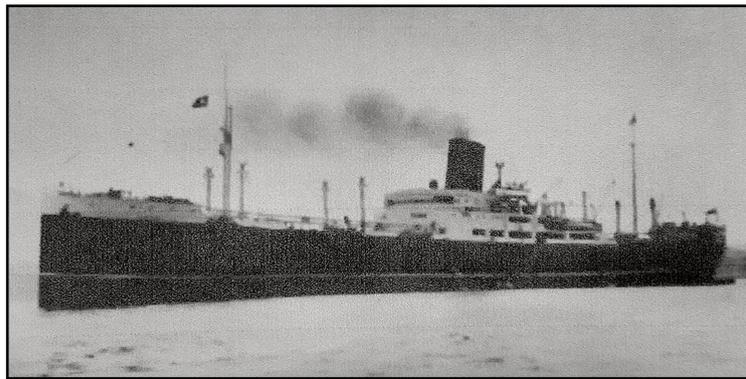
Posteriormente fueron encontrados dos niños escondidos en uno de los botes salvavidas del Habana, una niña y un niño de diez y doce años. "¡Queremos a nuestra mamá!" dijeron, habiendo tenido la intención de quedarse en el barco y regresar a Bilbao.

El Capitán Ricardo Fernández, Maestro del Habana que había sido responsable de la evacuación de dos barcos cargados de refugiados a Francia, se veía muy cansado cuando habló con la prensa sobre el viaje a Inglaterra. Durante las últimas cuarenta y ocho horas, él y el resto de la tripulación solo habían podido dormir unas pocas horas: "Seis niños dormían en mi cabina y cinco en la cabina del oficial jefe. Dondequiera que veían una puerta, la abrían y, por supuesto, no hubiéramos pensado en echarlos. Ha habido muchos mareos en el viaje, fue muy duro en el Golfo de Vizcaya, pero como puede ver, los niños han recuperado bastante el buen humor".

El Habana permaneció en Southampton hasta el 29 de mayo cuando partió hacia el pasaje de regreso a Bilbao, una vez más escoltado por el destructor HMS Fearless. Se propuso que el Habana pudiera llevarse consigo en el viaje los suministros médicos muy necesarios, pero el gobierno británico no lo permitió, ya que consideró que podría percibirse como una violación del acuerdo de no intervención. Este viaje del Habana a Inglaterra fue, de hecho, un evento único.

Poco después, cuando la caída de Santander parecía inminente, se hicieron nuevos acercamientos al gobierno británico para que permitiera que los refugiados españoles pudieran entrar en Gran Bretaña, pero la propuesta fue rechazada de manera inequívoca.

Así que ese es el fin de la asociación del Habana con los niños vascos. Pero, ¿qué pasó con el barco después de eso? Tuvo una vida llena de acontecimientos. Estuvo amarrada en Burdeos hasta el final de la guerra como buque hospital y regresó a Bilbao en 1939. Hubo un incendio a bordo que destruyó gran parte del alojamiento, y el Habana fue remodelado para llevar tanto pasajeros como carga. En 1942, navegó hacia América Latina con 12 pasajeros y 518 metros cúbicos de carga. Al final de la guerra, fue reacondicionada como barco de pasajeros, y pasó muchos años viajando de España a América hasta que atracó en Vigo en 1960.



SS Habana reacondicionado como buque de carga

Entonces Pescanova la compró. Se trataba de una empresa fundada ese mismo año por José Fernández López, quien se propuso solucionar un problema milenario en la industria pesquera española, a saber, cómo conservar el pescado capturado fuera de los puertos de España -en el Atlántico Sur, por ejemplo- para que el pescado no se echara a perder durante tiempo de transporte de hasta tres semanas. Fernández se dió cuenta que el desarrollo de tecnologías de refrigeración y congelación ofrecía una nueva posibilidad para el transporte de pescado. En 1960 comenzó a equipar su primer barco congelador, el Lemos. Tuvo éxito frente a las costas de Argentina, y luego se fue a Sudáfrica, regresando con más de 250 toneladas de merluza.



SS Galicia, barco pesquero factoría propiedad de Pescanova

Alentada por este éxito, la empresa adquirió entonces su segundo barco, “un crucero retirado llamado Habana”. Pescanova la convirtió en una gigantesca fábrica flotante, rebautizándola como Galicia. En su nueva capacidad, el barco zarpó hacia Sudáfrica en 1964, apoyado por su propia flota de barcos de pesca. Si bien el Galicia sirvió como buque de producción, incluidas las instalaciones de congelación, pero también de empanado y fritura, el transporte de regreso a España fue proporcionado por una flota de buques congeladores dedicados.

En 1975 fondeó en Vigo y el último dato que nos enteramos del Habana/Galicia es que en 1978 fue vendido como chatarra y desguazado en Vigo. Pero qué interesante historia tiene el barco, aunque su papel en la evacuación de los niños vascos es para mí lo más destacado de su accidentado servicio operativo.

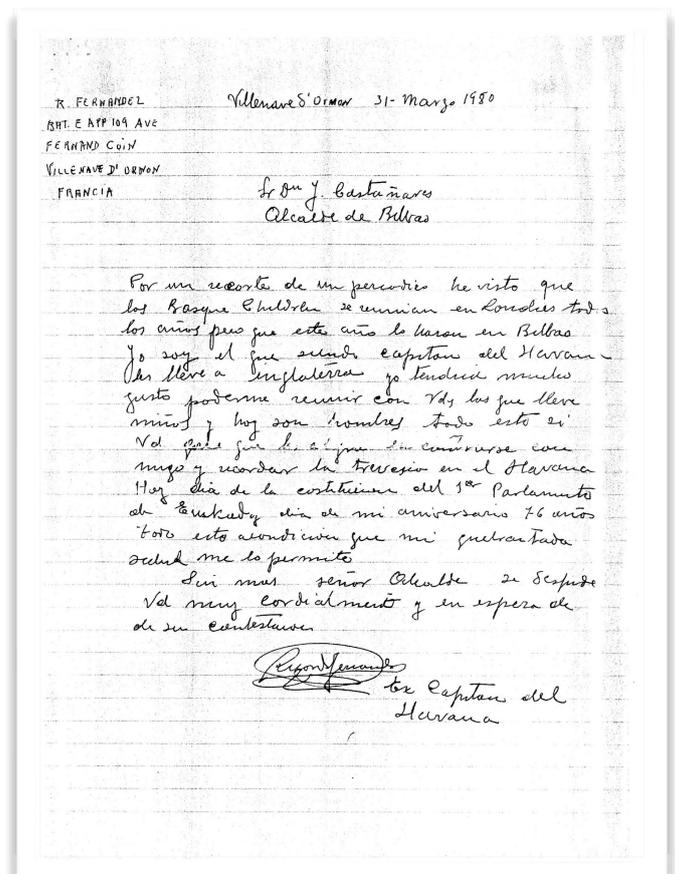
Como nota a pie de página, en 1980, Ricardo Fernández, el ex Capitán del Habana , vio un anuncio en la prensa de que los niños vascos de Inglaterra estaban planeando un reencuentro en Bilbao, y le escribió al alcalde preguntando si podía ir al reencuentro. y conocer a algunos de esos niños a los que había transportado tantos años atrás. Su carta fue transmitida a Helvecia Hidalgo organizadora de la Asociación de Niños Vascos. Ella le dijo que los niños se habían emocionado mucho de que él todavía los recordara después de tantos años y que lamentablemente la reunión tuvo que posponerse pero que sería muy bienvenido el año siguiente. Ricardo Fernández respondió que como tenía 76 años, no estaba seguro de estar allí y que su carta lo había conmovido hasta llorar.

(Ed. Capitán Ricardo Fernández murió en 1981)

## Natalia Benjamin y Cliff Kirkpatrick

Este artículo se escribió hace años y quedó sin publicar. La información naval fué contribuido por Cliff Kirkpatrick que murió en 2017.

## Las cartas del Capitán Fernández, 1980



Helvecia Hidalgo,  
46 Derwentwater Road,  
Londres W.3.

8 de Mayo de 1980.

Sr. Don R. Fernández,  
BAT.E.APP 109 Ave.,  
Fernand Coin,  
Villeneuve d'Ornon,  
France.

Estimado Sr. Fernandez,

El Sr. Castañares, alcalde de Bilbao, nos ha entregado copia de su carta, en la que expresa el deseo de acudir a la reunión en Bilbao de los Basque Children anunciada en la prensa. Nos ha emocionado mucho el leerla y ver que, aunque ha pasado tanto tiempo, Vd todavía se acuerda de aquellos niños que trajo a Inglaterra.

Muy lamentablemente, la proyectada reunión en Bilbao ha tenido que aplazarse hasta el año que viene, cuando esperamos tener el gran placer de saludarle y de recordar con Vd los días que pasamos en el Hasana. Así que, muy a pesar nuestro, tendremos que conmemorar el aniversario de nuestra salida de Santurce con una simple cena en un restaurant de Londres el día 24 de este mes, a cuya cena queda Vd. muy cordialmente invitado.

Un saludo afectuoso de

p.p. el Comité de los Basque Children (1937)

Villeneuve d'Ornon 21 Mayo 1986  
BAT.E.APP 109 Ave Fernand Coin

Penosamente tengo que decir las  
gracias por vuestra cariñosa carta  
que con fecha 8 me llegó el día 20  
Por mí mismo que el trato de tus me  
parece más de un niño.  
La muerte muy de verdad el retardo  
puesto que un año más para vobros  
no es nada pero para mí serían 77 años  
que no sé si lo que pesen pero si llevo  
y mi avanzada salud lo permite de  
Vuestra carta ha sido para una alegría  
muy grande al extremo que me emo-  
cionó y me se saltaron las lágrimas pues  
verdad que con la edad se me va  
miro  
Bueno no sé porque la vista  
se me nubla  
Recibiré todo un abrazo de  
este sincero amigo