

La calle para el miércoles dos de diciembre de 2009  
Diario de un espectador  
70 años del exilio español  
por miguel ángel granados chapa

Están finalizando los actos de recordación del exilio republicano español, iniciado en 1939, tras la victoria de la tropas infidentes encabezadas por el generalísimo Francisco Franco y la ancha capa de la sociedad española que lo apoyó. México fue uno de los países que más personas derrotadas y perseguidas por ese desenlace de la guerra civil recibió en su territorio. A ese momento se referirá la mesa redonda que esta tarde se efectuará en el Círculo de Bellas Artes, en la muy castiza calle de Alcalá, con la participación de la doctora Ascensión Hernández Treviño, investigadora de la UNAM y miembro de número de la Academia mexicana de la lengua; María Villanueva, también investigadora de la UNAM, el escritor José María Espinaza y e este espectador.

Con ese motivo hemos leído el reciente libro de la doctora Clara Lida, titulado *Caleidoscopio del exilio. Actores, memoria, identidades*. Se trata de una valiosa y ahora no realizada indagación sobre aspectos de la migración republicana como los medios de transporte en que llegaron a nuestro país, a partir de 1939 hasta 1950, y con base en datos oficiales:

“De los 1,741 españoles que registraron este dato al ingresar al país, sabemos que más del 56 por ciento lo hizo en barco y casi 30 por ciento por avión, en tanto que el resto lo hizo por vía terrestre. Pero estas proporciones se afinan más si las examinamos en cada sexenio: mientras en 1939-1944 la supremacía marítima es abrumadora, y 82 por ciento llegaba por barco, en el segundo sexenio el avión ocupaba ya la delantera, con 64 por ciento. Está claro que el predominio del transporte aéreo después de la segunda guerra mundial era ya incuestionable...Desde 1948 las mexicanas Aerovías Guest tenían el control de la ruta México-Lisboa-Madrid, y a partir de 1950 de México-Miami-Madrid, con varios vuelos semanales; Iberia, por su parte, no entraría definitivamente a la rura México-Madrid-México sino hasta 1959, pese a una breve incursión en 1951. En tanto, existían también varios vuelos semanales a Estados Unidos, Centroamérica y el Caribe operados por diversas líneas aéreas como Pan American Airways, la Compañía Mexicana de Aviación, American Airlines, Líneas aéreas mexicanas, Aerovías Reforma, Aerovías de México y Taca Airways System.

“En las llegadas por vía marítima, la gran mayoría de los registros incluyen también el nombre de los barcos. Por desgracia, no siempre ha sido posible verificar la exactitud del dato y de la grafía, ni la bandera de la embarcación. Así, por ejemplo, en el sexenio 1939-1944 se mencionan un *Mexique* o un *Mexico*, que a veces se refieren al mismo buque francés que en 1939 trajo el mayor contingente de exiliados (y que reanudó la travesía después de la Segunda guerra), pero en otras ocasiones el México aparece como un barco de la línea norteamericana Ward. También sabemos que de esta misma línea eran el *Siboney*, que provenía de Nueva York, con escalas en La Habana y Progreso (Yucatán) y el *Monterrey*, que hacía el recorrido a Veracruz desde Nueva York y La

Habana. Entre 1939 y 1942 muchas naves fueron contratadas por las organizaciones de ayuda a los refugiados para traerlos a México. Un ejemplo fue el buque *Guiné*, de bandera portuguesa, contrato en 1942 por la Jare para recoger 100 pasajeros en Casablanca, y junto con otros que viajaban por su cuenta. Trasladarlos a Veracruz, vía las Bermudas o Nueva York. Algo semejante sucedió ese año con otras embarcaciones portuguesas como el *Nyassa*, *Serpa Pinto* y *Sao Thomé*, cuya seguridad estaba amparada por servir a un país no beligerante, como era Portugal. En todo caso, lo que es evidente es que hubo una gran variedad de naves, que durante estos años llevaron a México contingentes españoles de todos los tamaños”