

# La Marina alemana en la guerra civil española

## El aspecto ¿humanitario?

*Iñigo Gómez García*

*Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea*

La implicación alemana en la guerra civil española ha sido ampliamente estudiada por la historiografía. Sin embargo, el papel de la Marina de guerra alemana no ha recibido tanta atención, siendo ignorado en su mayor parte. Si bien hay ríos de tinta sobre el papel de la Legión Cóndor y de las actividades económicas alemanas en España, faltan estudios que analicen a otros actores que influyeron en el devenir del conflicto. Esta comunicación pretende tratar someramente el papel que la Marina alemana tuvo durante los primeros compases de la guerra civil evacuando a ciudadanos alemanes, españoles y de terceros países, planteándose si este rol puede ser calificado como humanitario.

El estallido de la guerra civil cogió al personal diplomático por sorpresa, así como a los miles de extranjeros que se encontraban en España. Además de los extranjeros que residían por motivos laborales y familiares, hay que tener presente que había un grupo numeroso de ellos que se encontraba en España aprovechando el verano para hacer turismo. Durante las primeras semanas reinó la confusión tanto dentro como fuera de España ya que la situación de la incipiente guerra civil era caótica, siendo difícil averiguar qué zonas caían en uno u otro bando. A esta confusión hay que añadirle que la mayor parte del cuerpo diplomático, en el momento del fallido golpe de estado, se encontraba de vacaciones en la costa vasca alrededor de San Sebastián como venía siendo tradición desde tiempos de Isabel II. Estas circunstancias obligaron al cuerpo diplomático a adaptarse a este nuevo escenario en el que miles de sus conciudadanos se encontraban dispersos por la geografía española, confusos por no saber cómo se estaba desarrollando el conflicto y temerosos de encontrarse en medio de la guerra civil.

De los miles de extranjeros que en ese momento se encontraban en España, se calcula que entre 9.000 y 15.000 de ellos eran alemanes, estando aproximadamente 6.000 de ellos en Barcelona<sup>1</sup>. Además de los peligros de encontrarse en medio de una guerra civil, los alemanes tuvieron que hacer frente a otro riesgo añadido ya que en la zona gubernamental desde un primer momento se

---

<sup>1</sup> Willard C. Jr. FRANK: "Multinational Naval Cooperation in the Spanish Civil War", *Naval War College Review*, vol. 47 (1994), pp. 72-101, esp. p. 74 y en Bundesarchiv Militärarchiv alemán, a partir de ahora "BA-MA", RM 20/1389, en el informe "Propuesta para reducir las fuerzas en aguas españolas". El arco tan amplio es posible que se deba a la influencia del turismo, difícilmente cuantificable.

identificó el fallido golpe de estado y los eventos posteriores con las ideas nacionalsocialistas. Las autoridades alemanas temían especialmente por aquellos alemanes que habían hecho pública su posición política, mostrándose contrarios al gobierno republicano<sup>2</sup>.

Ante la posibilidad de que sus ciudadanos fuesen atacados o a que estos se encontrasen en peligro, el gobierno alemán respondió usando su red diplomático-consular para contactar con ellos, y a la Marina de guerra para evacuar a aquellos que desearan salir de España. Otros países como Argentina, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña e Italia también hicieron uso de sus flotas de guerra para evacuar y proteger a sus ciudadanos. Los primeros buques alemanes enviados a España partieron del puerto de Wilhelmshaven el 24 de julio.

Para colaborar con la evacuación además de contar con varios buques de la Marina, el Ministerio de Transporte alemán requisó barcos de la marina mercante. El uso de estos navíos era necesario ya que los buques militares no estaban diseñados para el transporte masivo de personas y carecían de los servicios y del espacio físico para transportar a cientos de civiles<sup>3</sup>. Además, al ser la situación de España confusa, las autoridades alemanas prefirieron mandar petroleros alemanes para suministrar a sus buques que depender de las posibilidades de encontrar combustible allí, por lo que se requisaron varios petroleros que sirvieron como gasolineras flotantes<sup>4</sup>.

Con estos medios, la Marina alemana evacuó a los ciudadanos alemanes desde España a puertos seguros, fuera del conflicto<sup>5</sup>. Podemos hacer una diferenciación entre dos zonas de evacuación: la cornisa cantábrica y la zona mediterránea. La población alemana en la zona cantábrica estaba muy diseminada por los pueblos de la costa por lo que se hizo un uso intensivo de torpederos. Estos tenían un calado menor que otros buques pudiendo así acceder fácilmente a los puertos más pequeños. Los civiles evacuados desde esta zona fueron transportados a los puertos atlánticos franceses, generalmente a San Juan de Luz, donde se encontraban numerosos representantes diplomáticos que se hicieron cargo de ellos. La población alemana en la zona mediterránea, sin embargo, estaba muy concentrada demográficamente, especialmente en Barcelona. Además, aquellos que residían o se encontraban en Madrid y otras zonas del centro de España y deseaban salir del país, se dirigieron a los puertos del Mediterráneo, especialmente a Valencia y Alicante. Por tanto, al estar gran parte de la población a evacuar concentrada en grandes puertos, la mayoría fue

---

2 BA-MA, RM 20/1389, p. 8

3 BA-MA, RM 20/1389. Requistas de mercantes similares también se dieron en otros países, por ejemplo en Francia. René SABATIER DE LACHANDENÈDE: *La Marina francesa y la guerra civil española 1936-1939*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2001 p. 33

4 BA-MA, RM 134/64 pp. 30 y 35-6

5 La organización de la evacuación de ciudadanos alemanes y otros extranjeros, de España, en BA-MA, RM 94/41, RM 94/48, RM 134/64, RM 134/65, RM 20/1389, RM 20/1390 y RM 20/1391

transportada en mercantes escoltados por buques militares. Éstos llevaron a su pasaje a los puertos de Génova, Marsella y Tolón.

La flota alemana en España recibió la orden de proteger a los ciudadanos alemanes, pero también a los ciudadanos de «países amigos» – Suiza, Suecia, Austria, Chile, Guatemala y Argentina –, evacuándolos si así lo deseaban<sup>6</sup>. Por un lado, Suiza y Austria son países sin salida al mar y con fuertes vínculos culturales con Alemania, de modo que no sorprende que pidiesen ayuda a Alemania. Así mismo, Guatemala no contaba con los medios suficientes para este cometido pues su marina se fundó en 1959. El caso de Suecia es algo más llamativo ya que sí que disponía de una flota capaz de llegar a España y proteger los intereses de su gobierno. Quizás se tomó tal decisión debido al reducido número de ciudadanos suecos residentes en el país, aunque la decisión pudo también haber sido influida por las peticiones de ayuda que el encargado de negocios sueco en San Sebastián dirigió al embajador alemán<sup>7</sup>. Por último, las otras dos repúblicas sudamericanas tenían una marina lo suficientemente capaz para este cometido y numerosas personas con pasaporte de estos países deseaba salir de España. De hecho la Armada argentina envió a España dos buques y el gobierno chileno estuvo a punto de seguir sus pasos<sup>8</sup>. Al igual que en el caso sueco, es posible que ambas repúblicas fuesen incluidas en esta lista de «países amigos» debido a las peticiones de ayuda de los representantes diplomáticos, como ocurrió con el embajador argentino para España, que pidió la evacuación de varios de sus conciudadanos al torpedero alemán *Albatros*<sup>9</sup>.

La red de consulados que el gobierno alemán mantenía en España y el sur de Francia fue la encargada de organizar la evacuación de aquellos que quisiesen abandonar el país, recopilando información sobre cuántos alemanes había en su zona y en qué condiciones se encontraban. Un buen ejemplo es el informe redactado por el consulado de San Sebastián en el que se expone la situación en la provincia de Guipuzcoa. En él se listó el número de alemanes que residían en San Sebastián y sus alrededores así como la situación de la región en general, tanto política como militar<sup>10</sup>. El cónsul informó de que «cerca de Tolosa, en el pueblo de Amezqueta, ha[bía] un mecánico alemán de nombre Seifert» del que no había noticia alguna y que en Lequeitio había «un alemán, una austríaca y una suiza, todos casados con españoles». También se añadían comentarios sobre la situación política, como en el caso de Guetaria en el que el cónsul explica que el alcalde es bueno [*gut*], pero que la actitud del comité es dudosa [*zweifelhaft*].

---

6 BA-MA, RM 94/41, órdenes del Cuartel General de la Marina a los buques en España sobre sus obligaciones.

7 BA-MA, RM 94/41, pp. 2-4

8 Beatriz J. FIGALLO: "Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española". *Revista de Historia Naval*, año nº3,10 (1985), pp. 51-74

9 *Ibid.*, p. 56

10 BA-MA, RM 94/41, pp. 2-4

Según el gran almirante Erich Raeder, estas evacuaciones se sucedieron sin incidentes ya que el trato tanto de los *rojos* como de los *blancos* fue correcto<sup>11</sup>. Esta valoración es falsa. Hubo incidentes con ambos gobiernos españoles, a veces incluso con consecuencias fatales como el sucedido el 29 de julio de 1936.

Ese día el crucero *Köln* arribó al puerto de Gijón donde recibió la visita del cónsul alemán, que había planificado la salida de varios extranjeros<sup>12</sup>. Al poco, apareció en las cercanías el crucero de la Armada sublevada *Almirante Cervera*. Durante la comunicación entre ambos navíos, el *Almirante Cervera* informó de que su intención era bombardear la ciudad, a lo que el *Köln* contestó que la suya era evacuar ciudadanos alemanes. Ante esta respuesta, el crucero español se retiró del puerto pero momentos más tarde comenzó a disparar contra la ciudad. Uno de los proyectiles explotó cerca de un grupo de ciudadanos alemanes que esperaba ser evacuado, quedando varios de ellos heridos, falleciendo uno poco después. En cuanto esto se supo en el *Köln*, su comandante protestó al *Almirante Cervera*, desde el cual se respondió que lamentaban el trágico accidente, que este tipo de situaciones eran imposibles de evitar y que esperaba que aceptasen sus disculpas.

Al día siguiente, el *Almirante Cervera* volvió a bombardear la ciudad pero, esta vez, comunicó al *Köln*, que seguía en Gijón, que concedía al a los alemanes una zona segura para que pudieran refugiarse. Esta información se pasó al cónsul alemán que lo hizo saber a los ciudadanos extranjeros y al personal del resto de consulados para ponerse a salvo. En esta ocasión ningún ciudadano extranjero resultó herido.

El almirante Boehm, a cargo de los buques alemanes en aguas españolas, afirmó que consideraba que “[estos] muertos y heridos alemanes por el crucero *blanco Cervera* [sic] cuando disparó contra Gijón [fue] una coincidencia desafortunada, no [hubo] intención malvada”<sup>13</sup>. Esta fue una reacción comprensiva y sosegada, que contrasta con la respuesta que el gobierno alemán dio unos meses más tarde a otros incidentes que involucraron al gobierno republicano, como fueron los casos de la captura del mercante *Palos* o el ataque al *Deutschland*.

En un primero momento los consulados en España tuvieron que encargarse de organizar la evacuación de miles de alemanes, pero no fueron la única rama de la diplomacia alemana que tuvo que movilizarse para este cometido. Las guerras y, especialmente, las guerras civiles, son entornos

---

11 Erich RAEDER: *Mi vida*, Barcelona, Luis de Caralt, 1966, p. 261, las cursivas son del autor.

12 El incidente que relata el comandante del *Köln* en BA-MA, RM 134/64, pp. 3-8

13 BA-MA, RM 20/1389, p. 8, las cursivas son del autor.

complejos y confusos, y en una época sin las posibilidades de comunicación actuales, más aún. Cientos de familias en Alemania tenían parientes en España de los cuales no habían tenido noticias desde que estalló el conflicto. Por ello, enviaron cartas y telegramas al Ministerio de Asuntos Exteriores alemán, pidiendo información sobre sus seres queridos exigiendo que éstos fuesen buscados y enviados de vuelta a Alemania.

El 25 de agosto de 1936 el doctor e ingeniero Bruno Eck, director del laboratorio de fluidos de la Escuela Estatal Técnica Superior de Colonia envió una carta al Ministerio de asuntos exteriores pidiendo que se buscara a su cuñada, Maria Klausenberg<sup>14</sup>. Parece ser que Klausenberg trabajaba como tutora privada para el cónsul portugués en San Sebastián y sus familiares deseaban que regresase a Alemania. El Ministerio, a través del consulado en Burdeos, envió esta información al comandante del torpedero *Wolf* que se encontraban en esos momentos en el Cantábrico para hacerse cargo de la situación<sup>15</sup>. Este dista mucho de ser el único caso. Otro ejemplo: el 15 de agosto el vicecónsul alemán en Rotterdam mandó una carta al Ministerio de asuntos exteriores<sup>16</sup>. En ella preguntaba si podían hacerse cargo de la hermana de su mujer, Lona Guleke de nacionalidad letona, que residía en Fuenterrabía (Guipuzcoa). Como no tenían noticias de ella desde hacía mucho tiempo y pedían que se contactase con ella, llegando a sugerir que fuese evacuada mediante los buques de guerra que patrullaban la zona.

Al Ministerio de asuntos exteriores alemán no sólo llegaban las peticiones de ciudadanos comunes, muchas empresas con empleados en España también se preocuparon por la situación de sus trabajadores y las familias de estos. La empresa Siemens, el 21 de agosto, envió una carta solicitando información sobre varias personas y, si era posible, pedía que fuesen traídos de vuelta a Alemania<sup>17</sup>. Otro tanto hizo el Banco Alemán Trasatlántico que pidió, el 19 de noviembre, que se encontrase al director de su sucursal en Barcelona, Richard Welsch<sup>18</sup>. Otras grandes empresas alemanas como M.A.N<sup>19</sup>, I.G. Farben<sup>20</sup> y la naviera Neptun Reederei<sup>21</sup> también hicieron uso de este entramado diplomático-militar para conseguir información y evacuar a sus empleados de España.

---

14 BA-MA, RM 94/41, misiva de Bruno Eck al Ministerio de Asuntos Exteriores, anexo a la carta del consulado en Burdeos a los comandantes de los torpederos *Jaguar* y *Wolf* el 8 de septiembre.

15 BA-MA, RM 94/41, Mensaje del consulado alemán en Burdeos al comandante del torpedero *Wolf*.

16 BA-MA, RM 20/1390, p. 32

17 BA-MA, RM 20/1390, p. 54

18 BA-MA, RM 20/1931, p. 72 El Banco Alemán Trasatlántico también usó este medio para obtener información sobre la familia de su director. BA-MA, RM 20/1390, p. 10

19 BA-MA, RM 91/41, pp. 23-24, la empresa M.A.N. deseaba conocer la situación de un ajustador de la compañía ubicado en Oviedo. Fue encontrado y trasladado a Francia el 29 de septiembre.

20 BA-MA, RM 20/1390, p. 80, I.G. Farben buscaba al miembro de la junta directiva de la Fábrica Nacional de Colorantes y Explosivos que fue evacuado por un buque italiano.

21 BA-MA, RM 20/1390, p. 25, la naviera buscaba a la familia Sarger, en Ibiza y en , p. 133 se encuentra una carta de la misma compañía pidiendo información sobre su agente en Gijón.

Varias personas, al igual que el vicecónsul alemán en Rotterdam, hicieron uso de sus contactos personales o de su rango para pedir a la Marina alemana que buscara y evacuara a sus conocidos o allegados. Ese es el caso del jefe de la Inteligencia Militar [*Abwehr*], el almirante Canaris, que solicitó a la Marina que asegurase la evacuación de la condesa de Torrubia que contaba con un pasaporte cubano y su familia<sup>22</sup>. Canaris pidió que la flota se hiciese cargo del transporte a Francia, de lo que se encargó el torpedero *Albatros*.

Miembros del cuerpo diplomático de otros países también solicitaron a la Marina alemana que se hiciese cargo de familiares o ciudadanos a los que representaban. El 9 de agosto el cónsul alemán en Barcelona pidió a la Marina que buscara a la hermana del encargado de negocios de Ecuador, Maruja Pino Yoroui<sup>23</sup>. Otra búsqueda similar fue la que comenzó el 18 de agosto cuando el encargado de negocios egipcio en Madrid solicitó información sobre Salah Eldin Fouad, hermano del regente de Egipto, que vivía en Soller, Palma de Mallorca<sup>24</sup>. Allí regentaba un bar de nombre «El Cairo» desde donde dos días después, la tripulación del acorazado *Deutschland* confirmó que se encontraba bien.

La Marina alemana también se hizo cargo en numerosas ocasiones de ciudadanos españoles. Uno de los españoles más conocidos que fue evacuado de este modo fue el psiquiatra Antonio Vallejo-Nájera. El 5 de septiembre el consulado alemán en Lisboa remitió un mensaje del cónsul en Valladolid al Ministerio de asuntos exteriores, en el que se pedía poner a salvo al «doctor Antonio Valiejo Najera [*sic*], celebridad pro-alemana en el campo de la medicina, que se encuentra trabajando recientemente en el hospital militar de Bilbao, retenido por comunistas»<sup>25</sup>. Cuatro días después, el Ministerio envió al Cuartel General de la Marina la solicitud de interceder por el médico ante las autoridades españolas. El 16 del mismo mes desde el torpedero *Jaguar* se informó de que el doctor Najera se encontraba a salvo a bordo y camino a Francia.

Otro caso es el del obispo de Cartagena, Miguel de los Santos, que, gracias a la ayuda alemana, pudo evadirse a Génova. En un informe de la embajada alemana ante la Santa Sede, el embajador recogió el testimonio dado por el obispo, en el cual se detallaba la travesía del prelado que contó con la ayuda alemana para huir, llegando un oficial naval a prestarle su uniforme para que el

---

22 BA-MA, RM 20/1390, pp. 57-58

23 BA-MA, RM 20/1390, pp. 52-53

24 BA-MA, RM 20/1390, pp. 43-44. Salah Eldin Fouad también era primo del que se convertiría, unos meses más tarde el 29 de julio de 1937, en rey de Egipto, Faruq. Además del bar, Salah Eldin Fouad estaba conectado con Soller por se el lugar de nacimiento de su esposa Antonia Vicens, ABC, "Un primo del rey Faruk, a Palma de Mallorca", 5 de mayo de 1951 .

25 Los mensajes sobre el caso de Vallejo-Nájera en BA-MA, RM 20/1390, pp. 115-117.

religioso no fuese detectado por las autoridades republicanas<sup>26</sup>.

Además de evacuar civiles, la flota alemana también tuvo que desempeñar la labor de cartero. La guerra dividió el territorio español y, con ello, cercenó las vías tradicionales de comunicación, por lo que se encargó a los buques alemanes transportar las sacas de correo y los paquetes alemanes destinados a los puertos que fuesen a visitar<sup>27</sup>. Así que, además de tener que gestionar el correo regular de los cientos de marineros destinados en aguas españolas, también tuvieron que hacerse cargo de la comunicación entre los órganos diplomáticos y de los ciudadanos alemanes conectándolos y resolviendo parte de los problemas de incomunicación que creó la guerra, manteniendo un sistema postal seguro y fiable.

Pero no todo fue trabajo para las tripulaciones de la Marina alemana. Intercalado entre las jornadas de rescate, evacuación y transporte, los marinos pudieron disfrutar de momentos de asueto, de paradas de descanso y convites oficiales en los que pudieron relajarse y tomar contacto tanto con la población española.

El 3 de agosto el acorazado *Deutschland* y el torpedero *Luchs* visitaron Ceuta<sup>28</sup>. La visita contó con una ceremonia oficial en la cual los oficiales de los buques se reunieron con las autoridades españolas, pero además 250 marineros pudieron disfrutar de una tarde en Ceuta a invitación del comandante de la ciudad. Al parecer, a la «población local, restaurantes, vendedores de postales, etc.» se le instruyó no cobrar a los marineros por sus compras.

Visitas de la tripulación como estas han quedado plasmadas en las fotografías que un anónimo marinero tomó durante sus travesías a España a bordo del acorazado *Graf Spee*<sup>29</sup>. Además de numerosas fotografías del barco y su tripulación, los dos álbumes están llenas de instantáneas de las ciudades en las que pudo desembarcar. Como si de un catálogo de fotos turísticas se tratase, pueden verse instantáneas de un «monumento a Franco» en Cádiz, de un marinero frente a una mezquita en Melilla y de la playa de La Concha en San Sebastián. Si se atiende sólo al primero de los álbumes, podría parecer que el marinero disfrutó de unas interesantes vacaciones, visitando numerosos puntos de la geografía española<sup>30</sup>. Esta perspectiva turística cambia radicalmente en el segundo

---

26 BA-MA, RM 20/1391, pp. 4-7 El embajador conoció al obispo y obtuvo este testimonio al estar el prelado en Roma, participando en una audiencia en la que el Papa recibió a varios refugiados españoles.

27 Numerosos ejemplos en BA-MA, RM 94/41

28 Bernadotte SCHMITT *et al.* (eds.) *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, Serie D, Tomo III, Baden-Baden, Imprimerie Nationale, 1951, pp. 24-26, documento n° 27

29 BA-MA, RM 134/522 y 523

30 Esta perspectiva recuerda a la expuesta en Stefanie SCHÜLER-SPRINGORUM: *La guerra como aventura: la Legión Cóndor en la Guerra Civil Española 1936-1939*, Madrid, Alianza Editorial, 2014, pp. 160-163

álbum que está íntegramente dedicado a fotografías sobre el ataque contra el acorazado *Deutschland* – incluyendo instantáneas de los heridos –, los funerales por las víctimas y el ataque a Almería. Es posible que estos hechos mostrasen al marinero que se encontraba en medio de un escenario bélico con los peligros que ello implicaba, y no en un crucero turístico.

Las tripulaciones de otros buques pudieron también disfrutar de las ocasiones en las que desembarcaban a tierra. El 1 de diciembre de 1936, el ABC de Sevilla informó de que, dos días antes, se organizó en Sanlúcar de Barrameda, Cádiz, un festival taurino al beneficio del Ejército y de la Cruz Roja local<sup>31</sup>. Según la noticia, los marinos del torpedero alemán *Tiger* fueron invitados al tendido de la plaza, siendo recibidos por un aplauso cerrado y por el himno alemán, que fue interpretado por la banda municipal. También se disputaron partidos de fútbol como actividad de asueto para las tripulaciones que desembarcaban en España. Un ejemplo es el partido que enfrentó el 16 de agosto al equipo de la guarnición de La Coruña contra el de la tripulación del crucero *Köln*<sup>32</sup>.

Como se ha mencionado previamente, Alemania no fue el único país que mandó sus buques de guerra a rescatar a sus ciudadanos en España. Resulta relevante atender a las actividades de estas otras armadas para comprobar similitudes y destacar las diferencias de la actividad alemana.

El gobierno británico ordenó a su marina el 20 de julio que se preparara para evacuar a su población residente en España y a los turistas que se encontrasen también allí<sup>33</sup>. Pese a que el objetivo era sacar a los ciudadanos británicos, la mayoría de los que la Marina británica evacuó no lo eran. Para el final de octubre de 1936, sólo el 35% de las 11.195 personas rescatadas eran británicas<sup>34</sup>. Según el informe del almirante Boehm, la proporción de extranjeros rescatados por la Marina alemana justo superaba el 50%<sup>35</sup>, aunque el porcentaje varió según las zonas. Según el registro de los buques que operaron en la cornisa cantábrica entre el 28 de julio y el 20 de agosto de 1936, estos evacuaron a 1.942 personas, de las cuales el 69%, no eran alemanas<sup>36</sup>. Otras flotas extranjeras como la Marina estadounidense o la argentina también evacuaron un número importante de personas con las que no compartían nacionalidad, en trono a la mitad de los rescatados en el caso estadounidense<sup>37</sup>. Es

---

31 ABC de Sevilla, "Festival taurino benéfico", 1 de diciembre de 1936.

32 BA-MA, RM 134/64, p. 29. En James CABLE: *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979, p. 29 también se da cuenta de marinos británicos jugando partidos de fútbol durante sus periodos de descanso.

33 James CABLE: *The Royal Navy...*, p. 25

34 *Ibid.*, p. 27

35 BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-8

36 BA-MA, RM 134/64, p. 38

37 Adam B. SIEGEL: "Naval Cooperation in a Multi-Polar World. The Spanish Civil War", *Tidskrift I Sjöväsendet*, 4 (2001), pp. 377-398, esp. p. 379



llamativo el porcentaje de extranjeros evacuados por la Armada argentina. De las 1.880 personas rescatadas, sólo 532 eran argentinas, esto es, apenas un 28% y de los evacuados no argentinos, 1.032 eran españoles, casi un 55% del total<sup>38</sup>.

El caso argentino resulta llamativo. Desde un primer momento las autoridades de este país acogieron a numerosos españoles en su embajada y en sus consulados, protegiéndolos con la inmunidad diplomática. Como otros muchos gobiernos el argentino también se decidió por enviar buques militares, enviando el crucero *25 de Mayo* y el torpedero *Tucumán*, que se dirigieron al Mediterráneo. Entre aquellos que se evadieron de la zona republicana gracias a la ayuda de la Armada argentina se encuentra el que era cuñado de Franco y, posteriormente, llegaría a Ministro de Asuntos Exteriores español, Ramón Serrano Súñer<sup>39</sup>. Vestido de marino argentino – a semejanza del obispo de Cartagena – pudo evadirse a Marsella desde Alicante. Posteriormente también fueron trasladados por la Armada argentina la mujer de Serrano Súñer y sus dos hijos, así como su hermano Eduardo, este último con un pasaporte chileno<sup>40</sup>.

Casos como el de Eduardo Serrano Súñer llevan a cuestionarse qué porcentaje de aquellos que fueron evacuados gracias a un pasaporte extranjero eran realmente ciudadanos de aquellos países y no habían conseguido la documentación diplomática de manera ilícita. Es fácil imaginar que, estando en una situación de guerra civil, muchas personas recurriesen a contactos – o a la bondad o codicia de los trabajadores consulares – para conseguir un pasaporte que les ayudase a salir de España. Desgraciadamente, comprobar cuántas de las personas evacuadas eran realmente ciudadanas de los países a los que decían pertenecer resulta imposible.

Del 65% de no-británicos rescatados por la Marina británica, muchos fueron españoles<sup>41</sup>. Pero a diferencia de en el caso de la Marina alemana, la británica planteó las evacuaciones de ciudadanos españoles como intercambios, postulándose como agente negociador entre ambos bandos. Por ejemplo, varios destructores británicos llevaron a niños vascos retenidos en la zona sublevada a Bilbao, recogiendo allí a varias mujeres que estaban presas, llevándolas a la zona rebelde<sup>42</sup>. Intercambios semejantes fueron concertados por la Cruz Roja Internacional y ejecutados por la Marina británica, habiendo evacuado a finales de enero de 1937 a 17.000 españoles<sup>43</sup>. La Marina

---

38 Beatriz J. FIGALLO: "Participación de la Armada argentina...", pp. 71-72

39 *Ibid.*, p. 66

40 *Ibid.*, pp. 66 y 70. Tretas como vestir al evadido de marino también fueron usadas por la Marina británica.

Testimonio de Angus Malcom, Tercer Secretario en la embajada británica en Hendaya en 1937, en James CABLE: *The Royal Navy...*, p. 28

41 James CABLE: *The Royal Navy...*, p. 28

42 *Ibid.*, p. 28

43 *Ibid.*, p. 28

francesa también participó en intercambios semejantes<sup>44</sup>. Las marinas de estos países se convirtieron así en representantes diplomáticos que ejercieron la labor de mediador entre los dos bandos españoles.

La Marina alemana – al igual que la italiana – no participó en las mediaciones e intercambios de civiles españoles, sólo ayudando a aquellas personas que querían evadirse de la zona republicana. Probablemente, que no se involucraran en este tipo de negociaciones, tenga que ver con el pronto posicionamiento que ambos gobiernos tuvieron para con el conflicto. A la flota germana sólo se le encomendó la evacuación de aquellos de sus ciudadanos – y los pertenecientes a las «naciones amigas» – que se encontrasen en la zona republicana, ya que las autoridades alemanas consideraron la zona sublevada como segura y, por tanto, la evacuación en dicha zona, innecesaria.

Resulta difícil cuantificar exactamente cuál fue el total de personas evacuadas por la Marina alemana durante la guerra civil. Según el informe de Boehm, a 29 de agosto de 1936 se habían evacuado a 9.570 personas de las cuales, como se ha mencionado previamente, más de la mitad eran extranjeros<sup>45</sup>. Pero, considerando que hay registros de evacuaciones hasta, por lo menos, enero de 1937, la cifra será con seguridad mayor. Parece ser que para finales de agosto, la mayoría de los ciudadanos alemanes había sido evacuada, lo cual encajaría con las observaciones de las Marinas británica y francesa que, en fechas similares, también consideraron que la mayoría de sus ciudadanos habían dejado España<sup>46</sup>. Los alemanes que permanecían en España fueron catalogados por Boehm en tres grupos<sup>47</sup>:

Una primera categoría incluía a aquellos ciudadanos alemanes que no consideraban encontrarse en peligro permaneciendo en España, bien porque eran personas sin propiedades o riqueza, bien porque nunca se habían destacado políticamente o bien porque tenían buenas relaciones con *los rojos*.

La segunda categoría aglutinaba a los considerados no-arios [*Nichtarier*] y a los emigrantes que, teniendo la ciudadanía alemana, no querían regresar al país. Estos, según el almirante, eran quienes constituían la mayoría de los ciudadanos que todavía permanecían ese 29 de agosto en España, poniendo el ejemplo de Barcelona donde, de los 1.500 alemanes que seguían en la ciudad, había aproximadamente 1.000 de ellos a los que incluía dentro esta categoría.

---

44 René SABATIER DE LACHANDENÈDE: *La Marina francesa...*, p. 36

45 BA-MA, RM 20/1389, p. 7

46 René SABATIER DE LACHANDENÈDE: *La Marina francesa...*, p. 34, y James CABLE: *The Royal Navy...*, pp. 28-33

47 BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-12, las cursivas son del autor

Por último se encontraban aquellos alemanes que permanecían en España debido a un sentido del deber que les llevaba a aferrarse o defender sus activos, como por ejemplo los representantes de grandes empresas.

Para los ciudadanos que se incluían en las dos primeras categorías, el almirante se negó a reconocer la obligación de que la Marina les garantizase la posibilidad de abandonar el país. Esta posibilidad sólo sería reservada para aquellos alemanes pertenecientes a la tercera categoría, pues «seguían al servicio de Alemania». Por tanto, consideró necesario reducir su número tanto como fuese posible. Para ello, solicitó – y así se llevó a cabo – una reducción del número de buques militares que tenían que dedicarse a la tarea de evacuar refugiados.

Esta reducción de los medios dedicados a la evacuación de refugiados tiene sentido desde el punto de vista económico. No se ha encontrado un registro de todos los gastos que supusieron los meses que la Marina alemana empleó en evacuar a los miles de civiles de España, pero hubo numerosos pagos a los que tuvo que hacer frente: la soldada de todos los militares, el coste de los mercantes requisados, el gasto en combustible así como el avituallamiento tanto de los marinos como de los civiles que embarcaban en los buques, y los gastos médicos de aquellos que resultaron heridos. Este fue también el motivo por el que, a partir de agosto de 1936, la Marina francesa planteó la reducción de sus efectivos en aguas españolas; el coste era una carga demasiado pesada para el erario público<sup>48</sup>.

Según informes franceses, el 4 de septiembre de 1936, se hallaban en torno a España 51 buques de guerra en tareas de evacuación y rescate<sup>49</sup>. De esos 51, nueve correspondían a Alemania. Nueve fueron también los buques italianos y franceses que se encontraban en septiembre de 1939 en España, teniendo ambos países mayor número de ciudadanos que evacuar de España y, siendo ambas flotas más numerosas que la alemana. La Marina germana participó al mismo nivel que la francesa e italiana, lo que le llevó a disponer de prácticamente todos sus buques de superficie en España<sup>50</sup>.

La evacuación de refugiados por parte de la Marina alemana fue una de las actividades más relevantes de esta marina durante la guerra civil española. Involucró a las tripulaciones de

---

48 René SABATIER DE LACHANDENÈDE: *La Marina francesa...*, p. 32

49 *Ibid.*, p. 44: 17 británicos, 9 alemanes, 9 franceses, 9 italianos, 4 estadounidenses, 2 portugueses y uno argentino.

50 Stephen William TANNER: *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the german records 1936-1939*, Tesis doctoral, The American University, 1976, p. 51

prácticamente toda la flota de superficie además de implicar a la red diplomática que, a través de sus consulados y de las oficinas del Ministerio de Asuntos Exteriores, consiguieron evacuar a miles de civiles atrapados por la guerra civil. No sólo se dedicaron a evacuar, sino que también desempeñaron una actividad casi detectivesca, buscando y encontrando a conciudadanos que se encontraban atrapados en España. También, aunque en diferente manera que las marinas británica y francesa, ejercieron cierta labor mediadora. La Marina alemana no colaboró con los intercambios que otras flotas realizaron auspiciados por la Cruz Roja Internacional, pero sí que intercedió por ciudadanos españoles que se encontraban atrapados en la zona republicana. Estas circunstancias abren la posibilidad de plantear hasta qué punto se puede considerar que la Marina de guerra alemana realizó una labor humanitaria. Según la definición de las Naciones Unidas<sup>51</sup>, la ayuda humanitaria debe implicar los principios de independencia operativa y de neutralidad. Es bien sabido que la Marina alemana, como representante y parte de la administración alemana, no fue un actor neutral durante la guerra civil ya que tomó parte por el bando sublevado, y lo apoyó de diversas maneras. La evacuación de refugiados fue una de ellas ya que se tomó la decisión de sólo rescatar a ciudadanos españoles en la zona *roja*, favoreciendo por tanto a uno de los bandos. De modo que no se pueden considerar las operaciones de rescate y evacuación de civiles realizado por la Marina alemana como acciones ayuda humanitaria.

El escenario mostrado en las últimas páginas, ha sido generalmente ignorado por la historiografía. Dentro del poco tratado ámbito de las operaciones y actividades de las marinas extranjeras en España durante la guerra civil, este es, probablemente, el aspecto en el que menos se ha indagado. Teniendo en cuenta la cantidad de personal involucrado – miles si contamos a las tripulaciones de los buques, los representantes diplomáticos y, por supuesto, los propios refugiados –, el tiempo durante el cual se desarrollaron estas actividades y las miles de personas que evitaron de este modo verse envueltas más aún en el conflicto, se puede afirmar que estudiar esta labor es relevante para comprender mejor la guerra civil española, pero también la naturaleza poliédrica de la guerra y, especialmente, la de las intervenciones militares internacionales.

---

51 Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas 46/182 de 1991 y 58/114 del 2006