



Escribir sobre el dorso de las aguas. Crónicas transatlánticas (*stricto sensu*) de los corresponsales hispanoamericanos de la Guerra Civil española*

Write on Water. Transatlantic Chronicles (*Stricto Sensu*) of Latin American Correspondent in the Spanish Civil War

JESÚS CANO REYES

Universidad Complutense de Madrid, España

jesuscanoreyes@ucm.es

ORCID iD: <http://orcid.org/0000-0002-1066-7576>

Abstract: This paper discusses a specific form of Latin American chronicle about the Spanish Civil War: the transatlantic chronicle written by its authors on the ship carrying the mouthier journey across the Atlantic Ocean. Many of the Latin American correspondents discussed in this paper were renowned novelists and poets, who traveled to Spain to witness the conflict first hand. These correspondents engaged in this lyrical and maritime writing to leave testimony detailing their journey, motivated by a desire to capture their expectations upon departure and document the return. The analysis of these texts leads to a deeper understanding of the war correspondent as a figure, the Latin American perspective on Spain and the characteristics of a flexible genre that ranges from periodical publications to books – a valuable vehicle of cultural mediation.

Keywords: Spanish Civil War; Correspondent; Chronicles; Transatlantic Studies.

* Este trabajo ha sido posible gracias al proyecto de investigación “El impacto de la Guerra Civil española en la vida intelectual de Hispanoamérica”, financiado por el actual Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades de España (PGC2018-098590-B-I00).

Resumen: Este artículo aborda un modelo específico de las crónicas hispanoamericanas de la Guerra Civil española: la crónica transatlántica escrita en el propio barco que lleva a sus autores a través del océano Atlántico en un viaje de ida o vuelta. Muchos de los cronistas hispanoamericanos que se desplazan a España para presenciar la contienda —algunos de ellos, narradores y poetas de renombre— practican esta escritura marítima de un lirismo muy particular (avivado por las expectativas del viaje en la partida o la evocación de la experiencia en el regreso) y dejan el testimonio de su travesía. El examen de estos textos permite profundizar en el conocimiento de aspectos como la figura del corresponsal de guerra, la mirada sobre España desde el continente americano y las características de un género versátil que fluctúa entre las publicaciones periódicas y el formato libro y que constituye un valioso vehículo de mediación cultural.

Palabras clave: Guerra Civil española; Corresponsales; Crónicas; Estudios Transatlánticos.

CAVILACIONES EN LA VÍSPERA

El barco es un lugar propicio para la escritura. El horizonte de agua y el viento salobre, la sensación de habitar un tiempo detenido y la expectativa inherente a todo viaje parecen las circunstancias adecuadas para encerrarse en el camarote o instalarse en la cubierta y garabatear unas ideas o unos versos sobre el papel. Si además la travesía implica nada más y nada menos que cruzar el océano Atlántico, junto a la tentación de la épica o del romanticismo hay que considerar algo tan prosaico como la sucesión de días largos y ociosos, y escribir es un buen remedio contra las horas muertas. Por último, si en la orilla de destino espera un país en guerra, o bien la guerra y su país van desapareciendo por la popa como los perfiles de una costa improbable, resulta francamente complicado sustraerse a la escritura.

En uno de los comienzos posibles de la literatura hispanoamericana, hay un hombre que escribe en un barco: el Almirante que en su cuaderno de bitácora registra las señales del cielo y el estado de la mar no será consciente de estar fundando una literatura, pero tampoco lo será de estar imprimiéndole, como un sello de su linaje, el carácter transatlántico. A partir de Cristóbal Colón, el viaje de ida y vuelta a través del océano se tematizará en innumerables ocasiones, con un amplio abanico de sentimientos que abarcan desde la fascinación al tedio. Horacio Quiroga, por ejemplo, renegará de cualquier imagen romántica de la travesía marítima después de su experiencia en el *Montevideo* durante su viaje a Europa, tal y como anota en su diario el 22 de abril de 1900, a punto de llegar a Génova:

También caí yo en la zonzera [sic] de suponerme grandes soles, grandes charlas, grandes temporales; atractivos aquí y allí, en cualquier detalle, en cualquier balanceo, en cualquier escuchante. Nada, absolutamente nada. Todo es un rodar continuo, sujetando en una mano una pipa de opio, y en el horizonte la misma estúpida limpieza del agua (Quiroga 2010, 86).

Dentro de las crónicas hispanoamericanas de la Guerra Civil española –leídas en su momento con auténtico fervor–, las transatlánticas (entendidas *stricto sensu* como aquellas escritas durante la misma travesía y también sobre ella) ocupan un lugar significativo. Preludio o balance, expectativa o evocación, la templanza de las crónicas marítimas conjuga muy bien con la efervescencia de la guerra, y sus corresponsales acomodan en estos textos algunas reflexiones de índole particular. Hay algo en el movimiento del barco que parece tener una íntima relación con la escritura. Viajar y escribir son dos formas del desplazamiento y en última instancia ambas tienen que ver con la legibilidad o ilegibilidad de una huella: la tinta sobre el papel, la espuma sobre las aguas.

Leídas en detalle, las crónicas transatlánticas permiten conocer un buen número de valiosos datos sobre las condiciones materiales del viaje de los corresponsales hispanoamericanos en su trayectoria de ida y vuelta a la guerra, viaje sobre el que la mayoría de las veces el relato historiográfico no se ha detenido especialmente. Leídas individualmente, se presentan como artefactos textuales donde sus autores (la mayoría de las veces escritores además de periodistas) ponen en juego diferentes estrategias retóricas y técnicas literarias en beneficio de la persuasión. Leídas en su conjunto, contribuyen a la comprensión del impacto de la guerra en el campo intelectual de Hispanoamérica, habida cuenta de que el contraste entre la partida y el regreso evidencia la utopía y el desencanto, el aprendizaje y el trauma de la lección española. Erigidas como textos radicalmente transatlánticos, “marcados con trazos de esta travesía” (Fernández de Alba y Pérez del Solar 2006, 106), las crónicas marítimas son las narraciones del cruce, entendido este como traspaso, como encrucijada y como transformación.

CABO SANTO TOMÉ. JULIO DE 1936

La primera crónica de la Guerra Civil española que llega a América se escribe en altamar y se envía desde Senegal. El 9 de julio de 1936 debe zarpar de Buenos Aires el *Cabo Santo Tomé*, navío español que realiza la ruta entre Argentina y varios puertos del Mediterráneo; no obstante, ciertas tensiones políticas entre el capitán y la tripulación (por las que algunos tripulantes son primero detenidos y luego liberados) retrasan su partida al día 10. Forma parte de su pasaje el joven Dardo Cúneo (Buenos Aires, 1914-2011), entonces aprendiz de periodista y militante socialista que se dirige a España para conocer de primera mano los logros y las adversidades de la República. De repente, el día 18, la travesía del *Cabo Santo Tomé* es alcanzada en mitad del océano por las noticias de la sublevación franquista: a la vez que el capitán y sus oficiales lanzan vivas a los insurrectos, parte de la tripulación proclama su adhesión a la República. Mientras la nave atraviesa los vastos días y las noches abismales del Atlántico, unos y otros absorben sin separarse de la radio los emocionantes y confusos preliminares de la guerra. En el reducido universo del barco se reproduce una guerra civil a pequeña escala, y un grupo de tripulantes se rebela para tomar el control de

la nave, que en lugar de ir a Las Palmas (en manos de los golpistas) desvía su rumbo a Dakar. Desde ese puerto africano, Dardo Cúneo envía al diario *Crítica* de Buenos Aires su texto titulado “En alta mar se sublevó el *Santo Tomé*”, que se publica el 30 de julio.

La crónica de Cúneo es explicativa del conflicto y no deja lugar para la peripecia de la primera persona: se limita a narrar la guerra que estalla en el barco a partir de las noticias radiofónicas, sin traslucir nada de los movimientos del corresponsal durante el mes que dura la travesía (el *Cabo Santo Tomé* no llega a Valencia sino hasta el 10 de agosto), de sus anhelos y temores, de su presentimiento de España. Algo más significativo en este sentido será otro texto de Cúneo: el “Romance de los tripulantes del *Cabo Santo Tomé*”, posiblemente influido por el prolífico romancero de la guerra de *El Mono Azul* que ha debido de conocer en España, publicado a su regreso a Argentina en el periódico *La Nueva España* en noviembre de 1936. El texto será una celebración de los héroes del *Cabo Santo Tomé*, los tripulantes que se rebelan en el mar para oponerse a los rebeldes que han dado el golpe en tierra firme:

Romance de tripulantes
 (ciento veinte son a bordo)
 Gustavo Noriega, el uno,
 Jesús González, el otro.
 Bilbaíno Víctor Pazos,
 como su pulso el de todos:
 de Málaga, es Luis Cascella
 y de Cádiz José Pozos.
 Claror de luna marina
 se ha evadido a sus ojos.
 Se viste de sol y espuma
 la imagen del hombre solo.
 Altitud de cielo tienen;
 y voz de puertos a bordo
 afirma “La Joven Guardia”
 sobre los vientos del trópico (Cúneo 1936b).

En pocas semanas España cambia a Cúneo, que a la sazón tiene veintidós años. A finales de agosto, el corresponsal se traslada de Madrid a Lisboa, donde es detenido y está a punto de ser fusilado hasta que interviene en el último instante la embajada argentina (Binns 2012, 234). A mediados de septiembre, Cúneo está de vuelta entre los pasajeros que descienden del barco *General Osorio* –de fabricación alemana– en el puerto de Buenos Aires, donde lo esperan cuatro policías para interrogarlo. Ya no es corresponsal, pero dos barcos después y una travesía de doble sentido lo han convertido en un periodista autorizado, cuyo aprendizaje en España le permite seguir escribiendo, ahora desde la otra orilla, las gestas y los quebrantos de la guerra.

El 10 de diciembre de 1936, el chileno Luis Enrique Délano firma el “Prólogo escrito en el mar” de su libro *Cuatro meses de guerra civil en Madrid*: “En los momentos en que doy comienzo a la redacción de estos recuerdos empiezan a perderse en las sombras de la tarde las costas de España. ¡Adiós, España! ¡Salud, España! ¡Quién sabe hasta cuándo!”. Délano ha llegado a Madrid en 1934 para estudiar en la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Central –hoy Universidad Complutense de Madrid–, donde ha recibido clases de Pedro Salinas y ha establecido una incipiente amistad con Camilo José Cela, compañero de aula; asimismo, ha trabajado en el Consulado de Chile en Madrid, primero a las órdenes de Gabriela Mistral y después, de Pablo Neruda. Gracias a su puesto y a su experiencia literaria –había publicado antes de salir de Chile algunos libros en la corriente del imaginismo–, Délano ha podido participar de las extraordinarias reuniones en la Casa de las Flores y de la *joie de vivre* de ese círculo intelectual en el Madrid de 1935 y 1936. Han sido tiempos felices, bruscamente truncados con el estallido de la guerra:

Hace sólo unas horas pasamos entre el Peñón de Gibraltar y la costa de África. Barcos de guerra y barcos mercantes se cruzaron con el “Virgilio”, mostrando la bandera bicolor de la monarquía española. ¡Triste bandera! Hace cinco años el pueblo con un gesto airado la arrancó de la Península. Hoy los enemigos del pueblo han vuelto a hacerla flamear sobre ciudades, campos y mares (Délano 1937, 5).

Délano da comienzo a la escritura de sus memorias en el barco que lo lleva de regreso a Chile. La historia que sigue al “Prólogo escrito en el mar” es un relato de la contienda mediante su peripecia personal; sin abandonar en ningún instante la subjetividad del yo (sus movimientos, sus miedos, sus esperanzas), refiere las distintas fases y circunstancias de la guerra en Madrid hasta el momento de su partida. Así, la crónica puede ser leída simultáneamente en los dos niveles: la narración autobiográfica, salpicada de sabrosas anécdotas, y la representación de una experiencia colectiva durante los primeros meses del conflicto. El libro se cierra con un par de capítulos de opinión dirigidos a ese lector chileno que sigue las noticias de la guerra por la prensa, y en ellos plantea y responde algunas cuestiones candentes: el aspecto religioso, el arte destruido por el fuego, el papel de las mujeres y de los chilenos, la posibilidad de la victoria. Délano manifiesta respecto a la República una identificación natural y casi tácita, que no es necesario enarbolar con vehemencia y que tampoco implica la expresión de un odio estridente hacia el enemigo (lo que, pese a todo, es habitual en los textos de esta estirpe). Su posicionamiento es incuestionable pero no agresivo, y ese tono sereno redundará hoy en su legibilidad:

Tuvimos también la visita de algunos aviones pertenecientes al ejército faccioso. Vigilan todo barco que cruza el Estrecho y si ese barco lleva una bandera amiga de la República española es detenido. Naturalmente, el nuestro, un buque italiano, ha navegado muy tran-

quilamente. Los pilotos, que volaban muy bajo sobre el transatlántico, saludaron con el brazo. Algunos pasajeros contestaron desde cubierta.

Y no ocurrió nada más. El barco siguió su derrotero; los aeroplanos volvieron a sus bases de Marruecos y la costa de la heroica España ha empezado a entrar en la sombra de la noche y el mar (Délano 1937, 5).

La definitiva desaparición de España “en la sombra de la noche y el mar” resulta verdaderamente significativa, pues al mismo tiempo que un augurio funesto para el país constituye para Délano el cierre de su experiencia. El libro entero está mediado entonces por su final: la crónica marítima, aunque disfrazada de prólogo, es en realidad un epílogo. Dado que no existe el rastro de la ida, solo queda el relato de la vuelta, una actualización del *nóstos* odiseico que muestra en este caso a un escritor libando la copa de la nostalgia en el camarote de un barco.

FLORIDA. FEBRERO DE 1937

En febrero de 1937 viaja de Buenos Aires a Valencia el poeta Raúl González Tuñón, invitado por la Alianza de Intelectuales Antifascistas de España. Es su tercer viaje a España: además de un paso fugaz en 1929 por los puertos de la península camino de París, en 1935 ha vivido unos meses en España y ha formado parte del mismo círculo de la Casa de las Flores (Neruda lo interpelará en su famoso poema “Explico algunas cosas”). A su regreso a Buenos Aires ha publicado los poemas políticos de *La rosa blindada*, inspirados por la revolución asturiana de octubre de 1934. Por lo tanto, el camarada Tuñón es el corresponsal perfecto para viajar nuevamente a España y contar sus impresiones de la guerra a los ávidos lectores argentinos de la revista *La Nueva España*.¹

Tuñón escribe su primera crónica, “El reloj de Gobernación”, el 26 de febrero a bordo del *Florida*.² Es un texto marcado por el optimismo y la expectación de lo que

¹ Además de Raúl González Tuñón, *La Nueva España* publica colaboraciones de otros corresponsales hispanoamericanos en España. Una de las más destacadas es la también argentina María Luisa Carnelli, que cultivó la escritura política en obras de título tan explícito como la novela *¡Quiero trabajo!* (1933) y el poemario *U.H.P. Mineros de Asturias* (1936), resultado de un primer viaje a España el año anterior, pero también fue escritora de tangos bajo pseudónimos masculinos: así de heterogéneas son las pulsaciones de la creación. Cuando en julio de 1936 regresó a España, estalló la guerra. Vivió dos años en el país sin dejar de escribir artículos, crónicas y poemas en favor de la República y para la prensa tanto española (*El Sol y Ayuda*) como argentina (*Unidad, Avance*, además de *La Nueva España*).

² Junto a Raúl González Tuñón viajaba Cayetano Córdova Iturburu, alias “Policho”, periodista, poeta, crítico de arte e intelectual comprometido. Además de que sus crónicas circularon abundantemente, a veces sin firma, en numerosos medios argentinos y españoles (*Crítica, La Nueva España, Córdoba, Unidad* y, en Madrid, el semanario *Ayuda*), reunió sus experiencias en el libro *España bajo el comando del pueblo*. Participó en el Congreso de Escritores Antifascistas y regresó a Buenos Aires en agosto, tras casi medio año recorriendo la zona republicana. Su libro contiene también el relato del viaje hacia España a bordo del *Florida*: “Pero esta larga travesía de ocho días a puro mar y cielo es el espacio reservado a las neurosis. Hay momentos en que la monotonía del paisaje y la

encontrará en España, y comienza con la imagen simbólica del reloj del comedor al que hace falta poner en hora: “En fin, es necesario pasar otra vez la línea del Ecuador. Todos los días el *maître* adelanta el reloj del comedor de tercera cuando la sirena del barco anuncia el mediodía. ¡Muy bien esto de adelantar todos los días el reloj! ¿Acaso nosotros, desde algunos años a esta parte, no hemos tratado de poner todos los días el reloj a buena hora?” (González Tuñón 1937, s. p.). La lucha contra el fascismo que tiene lugar en la península marca el tiempo al resto del mundo, viene a decir Tuñón, y los pasajeros del *Florida* —especialmente los pasajeros de tercera— tienen que sincronizar su hora con la hora de España (así se llama precisamente la revista que unas semanas atrás acaba de lanzar su primer número en Valencia): “España ha impuesto un ritmo acelerado a nuestros sentimientos, a nuestros pensamientos, a nuestro corazón”.

En las crónicas de Tuñón apenas habrá lugar para el relato caprichoso o la anécdota pintoresca: cada cuadro narrativo estará subordinado a un imperativo ideológico bien definido. Es el caso también de esta crónica transatlántica, marcada por la prisa de llegar a España —una urgencia que, más allá de los anhelos del corresponsal, se hace común a todo el pasaje—, y por eso el texto se precipita sobre las aguas para anticipar la llegada a su destino: “Ellos quieren que el reloj adelante, que adelante siempre, que la máquina del barco apresure su ritmo, que detrás de Dakar, detrás del estrecho, aparezca la aurora española, grandiosa, ensangrentada, violenta, tal como lo exige el parto de un mundo nuevo”. España, convertida en utopía, trasciende la ubicación espacial para cifrar la esperanza de un tiempo nuevo.

La ilusión domina toda la crónica, y el propio Tuñón se muestra a sí mismo cantando en cubierta con la mirada fija en una estrella que “enrojecé” y que indica el camino hacia el destino luminoso que vuelve a ser, después de tantos años de distancia con América, “la madre España, mil veces querida”:³

monotonía, en los oídos, de este zumbido de las máquinas, de la hélice y de las aguas cortadas, empieza a fastidiarnos. [...] Pienso en nuestros antecesores los navegantes españoles. [...] Pero la hermosura de los panoramas no logra desviar la obsesión de nuestros ojos que se mantienen, a través de las lejanías, fijos en España” (Córdova Iturburu 1938, 19-20). Para ampliar información sobre la figura de Córdova Iturburu como corresponsal de guerra en España, consúltese el amplio artículo de Magalí Deves incluido en este mismo dossier, que no solamente examina las crónicas marítimas y fotografías tomadas por el corresponsal a bordo del *Florida*, sino que, después de cotejar el libro con las páginas del diario *Crítica* y el fondo personal del escritor, descubre que “de las catorce crónicas que declara haber preparado como corresponsal de guerra y enviado especial del diario, sólo fueron publicadas tres”.

³ Si con las independencias americanas se habían roto los lazos entre España y América, la llegada de la Segunda República española en 1931 había supuesto un nuevo acercamiento. Como recuerda Niall Binns en *La llamada de España*, “el verdadero encuentro de los intelectuales hispanoamericanos con la antigua Madre Patria ocurrió en tiempos de la República. La caída de la monarquía significaba, de algún modo, la pérdida de la identidad tradicional, rancia y retrógrada, tan odiada por los progresistas como añorada, todavía, por los sectores más conservadores, católicos e hispanófilos. [...] La ‘madrstra desnaturalizada’ volvía a merecer el nombre de Madre Patria, patria ejemplar” (Binns 2004, 28-29). Durante la guerra, el tópic de la Madre España vuelve a ser un lugar común entre los

Sobre cubierta, en popa, un camarada nos suele cantar “La Joven Guardia”, “Ça ira” y en ruso “La Caballería Roja” (“Guíanos Boudieny”...) que naturalmente, no entendemos, pero cuyo ritmo lleno de alertas y galopes sacude nuestro corazón, nos infunde una confianza plena en lo que vendrá, mientras en el cielo enrojece la estrella más viva, esa que nos guía hacia ti, oh madre España, mil veces querida! (González Tuñón 1937, s. p.).

Tuñón permanece en esa “madre España” hasta la finalización del Congreso de Escritores Antifascistas, en julio de 1937, que se clausura el día 17 en París. De allí, el poeta se desplaza a Amberes, desde donde zarpa el 28 de agosto el carguero *Arica*, que lo llevará (junto a Amparo Mom, Pablo Neruda y Delia del Carril) a desembarcar en el puerto chileno de Valparaíso en el mes de octubre. Sin embargo, se podría decir que ese barco que hace el lento viaje de regreso —y donde Neruda termina de escribir *España en el corazón*— no lo separa de España, que seguirá gravitando en su literatura —como en la de tantos escritores que la visitaron durante la guerra— durante muchos años.

ALMANZORA. MAYO-JUNIO DE 1937

En su libro *España está un poco mal*, crónica de su viaje a la península con motivo del II Congreso Internacional de Escritores para la Defensa de la Cultura, el escritor chileno Alberto Romero incluye una sección titulada “Notas de alta mar”, donde describe algunos pormenores de la travesía del *Almanzora* en su viaje de tres semanas desde el puerto de Montevideo hasta el puerto de Cherburgo, en Francia. Acompañado por Pablo Rojas Paz⁴ y Amparo Mom, que va a España para reunirse con su marido Raúl González Tuñón, la travesía transcurre entre anécdotas ligeras, simulacros de salvamento, conversaciones banales, divertidas escalas y la aparición de algunos pasajeros pintorescos (y otros conocidos, como Gabriela Mistral, que se sube al barco en Lisboa junto a la puertorriqueña Margot Arce). A diferencia de otros textos *de ida*, en los que la expectación de España eclipsa todo lo demás —la crónica de Tuñón constituye el más claro ejemplo en este sentido—, en el relato de Romero la guerra parece un asunto menor, una más de las noticias que entretienen los días en el barco: “El noticiario de a bordo anuncia la muerte del general Mola, y como se habla de España, el pobre hombre me pregunta si voy a la España ‘bermella’ o a la de Franco, que es la suya” (Romero 1938, 28). No hay más menciones a la guerra en las veinte páginas que describen los veinte días de travesía: en la crónica transatlántica de Romero, España no pasa de ser una nota al margen.

intelectuales hispanoamericanos. Así, *Madre España*, se titula una antología poética chilena publicada en 1937 en solidaridad con la República.

⁴ Junto a los ya mencionados Raúl González Tuñón y Cayetano Córdova Iturburu, Pablo Rojas Paz fue el tercer delegado argentino en el Congreso de Escritores Antifascistas. Tomó la palabra en Madrid la tarde del 6 de julio, en el auditorio de la Residencia de Estudiantes: es de los pocos congresistas cuyo discurso, a día de hoy, está perdido (Aznar Soler 2019, 303).

El “Oropesa” soltó sus amarras, trepidó al ponerse en movimiento sus hélices y, lentamente, enfiló el canal, cuando las luces mortecinas de la ciudad comenzaban a brillar en el crepúsculo. En la cubierta, acomodado en la borda, contemplé un poco melancólicamente cómo tremolaban a lo largo de la línea del litoral cientos de pañuelos cordiales. Y cuando el buque, mar afuera, aceleró su marcha y se arriesgó en las penumbras oceánicas, yo evoqué el inicio de mi anterior aventura, deslizándome por un mar tranquilo hacia la tierra negra, donde me acechaba la muerte (Del Valle y Roselló 1937).

Con estas palabras comienza la primera entrega de la serie “Hacia la España en llamas”, publicada en la revista cubana *Carteles* el 10 de octubre de 1937 (en estas mismas fechas, dicho sea de paso, se está publicando en la revista otra celebrada crónica sobre la guerra de un escritor cubano: “España bajo las bombas”, de Alejo Carpentier). La primera persona corresponde a la figura de Alejandro del Valle, un coronel de Cienfuegos que apenas dos años atrás ha combatido en Abisinia contra la invasión italiana (a eso se refiere con la mención a su “anterior aventura”); el resultado ha sido una crónica trepidante, publicada primero de forma seriada y después convertida en libro: *Un hombre blanco en el infierno negro* (a eso se refiere con la mención a la “tierra negra”). Sin embargo, al no ser Alejandro del Valle exactamente un hombre de letras, su firma estaba acompañada por la de Arturo Alfonso Roselló, periodista y jefe de redacción de *Carteles* que daba forma literaria a las notas urgentes del hombre de acción. La fórmula tuvo éxito y se repite ahora durante la Guerra Civil española, a la que el militar acude como corresponsal.

Tal y como precisa la introducción de esta primera crónica, la colaboración de Del Valle y Roselló alumbra un texto “en el que se unen la audacia, el valor y el verismo de un testigo presencial de la gran tragedia española, con la pluma de un escritor de larga y valiosa experiencia periodística”. Esta escritura simbiótica —el aventurero que acumula la experiencia pero que es esencialmente ágrafo y el escritor que se sirve del relato de otro para poner en juego su propia escritura—, resultaba poco frecuente en las crónicas de guerra, donde el valor de la primicia permitía relegar la importancia del estilo. Ya fuera por la precipitación en las circunstancias de producción del texto, ya por el convencimiento de que regodearse en adornarlo podría suponer una frivolidad censurable en el contexto bélico —no se trataba tanto de hacer literatura como de propagar una verdad urgente—, el caso era que rara vez las crónicas se preocupaban por la forma. El caso singular de Del Valle y Roselló conduce a algunas preguntas, y al menos una esencial: ¿cuánto añade la imaginación de Roselló a la historia de Del Valle, en qué medida la modifica? El mediador en la escritura quiebra de algún modo la verosimilitud del relato original —al no ser testigo de vista, lo que añade el escribiente no puede ser material de la realidad sino producto de su inventiva— y, en tanto lo embellece, atrayendo la mirada sobre la ornamentación de la forma, hace de él un constructo literario.

En la travesía del *Oropesa* hacia España, viajan junto al corresponsal cubano veintiocho voluntarios (y siete polizones) que van a alistarse para combatir por la República. Además, regresan a España los tripulantes del *Manuel Arnús*, el buque largo tiempo detenido en el puerto de La Habana que ha evidenciado las tensiones diplomáticas entre las autoridades cubanas y españolas.⁵ El *Manuel Arnús* dentro del *Oropesa*: el barco dentro del barco. Durante el viaje, Del Valle conversa con unos y otros, juzga la (escasa) formación militar de los voluntarios. Más tarde, en el silencio de la madrugada, se dedica a redactar las notas que han de ser el origen de la misma crónica: “Escribía mis notas, a bordo, en la soledad de la madrugada. Reinaba un silencio profundo. Me levanté de la mesa escritorio y eché a andar rumbo a mi camarote. Miré el reloj: era la una y media. El mar estaba en calma. El ‘Oropesa’ se deslizaba sobre el dorso de las aguas tranquilas” (Del Valle y Roselló 1937). A pesar de lo que pueda parecer, el viaje no está exento de incidentes: se desata una pelea a brazo partido entre dos cubanos, planea la amenaza de abordaje de un barco pirata, la escasez de agua y comida resulta cada vez mayor y tiene lugar un conato de amotinamiento de los tripulantes del *Manuel Arnús*. Las aguas no se calman hasta que el *Oropesa* atraca en La Rochelle. La crónica termina entonces, con un eficaz manejo de la intriga, anticipando las peripecias por venir en el camino hacia tierras españolas.

CABO SANTO TOMÉ. OCTUBRE DE 1937 (DERROTA Y FIN)

¿Qué sucede durante la guerra con el *Cabo Santo Tomé*, el barco en el que ha viajado a España Dardo Cúneo? Debido a su capacidad de carga y su velocidad, es confiscado por el gobierno de la República para transportar material bélico desde Rusia. La madrugada del 10 de octubre de 1937, el barco es interceptado con una carga de aviones y diverso material bélico en su travesía Odessa-Valencia. Los cañoneros de la armada nacional *Cánovas del Castillo* y *Eduardo Dato* (que en realidad están buscando otro barco de la misma compañía) le dan el alto entre Cerdeña y Argelia y comienza una batalla naval de la que el *Cabo Santo Tomé*, pese a estar equipado ahora con varios cañones soviéticos, sale irremediamente averiado: el incendio que lo hace naufragar cerca de la costa argelina es un triste final que probablemente Cúneo nunca ha imaginado para ese barco cargado un día de esperanza.

⁵ El vapor *Manuel Arnús*, el mismo en el que García Lorca había abandonado Cuba en 1930, había sido incautado por la Segunda República española al comienzo de la guerra y, camino de México, había quedado fondeado en el puerto de La Habana el 26 de octubre de 1936. Un motín de la tripulación —que supuestamente había organizado durante la travesía un Comité Revolucionario—, había llevado a los oficiales a poner una denuncia al llegar al puerto cubano. El litigio se enredó y la nave quedó varada en La Habana hasta finales de marzo de 1938, lo que crispó enormemente las relaciones entre el gobierno de Cuba y de la Segunda República española.

- Aznar Soler, Manuel. 2018. *Segundo Congreso Internacional de Escritores para la Defensa de la Cultura (Valencia, Madrid-Barcelona-París, 1937). Actas, discursos, memorias, testimonios, textos marginales y apéndices*. Valencia: Centre Valencià d'Estudis y d'Investigació/Diputació de Valencia.
- Binns, Niall. 2004. *La llamada de España. Escritores extranjeros en la Guerra Civil*. Barcelona: Montesinos.
- 2012. *Argentina y la guerra civil española. La voz de los intelectuales*. Madrid: Calambur.
- Córdova Iturburu, Cayetano. 1938. *España bajo el comando del pueblo*. Buenos Aires: Acento.
- Cúneo, Dardo. 1936a. “En alta mar se sublevó el ‘Santo Tomé’”. *Crítica*, Buenos Aires, 30 de julio de 1936.
- 1936b. “Romance de los tripulantes del ‘Cabo Santo Tomé’”. *La Nueva España*, Buenos Aires, 28 de noviembre de 1936.
- Délano, Luis Enrique. 1937. *Cuatro meses de guerra civil en Madrid*. Santiago de Chile: Pano-rama.
- Fernández de Alba, Francisco y Pedro Pérez del Solar. 2006. “Hacia un acercamiento cultural a la literatura hispano-americana”. *Iberoamericana (América Latina-España-Portugal)*, vol. 6, n. 21: 99-107. DOI: <https://doi.org/10.18441/ibam.6.2006.21.99-107>.
- González Tuñón, Raúl. 1937. “La ruta del coraje”. *La Nueva España*, Buenos Aires, 28 de marzo de 1937.
- Quiroga, Horacio. 2010. *Quiroga íntimo. Correspondencia. Diario de viaje a París*. Madrid: Páginas de Espuma.
- Romero, Alberto. 1938. *España está un poco mal*. Santiago de Chile, Ercilla.
- Valle, Alejandro del y Arturo Alfonso Roselló. 1937. “Hacia la España en llamas. I”. *Carteles*, La Habana, vol. XXX, n. 41, 10 de octubre de 1937.

Recepción: 02.03.2020

Versión reelaborada: 31.08.2020

Aceptación: 22.02.2021

