

PARTICIPACION DE LA ARMADA ARGENTINA DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Beatriz J. FIGALLO*

Cuando en julio de 1936 comenzó la guerra civil, los residentes argentinos en la península, que siempre habían sido muy numerosos, esperaron, como la mayoría de los españoles, que se tratase de un simple movimiento militar, cuyo fin se produciría con el triunfo de uno de los dos bandos en pugna. Pero al ir pasando los días, y a medida que las acciones cobraban mayor virulencia, muchos comenzaron a recurrir a la embajada y a los consulados de su país en busca de protección para sus familias y bienes. Así, hacia finales de julio, los respectivos locales comenzaron a llenarse de refugiados.

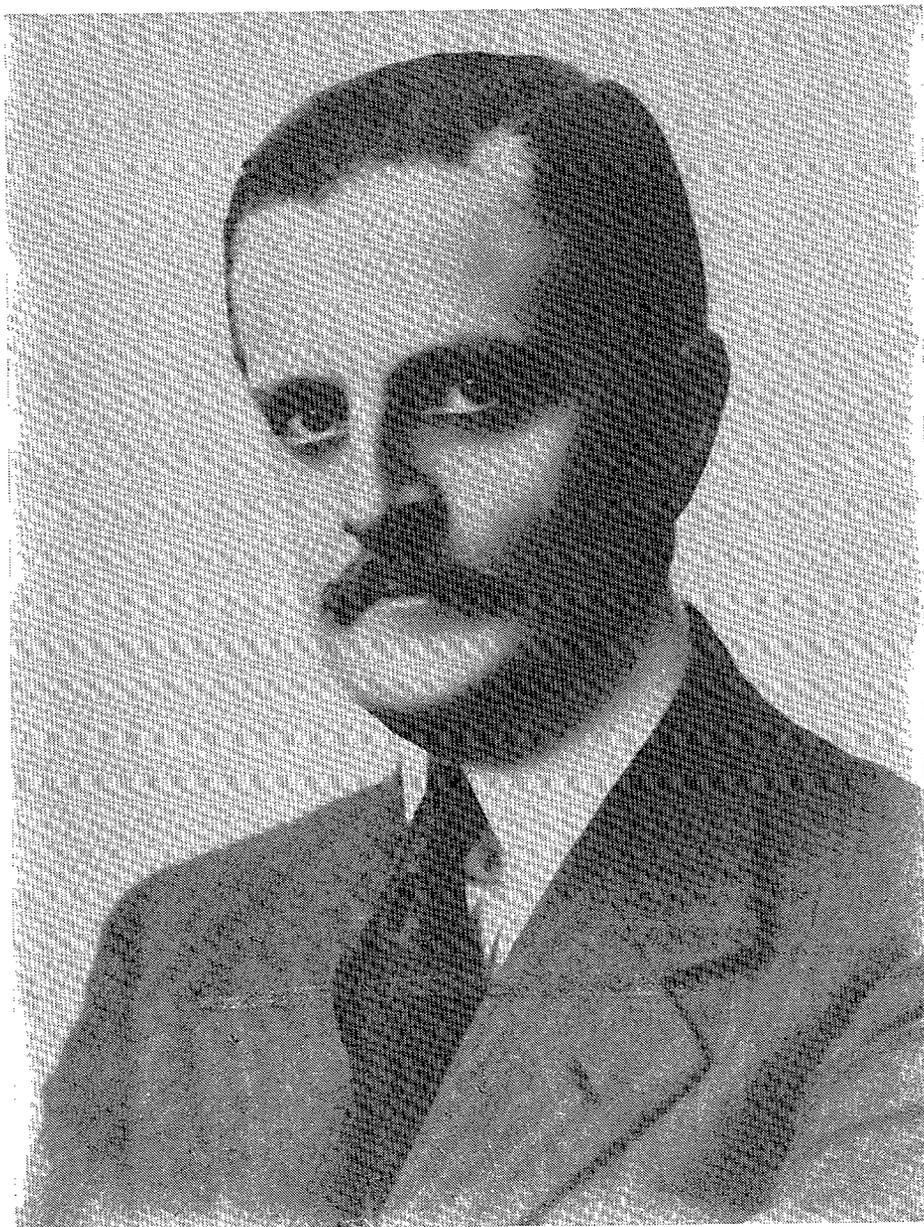
La tarea de los diplomáticos fue considerable. Se les proveyó de brazaletes, documentación para proteger sus domicilios y los más temerosos fueron alojados bajo bandera argentina, comenzándose a buscar la manera de sacarlos del territorio español.

En medio de tanta incertidumbre, las noticias llegadas desde el norte de España al Río de la Plata conmovieron a las altas esferas gubernamentales y a la población. El embajador argentino Daniel García Mansilla, que, junto con la mayoría de los diplomáticos acreditados ante el Gobierno español, se había trasladado a San Sebastián para pasar el verano, se hallaba prácticamente prisionero al estar rodeada su residencia de Zarauz por elementos anarquistas. El 24 de julio, García Mansilla había sido el primer representante extranjero en recibir asilados españoles en su domicilio. Se trataba de personas que, por su condición social o económica o por pertenecer a algún partido de la derecha, eran perseguidos por elementos incontrolados. Argentina imponía así la práctica del asilo diplomático en tierras europeas.

García Mansilla comunicó a las autoridades de su país el alcance de los sucesos, insinuando la conveniencia de encontrar un medio apropiado para evacuar a aquellos primeros refugiados españoles.

El gobierno argentino, presidido por el general Agustín P. Justo, indudablemente presionado por el sentir de miles de inmigrantes españoles que vivían en el Plata y pedían para sus familiares y amigos protección y amparo, y asumiendo la responsabilidad en que lo colocaba la posición de privile-

* Cátedra de Historia de España de la Universidad Pontificia Católica Argentina. Rosario.



El ministro de Relaciones Exteriores de la Argentina, doctor Carlos Saavedra Lamas, en 1936 (Archivo General de la Nación Argentina).

gio diplomático y naval de que entonces gozaba Argentina entre los países americanos, se decidió a enviar un buque de guerra con el objetivo primordial de respaldar y auxiliar a sus representantes y evacuar a todos los que hubieran encontrado refugio en sus sedes.

El 5 de agosto de 1936, pocos días después del comienzo de la guerra, el presidente Justo dispuso el envío de un crucero hacia aguas españolas. Similar medida sólo sería tomada por países como Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña. Argentina actuaba, así, en un plano de igualdad con las potencias mundiales.

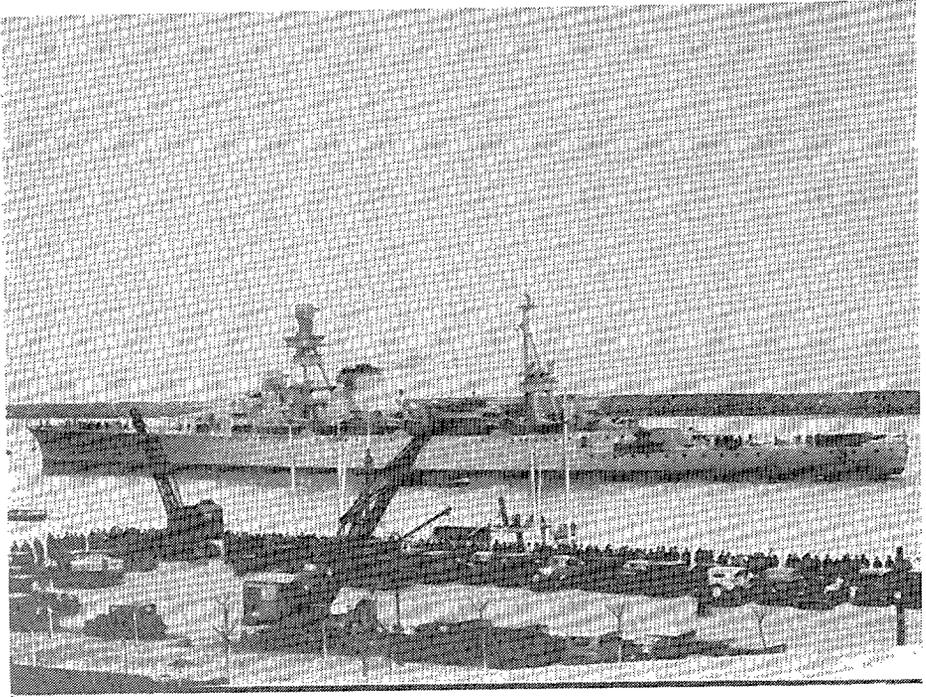
Conviene poner énfasis en que el país sudamericano estaba pasando por un momento de prestigio en su política internacional. El canciller argentino Carlos Saavedra Lamas, recibía en aquel momento el doble honor de ser nombrado presidente de la Sociedad de las Naciones y de obtener el premio Nobel de la Paz por sus gestiones durante la guerra entre el Paraguay y Bolivia. La Armada argentina, considerada la séptima en importancia en el mundo, se hallaba en pleno proceso de expansión y ascenso, pero aun así se le había encomendado una difícil tarea: era la primera vez que uno de sus buques se trasladaba a aguas europeas en cumplimiento de tan delicada misión, de alta responsabilidad internacional.

El crucero *25 de Mayo*, a cargo del capitán de navío Miguel A. Ferreyra, fue la nave designada. Se trataba de una moderna unidad de 9.900 toneladas, construida para la Marina argentina en Livorno, Italia y botada en 1929. Su eslora máxima era de 170 metros, y la manga —fuera de la coraza— de 17 metros. Contaba con una tripulación de 500 hombres, entre los que se incluían los reclutas pertenecientes a una sección del cuerpo de artillería de costas y de marina de desembarco, en razón de la misión de guerra con que había sido enviado.

El embajador español en Buenos Aires, D. Enrique Díez Canedo, concurrió a la Cancillería para entrevistarse con el Dr. Saavedra Lamas con el fin de tomar conocimiento de la resolución del gobierno argentino y comunicarla al suyo. El 6 de agosto, el jefe del Estado Mayor General de la Armada, contralmirante León L. Scasso, se reunió con el canciller para aunar criterios en la preparación de las instrucciones que le fueron entregadas al comandante del crucero. Finalmente, el capitán Ferreyra se entrevistó con el ministro de Marina, capitán de navío Eleazar Videla, para hacer la visita de despedida reglamentaria y recibir las órdenes de su superior.

Las instrucciones estaban referidas al viaje en sí mismo, y al tratamiento que debía darse a quienes buscaran refugio en el buque. El puerto de destino era Guetaria, en el golfo de Vizcaya, pudiendo modificarse según el desplazamiento posible del embajador García Mansilla. Se ponía en conocimiento del capitán Ferreyra la situación personal del diplomático argentino, sobre todo en lo referente a su seguridad y a la de sus asilados, haciéndose hincapié en la orden de no abandonarlos en ningún caso.

También era puesto al corriente de los principios generales de lo que Argentina consideraba el *derecho* de asilo, mencionándose expresamente



El crucero *25 de mayo* antes de partir hacia España para colaborar en tareas de asilo de súbditos argentinos y de otros países durante la guerra civil (Archivo General de la Nación Argentina).

que debía mantenerse y respetarse, tanto en los locales de la misión diplomática y consulados, como en los barcos de la nación, que también gozaban, a ese efecto, de inmunidad.

Con respecto al tratamiento que debía dispensarse a los refugiados, las instrucciones eran bastante amplias. Para el caso de los ciudadanos españoles, el capitán del *25 de Mayo* debía dar aviso al embajador antes de embarcarlos y esperar sus órdenes al respecto; pero también expresaban que *en principio dichos refugiados deben ser recibidos a bordo y esperar instrucciones del embajador.*

A las 7 h. 40 m. del 8 de agosto de 1936, concluidos los preparativos, con la carga de petróleo completa y víveres para cuatro meses, el *25 de Mayo* soltó amarras de la cabecera del muelle A-B de la dársena Norte.

Mientras estos preparativos se llevaban a cabo en Buenos Aires, la cancillería enviaba telegráficamente al encargado de negocios de Argentina en Madrid, Edgardo Pérez Quesada, un memorándum con el objeto de que lo presentase ante el ministro de Estado español, señor Barcia, a fin de solicitar con la debida firmeza, que tanto el embajador como su familia y asilados españoles contasen con las necesarias garantías, tanto en la sede de Zarauz como en el desplazamiento hacia la frontera marítima o terrestre más próxi-



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

ma, remarcando asimismo que el embajador García Mansilla tenía expresas instrucciones del gobierno argentino de no abandonar bajo ningún concepto a dichos asilados. Los enérgicos términos de la reclamación, unidos a la noticia del envío de una unidad de guerra de su Armada, movieron al gabinete republicano a dar término a la difícil situación, permitiendo la evacuación de todos los residentes de la casa veraniega de García Mansilla.

El peligro de la situación a la que se hallaban sometidos los asilados españoles de Zarauz determinó que no fuera conveniente esperar el arribo del crucero *25 de Mayo* y que se hiciera uso del torpedero alemán *Albatros*, fondeado en Guetaria.

Al producirse la evacuación de la docena de refugiados españoles — entre ellos, la Duquesa de Aliaga, esposa de Honorio Maura, y sus cinco hijos; Pedro Ansóategui y su hermano; la Marquesa de la Romana; Pedro Caro, Marqués de Sobroso; el empresario Cándido Arocena y su hijo José María— y la posterior partida del embajador García Mansilla a Francia, el subsecretario de Relaciones Exteriores argentino, Oscar Ibarra García, se dirigió al jefe de la secretaría del Ministerio de Marina, capitán de navío Héctor Vernengo Lima, para comunicarle la variación de dichas circunstancias, con fecha 14 de agosto. A pesar de que se reconocía la situación de los núcleos de residentes argentinos en Bilbao, Santander y Gijón como aflictiva, tanto más cuanto las fuerzas revolucionarias se hallaban empeñadas en una ofensiva naval y terrestre contra esas zonas, no aconsejaba el arribo al mar Cantábrico, inclinándose más bien por la sugerencia que le había hecho llegar el encargado de negocios Pérez Quesada, de dirigirse al puerto de Alicante, elegido para el arribo de numerosos contingentes de evacuados que abandonaban Madrid. En consecuencia, el *25 de Mayo* procedió a rectificar su rumbo, poniendo proa al Mediterráneo.

El 22 de agosto, a las 6 h. 10 m., el crucero argentino fondeó en la bahía de Alicante, en donde se encontraba ya el destructor italiano *Ugolino Vivaldi*, el alemán *Moewe*, el francés *Guepard* y el portugués *Douro*. A las 10 h. entraron en el puerto el destructor inglés *H-09* y el acorazado alemán *Deustchland*.

El *25 de Mayo* comenzó su tarea lentamente hasta conocer las circunstancias en que habría de desenvolverse su acción. Se requirió, desde el principio, una notable sincronización entre el mando de la nave y los representantes diplomáticos argentinos, no solamente con los acreditados en territorio español, sino también con el embajador Tomás Le Breton, en Francia; el consejero en Lisboa, Renée Correa Luna; el cónsul general en Génova, Santos Goñi, y el cónsul en Marsella, Alfredo Leoni.

En los últimos días de agosto, los grupos de refugiados argentinos comenzaron a llegar en tren o en automóviles contratados especialmente a las ciudades marítimas por las cuales tenía previsto pasar el crucero: Alicante, Valencia y Barcelona. Las listas de evacuados eran entregadas a los controles portuarios en el momento mismo del embarque, para evitar investigaciones exhaustivas sobre los nombres, documentos y nacionalidad de los mismos.

El buque fondeó lejos de los muelles, a unas tres millas de la costa, para evitar los bombardeos y que aquellos que buscaban desesperadamente asilarse en él se lanzaran de los muelles y lo ganaran a nado.

Se podía llegar al crucero de dos maneras: legalmente, en las motoras del puerto o en la lancha del crucero manejada por un guardiamarina y tres marineros argentinos armados, debiendo pasar los pasajeros por los controles que la policía y las centrales obreras realizaban en el puerto; o ilegalmente, alquilando naves fantasmas que por dinero se arriesgaban a transportar pasajeros desde la costa española, acercándose al buque en medio de la noche y solicitando ayuda, o logrando la ayuda personal de los miembros del consulado de Alicante a cargo de Lorenzo Barrera o de los marinos argentinos que brindaban los salvoconductos necesarios cuando veían que se corría un peligro mortal y que incluso llegaban a permitir que ciudadanos españoles se disfrazaran con los uniformes de los marineros o de los oficiales.

El 27 de agosto, el *25 de Mayo* zarpó en el que sería su primer viaje, después de haber embarcado sesenta y ocho pasajeros provenientes en su mayoría de las expediciones realizadas desde Madrid por la embajada. Se trataba de treinta y siete argentinos, diez italianos, seis cubanos, seis alemanes, tres austríacos, un inglés y cinco españoles, correspondiendo así Argentina a las atenciones brindadas a sus súbditos por los buques de banderas extranjeras. De Alicante se dirigió a Barcelona, donde subieron a bordo otras cincuenta y dos personas —cuarenta y cuatro argentinos, un portorriqueño y siete españoles— levando anclas el 28. El buque arribó a Génova, donde el cónsul argentino Santos Goñi procedió a ubicar en vapores de línea a aquellos que quisieron volver al Río de la Plata.

El 3 de septiembre el *25 de Mayo* estaba de regreso de su primer viaje al puerto italiano. Con los grupos de refugiados que habían llegado de Madrid acompañados por el agregado civil de la embajada, Dr. Julio López Lacarrere, y su secretario, el español Rafael Puga, en un número de setenta y tres personas, volvió a zarpar el 12 rumbo a Portugal. El pasaje estaba integrado por treinta y cinco argentinos, treinta y cuatro españoles, un estadounidense, un cubano y un belga.

El *25 de Mayo* entró en el río Tajo y ancló en el puerto de Lisboa, donde fue abierto a la visita del público. El mismo ministro de Marina portugués visitó la nave, cuya estada se prolongó hasta el 23, en que emprendió el regreso a Alicante. Según la lista de embarque del crucero, en este viaje veintiséis españoles usaron nombres ficticios, entre ellos la Duquesa de Miranda, la Condesa de Velayos —Isabel Figueroa—, los directores del Banco Hispano Americano y de la Telefónica Nacional, Gumersindo Rico.

La mayor lejanía del puerto italiano y las tirantes relaciones diplomáticas entre Portugal y el gobierno republicano español —que culminaron con la ruptura de relaciones en la segunda quincena de octubre— hicieron que el buque argentino, a partir del tercer viaje, se dirigiera únicamente a Marsella, cuya travesía podía realizarse en sólo veinte horas, más cuando el gobierno francés se comprometió a recibir en su territorio a los evacuados

españoles que la embajada argentina había amparado. Además de una recalcada más inmediata, los derechos portuarios de Marsella eran menores que los de Italia.

Las operaciones de traslado marítimo de refugiados, por su parte, fueron paulatinamente concentrándose en la ciudad de Alicante, que se había convertido en activo centro diplomático y que a causa de sus comunicaciones directas con Madrid —con líneas ferroviarias que llegaban hasta los muelles mismos— desempeñaba un papel importantísimo en la evacuación de la capital.

El 15 de octubre, a las 6 h. 50 m., el *25 de Mayo*, con sesenta y seis refugiados a bordo, zarpó del puerto español con rumbo a Marsella para regresar una semana después. Cincuenta y siete de los pasajeros eran argentinos, seis españoles (entre quienes se encontraba el jefe de la policía de Madrid, señor Ramón Fernández Matto) y tres diplomáticos latinoamericanos: el ministro del Perú Juan de Osma, que luego regresaría a Madrid; el ministro de El Salvador, Raúl Contreras Díaz, y el secretario de la Legación de Guatemala, Ricardo Castañeda Paganini —estos dos últimos habían encontrado albergue en el crucero el 30 de septiembre en razón de que sus gobiernos parecían estar prestos a interrumpir sus relaciones con Madrid.

A principios del mes de octubre circulaba en las esferas navales argentinas la noticia de que el *25 de Mayo* sería reemplazado probablemente, por otras unidades más pequeñas y maniobrables. Sin duda, la permanencia durante casi dos meses en el Mediterráneo, la atención dispensada a los ciudadanos argentinos y aun a extranjeros, unidas al hecho de que los asilados de la embajada en Madrid fueran posiblemente evacuados por avión o se prolongara la solución del problema, hicieron pensar en el pronto retorno del crucero. Por estas fechas, la sede de la representación argentina en Madrid, en el Paseo de la Castellana, número 46, había abierto sus puertas y prometido su amparo a más de doscientos españoles que se sentían perseguidos y temían por sus vidas.

Atento a la apremiante situación bélica de la península, y en particular al difícil trance en que había empeñado su soberanía la representación diplomática argentina, el gobierno del general Justo, por intermedio del Ministerio de Marina, resolvió que el torpedero *Tucumán* se trasladase a España para sustituir al *25 de Mayo*. La primitiva orden de reemplazo, dada el 13 de octubre, se transformó el 17, previendo la posibilidad de mayores riesgos para la seguridad de los asilados. Se dispuso, entonces, el envío del torpedero para que colaborase con el crucero en su tarea protectora mientras resultase necesario.

Construido en los astilleros de la isla White de Inglaterra y botado en 1928, el torpedero integraba la fuerza de exploración de la flota de mar. Desde diciembre de 1935 mandaba la nave el capitán de fragata Mario Casari.

El 17 de octubre, a las 23 h., el *Tucumán*, de casi 2.000 toneladas, zarpó de Puerto Nuevo conduciendo trece oficiales y ciento sesenta y siete hom-



Plana Mayor del torpedero *Tucumán* (Archivo particular de la familia Casari).

bres de tripulación. Por la misión asignada y las contingencias que pudieran derivarse del estado de cosas de España, el buque fue provisto de todo su material. Llevó así, además de su carga de munición completa, elementos propios para actuar en el mar, tales como dispositivos para cortinas de humo, cargas de proyectiles de profundidad para ataques submarinos, torpedos y los últimos aparejos incorporados a la Marina para el rastreo de minas. El tiempo que duró el viaje de ida a España fue aprovechado intensamente para mejorar la preparación para el combate de toda la dotación del buque, entrando éste a la zona de guerra en condiciones —siempre hipotéticas— de afrontar una acción, con la munición en las chilleras y la pólvora en las cajas de munición, torpedos de combate listos para el lanzamiento y bombas de profundidad preparadas, colocadas las esteras de combate y con el personal en zafarrancho de crucero de guerra. El mando quiso aprovechar la oportunidad de llevar el buque completamente aprovisionado en pie de guerra, para obtener la experiencia que podía proporcionar una travesía de alta mar de tan larga duración.

Si bien el torpedero *Tucumán* fue designado por sus méritos, como recompensa y estímulo por su dedicación al servicio, debe tenerse en cuenta, para valorar aún más su actuación, que no se trataba de un buque ni de una oficialidad y marinería seleccionados, sino de una nave corriente de la Armada argentina, que con 48 horas de aviso debió partir de su patria para cumplir órdenes de su gobierno.

Previo escala en San Vicente, islas de Cabo Verde, el torpedero *Tucumán* arribó a las 10 h. del 5 de noviembre a Alicante, reuniéndose así con el crucero *25 de Mayo*.



Capitán Mario Casari, del torpedero *Tucumán* (Archivo particular de la familia Casari).

El de Alicante era, sin duda, un puerto peligroso, ya que la ciudad carecía de defensas antiaéreas; no se tomaba la precaución de oscurecerla de noche, y en los muelles atracaban buques mercantes de diversas nacionalidades que descargaban víveres y armamentos para el gobierno republicano, lo que la hacía blanco predilecto de la aviación franquista.

El comandante del *Tucumán* pronto advertiría que había entrado de lleno en la guerra. A las 4 h. 30 m. de la mañana del 5 de noviembre, aviones nacionales comenzaron a bombardear Alicante. Su objetivo eran los buques mercantes y petroleros rusos que estaban amarrados cerca de la escollera. El 25 de Mayo, si bien se hallaba anclado a considerable distancia de los cargueros soviéticos, se vio atrapado en medio del bombardeo y decidió levar anclas para alejarse rápidamente. El crucero, que estaba en velocidad de dos horas de aviso, salió del lugar en 20 minutos, para lo cual hubo de darse petróleo en tal abundancia a la caldera, que la chimenea comenzó a echar humo negro y chispas. En el fragor de los estallidos, la gente que se hallaba en la costa creyó que el crucero argentino había hecho uso de sus cañones antiaéreos contra los aviones rebeldes. El pueblo de Alicante aplaudió los días posteriores el paso de los marinos argentinos, en la seguridad de que se les debía la retirada de los nacionales.

Entre el 11 y el 12 de noviembre, el 25 de Mayo efectuó su cuarto viaje a Marsella, transportando en esa oportunidad un total de setenta y siete pasajeros, de los cuales sesenta y tres eran argentinos, siete cubanos y siete franceses. El *Tucumán*, subordinado al mando del 25 de Mayo, permaneció fondeado en Alicante hasta el 20 de noviembre, fecha en la que zarpó rumbo a Gibraltar en busca de refugiados argentinos, para regresar el 23. El 25 se dirigió con igual objeto a Almería, avistando durante el trayecto, y por espacio de cuarenta minutos, disparos producidos por el intenso bombardeo aéreo de Cartagena. Luego puso proa a Valencia, zarpando de allí el 29 para iniciar su primer viaje a Marsella.

Esa misma noche el *Tucumán* fue sorprendido por una fuerte tormenta en aguas del Mediterráneo. Los evacuados que transportaba el buque, en su mayoría mujeres y niños, descansaban en los camarotes de popa y en las cuquetas de proa que les había cedido la tripulación, cuando un temporal de gran intensidad les sorprendió en las proximidades del golfo de León. Después de 28 horas de navegación lograron arribar al puerto francés y debieron entrar en reparaciones. La tempestad había roto el palo, sacado las lanchas, los salvavidas y las cajas de municiones. El 5 de diciembre el *Tucumán* pudo volver a Alicante.

Los perfiles de ambos buques eran una esperanza y una muestra del poderío de Argentina, sobre todo para las arduas gestiones que llevaban a cabo sus diplomáticos.

El 8 de diciembre, el 25 de Mayo arribó por última vez a Marsella, llevando a bordo noventa y nueve personas que, en diferentes fechas, habían encontrado albergue en el crucero. Permaneció anclado en el puerto francés hasta las 10 h. 20 m. del 14 de diciembre, en que zarpó con destino a Alicante.

Razones de economía motivaron su regreso:

El Ministerio de Marina, teniendo en cuenta los viajes y el número de asilados transportados por el «25 de Mayo», resuelve el retorno de éste y su substitución por el «Tucumán» en atención también al enorme costo que representa (1).

El crucero emprendió su retorno directo desde Alicante el 15 de diciembre, con una única escala en San Vicente para reabastecerse de combustible, arribando a fin de año a la Argentina. El 1 de enero de 1937 amarró en el puerto de Buenos Aires.

El torpedero *Tucumán* quedó al frente de las operaciones de rescate, efectuando el 21 de diciembre su segundo viaje desde Alicante con ochenta y seis refugiados, pasaje que se completó con cuarenta y una personas que subieron en la ciudad de Valencia. Allí el gobierno republicano solicitó utilizar los servicios del torpedero argentino para trasladar en él a funcionarios diplomáticos españoles. Las excelentes relaciones entre el mando del buque argentino y los órganos de gobierno, difíciles de mantener debido a la función que cumplía el *Tucumán*, eran de colaboración. Así fueron embarcados el nuevo encargado de negocios de la embajada española en Argentina —que iba a hacerse cargo en reemplazo del embajador Díez Canedo—, D. Felipe Jiménez de Asúa, junto con su esposa y el agregado de Prensa, José Venegas, para ser trasladados a Marsella.

Merced a las presiones ejercidas desde Buenos Aires por la cancillería y el Ministerio de Marina, y desde París por el propio ministro Saavedra Lamas, en viaje hacia Ginebra, buscando que el precedente sentado por el embajador García Mansilla en Zarauz fuese respetado, el gobierno de la República Española accedió finalmente a conceder a Argentina la evacuación sin restricciones de aquellos que habían obtenido asilo bajo su pabellón. La autorización no incluía, sin embargo, los medios para sacar de España a los ciudadanos españoles. La República Argentina debería proporcionar los recursos materiales y humanos para lograr el objetivo en que se hallaba empeñada.

Fueron alquilados autobuses, utilizados los automóviles particulares de todos los funcionarios diplomáticos y consulares argentinos. En la ciudad de Alicante, el cónsul Lorenzo Barrera estableció una secreta maquinaria que incluía el alojamiento de los asilados en hoteles, en casas particulares y en la misma sede del consulado; y lo más difícil, una *política de persuasión amistosa y de dádivas de los artículos de que carecían* a los dirigentes portuarios para ganarse su confianza y lograr su benevolencia. El capitán Casari también se empeñó en una vinculación estrecha con las autoridades locales de Alicante, incluso con su mismo gobernador Valdez Casas, así como con los elementos sindicales y otros sectores de la población, *con el fin de captarnos las simpatías y la amistad de los mismos, para poder contar con las faci-*

(1) Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina (A.M.R.E.A.). España. División Política. Guerra Civil Española. Política Interna, expediente 1, legajo 1, caja 2, tomo IV. De Saavedra Lamas a Pérez Quesada. Buenos Aires, 5 de diciembre de 1936.



Don Lorenzo Barrera, cónsul de Argentina en Alicante durante la guerra civil española (Archivo General de la Nación Argentina).

lidades que, considerada la modalidad del carácter español, su buena voluntad podía procurarnos (2).

Gracias a todo ello, a partir de enero de 1937, numerosas personalidades de significativa importancia, obtuvieron su libertad merced a las gestiones, oficiales, privadas y hasta domésticas, de diplomáticos y marinos argentinos.

Los primeros días del año, después de eludir los controles aduaneros, quedaron alojados en el torpedero *Tucumán* la Duquesa de Santa Cruz; José Pan de Soraluze (ex jefe de la sección Europea del Ministerio de Estado español), el capitán de caballería Luis Cabañas, su cuñado César Rubio Sandoval y el abogado José Hidalgo Delgado.

Con estos pasajeros, el *Tucumán* zarpó rumbo a Almería, donde el 5 de enero otros veinte refugiados —ocho de los cuales eran españoles— fueron embarcados. De regreso en Alicante y antes de partir para Marsella, otras cincuenta y siete personas fueron alojadas a bordo.

El 14 de enero el *Tucumán* regresó a Alicante con partidas de alimentos para las representaciones diplomáticas de Madrid, combustible y repuestos necesarios para que los vehículos a disposición de la embajada argentina estuvieran siempre en óptimas condiciones.

Tanto el crucero *25 de Mayo* como el torpedero *Tucumán* colaboraron decisivamente en el abastecimiento de los locales donde estaban asilados los ciudadanos españoles. Toneladas de carne congelada fueron transportadas con destino a la sede madrileña, algunas de las cuales fueron donadas por el intermedio del consejero Pérez Quesada a los hospitales de la capital. Cinco importantes cargamentos de carbón fueron enviados también por este medio, además de carne en conserva, bacalao, mantequilla, café, chocolate, azúcar, queso, fósforo y hasta cigarrillos.

Todos estos artículos eran cargados y descargados por la propia tripulación de los navíos argentinos, para evitar mayores gastos a los representantes diplomáticos. Las provisiones llegaban a Madrid desde Alicante en ferrocarril o en camiones al servicio de la embajada. También el cuerpo diplomático, en especial el latinoamericano acreditado en Madrid, dispuso de las naves argentinas para cooperar en el aprovisionamiento de sus sedes.

La función de los marinos argentinos no concluía cuando los asilados ponían pie en la cubierta, sino que se prolongaba hasta su posterior desembarco, por ello estaba todo dispuesto para atenderlos lo mejor posible, dentro de las comodidades que podía brindar un barco de guerra.

Las mujeres y niños, como también los enfermos y ancianos, eran alojados en los camarotes de la tripulación, e inclusive de la oficialidad cuando era menester. La menor capacidad del *Tucumán* y el mayor número de asilados que solía transportar en cada viaje, obligó a utilizar también la cubierta del torpedero, en cuya toldilla se colocaba una cenefa o cortina que luego era cerrada y en donde libremente se acomodaban los hombres provistos de catres de campaña.

(2) AC. Informe de la comisión a España. Mario Casari. Eduardo A. Aumann. Carlos A. Esteverena. Julio de 1937. Buenos Aires.



Edgardo Pérez Quesada, encargado de negocios argentino en Madrid durante la guerra civil española, en el transcurso de un agasajo que se le ofreció a su regreso a Buenos Aires.

Los pasajeros, al igual que la dotación del buque, participaban de un rancho único, que en dos o tres turnos permitía una abundante alimentación.

La discreción era norma entre la tripulación de los buques, siendo los más hábiles y arrojados los elegidos para embarcar a los asilados que debían llegar a bordo, sin contar con la autorización oficial. La mayoría de las operaciones quedaban circunscritas únicamente al capitán y al pequeño grupo designado para su ejecución. La tripulación, por lo general, desconocía los nombres y cargos de los refugiados.

Durante la estancia de los buques argentinos en aguas mediterráneas, y ante las numerosas recomendaciones que llegaban, se confeccionaron gráficos en los que se consignaban los nombres de las personas que debían encontrar, sus últimas direcciones conocidas en España y el grado de parentesco o relación que los unía a los que se interesaban por ellos. Desde el comandante, pasando por los oficiales y marineros, todos tenían encargos para averiguar el paradero de algún allegado, y eventualmente lograr su evacuación.

Los gastos ocasionados por el *Tucumán* y su incidencia en el presupuesto seguían preocupando al Ministerio de Marina, más cuando el torpedero evacuaba españoles en crecida proporción, y los ciudadanos argentinos no corrían mayores riesgos.

Pero la presencia de la nave resultaba indispensable para los planes trazados por la cancillería argentina. El mismo Casari era plenamente consciente de lo que representaba el *Tucumán* para los diplomáticos argentinos.

Otro significativo embarque de los refugiados de la sede argentina en Madrid se produjo el 23 de enero. Abandonaban así España, entre otros, la Duquesa de la Victoria, los empresarios Pedro Gandarias y Urquijo y Tomás Ibarra; el ministro de Primo de Rivera Pedro Sangro Ros de Olano; el ex ministro Julio Wais; los periodistas Joaquín Ortiz Echagüe, José Lozada, Jacinto Miquelarena; los militares Gonzalo de Benito, Ricardo Uhagón Ceballos y José Luis Casas; Carlos de Salamanca, Pedro del Moral y Sanjurjo, Fernando de Galainena y María Victoria San Millán.

De regreso de Marsella, el *Tucumán* prestó su apoyo para que, disfrazado con el uniforme de marinero argentino, Ramón Serrano Súñer, cuñado y futuro ministro de Francisco Franco, y el capitán Alvarez Miranda, lo abordaran. A los pocos días de ese mes de febrero utilizaron otros ardidés para poder embarcarse Zita Polo de Serrano y sus dos hijos; los periodistas Adelardo Arias y Francisco Casares, el Marqués de Santa Cruz y el capitán Fernández Castañeda Cánovas (3).

A las 4 de la madrugada del 14 de febrero, el *Tucumán* zarpó de Alicante con ciento noventa y seis pasajeros: ciento setenta eran españoles. La lista oficial de evacuados incluía con sus nombres reales —además de los ya mencionados que están consignados con nombres ficticios— al Marqués de

(3) AC. Carta del capitán Casari al ministro Videla. Marsella, 19 de febrero de 1937.

Santo Domingo, la Marquesa de Benicarló, Gonzalo de Benito y Sola, Cristóbal Carvajal y Colón, junto con sus hermanas Victoria y Eugenia; el ex diputado Luis Fernández Heredia, de CEDA, y Leopoldo Fernández Castillejo.

Otros países latinoamericanos esperaron verse favorecidos por la República Española con un tratamiento similar al concedido a la Argentina, pero éste, al igual que las concesiones hechas luego a la embajada de México, tuvo un carácter excepcional. Sin embargo, ello no fue obstáculo para que el torpedero *Tucumán* transportara también contingentes que provenían de otras legaciones extranjeras.

A mediados de febrero el encargado de negocios de Chile en París, señor Vargas, solicitó colaboración para que ciento sesenta refugiados de la embajada chilena en Madrid fueran asilados en el *Tucumán*. El día 19, sin demora, la cancillería argentina accedió al pedido: *Puede hacer saber al representante de Chile que este gobierno ha resuelto acordar la colaboración solicitada, habiéndose dispuesto la permanencia del «Tucumán» a ese efecto* (4).

El mismo día de su arribo al puerto francés, lunes 15 de febrero, el *Tucumán* entró a reparaciones del casco, que quedaron listas al cabo de diez días. El 26, completada su carga de petróleo, el buque largó amarras de Marsella con destino a Valencia, donde fondeó a las 12 del día siguiente.

Allí, el flamante ministro Pérez Quesada subió a bordo para informar al capitán Casari del estado de la gestión relacionada con el embarco del resto de los asilados. Acompañaba en esa oportunidad al diplomático argentino un marino español, que había sido nombrado ayudante del comandante Casari por el Ministerio de Marina republicano. No poca sería la sorpresa de éste cuando, a los pocos minutos de conocerlo, el teniente de fragata Huerta de los Ríos, después de pronunciarse como partidario de la causa nacional, le pediría ser evacuado rumbo a Marsella en el próximo embarque. El capitán Casari accedió al pedido, concertando en secreto su embarque, para el próximo viaje.

El 27, Casari obtuvo la anuencia del Ministerio de Marina para desembarcar 35.000 Kg. de víveres que eran conducidos a bordo de *Tucumán* con destino a la embajada de Chile en Madrid, realizándose la descarga esa misma noche.

Mientras comenzaba el siguiente embarque de los asilados de la Argentina en el puerto de Valencia se recibió la solicitud de las embajadas de Checoslovaquia y Bélgica para que fueran también evacuados algunos de sus refugiados recién llegados de Madrid. Después de acceder a estos pedidos, el *Tucumán* embarcó quince pasajeros con pasaporte y treinta y siete sin él, entre los que destacaban Luis Figueroa, Conde de Velayos e hijo del Conde de Romanones; su esposa, Blanca de Borbón, prima del ex rey de España

(4) AMREA, caja 2, tomo VI. De Saavedra Lamas a Le Breton. Buenos Aires, 19 de febrero de 1937.

y sobrina del Duque de Sevilla; Fernando de Galainena, subdirector del Banco Hispano; el Duque del Infantado, la Condesa de Casa Aguilar, el industrial Manuel Torroba y el futbolista del Madrid Fútbol Club Ricardo Zamora. En el viaje también se trasladaban a Francia Pérez Quesada y el agregado civil José María Jardón.

Los dos diplomáticos, junto con el capitán Casari, marcharon a París a entrevistarse con el embajador Le Breton, encargado de centralizar la operación de rescate de los asilados, quien confirmó la decisión del gobierno argentino de evacuar parte de los que se hallaban en las legaciones de Chile y Bolivia, a bordo del *Tucumán*. En París se encontraba, también, el nuevo encargado de negocios en Madrid, Dr. Felipe Chiappe, que venía a reemplazar a Pérez Quesada al haber sido éste ascendido a embajador plenipotenciario.

El 6 de marzo el *Tucumán* puso proa a Alicante, donde a lo largo de una semana encontraron albergue ciento sesenta y dos españoles, entre ellos Juan M. de Santa Olalla, Felipe Martínez Polo y Tomás Samper. En Valencia el pasaje se completó hasta llegar a la cantidad de doscientas dieciocho personas, el más numeroso de los realizados por el torpedero. De ese total, ciento noventa y cinco eran de nacionalidad española.

Desde el 17 hasta el 22 de marzo el *Tucumán* permaneció anclado en Marsella, para zarpar a las 19 h. de este último día. Cuando ya llevaba seis horas de navegación recibió un radiograma del Ministerio de Marina que le ordenaba su inmediato retorno al puerto francés con el objeto de acondicionar el buque para el regreso definitivo a Argentina.

La noticia trascendió de inmediato a los círculos diplomáticos sudamericanos. Siguiendo expresas órdenes emanadas de su gobierno de Santiago, el embajador chileno en Buenos Aires, Dr. Luis Barros Borgoño, se personó ante los titulares de Relaciones Exteriores y de Marina, para solicitar un nuevo aplazamiento de la salida de aguas españolas del torpedero. El diplomático trasandino ofreció, en nombre de su Ministerio, el posterior reemplazo del *Tucumán* por el explorador chileno *Riquelme* para el cumplimiento de las misiones de rescate. La nave chilena, de similares características y antigüedad que la argentina, preparaba su partida desde Valparaíso para mediados de abril. Los argumentos chilenos contribuyeron a la decisión de anular temporalmente el retorno del *Tucumán*.

El *Riquelme*, finalmente, no fue enviado a España. Chile arguyó para ello distintas excusas: la proximidad de elecciones en el país, que hacían preferible la presencia del navío en prevención de cualquier disturbio que alterara el panorama político interno; el estado del material y del personal que no eran óptimos para emprender tan prolongado viaje; el excesivo costo del viaje, calculado en siete millones de pesos chilenos, y la difícil situación en que quedaron las relaciones entre Chile y España después de los incidentes protagonizados por el embajador Núñez Morgado.

El 14 de abril, ochenta de los asilados en la sede chilena en Madrid abordaron el *Tucumán* en Valencia. Después de ser trasladados con premura al



Contralmirante Eleazar Videla (Archivo General de la Nación Argentina).

puerto francés, el torpedero volvió de inmediato a la nueva capital republicana y alojó a bordo a otro numeroso contingente: ciento cincuenta y ocho españoles, además de tres mexicanos, tres belgas, dos austríacos, un argentino y siete chilenos (con pasaporte de esa nacionalidad entró al buque Eduardo Serrano Súñer). En ese embarque Argentina debió amparar al *asilado más difícil de evacuar* (5): el embajador chileno Aurelio Núñez Morgado, que protagonizó un serio incidente al pretender abandonar España. Una vez en Valencia, el diplomático fue intimado por las autoridades aduaneras a mostrar su equipaje cuando pretendía llegar a territorio francés por vía aérea, y muy en especial, su valija diplomática. El escándalo fue mayúsculo, pero no pudo resistirse a la revisión, pues de ella parecía depender su evacuación, y exigió entonces la presencia del encargado de negocios de Argentina, de los ministros de Turquía y Polonia, como también de los coroneles chilenos Luco y Labbé. Ante ellos, un funcionario del Ministerio de Estado español procedió a abrir la valija, en la que sólo se encontraron acciones de la Plaza de Toros de Madrid por valor de 12.500 pesetas, de propiedad del embajador, carentes de curso legal en ese momento. Antes de partir, Núñez Morgado fue declarado *persona non grata* por el gobierno de la República, al ser acusado, entre otras cosas, de haber permitido el espionaje en la sede de su representación madrileña. El embajador embarcó en el *Tucumán* como un refugiado más.

Añadiendo aún más dramatismo a aquellas horas, la nave fue sacudida, sobre las seis de la mañana del 27 de abril, por un intenso bombardeo de la artillería de los cruceros nacionalistas *Canarias* y *Baleares*, dirigidos contra la ciudad de Valencia.

Los serios contratiempos ocurridos durante el embarque de la legación chilena suspendieron su evacuación por parte del torpedero *Tucumán*, pero su comandante, prescindiendo del agotamiento a que semejantes misiones sometían a oficiales y tripulantes, persistió en su empeño de brindar auxilio a los asilados de las otras legaciones; esfuerzo que superaba las órdenes estrictas emanadas de su superioridad.

El 6 de mayo el *Tucumán* estaba de regreso en puertos españoles: en Alicante embarcaron veintiséis argentinos, un boliviano, cinco cubanos, un mexicano, un alemán y diecisiete españoles, once de los cuales lo hicieron clandestinamente —entre ellos el capitán del ejército Jacinto Martínez, el ingeniero Carbó Vilaplana y el teniente de navío José María del Portal Mena Ruiz, que lo hicieron burlando los controles para presentarse ante la motora que conducía al *Tucumán* con uniformes hechos por ellos. El pasaje se completó en Valencia con treinta y cinco personas, y con un contingente de sesenta y nueve españoles, asilados todos ellos en la sede de la legación boliviana en Madrid.

El 23 de mayo el *Tucumán* regresó de Francia a los puertos de Valencia y Alicante para embarcar noventa y tres personas y trasladar a tierra espa-

(5) AC. Del capitán Casari al ministro Videla. Marsella, 17 de mayo de 1937, fol. 2.

ñola al nuevo encargado de negocios argentino, D. Guillermo de Achával, en reemplazo de Chiappe.

La efusividad con que se manifiesta el sentir español y las publicaciones periodísticas respecto a la actuación del torpedero *Tucumán* fueron paulatinamente contribuyendo a dificultar la labor de los marinos argentinos. Para la fecha de su regreso al país, el sistema de control se había extremado en los puertos, y la vigilancia hacía casi imposible echar mano de los ardides que tanto resultado habían dado en el embarque clandestino. Incluso informaciones reservadas aseguraban que la oficialidad y la tripulación del torpedero argentino habían comenzado a ser miradas con inquina por los miembros de la F. A. I. de Alicante, quienes habían expresado su voluntad de no tolerar más la actividad del buque de guerra extranjero.

Obtenida la evacuación total de los asilados de la embajada argentina, ya no se justificaba la presencia del buque en España.

Las autoridades navales argentinas, después de haber evaluado la gestión cumplida por sus naves dispusieron, el 31 de mayo de 1937, el inmediato retorno del *Tucumán* a su base de operaciones, entendiéndose que los objetivos de su viaje habían sido cumplidos con largueza y generosidad.

El 3 de junio el torpedero zarpó por última vez de Marsella para recoger en Alicante setenta y seis personas que fueron desembarcadas en Lisboa.

El 30 de junio, en medio de una gran multitud que concurrió a recibirlo, el torpedero *Tucumán* fondeó en Buenos Aires.

El asilo naval brindado por la Argentina durante la guerra civil, por su envergadura y anecdótico, es de una singularidad total. Las misiones de salvamento realizadas por el crucero *25 de Mayo* y el torpedero *Tucumán*, actuando sincrónicamente con los representantes diplomáticos, beneficiaron a dos mil personas de diferentes nacionalidades, ideas y condiciones sociales, muchas de las cuales escaparon de esa manera a una probable muerte. Por ello se puede afirmar que la Argentina no brindó ayuda sólo a la España nacional, al salvar a muchos de sus simpatizantes, sino que también lo hizo a la España republicana, al poner a buen recaudo a muchos ciudadanos que no podían ser protegidos por sus propios medios policiales y administrativos; su muerte se hubiera achacado a los republicanos que habían querido hacer de España una tierra justa y democrática.

**COMISION A ESPAÑA
DEL CRUCERO «25 DE MAYO» Y DEL TORPEDERO «TUCUMAN»**

CANTIDADES DE REFUGIADOS TRANSPORTADOS POR NACIONALIDAD			
<i>25 de Mayo</i>		<i>Tucumán</i>	
Argentinos	250	Argentinos	282
Alemanes	7	Alemanes	6
Austríacos	3	Austríacos	2
Belgas	4	Brasileños	4

CANTIDADES DE REFUGIADOS TRANSPORTADOS POR NACIONALIDAD			
<i>25 de Mayo</i>		<i>Tucumán</i>	
Cubanos	14	Bolivianos	15
Españoles	90	Belgas	4
Estadounidenses	1	Chilenos	33
Franceses	8	Checoslovacos	3
Italianos	10	Cubanos	29
Peruanos	2	Españoles	1.032
Salvadoreños	1	Franceses	3
Guatemaltecos	1	Italianos	2
		Mejicanos	14
		Portugueses	26
		Peruanos	3
		Suizos	2
		Uruguayos	26
		Venezolanos	3

BIBLIOGRAFIA

Fuentes documentales inéditas.

- Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores. República Argentina (Buenos Aires).
División Política. España.
Archivo General de la Armada. Secretaría General Naval (Buenos Aires).
Archivo particular de la señora Martha Casari de Rizzo (hija del capitán de navío D. Mario Casari) (Buenos Aires).
Relación de la Comisión del torpedero ARA *Tucumán* a España durante los sucesos de la guerra civil española (Buenos Aires). Centro de Estudios Históricos Navales. S/f.

Fuentes bibliográficas.

- ARGUINDEGUY, Pablo E.: *Apuntes sobre los buques de la Armada Argentina (1810-1970)*. Buenos Aires, Comando en Jefe de la Armada, Secretaría General Naval, Departamento de Estudios Históricos Navales, tomo V, 1972.
CAMPOAMOR, Clara; FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico: *Heroísmo criollo. La marina argentina en el drama español*. Buenos Aires, Talleres Gráficos Farretti & Gasperini, 1939.
CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada Española. Siglo XX*, tomo III, *La guerra en la mar* (1.ª parte). Madrid, Ediciones Poniente, 1983.
— *Contralmirante Eleazar Videla. 1881-1960*. Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, Subsecretaría, Departamento de Estudios Históricos Navales. Homenajes, serie I, núm. 1, 1961.
JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis: *El asilo diplomático*. Buenos Aires, Editorial La Ley, 1949, tomo 53.
NÚÑEZ MORGADO, Aurelio: *Los sucesos de España vistos por un diplomático*. Buenos Aires, Talleres Gráficos Argentinos L. J. Rosso, 1941.
PEREIRA, Enrique: *La guerra civil española en la Argentina*, en la revista «Todo es Historia». Buenos Aires, julio de 1976, núm. 110.
RUBIO, Javier: *Asilos y canjes durante la guerra civil española. Aspectos humanitarios de una contienda fratricida*. Barcelona, Editorial Planeta, 1979.
TORRES GIGENA: *Asilo diplomático, su práctica y teoría*. Buenos Aires, La Ley, S. A., editora, 1960.