

ASILO NAVAL ARGENTINO EN LA GUERRA DE ESPAÑA (1936-1939)

Joaquín RUIZ DÍEZ DEL CORRAL
Comandante auditor

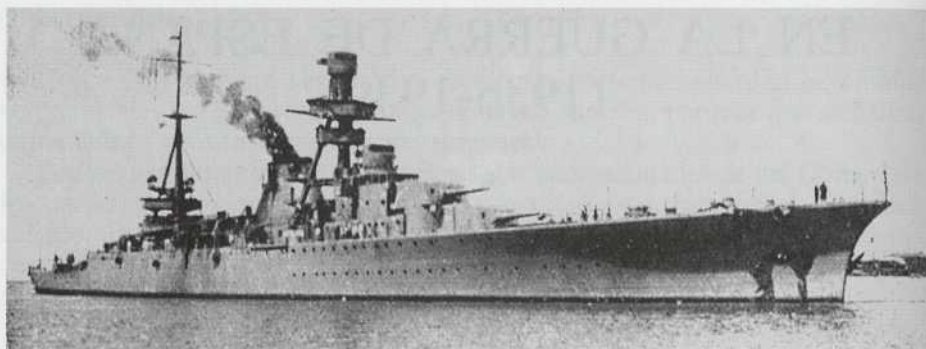
Introducción



UANTAS veces al pasar por una calle nos sorprende su nombre, ignorando por completo quién es la persona, acontecimiento, lugar o cosa que se lo otorga. Un ejemplo: a diario, cientos de viandantes o automovilistas recorren la madrileña calle de *Torpedero Tucumán* sin saber a que responde tan exótica denominación. Si algún lector de la REVISTA lo desconoce, algo poco probable, pero al fin y al cabo posible, y tiene la paciencia de leer estas líneas, podrá ver desvelada la incógnita, además de adentrarse en un asunto no demasiado conocido de nuestra pasada confrontación civil.

Qué duda cabe que las guerras son, por definición, crueles, y que las civiles pueden serlo aún más. Pero también es cierto que en esas trágicas situaciones, determinadas actuaciones tratan de paliar las terribles circunstancias en las que tantos se ven envueltos. Independientemente de las beneméritas conductas individuales encaminadas a ayudar a las víctimas de los conflictos bélicos, existen ciertas instituciones del Derecho Internacional Público que tienen por objeto asegurar la vida o la libertad de personas blanco del odio generado por guerras, revoluciones o tumultos. Entre ellas destacan el asilo diplomático y el asilo naval.

Sin pretender ser exhaustivos, pero como necesaria introducción a las concretas actuaciones que luego se expondrán, hay que definir a las dos instituciones citadas. Puede entenderse el asilo diplomático como la protección que un Estado ofrece a personas que no son nacionales suyos, cuya vida o libertad están en peligro por actos, amenazas o persecuciones de las autoridades de otro Estado, o de personas o multitudes que han escapado a su control, acogiéndolos en lugares, locales o edificios que gozan del beneficio de extraterritorialidad, y que son, principalmente, embajadas y legaciones diplomáticas. El asilo naval, entendido como una modalidad del asilo diplomático, o



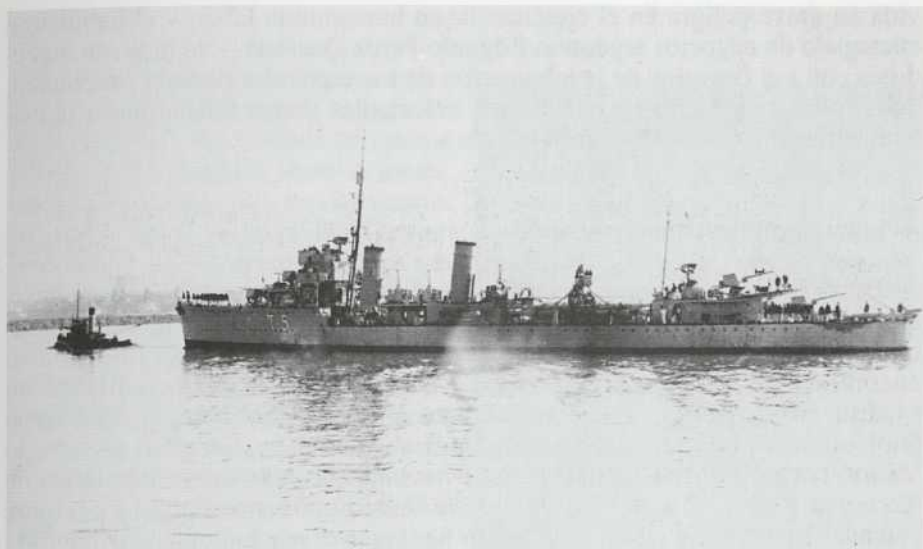
25 de Mayo.

mejor, como una figura jurídica con personalidad propia, puede ser definido, como lo hace el teniente coronel auditor de la Armada y magistrado José Manuel Ramírez Sineiro, como «el refugio obtenido en un buque de guerra o asimilado, surto o en tránsito por cualquier espacio marítimo libre o ajeno —y con carácter absolutamente excepcional, a bordo de un buque mercante sito fuera de las aguas de soberanía del Estado ribereño— por apátridas o personas de diferente nacionalidad del Estado de su pabellón, en aquellos supuestos en que su vida o integridad personal corran evidente peligro derivado de la ilegítima conducta de particulares o instituciones públicas». De esta definición pueden extraerse tres requisitos básicos para que este tipo de asilo pueda llevarse a cabo: 1.º Que se produzca una persecución por motivos políticos o ideológicos, 2.º Que exista la urgencia del amparo, ya que de no producirse éste se generarían graves consecuencias para el perseguido, y 3.º Existencia de un buque de guerra o asimilado, o de forma extraordinaria uno mercante, que arbole bandera distinta de la de perseguidores y perseguidos, y que preste cobijo y protección a estos últimos.

En la Guerra española de 1936-1939, ambos tipos de asilo se practicaron por numerosos países y, aunque no todos lo hicieron con la misma generosidad y amplitud, puede decirse que el fenómeno adquirió una importancia como nunca lo había hecho con anterioridad, trascendencia que no volvió a alcanzar, ni por asomo, después de la contienda.

Marco sociopolítico del asilo

Durante la última Contienda Civil española, el terror revolucionario se desencadenó en la zona sometida al ultraizquierdista gobierno del Frente Popular, gobierno sectario exaltadamente jacobino que, con todo, se vio



Tucumán.

desbordado por varios de los partidos que lo integraban y por numerosos elementos que militaban entre sus partidarios, individuos que dieron rienda suelta a un exacerbado odio social, político y religioso, produciéndose matanzas y persecuciones como no se recordaban en la historia de España. Que esto fue así lo atestigua que el asilo diplomático y el asilo naval fueron concedidos en esa zona de forma masiva por los países que lo practicaron, alcanzando una intensidad e importancia hasta el momento desconocidas. Residencias de embajadores, sedes y oficinas diplomáticas, consulados, edificios o viviendas que se consideraron como «anexos» de los anteriores y buques de guerra extranjeros, se vieron literalmente anegados por multitud de refugiados que confiaron su seguridad y su vida al amparo concedido por banderas que no eran la suya. Téngase en cuenta que la población asilada en edificios diplomáticos en Madrid, en un determinado momento, llegó a alcanzar las 8.000 personas.

Esgrimiendo los Convenios de Asilo Político de La Habana de 1928, de Montevideo de 1933 e incluso el viejo Tratado de Derecho Penal Internacional de Montevideo de 1889, tres representaciones diplomáticas se distinguieron, y no fueron las únicas, en la concesión del derecho de asilo, salvando así de una muerte cierta a miles de seres indefensos y angustiados: Chile, Noruega y Argentina, cuyos representantes —el enérgico embajador de Chile y decano del Cuerpo Diplomático Aurelio Núñez Morgado; Félix Schlayer, heroico vicecónsul honorario de Noruega, que en tantas ocasiones puso su

vida en grave peligro en el ejercicio de su humanitaria labor, y el habilísimo encargado de negocios argentino Edgardo Pérez Quesada— se hicieron acreedores con sus desvelos de la admiración de los españoles de toda generación, pues todos hemos de agradecer sus esforzadas actuaciones, que a tantos compatriotas inocentes salvaron la vida.

Actuación diplomática argentina

Desde el comienzo de la guerra, la embajada argentina abrió sus puertas a quienes solicitaron protección, adoptando una resuelta política de asilo diplomático. Al inicio del Alzamiento, el embajador Diego García Mansilla se encontraba, junto con la mayor parte de los embajadores acreditados en Madrid, en San Sebastián, ciudad a la que se desplazaba en verano el Cuerpo Diplomático, ya que en esa localidad radicaba durante esas fechas el llamado Ministerio de Jornada. El 24 de julio ya había asilado en su domicilio de Zarauz a Pedro Ansoátegui, quien fue inmediatamente seguido por diez personas más, por lo que la residencia fue cercada por milicianos izquierdistas y nacionalistas. Después de realizar ímprobos gestiones ante el Ministerio de Estado y el gobernador civil de Guipúzcoa, consiguió el diplomático que se levantara el cerco, y tras las negociaciones llevadas a cabo por su gobierno con el alemán, el 10 de agosto pudieron los refugiados embarcar en el destructor de la Kriegsmarine *Albatros*, que al efecto hubo de fondear en Guetaria, produciéndose de este modo el primer caso de asilo naval durante el conflicto.

Al frente de la embajada en Madrid, instalada en un palacete del paseo de la Castellana número 42, quedó el diplomático Edgardo Pérez Quesada, quien durante la guerra va a ostentar efectivamente la jefatura de la misión diplomática. Con serenidad y tacto, pero con firme resolución, desarrolló una decidida política de asilo, solicitando a su gobierno, a primeros de agosto de 1936, el envío de un barco de guerra a aguas españolas para poder evacuar tanto a los argentinos que querían abandonar la zona frentepopulista como al elevado número de asilados que preveía iba a generar la situación de caos revolucionario que en ella imperaba. Buenos Aires responde favorablemente a la petición, enviando dos modernos barcos de su Armada, por entonces la séptima del mundo, primero el crucero *25 de mayo* y poco después el destructor *Tucumán*. Conviene señalar que en aquellas fechas Argentina vivía un periodo de gran prosperidad económica y gozaba de un sólido prestigio internacional; buena prueba de ello es que su ministro de Asuntos Exteriores, Carlos Saavedra Lamas, había sido nombrado presidente de la Sociedad de Naciones y recibido el Premio Nobel de la Paz por su mediación en la guerra entre Paraguay y Bolivia

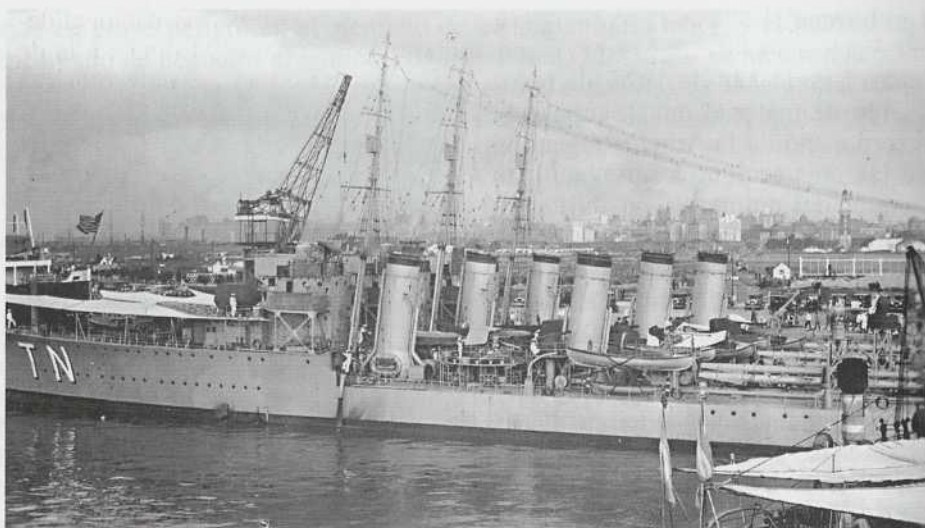
Los barcos

La Ley 11.378 de 1926, de renovación de material naval, supuso la incorporación a la Armada argentina de las más recientes innovaciones navales del momento, posibilitando una ambiciosa política de nuevas construcciones, entre las que se encuentran los buques de guerra protagonistas de este artículo. El crucero *25 de mayo* había sido encargado en 1927, junto a su gemelo *Almirante Brown*, a los astilleros Orlando de Livorno, en Italia, constituyendo una versión a escala reducida de los cruceros italianos de la clase *Trento*. Tenía un desplazamiento estándar de 6.800 toneladas y una potencia de 85.000 HP que le daban sus seis calderas Yarrow, confiriéndole una velocidad de 32 nudos. Su eslora era de 171 metros, la manga de 17,7 y un calado de 4,95; la protección era bastante precaria, siendo 70 mm el máximo espesor de su cintura acorazada; por el contrario, su armamento era poderoso, tanto que no debe extrañar que provocase problemas de estabilidad. Montaba seis piezas de 190 mm en torres dobles protegidas y 12 de 100 mm antiaéreas, seis ametralladoras antiaéreas de 40 mm, seis tubos lanzatorpedos de 533 mm, una catapulta y dos aviones. Su dotación era de 600 hombres. Permaneció en servicio hasta su desguace en 1960, constituyendo un claro exponente de la teoría del «crucero intermedio», a medio camino entre los cruceros ligeros y el tipo *Washington*.

El *Tucumán*, de líneas estilizadas y elegantes, formaba serie con otros dos destructores, el *Mendoza* y el *La Rioja*. Fue construido entre 1927 y 1929 en los astilleros británicos White en Cowes. Era una veloz unidad que alcanzaba los 36 nudos gracias a sus 42.000 HP proporcionados por sus cuatro calderas Yarrow. Su desplazamiento estándar era de 1.570 toneladas, su eslora 102 metros, su manga 9,7 y su calado 3,8. Estaba armado de cinco cañones de 120 mm, uno de 76 mm antiaéreo, cuatro ametralladoras y seis tubos lanzatorpedos de 533 mm y tenía una dotación de 160 hombres. Fue dado de baja en 1962.



Capitán de navío Miguel A. Ferreyra, comandante del crucero *25 de Mayo*.



Destructores *Tucumán*, *Mendoza* y *La Rioja*.

La práctica del asilo naval

Los refugiados españoles que lograron el amparo de los buques de guerra argentinos pueden dividirse en dos grandes categorías: aquéllos a quienes se les había reconocido el *status* de asilados por haberlo ya disfrutado en la embajada argentina, y aquellos fugitivos que recibían amparo por primera vez a bordo de los buques. Los primeros procedían de la embajada en Madrid y se dirigían a Alicante y en algún caso a Valencia, en expediciones de automóviles, camiones y autobuses, organizadas por la propia embajada, previa obtención, tras difíciles negociaciones, de la correspondiente autorización de las autoridades frentepopulistas; llegaban al consulado argentino y desde allí se encaminaban a los buques de guerra surtos en el puerto. Los segundos, embarcaban clandestinamente, recurriendo a las más extraordinarias estratagemas, alguna de las cuales a continuación exponaremos.

El 25 de mayo, al mando del capitán de navío Miguel A. Ferreyra, sale de Buenos Aires el 8 de agosto de 1936 y, tras una breve escala en San Vicente, en la colonia portuguesa de Cabo Verde, fondea en el puerto de Alicante al amanecer del día 22. El día 27 zarpa con destino a Génova con 68 evacuados; hace escala en Barcelona donde embarca a otros 52 refugiados. La mayor parte de los evacuados eran de nacionalidad argentina, deseosos de abandonar la convulsa España, pero había entre ellos 12 españoles que realmente han de ser considerados como asilados. El crucero realizó cuatro viajes más, tres a Marsella y uno a Lisboa, transportando a 451 personas en total, de las que 110

fueron españoles, 289 argentinos y los 52 restantes de diversas nacionalidades. Entre los asilados podemos mencionar a la duquesa de Miranda, a la de Valencia, presidenta de la Cruz Roja Española, a la familia Carvajal Colón o a los directores generales de Telefónica y del Banco Hispano Americano. En la madrugada del 5 de noviembre, la aviación nacional bombardeó el puerto de Alicante tratando de hundir los petroleros y mercantes soviéticos amarrados en el muelle, por lo que el crucero levó anclas de su fondeadero para alejarse a la mayor velocidad posible. En Alicante se corrió el bulo, difundido por la prensa y la radio locales, de que el buque argentino había utilizado su artillería antiaérea contra los aviones atacantes, lo que, si bien era falso, confirió gran popularidad al crucero en los ambientes más izquierdistas de la ciudad, facilitándole grandemente su labor humanitaria. En diciembre, el gobierno argentino consideró que el crucero había cumplido con la misión encomendada, por lo que éste zarpó de Alicante el día 15, dirigiéndose a su base en Puerto Belgrano, donde arribó el 1 de enero de 1937.

La marcha del 25 de mayo hizo que fuera el *Tucumán* el único buque de la Armada argentina que permaneciera en aguas españolas. Desde ese momento llevó a cabo una febril y eficaz labor, cuyos hitos más importantes trataremos de detallar.

Zarpa el *Tucumán* de Buenos Aires, al mando del capitán de fragata Mario Casari, el 17 de octubre de 1936, recalando en Alicante el 5 de noviembre. Desde finales de año, Pérez Quesada despliega sus esfuerzos ante el Gobierno, que se ha trasladado a Valencia, y la Junta de Defensa de Madrid, constituida como máxima autoridad de la capital, para conseguir autorización para evacuar a los refugiados desde la embajada hasta el puerto de Alicante, donde espera el buque de guerra que ha de sacarlos de la zona frentepopulista. La obtención de estas autorizaciones, aun siendo tarea complicada, no era el obstáculo más difícil de salvar, ya que era necesario sortear los «controles» de milicianos existentes a lo largo de la carretera que unía Madrid con Alicante, a quienes las autorizaciones gubernativas no impresionaban en exceso y que podían actuar por su cuenta, con resultados trágicos para los evacuados. En enero de 1937, Pérez Quesada se entrevista en Valencia con el jefe del Gobierno, Francisco Largo Caballero, y con el ministro de Estado, Julio Álvarez del Vayo, ambos socialistas de la corriente bolchevizante, y obtiene la autorización para evacuar hasta Alicante a todas las mujeres, niños y hombres fuera de edad militar que se encontraran asilados en la embajada. La expedición sale de Madrid; después de un accidentado viaje, poco antes del 20 de enero llega al consulado argentino en Alicante, a cargo del diplomático Eduardo Lorenzo Barrera. Pese a las autorizaciones oficiales de evacuación, toda la operación se encontraba supeditada a la actitud que adoptaran los milicianos anarquistas de la FAI que controlaban absolutamente el puerto y la ciudad. Aprovechando la ausencia temporal del gobernador civil y pretextando todo tipo de excusas, trataron por todos los medios de impedir el embarque de los refugiados.



Capitán Mario Casari del torpedero *Tucumán*.

La situación en Alicante era caótica y de enorme peligro para los refugiados, sobre todo para los que embarcaban clandestinamente. Para conseguir su embarque, los marinos criollos utilizaron todos los medios de que dispusieron, desde el despliegue de sus mejores dotes de persuasión hasta el empleo del soborno y la dádiva. Pero en muchos casos no bastaba la utilización de esos métodos más o menos convencionales. Así, aprovechando la confusión, en el *Tucumán* se elabora un plan, imaginativo y valeroso, que salvará muchas vidas, el de las «dotaciones de refuerzo», que en lo sucesivo será muy utilizado. Grupos de cinco o seis marineros bajaban a tierra llevando alguno de ellos dos uniformes superpuestos, se dirigían al consulado y cedían el uniforme

sobrante a alguien que deseando embarcar carecía de autorización oficial para hacerlo. El grupo volvía a bordo incluyendo en él al marinero ficticio, embarcando posteriormente el verdadero.

El cónsul Barrera y el propio Pérez Quesada lograron ponerse en contacto con su Gobierno, quien presionó a Álvarez del Vayo para que posibilitara la salida sin dificultad del contingente de refugiados; éste hubo de intervenir personalmente para conseguirlo, ya que sospechaba fundadamente que, de no ser así, Argentina rompería relaciones diplomáticas con el Gobierno de Valencia y reconocería al de la España nacional. Fruto de estas gestiones fue que el día 23, a partir de las 12 del mediodía, comenzaron a salir del consulado los refugiados en grupos de seis, embarcando de ese modo en el *Tucumán* 11 argentinos y 126 españoles, entre los que se encontraban los ex ministros de la monarquía Pedro Sangro y Ros de Olano y Julio Wais, los periodistas Joaquín Ortiz Echagüe, José Losada y Jacinto Miquelarena, el naviero Tomás Ybarra, el empresario Pedro Gandarias y Urquijo, numerosos militares y miembros de las familias Herreros de Tejada, Núñez Robres, Urquijo y Federico y Ozores de Aguado. Esa misma tarde el barco zarpa en demanda de Marsella.

A la vista del éxito de la evacuación, Pérez Quesada vuelve a Madrid para gestionar la salida de los refugiados que quedan en la embajada; después de complejas negociaciones, obtiene la autorización para organizar una expedición por carretera, que sale de Madrid el 10 de febrero, entre cuyos miembros

se encuentra la esposa del político y diputado de la CEDA Ramón Serrano Suñer y cuñada de Francisco Franco, Zita Polo Martínez Valdés, y sus dos hijos, José y Fernando. El día 11, la expedición embarca en el *Tucumán*. A bordo se encontraba ya Ramón Serrano Suñer, quien procedente de la legación de los Países Bajos, después de rocambolescas peripecias, consiguió embarcar junto con el capitán Fernández Castañeda, ayudante del general Miaja, presidente de la Junta de Defensa de Madrid, que deseaba pasarse a la España nacional. Serrano Suñer relata en sus memorias el procedimiento empleado para embarcar, que ya conocemos: «Una tarde, a primeras horas, acudió al Consulado un grupo de cinco marineros argentinos que llevaban en la cinta de la gorra el nombre del *Tucumán*. Los mandaba un personaje fabuloso, un hombre alto, joven, simpático, con un gran temple: el cabo Velásquez, que me dio un uniforme de marinero, con el que me vestí para sustituir a uno de aquellos muchachos, quien se quedó unas horas en el Consulado a fin de no salir al mismo tiempo que nosotros. De esta forma se evitaba toda sospecha para el control que en el puerto íbamos a sufrir antes de entrar en el bote que nos conduciría al destructor *Tucumán*, pues si alguien había contado a los marineros que desembarcaron poco antes, vería que coincidía con el número de los que regresaban, ya que el otro había quedado en el Consulado», y manifiesta su reconocimiento y gratitud por la conducta de la dotación: «Durante aquellos días de convivencia con la oficialidad y tripulación del *Tucumán* quedé conmovido ante el interés, el cariño y la ternura con la que se dedicaban todos a su tarea altruista».

El día 12, Pérez Quesada, que se traslada a Alicante, consigue personalmente que embarquen el marqués de Santa Cruz y el periodista Francisco Casares con su mujer. El 13, el diplomático argentino logra que 25 jóvenes en edad militar abandonen el consulado y alcancen el amparo de la bandera del *Tucumán*, que el 14, a las cuatro de la madrugada, zarpa de Alicante para llegar al día siguiente a Marsella, donde desembarcan 196 refugiados, de los que 170 son españoles, entre los que se encontraban, además de los anteriormente citados, el marqués de Santo Domingo, Cristóbal Carvajal Colón, y sus hermanas, el diputado de la CEDA Luis Fernández Heredia o el famoso fotógrafo Campúa.

El día 19 embarca en el *Tucumán* una nueva expedición, 40 asilados, procedente de Madrid. El 24, junto a otros 35 refugiados, lo hace el propio Pérez Quesada, llamado por su Gobierno para desempeñar una nueva misión diplomática fuera de España, ya que para éste la situación se había vuelto excesivamente peligrosa. Ha de tenerse en cuenta que se habían producido asesinatos entre el personal diplomático y sus familiares, siendo el más significativo el del barón de Bochgrave, agregado de la embajada belga en Madrid. Entre los asilados se encontraban Luis de Figueroa, hijo del conde de Romanones, y su mujer, Blanca de Borbón, prima de Alfonso XIII, el duque del Infantado o el famoso guardameta del Madrid Club de Fútbol Ricardo Zamo-

Destructor *Mendoza*.

ra. El 28 salieron de Alicante, entrando en Marsella el 1 de marzo. Con esta expedición quedaban definitivamente evacuados los asilados en la embajada argentina.

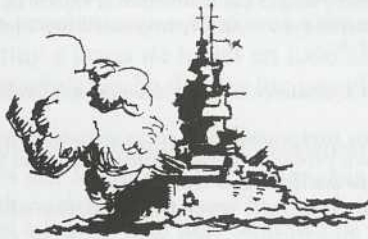
Vuelto el destructor a Alicante el 7 de marzo, desde esa fecha al día 14 en que zarpa, fueron asilados clandestinamente a bordo 103 hombres y 9 mujeres, siguiendo para ello los más estrambóticos procedimientos para poder sortear los controles portuarios. Asimismo embarcaron legalmente 162 más y otros 56 lo hicieron en Valencia, donde el barco hizo escala. Aunque los testimonios existentes no son excesivamente claros, parece que en este momento embarcó el que fue ministro republicano de la Guerra durante la insurrección revolucionaria de octubre de 1934, Diego Hidalgo Durán, perteneciente al Partido Radical, utilizando para ello el sistema de las «dotaciones reforzadas». Cuando el destructor salió de El Grao rumbo a Marsella, un joven, Carlos Manzano Pérez, se tiró al agua desde el muelle alcanzando a nado al *Tucumán* que le dio asilo.

Hasta su definitiva partida a su base, el 7 de junio de 1937, el *Tucumán* siguió acogiendo clandestinamente a refugiados, realizando un total de 11 viajes a Marsella, generalmente con escala en Valencia. Entre estos viajes destacaremos el rendido el 14 de abril, ya que en el mismo embarcó en el destructor, como un refugiado más, el embajador de Chile, Aurelio Núñez Morgado, quien cuatro días antes había tratado de abandonar España por vía aérea desde Valencia, impidiéndosele hacerlo, además de sufrir un vejatorio registro de su equipaje, circunstancias que provocaron una grave crisis diplomática. En total, el destructor evacuó a 1.416 personas, 1.032 de las cuales eran españolas.

Ya hemos visto el reconocimiento que hacia los marinos del *Tucumán* expresa Serrano Suñer. Pero no es, ni mucho menos, la única muestra de gratitud. Existen numerosos testimonios referentes a la abnegada conducta del comandante y dotación del *Tucumán*, y todos destacan el buen hacer, caballe-

rosidad, dedicación y valor que derrocharon los marinos argentinos. Téngase en cuenta que el *Tucumán* no era un barco grande y que en ocasiones debía acomodar en tan reducido espacio a un número de refugiados superior al de su propia dotación, lo que provocó incomodidades y molestias constantes que fueron sobrellevadas con entrega y cortesía. El libro *Heroísmo criollo. La Marina argentina en el drama español*, de los ex diputados republicanos Clara Campoamor y Federico Fernández Castillejo, que lograron asilarse en el destructor, es quizá la obra que mejor atestigua lo dicho, relatando emocionantes experiencias vividas a bordo.

Aunque someramente, creo que ha quedado expuesto el importante papel jugado por la Armada argentina durante la Guerra de España de 1936-1939. En una época turbulenta y dolorosa, la Marina de guerra de una nación hermana llevó a cabo una eficaz actividad encaminada a aminorar los sufrimientos de muchos españoles. Labor abnegada, discreta, difícil y no tan conocida como merece, que constituye, sin duda, una página brillante en la historia de la Armada argentina.



BIBLIOGRAFÍA

- CAMPOAMOR, Clara, y FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico: *Heroísmo criollo. La Marina argentina en el drama español*. Talleres Gráficos Ferretti & Gasperini. Buenos Aires, 1939.
- Almanacco Navale 1943-XXI*. Milán, 1943.
- SERRANO SUÑER, Ramón: *Entre el silencio y la propaganda, la Historia como fue. Memorias*. Editorial Planeta. Barcelona, 1978.
- RUBIO, Javier: *Asilos y canjes durante la Guerra Civil española*. Editorial Planeta. Barcelona, julio de 1979.
- La Marina*, Tomo III. Perfiles. Editorial Delta, S. A. Barcelona, 1983.
- FIGALLO, Beatriz: *Participación de la Armada argentina en la Guerra Civil española*. Revista de Historia Naval, número 10. Madrid, 1985.
- RAMÍREZ SINEIRO, José Manuel: *El asilo naval (consideraciones sobre el eventual ejercicio de una modalidad límite de la institución de asilo a propósito de la normativa española en la materia)*. Revista General del Derecho, núms. 517-518. Valencia, octubre-noviembre 1987.
- MORAL RONCAL, Antonio Manuel: *El asilo diplomático en la Guerra Civil española*. Editorial Actas, S. L. Madrid, 2001.