

LA MARINA ALEMANA Y LA EVACUACIÓN DE EXTRANJEROS EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA, 1936-1937

THE GERMAN NAVY AND THE EVACUATION OF FOREIGNERS DURING THE SPANISH CIVIL WAR, 1936-1937

Iñigo Gómez García*

RESUMEN: En este artículo se abordará cómo la Marina de guerra alemana participó en la evacuación de miles de extranjeros que buscaban salir de España una vez comenzó la guerra civil. Con base en la documentación primaria alemana, se analizará el despliegue de las fuerzas navales germanas para tratar de entender su *modus operandi*, poniéndolo en contexto mediante la comparación de sus actividades con las evacuaciones llevadas a cabo por otras marinas en este mismo espacio. Así se mostrará cómo durante el desarrollo de sus operaciones, la Marina alemana favoreció al bando sublevado, tanto por su política de evacuación como por las actividades paralelas que desempeñó durante los primeros meses de la guerra civil.

PALABRAS CLAVE: Marina de guerra alemana, guerra civil española, intervención extranjera, evacuación de extranjeros.

ABSTRACT: *This article addresses how the German Navy participated in the evacuation of thousands of foreigners seeking to leave Spain once the civil war began. Based on the German primary sources, the deployment of the German naval forces will be analyzed, to try to understand their modus operandi, putting it in context by comparing their activities with the evacuations carried out by other navies that operated in this same space. This will show how during its operations, the German Navy favored the rebel forces, both for its evacuation policy as for the parallel activities that it carried out during the first months of the war.*

KEYWORDS: *German Navy, Spanish Civil War, foreign intervention, evacuation of foreigners.*

* **Correspondencia a / Corresponding author:** Iñigo Gómez García. Avda. Gasteiz 90, 2.º izquierda. 01012, Vitoria-Gasteiz, España - Spain – bussa_ibram@hotmail.com – <https://orcid.org/0000-0002-3006-7754>

Cómo citar / How to cite: Gómez García, Iñigo (2023). «La Marina alemana y la evacuación de extranjeros en la Guerra Civil española, 1936-1937», *Historia Contemporánea*, 72, 497-529. (<https://doi.org/10.1387/hc.22774>).

Recibido: 3 mayo, 2021; aceptado: 30 noviembre, 2021.

ISSN 1130-2402 – eISSN 2340-0277 / © 2023 Historia Contemporánea (UPV/EHU)



Esta obra está bajo una Licencia
Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

La intervención internacional en la guerra civil española es uno de los aspectos que más atención ha recibido tanto por parte de la historiografía como del público general. Esto es especialmente cierto en el caso de la intervención alemana que, hoy día, sigue suscitando interés. Es probable que la Legión Cóndor y sus actividades —como el bombardeo de Guernica— hayan eclipsado otras formas de intervención por parte del gobierno alemán pues hay todavía aspectos de la misma que no han sido tratados y permanecen desconocidos.¹ El caso alemán no es único ya que las actividades de las marinas extranjeras en la guerra civil española han sido poco tratadas por la historiografía y, generalmente, los estudios al respecto se han centrado en las maniobras militares.² La fuerza naval que más atención ha recibido ha sido la británica, la cual cuenta con varios ensayos que tratan los eventos más generales de esta intervención.³ Asimismo, hay trabajos que abordan los casos italiano y francés.⁴ Todas estas obras mencionan las evacuaciones de la población extranjera que deseaba salir de España y, en numerosas ocasiones, se aportan datos relevantes al respecto pero, generalmente, se centran más en las operaciones militares y en los incidentes que afrontaron los buques de guerra que en otros ámbitos. Otras fuerzas navales que intervinieron en la guerra civil aunque a menor escala que las ya mencionadas —como las Marinas estadounidense o mexicana—, no cuentan con análisis historiográfico alguno, con la salvedad de los casos argentino y portugués.⁵

Como es bien sabido, las fuerzas armadas alemanas intervinieron en este conflicto prácticamente desde su comienzo.⁶ La Marina de guerra alemana [*Kriegsmarine*] fue uno de los pilares de dicha intervención, siendo fundamental en el transporte de los miembros y material de la Legión Cóndor a España, y en el entrenamiento y aprovisionamiento de la

¹ Schüler-Springorum, 2010. Para el caso de la intervención naval, apenas hay estudios académicos que lo traten. En Gómez, 2020 se puede encontrar una visión de conjunto sobre la intervención de la Marina alemana y su relación con el Estado franquista durante la guerra civil, así como el desarrollo posterior hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial.

² Esto es también aplicable a la historiografía sobre el ámbito naval de esta guerra. Destaca la monografía Alpert, 2008, que realiza una buena síntesis del escenario. La extensa obra de los hermanos Moreno de Alborán, 1998, es profusa en detalles pero por su profunda carga ideológica se debe tratar con cautela.

³ Cable, 1979, Gretton, 1984.

⁴ Alcofar, 1975, Campo, 1997, Sabatier de Lachadenède, 2001.

⁵ Figallo, 1985, Blanco, 2001.

⁶ Viñas, 2001.

Armada sublevada, actividades que llevó a cabo hasta el final de la guerra.⁷ Una de las actividades que la Marina alemana realizó durante los primeros meses del conflicto fue la evacuación de ciudadanos alemanes del país. El objetivo de este artículo es analizar cómo se llevó a cabo esta evacuación: cuál fue la participación de la Marina alemana, hasta qué punto favorecieron sus actividades al bando sublevado, y qué similitudes y diferencias pueden encontrarse con las evacuaciones realizadas por otros países en este mismo escenario. Para la realización de este artículo se ha contado con la documentación sita en el Archivo Federal Militar alemán [*Bundesarchiv Militärarchiv Freiburg*, en adelante BA-MA], así como de la prensa y la bibliografía necesaria para contextualizar y enriquecer los documentos primarios.⁸

El golpe de estado del 17 de julio cogió al personal diplomático por sorpresa, por lo que no debería extrañar que los miles de extranjeros que residían o, en ese momento, se encontraban en España, fuesen también sorprendidos por dicho evento y los subsiguientes combates.⁹ Durante las primeras semanas reinó la confusión tanto dentro como fuera de España, debido a la compleja situación de la incipiente guerra civil, siendo difícil vislumbrar su evolución. A esta confusión hay que añadirle que la mayor parte del cuerpo diplomático se encontraba de vacaciones en la costa vasca alrededor de San Sebastián, lo cual limitaba su capacidad de reacción a los acontecimientos. Estas circunstancias provocaron que el cuerpo diplomático tuviese que adaptarse a un 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 al encontrarse en medio de una guerra civil.

Se calcula que en ese momento se encontraban en España entre 9.000 y 15.000 alemanes, aproximadamente 6.000 de ellos en Barcelona.¹⁰ Los civiles alemanes debían enfrentarse a un doble riesgo: por una parte se encontraban inmersos en un escenario bélico y, por otra, en la zona guberna-

⁷ Gómez, 2020.

⁸ Se ha hecho un especial hincapié en el uso de los cuadernos de operaciones [*Kriegstagebuch*] de los navíos alemanes que participaron en estos eventos, por ser una fuente generalmente inexplorada que aporta una visión del día a día en estos buques.

⁹ Hay que tener presente que una parte de los extranjeros en España en julio de 1936 eran turistas que aprovechaban el periodo estival para visitar el país.

¹⁰ Frank, 1984, p. 74. El arco tan amplio es posible que se deba a la influencia del turismo, difícilmente cuantificable. La cifra de alemanes en Barcelona en BA-MA, RM 20/1389.

mental, desde un primer momento se identificó el fallido golpe de estado y los eventos posteriores con las ideas nacionalsocialistas y fascistas. Asimismo, las actitudes de los gobiernos italiano y alemán hacia la República llevaron a que una parte de la población asociase a los ciudadanos de estos dos países con el bando sublevado. Las autoridades alemanas temían especialmente por aquellos de sus ciudadanos que habían hecho pública su posición política, mostrándose contrarios al gobierno republicano.¹¹

Ante la posibilidad de que ciudadanos alemanes fuesen atacados, el gobierno germano trató de contactar con ellos mediante su red diplomático-consular, usando su Marina de guerra para evacuar a aquellos que desearan salir de España. El alemán no fue el único gobierno que tomó estas medidas. Los primeros buques en rescatar a sus ciudadanos fueron los británicos, que el 20 de julio partieron para proteger a los turistas y residentes británicos en España.¹² Francia, Italia, Estados Unidos, Portugal, México y Argentina también hicieron uso de sus buques de guerra para evacuar y proteger a sus ciudadanos. Los primeros buques alemanes enviados para este cometido llegaron a aguas españolas el 26 julio, apenas unos días más tarde que los primeros buques de otras naciones europeas.¹³

Este tipo de operaciones tenía antecedentes en conflictos previos. En 1922, las Marinas británica y estadounidense evacuaron y protegieron a los griegos y extranjeros de diferentes nacionalidades que intentaban huir de la ciudad de Esmirna —actualmente Izmir en Turquía— durante la guerra greco-turca.¹⁴ Otro ejemplo que muestra una intensa cooperación entre marinas extranjeras es el de la Rebelión Taiping en China, durante la cual los europeos fueron evacuados independientemente de su nacionalidad.¹⁵

El comienzo de las operaciones de evacuación

Los primeros buques de la Marina alemana en llegar a aguas españolas fueron los acorazados de bolsillo *Deutschland* y *Admiral Scheer* se-

¹¹ BA-MA, RM 20/1389, p. 8.

¹² Cable, 1979.

¹³ Los navíos franceses e italianos arribaron a España entre el 22 y el 24 de julio. Cable, 1979, p. 25, Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 31, Alcofar, 1975, p. 51.

¹⁴ Siegel, 2001, p. 377.

¹⁵ Platt, 2012.

guidos por el crucero *Köln* y los torpederos *Luchs*, *Seeadler*, *Leopard*, *Albatros*, *Jaguar* y *Falke*.¹⁶

El Ministerio de Transporte alemán requisó varios barcos de la marina mercante como infraestructura para evacuar a los civiles. Los buques militares no estaban diseñados para el transporte masivo de personas pues carecían de los servicios y del espacio requeridos para ello. Por tanto, se requisaron los vapores *Bessel*, *Bellona* y *Chronos* para que participasen en la evacuación de la zona cantábrica, y al *Hermes*, *Hero*, *Tanganjika*, *Arion* y *Monte Sarmiento* para el área mediterránea.¹⁷ Al ser la situación en España confusa y cambiante, las autoridades alemanas prefirieron enviar petroleros alemanes para suministrar a sus buques, intentando garantizarse así el flujo de combustible y reducir su dependencia de las infraestructuras españolas. De este modo, se requisaron los petroleros *Rudolf Albrecht*, *Hansa*, y *Wollin* que sirvieron como gasolineras flotantes, trasladándose de un puerto a otro para abastecer a los buques que lo necesitasen.¹⁸

Esta fue la infraestructura que permitió operar a la Marina alemana en aguas españolas, evacuando a los ciudadanos alemanes —y de otras nacionalidades— a puertos seguros fuera de España. El área de operaciones se dividió en dos zonas: la cornisa cantábrica y la zona mediterránea.¹⁹ La población alemana en la zona cantábrica estaba muy diseminada por los pueblos de la costa, cuyos puertos de poco calado solo posibilitaban las acciones de torpederos. Los evacuados eran embarcados en estos navíos para, posteriormente, hacer un transbordo bien a un buque de guerra más grande, bien a uno de los mercantes ya citados. Los civiles evacuados desde esta zona fueron transportados a los puertos atlánticos franceses, generalmente a San Juan de Luz donde residían temporalmente —tanto allí como en sus alrededores— numerosos representantes diplomáticos que podían ayudarles. La población alemana en la zona mediterránea, por contra, 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

¹⁶ Raeder, 1966, p. 260, Gretton, 1984, p. 87 y Frank, 1984, p. 78.

¹⁷ BA-MA, RM 20/1389, RM 134/54. Requistas de mercantes similares también se dieron en otros países, como por ejemplo, en Francia. Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 33.

¹⁸ BA-MA, RM 134/64, pp. 30, 35-6. Huan, 1986.

¹⁹ La zona mediterránea comprendía también la costa atlántica andaluza.

puertos del Mediterráneo, especialmente a Valencia y Alicante. Por tanto, en esta zona la mayoría de los civiles fueron evacuados en mercantes escoltados por buques militares. Estos se dirigieron principalmente al puerto de Génova y, en menor medida, a Marsella, Tolón y Lisboa.²⁰

Estas operaciones de evacuación de la Marina alemana pueden dividirse en dos fases. La primera abarca desde la llegada de los buques a aguas españolas, el 26 de julio de 1936, hasta la redacción y aprobación del informe realizado por el almirante Boehm titulado «Propuesta para reducir las fuerzas en aguas españolas», el 29 de agosto del mismo año.²¹ En este documento se expone cómo, para finales de agosto, la mayoría de los alemanes que deseaban salir del país ya lo habían hecho, por lo que recomendaba la reducción del número de buques alemanes que realizaban esta tarea. La segunda fase abarca desde el periodo entre la aprobación de este informe hasta el fin de las operaciones de este tipo, en el mes de enero de 1937, una fase que destaca por una menor frecuencia en las evacuaciones.

Como se ha indicado previamente, la Marina alemana no solo evacuó a ciudadanos alemanes, sino que recibió la orden de proteger también a ciudadanos de «países amigos»²² —Suiza, Suecia, Austria, Chile, Guatemala y Argentina—, evacuándolos si así lo deseaban.²³ Es interesante atender a esta lista de países amigos. Por un lado, Suiza y Austria no contaban con salida al mar y mantenían fuertes vínculos culturales con Alemania, de modo que no sorprende que estos gobiernos pidiesen ayuda al gobierno germano. Asimismo, Guatemala no contaba con los medios suficientes para este cometido pues su marina se creó en 1959. El caso de Suecia es algo más llamativo ya que este país sí que contaba con 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

²⁰ 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 134/54, RM 134/55, RM 134/56, RM 134/57, RM 20/1389, RM 20/1390 y RM 20/1391.

²¹ BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-12. El almirante Boehm detentaba el mando sobre los buques alemanes en aguas españolas desde agosto de 1936.

²² En ocasiones en la documentación se les denomina «estados protegidos» [*Schutzstaaten*]. BA-MA, RM 134/54.

²³ Tanto esta directiva como las siguientes en BA-MA, RM 94/41, «Órdenes del OKM a los buques en España sobre sus obligaciones».

San Sebastián dirigió al embajador alemán.²⁴ 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 de sus buques —el crucero *25 de Mayo* y el torpedero *Tucumán*— y el gobierno chileno estuvo a punto de seguir sus pasos.²⁵ Al igual que en el caso sueco, es posible que las repúblicas sudamericanas 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*.²⁶

En las órdenes mencionadas anteriormente, también se estipulaba que la Marina alemana solo podía usar la fuerza en caso de que se atacase tanto a sus buques de guerra, como a los mercantes que les acompañaban. Solo se permitiría el desembarco a tierra de marinos para la protección de ciudadanos alemanes o sus propiedades en los casos de emergencia más extrema y, a ser posible, previo consentimiento del Cuartel General de la Marina [*Oberkommando der Marine*, en adelante OKM].

Las primeras semanas: la red diplomático-consular e incidentes militares

La red de consulados que el gobierno alemán mantenía en España y el sur de Francia fue la encargada de organizar la evacuación de los ciudadanos alemanes, recopilando información sobre cuántos de ellos había en su zona de operaciones y en qué condiciones se encontraban. Un buen ejemplo es el informe redactado por el consulado de San Sebastián en el que se describe la situación en la provincia de Guipúzcoa de manera detallada, informe que fue enviado tanto al Ministerio de Asuntos Exteriores alemán [*Auswärtiges Amt*, en adelante AusAmt] como al OKM. En él se listó el número de alemanes que residían en la provincia, así como la

²⁴ BA-MA, RM 94/41, pp. 2-4. Sobre la participación sueca en la guerra civil: Camacho, De la Asunción, 2018.

²⁵ Figallo, 1985, p. 68. Según el embajador chileno en Buenos Aires, la Armada chilena preparó su explorador *Riquelme* para ser enviado a España, que finalmente se quedó en puerto, debido al coste de la expedición y a que la mayoría de los ciudadanos chilenos ya habían salido de España.

²⁶ *Ibidem*, p. 56.

situación de la región en general, tanto política como militar.²⁷ Por ejemplo, se explicaba que «todos los que están [en la ciudad de Irún] p[odían] cruzar la frontera cercana en cuanto haya grave peligro», que «en el pueblo de Amezqueta, rodeado por la milicia gubernamental, ha[bía] un mecánico alemán de nombre Seifert» del que no había noticia alguna y que en Orio residía Paul Platte, alemán que pertenecía al Frente Popular [*Volksfront*]. Además, se adjuntaba una lista de 30 personas residentes en San Sebastián, indicándose su nombre, apellido, sexo y, en caso de serlo, su condición de menor de edad. También se añadían comentarios sobre la situación política, como en el caso de la localidad de Guetaria sobre la cual se especifica que alcalde es bueno [*gut*], pero que la actitud de su comité es dudosa [*zweifelhaft*]. También se recogía en el informe la petición que hicieron el encargado de negocios sueco Wisen y el cónsul austriaco Gefaell, que solicitaron evacuar de Deva a dos niñas, Mirenchee y Maité Lasquibar Iruzjien [*sic*], cuyos padres se encontraban en el extranjero. El informe termina con una lista de direcciones importantes y autoridades a tener en cuenta, como la del embajador argentino, el embajador francés y el cónsul alemán en Burdeos. Este documento señala una de las características fundamentales que define a estas operaciones de evacuación: la colaboración entre las autoridades de diferentes países para sacar a sus ciudadanos de España, así como para evacuar a ciudadanos españoles.

Según Erich Raeder, comandante en jefe de las fuerzas navales alemanas, las evacuaciones se sucedieron sin incidentes ya que el trato por parte de ambos bandos fue correcto.²⁸ Esta valoración es falsa. Hubo incidentes y roces no solo con los dos bandos españoles, sino también con autoridades de terceros países. El 26 de julio de 1936, el día en el que los buques alemanes llegaron a España, el comandante del destructor británico *Veteran* informó de un incidente con la tripulación del *Deutschland*:²⁹

«A las 05.15 del domingo 26 de julio, fondeó el acorazado alemán *Deutschland*, arbolando la insignia del contraalmirante Carls. Envió al alférez de navío Aubrey a cumplimentar, llegando justo a tiempo para

²⁷ BA-MA, RM 94/41, pp. 2-4.

²⁸ Raeder, 1966, p. 261. Estas memorias se han de leer con cautela, pues fueron escritas por su colega el almirante Erich Förste, para evitar cuestiones contenciosas. Herwig, 2014, p. 215.

²⁹ Gretton, 1984, pp. 91-92.

evitar el desembarco de una patrulla de cincuenta marineros armados que se encontraban en ese momento embarcando en el bote [del acorazado]. La repercusión del efecto del desembarco de 50 nazis uniformados a lo que prácticamente era un campamento comunista [sic] podría haber sido extremadamente grave y consideré muy oportuna la advertencia del alférez de navío Aubrey para disuadirlos. Les previno sobre la conveniencia de no desembarcar más de dos oficiales y sin armas. Me encontré con esos oficiales, un capitán de fragata del Estado Mayor y un alférez de navío, en el muelle [de San Sebastián] a las 08.30, entonces los presenté a un miembro de la embajada británica y a pesar de nuestro consejo portaban pistolas automáticas bajo la levita. Se recibieron mensajes extremadamente cordiales del almirante alemán relativos a los súbditos alemanes evacuados en el [destructor británico] *Verity* y por la ayuda e información facilitada por el *Veteran*.»

Los marinos británicos también sugirieron a la tripulación del *Deutschland* que no saludaran a la bandera de la ciudad vasca de la manera tradicional, disparando un cañonazo, pues podría ser interpretado por parte de las autoridades y habitantes de la ciudad como el inicio de un bombardeo. La actitud de la tripulación del acorazado alemán, según este relato, entra en conflicto con las órdenes que el OKM había enviado sobre cómo operar en aguas españolas pues no se debía desembarcar salvo en caso de emergencia extrema. El comandante del *Veteran* calificó la situación en San Sebastián de «campamento comunista», pero no parece que ningún alemán se encontrasen en una situación de extrema gravedad. Este suceso no tuvo mayores repercusiones, pero sí que hubo otros incidentes que tuvieron consecuencias fatales.

Tres días después de la entrada del *Deutschland* en San Sebastián, el crucero *Köln* arribó al puerto de Gijón.³⁰ Allí subió a bordo el cónsul alemán, que había planificado la salida de varios civiles que esperaban en el puerto. Poco después de que el *Köln* echase el ancla, 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 su tarea era evacuar ciudadanos alemanes. Ante esta respuesta, el crucero de la Armada sublevada se retiró del puerto, pero momentos más tarde la tripulación alemana pudo oír cómo este navío disparó aproximadamente

³⁰ El relato de este incidente en BA-MA, RM 134/64, pp. 3-8.

setenta proyectiles contra la ciudad, de los cuales impactaron solamente cuatro. Uno de ellos explotó cerca de un grupo de ciudadanos alemanes que esperaba ser evacuado, hiriendo a varios, falleciendo uno de ellos poco después. Cuando las noticias sobre los heridos llegaron al *Köln*, su comandante protestó al *Almirante Cervera*, desde el cual se respondió que lamentaban el trágico accidente, pero que este tipo de situaciones eran imposibles de evitar y que esperaba que aceptasen sus disculpas.

Al día siguiente el crucero español volvió a bombardear la ciudad, pero esta vez comunicó al *Köln* —que seguía en Gijón organizando la salida de los evacuados— que concedía a los alemanes una zona segura para que pudieran refugiarse de los proyectiles. 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. Gracias a este acto de cooperación internacional, en esta ocasión ningún ciudadano extranjero resultó herido. Finalmente, la tarde del 30 de julio el *Köln* zarpó hacia Santander para reunirse con el torpedero *Seeadler*, transportando a cincuenta y dos personas: diecinueve alemanes —entre ellos los heridos en el primer bombardeo—, doce mexicanos, once argentinos, cinco cubanos, cuatro luxemburgueses, cuatro suizos, tres austriacos, tres estadounidenses y un rumano. Como se puede ver, la mayor parte del pasaje estaba formado por no-alemanes, teniendo casi la mitad, veinticinco, pasaporte de países no listados como amigos.

Una vez en Santander, los heridos fueron trasladados al mercante *Bellona* que se dirigió a la ciudad francesa de Bayona para desembarcar a los pasajeros y para que los heridos recibiesen atención médica.³¹ El almirante Boehm consideró que «[los] muertos y heridos alemanes por el crucero blanco *Cervera* [sic] cuando disparó contra Gijón [fueron] una coincidencia desafortunada [*unglückliches Zufall*], no [hubo] intención malvada».³² Esta fue una reacción comprensiva y sosegada, que contrasta con la respuesta que el gobierno alemán dio meses después a otros incidentes que involucraron al gobierno republicano.³³

³¹ Durante todo el trayecto hasta Bayona, los evacuados fueron acompañados por el médico y uno de los enfermeros del *Köln*.

³² BA-MA, RM 20/1389, p. 8.

³³ Incidentes como el del mercante *Palos* —mercante alemán que fue detenido ilegalmente por el Gobierno Vasco, el cual retuvo a parte de su pasaje y mercancía— tuvieron una respuesta alemana contundente con ataques a buques gubernamentales. Gómez, 2020, pp. 157-167.

En un primer momento los consulados en España tuvieron que hacer frente a la tarea de catalogar y organizar la situación y evacuación de los miles de alemanes así como de otros ciudadanos extranjeros. Sin embargo, otras ramas de la diplomacia alemana también se movilizaron para colaborar con este cometido. Las guerras son entornos complejos y confusos que dificultan la transmisión de información, especialmente en el caso de los medios de comunicación de la época, limitados tanto por su número como por sus capacidades técnicas. Cientos de alemanes tenían parientes, amigos, empleados o conocidos en España de los cuales no habían tenido noticias desde que comenzó el conflicto. Por ello, enviaron cartas y telegramas al AusAmt, pidiendo información sobre sus seres queridos o empleados, en ocasiones exigiendo que estos fuesen buscados y enviados de vuelta a Alemania. Un ejemplo de este tipo de peticiones es la carta que el doctor e ingeniero Bruno Eck, desde Colonia, envió al AusAmt el 25 de agosto de 1936, pidiendo que se buscara a su cuñada, Maria Klausenberg.³⁴ Parece ser que Klausenberg trabajaba como tutora privada para el cónsul portugués en San Sebastián y sus familiares deseaban que regresase a Alemania, pidiendo al Ministerio alemán que hiciese lo posible para evacuarla. A través del consulado en Burdeos, se envió esta información al comandante del torpedero *Wolf* que se encontraban en esos momentos en el Cantábrico, el cual se hizo cargo de la situación.³⁵

Este dista mucho de ser el único caso. Otro ejemplo: el 15 de agosto el vicecónsul alemán en Rotterdam mandó una carta al AusAmt, pidiendo información acerca de su cuñada.³⁶ Esta mujer, Lona Guleke, de nacionalidad letona y ascendencia alemana, residía en Fuenterrabía, Guipúzcoa, y, como sus parientes no tenían noticias de ella desde hacía mucho tiempo, pedían que se contactase con ella, llegando a sugerir que fuese evacuada mediante los buques de guerra que patrullaban la zona.

También hubo empresas que buscaban información sobre sus empleados en España, o que buscaban su evacuación. La compañía Siemens, el 21 de agosto, envió una carta solicitando información sobre la mujer e hija del director de su filial española, pidiendo que fuesen traídos de vuelta a Alemania.³⁷ El Banco Alemán Transatlántico también pidió, el 19

³⁴ BA-MA, RM 94/41, misiva de Bruno Eck al *Auswärtiges Amt*.

³⁵ *Ibidem*, mensaje del consulado alemán en Burdeos al comandante del torpedero *Wolf*.

³⁶ BA-MA, RM 20/1390, p. 32.

³⁷ Sobre los familiares de empleados de Siemens-España en *Ibidem*, p. 54.

de noviembre, que se encontrase al director de su sucursal en Barcelona.³⁸ Al parecer, este quiso permanecer en la ciudad condal hasta que el cónsul general se marchase de ella, pero habían tenido noticias de que el cónsul había abandonado la urbe el día anterior —probablemente con motivo del reconocimiento alemán del gobierno insurgente— y desconocían el paradero de su empleado.³⁹ Otras grandes empresas alemanas como M.A.N, I.G. Farben y la naviera Neptun Reederei también hicieron uso de este entramado diplomático-militar para conseguir información y evacuar a sus empleados de España.⁴⁰

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 alemana [*Abwehr*], el almirante Canaris, que solicitó al AusAmt que asegurase la evacuación de la condesa de Torrubia que contaba con un pasaporte cubano.⁴¹ Canaris pedía que la flota se hiciese cargo del transporte a Francia tanto de la condesa como de su hermana y los hijos de esta, así como de la institutriz que los acompañaba. Todos ellos fueron evacuados por el torpedero *Albatros* desde San Sebastián a San Juan de Luz. Miembros del cuerpo diplomático de otros países también realizaron peticiones similares. Ya se han mencionado los esfuerzos del encargado de negocios sueco Wisen y del cónsul austríaco Gefaell para evacuar a dos niñas desde el pueblo guipuzcoano de Deva. El 9 de agosto el cónsul alemán en Barcelona pidió a la Marina que buscara a la hermana del encargado de negocios de Ecuador.⁴² Pese a que en un primer momento, desde el acorazado *Admiral Scheer*, se informó de que la habían identificado en la ciudad condal, no fue hasta el 28 del mismo mes que no se pudo confirmar que, cinco días antes, ha-

³⁸ BA-MA, RM 20/1391, p. 72.

³⁹ El mismo banco usó este medio para obtener información sobre la familia de su director que veraneaba en Ribadesella, Asturias. BA-MA, RM 20/1390, p. 10.

⁴⁰ MAN buscaba conocer la situación de un ajustador de la compañía ubicado en Oviedo el cual fue trasladado a Francia el 29 de septiembre. BA-MA, RM 91/41, pp. 23-24. I.G. Farben buscaba al miembro de la junta directiva de la Fábrica Nacional de Colorantes y Explosivos, Francisco Belil, de nacionalidad italiana y residente en Barcelona que fue evacuado por un buque italiano. RM 20/1390, p. 80. La naviera buscaba a la familia Sarger, situada en Ibiza y, en el mismo legajo, se encuentra una carta de esta compañía pidiendo información sobre su agente en Gijón. *Ibidem*, pp. 25, 133.

⁴¹ BA-MA, RM 20/1390, pp. 57-58.

⁴² *Ibidem*, pp. 52-53.

bía volado desde Barcelona a Stuttgart, donde se encontraba «a salvo». Otra búsqueda similar fue la que comenzó el 18 de agosto cuando el encargado de negocios egipcio en Madrid solicitó información sobre Salah El-din Fouad, hermano del regente de Egipto, que vivía en Soller, Palma de Mallorca.⁴³ Allí regentaba un bar de nombre «El Cairo» desde donde dos días después, una vez más la tripulación del *Deutschland*, confirmó que se encontraba bien. Esta colaboración no quedó solo suscrita a las relaciones entre diplomáticos. En ocasiones, los oficiales de los buques en aguas españolas solicitaban la asistencia de sus colegas de otras nacionalidades para llevar a cabo sus tareas. Por ejemplo, el 5 de septiembre, el comandante del destructor estadounidense *Kane* se dirigió al comandante del torpedero alemán *Jaguar* con una petición: la evacuación de María de los Ángeles Alonso, de 14 años, que podría embarcar el 7 de septiembre en Gijón a bordo del mercante alemán *Bessel*.⁴⁴

Son numerosos los ejemplos que muestran cómo los buques alemanes evacuaron a cientos de ciudadanos extranjeros que residían o se encontraban en España. Pero también evacuaron a ciudadanos españoles. Ese fue el caso del psiquiatra militar Antonio Vallejo-Nájera. El 5 de septiembre de 1936 el consulado alemán en Lisboa remitió un mensaje del cónsul en Valladolid al AusAmt, en el que se pedía poner a salvo al «doctor Antonio Valiejo Najera [*sic*], celebridad pro-alemana [*deutschfreundlichen*] en el campo de la medicina, que se enc[ontraba] trabajando en el hospital militar de Bilbao, retenido por comunistas».⁴⁵ El 16 del mismo mes desde el torpedero *Jaguar* se informó de que el doctor Vallejo-Nájera se encontraba a salvo a bordo del crucero *Leipzig* camino a Francia.⁴⁶ Otro relato

⁴³ *Ibidem*, pp. 43-44. Salah Eldin Fouad también era primo del que se convertiría, unos meses más tarde en julio de 1937, en rey de Egipto, Faruq. Además del bar, Salah El-din Fouad estaba conectado con Soller por ser el lugar de nacimiento de su esposa, Antonia Vicens, ABC, 5 de mayo de 1951, «Un primo del rey Faruk, a Palma de Mallorca».

⁴⁴ BA-MA, RM 91/41, mensaje del capitán del USS *Kane* al capitán del destructor [*sic*] alemán *Jaguar*, 5 de septiembre de 1936. Según el comandante del *Kane* la joven poseía un pasaporte estadounidense pero este estaba en Francia. En una nota manuscrita en el mismo documento se afirma que la joven fue evacuada en el *Bessel*.

⁴⁵ Sobre el caso de Vallejo-Nájera en BA-MA, RM 20/1390, pp. 115-117. El doctor Vallejo-Nájera fue el primer catedrático de psiquiatría de España, llegando a ser académico de número de la Real Academia Nacional de Medicina. Diseño prácticas represivas dirigidas hacia la «regeneración de la raza» española, experimentadas con prisioneros de guerra. Marco, 2015.

⁴⁶ Junto a él también se evadieron en este mismo torpedero el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Pablo Bazán, ambos de aviación, que se escaparon de Bilbao gracias a la ayuda del ex-cónsul de Austro-Hungría, Wilhelm Wakonigg, Ruiz Llano, 2019, p. 171.

similar es el del obispo de Cartagena, Miguel de los Santos, que, gracias a la ayuda alemana, se evadió a Génova. En un informe de la embajada alemana ante la Santa Sede, el embajador recogió el testimonio del obispo, que pudo escapar vistiendo el uniforme de un oficial de la Marina alemana.⁴⁷ Se ve así cómo los buques de la Marina alemana cumplieron con una función análoga a la de los consulados y embajadas en España, dando asilo a españoles que veían su seguridad en peligro. Así se muestra en el diario de a bordo del acorazado *Graf Spee* en una entrada del 25 de agosto de 1936 según la cual, estando anclado el buque frente al puerto de Almería un «líder fascista» español alcanzó el acorazado a nado y pidió asilo, el cual se concedió.⁴⁸

La actividad de la Marina alemana evacuando ciudadanos fue constante, especialmente durante las primeras semanas de la guerra. Para finales de octubre de 1936 habían sido evacuados en buques alemanes quince mil quinientas personas, de las cuales aproximadamente ocho mil eran ciudadanos alemanes.⁴⁹ Al mismo tiempo, la flota alemana también desempeñó la labor de cartero. La guerra dividió el territorio español, limitando las vías tradicionales de comunicación, por lo que se encargó a los buques germanos transportar las sacas de correo y los paquetes alemanes destinados a los puertos que fuesen a visitar.⁵⁰ Así que, además de gestionar el correo regular de los cientos de marinos alemanes en aguas españolas, también tuvieron que hacerse cargo de la comunicación de los órganos diplomáticos y de los ciudadanos alemanes. La mayor parte de esta labor fue realizada por los torpederos, los buques más ligeros en aguas españolas y, por tanto, los que menos combustible consumían. Pero en ocasiones tuvieron que ser buques de mayor calado los que conectasen los diferentes puntos de este sistema postal. Por ejemplo, el 4 de agosto el crucero *Köln* informó de que se harían cargo del reparto de correo por la cornisa cantábrica, ya que el temporal que azotaba la costa podía hacer peligrar la integridad de los torpederos.⁵¹ Así, la Marina alemana conectó a los ciudadanos alemanes y a sus representantes diplomáticos en España

⁴⁷ 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.

⁴⁸ BA-MA, RM 134/54, entrada del 25 de agosto de 1936.

⁴⁹ Frank, 1984, p. 90.

⁵⁰ Numerosos ejemplos en BA-MA, RM 94/41, 134/55 y 134/56.

⁵¹ BA-MA, RM 134/64, p. 14.

con su país y viceversa, resolviendo parte de los problemas de incomunicación que creó la guerra, manteniendo un sistema postal seguro y fiable.

Confraternización y ocio

Los marinos alemanes, además de atender a sus funciones, también tuvieron tiempo para el ocio. Intercalado entre las jornadas de rescate, evacuación y transporte así como de navegación entre los puertos, los marinos pudieron disfrutar de momentos de asueto, de paradas de descanso y convites oficiales en los que, tanto la marinería como la oficialidad, pudo relajarse, evadirse y tomar contacto tanto con la población española como, especialmente en el caso de los oficiales, representantes diplomáticos, autoridades españolas y colegas militares.

El 3 de agosto el acorazado *Deutschland* y el torpedero *Luchs* visitaron Ceuta bajo el mando del almirante Carls.⁵² La visita comenzó con una ceremonia oficial en la que el almirante y varios de sus oficiales pasaron revista a unidades de tropas marroquíes [*sic*] y a la Legión, en presencia del comandante de la ciudad y al son del himno alemán. Según el relato del cónsul alemán en Tetuán, el público que contempló la ceremonia, espontáneamente, lanzó vivas a España, Alemania y numerosos «¡Viva Hitler!»⁵³. La comitiva alemana se dirigió entonces a Tetuán, capital del protectorado. Allí los alemanes disfrutaron de un tour por la ciudad y por la fortaleza, evaluando sus instalaciones.⁵⁴ Posteriormente se mantuvo una reunión al más alto nivel con el general Franco, sus oficiales de Estado Mayor del Ejército y la Armada, el jefe del Departamento de Asuntos Indígenas, el coronel Beigbeder; el jefe del gabinete diplomático y un representante de Protocolo. No ha quedado registro de qué se habló en dicha

⁵² La versión del cónsul alemán en Tetuán en Schmitt, *et al.*, 1951, pp. 24-26, y para el testimonio del comandante del acorazado, BA-MA, RM 134/33, pp. 32-33.

⁵³ En la versión del cónsul, los allí presentes gritaron «Heil Hitler!» como saludo, pero parece más probable la versión del comandante del *Deutschland*, que apuntó la expresión en castellano.

⁵⁴ La batería de artillería fue considerada inservible, por la antigüedad de sus piezas. Sin embargo, el comandante del *Deutschland* señaló que los barracones eran «muy ordenados, impecablemente limpios y hogareños» y, en el cuartel, «destacan las habitaciones, las salas de lectura y escritura, muy espaciosas y cómodamente funcionales». También tuvo una grata impresión del personal de formación del ejército insurgente, anotando que eran «¡luchadores coloniales experimentados!».

reunión, aunque el cónsul de Tetuán sí apuntó las palabras de Franco que «expresó sus gracias por el apoyo moral que Alemania y su Führer habían mostrado, mediante el envío de este escuadrón, a sus esfuerzos para derrotar al comunismo en España». ⁵⁵ El comandante del *Deutschland* también señaló que, durante toda la visita, el tono fue «particularmente cálido y amistoso». Tras otra sesión de «vivas» a ambos países y sus respectivos líderes, la comitiva alemana regresó a Ceuta.

Según el informe del cónsul, la visita supuso un incremento en la moral de los alemanes que vivían en Ceuta y Tetuán, dándoles «coraje y fuerza para los posibles tiempos difíciles del futuro». Asimismo, «la visita dejó la mejor impresión, especialmente entre los moros [*sic*]», no así, sin embargo, entre los judíos que habían apoyado al general Franco. Pero no solo los oficiales alemanes pudieron disfrutar de un descanso: doscientos cincuenta marineros desembarcaron durante 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 cuatro travesías a España a bordo del acorazado *Graf Spee*. ⁵⁶ Además de numerosas fotografías del buque, su comandante y la tripulación, los dos álbumes que elaboró están llenos 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 —a la que llama «la ciudad blanca frente al mar»—, de un marinero frente a una mezquita en Melilla, de la playa de La Concha y la catedral del Buen Pastor en San Sebastián, otra con un grupo de marineros sonrientes con unas niñas en Palma de Mallorca, y una más retratando el puerto de El Ferrol desde el mar.

Estos álbumes son un testimonio interesante ya que desvelan la perspectiva y las vivencias de un marinero extranjero durante el conflicto español. Si se atiende solo al primero de los álbumes, podría parecer que

⁵⁵ Estas declaraciones encajan con la narrativa del bando insurgente, según la cual, tanto el golpe de estado como la intervención alemana se llevaron a cabo como respuesta a una supuesta amenaza comunista.

⁵⁶ BA-MA, RM 134/522, 134/523. Se puede afirmar que ambos álbumes fueron realizados por la misma persona debido a la continuidad cronológica, estilística así como caligráfica.

el marinero disfrutó de unas interesantes vacaciones, visitando numerosos puntos de la geografía española.⁵⁷ Solo hay seis fotos que se desmarcan de esta visión ociosa: cuatro sobre los efectos de un bombardeo en la ciudad de Málaga y dos de mercantes apresados por la Marina alemana.⁵⁸ Son estas las únicas referencias al conflicto bélico que estaba sucediendo en torno al marino. Esta perspectiva turística cambia radicalmente en el segundo álbum que está íntegramente dedicado a fotografías sobre el ataque contra el acorazado *Deutschland* —incluyendo instantáneas sobre los heridos—, los dos funerales por las víctimas y el vengativo ataque a Almería.⁵⁹ Es posible que estos hechos mostrasen al marinero que, efectivamente, se encontraba en medio de un escenario bélico con los peligros que ello implicaba, y no en un crucero turístico.

Las tripulaciones de otros navíos también disfrutaron de ocasiones en las que desembarcar a tierra y tomar parte en diversas actividades de ocio. 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 a beneficio del Ejército y de la Cruz Roja local.⁶⁰ Según esta 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. Incluso uno de los toreros, Diego de los Reyes, llegó a dedicar su lidia a los marinos alemanes. También se disputaron partidos de fútbol como actividad de ocio entre las tripulaciones que desembarcaban en España. Un ejemplo es el partido que enfrentó el 16 de agosto a hombres de la guarnición de La Coruña contra la tripulación del crucero *Köln*.⁶¹

Las visitas más o menos oficiales fueron comunes durante el tiempo que la Marina alemana se mantuvo en aguas españolas. Era habitual que, a la entrada de un buque en un puerto, este fuese visitado

⁵⁷ Esta perspectiva recuerda a la expuesta en Schüler-Springorum, 2010, pp. 160-163.

⁵⁸ Los mercantes fueron capturados como represalia por la actuación de los gobiernos vasco y republicano en el ya mencionado incidente del *Palos*.

⁵⁹ El *Deutschland* fue atacado por aviones republicanos el 29 de mayo de 1937, mientras se encontraba anclado frente a la rada de Ibiza, descansando de sus labores como parte de la Patrulla de Control Naval. Como respuesta, la Marina alemana bombardeó la ciudad de Almería, matando a 31 personas. Gómez, 2020, pp. 176-184.

⁶⁰ ABC de Sevilla, 1 de diciembre de 1936, «Festival taurino benéfico».

⁶¹ BA-MA, RM 134/64, p. 29, el comandante del *Köln* no dejó registrado del resultado del partido. En Cable, 1979, p. 29 también se da cuenta de marinos británicos jugando partidos de fútbol durante sus períodos de descanso.

tanto por el representante diplomático de su país en dicha ciudad como por los comandantes de los otros buques de guerra en puerto.⁶² Estas visitas muestran también ese marco de cooperación y concordia que se ha podido apreciar previamente, en donde buques alemanes rescataban a ciudadanos de otras nacionalidades y viceversa. Además de los eventos oficiales, los marinos alemanes pudieron disfrutar de otro tipo de citas no tan solemnes. Por ejemplo, el Yatch-club Basque de Ciboure, cerca de San Juan de Luz, invitó al comandante del torpedero *Jaguar* y al resto de sus oficiales a un cocktail que se celebró en la sede del club, aprovechando que el buque se encontraba en el puerto.⁶³ Al comandante de este mismo torpedero se dirigió el embajador francés para España Jean Herbette —en San Juan de Luz—, que le agradeció su última visita, invitándole para que le visitara la próxima vez que este se encontrara en dicha ciudad francesa, poniéndose a su total disposición.⁶⁴ El ya mencionado cónsul austríaco Guillermo Gefaell, en cambio, no pudo aceptar la invitación del comandante del torpedero *Albatros*, pues afirmaba estar demasiado ocupado con la organización de los transportes para extranjeros.⁶⁵

No hay registro, empero, de casos de desórdenes o motines entre las tripulaciones alemanas, como sí se dieron en otras marinas. El 6 de agosto, la tripulación del crucero francés *Duquesne* —buque insignia del contraalmirante Gensoul, a cargo del dispositivo francés para la evacuación de extranjeros en el Mediterráneo— se rebeló, negándose a asistir al reparto del rancho.⁶⁶ Ante estos desórdenes el buque tuvo que regresar a su base en Tolón, siendo relevado por el transporte de hidroaviones *Commandant Teste*. Desde que estalló la Revolución Rusa, se sucedieron numerosos motines o desacatos como el anterior, especialmente al contacto entre la marinería y las llamadas fuerzas revoluciona-

⁶² Se pueden encontrar numerosos ejemplos en los cuadernos de bitácora de los navíos alemanes en aguas españolas. Un ejemplo: BA-MA, RM 134/56 cuando al acorazado *Graf Spee* tras arribar al puerto de Alicante fue visitado por oficiales navales argentinos, británicos, italianos y portugueses.

⁶³ BA-MA, RM 91/41, carta del Yatch-club Basque al torpedero *Jaguar* del 10 de septiembre de 1936.

⁶⁴ *Ibidem*, telegramas retransmitidos por el crucero *Leipzig* al torpedero *Jaguar* el 27 de agosto de 1936.

⁶⁵ *Ibidem*, manuscrito del cónsul Guillermo Gefaell al comandante del torpedero *Albatros*.

⁶⁶ Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 33.

rias.⁶⁷ Que algo así no sucediese en la Marina alemana pudo deberse al férreo control ideológico que estas fuerzas armadas mantenían sobre sus miembros.⁶⁸

Estos eventos muestran cómo la intervención naval alemana también creó un marco en el que los marinos alemanes confraternizaron e intercambiaron experiencias con españoles y representantes de terceros países. Desde los eventos culturales más multitudinarios —corridos de toros, partidos de fútbol— hasta las reuniones para oficiales, estas actividades permitieron el contacto con la población local, aunque únicamente se dieron en la zona sublevada. Es probable que estos intercambios influyesen en la perspectiva que los marinos alemanes tuvieron de la guerra civil —ya predefinida por la posición tomada por su gobierno—, además de mostrar a los españoles del bando sublevado el apoyo alemán a su causa.

La Marina alemana y el resto de fuerzas navales extranjeras

Como se ha mostrado 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 germana.

El gobierno británico ordenó a su marina el 20 de julio que se preparara para evacuar a sus ciudadanos en España. Cuatro días más tarde el Almirantazgo informó de que ya disponían de buques en cada puerto español de relevancia.⁶⁹ Pese a que el objetivo de la Marina británica era evacuar a sus conciudadanos de España, la mayoría de los que embarcaron en sus buques, no lo eran. Para el final de octubre de 1936, solo el 35% de las 11.195 personas rescatadas por la Marina británica eran de dicha nacionalidad.⁷⁰ Según el ya citado informe del almirante Boehm, la proporción de extranjeros rescatados por la Marina alemana justo superaba el 50%⁷¹, aunque el porcentaje varió dependiendo de las zonas. Según el registro de los buques que operaron en la cornisa cantábrica entre

⁶⁷ Bell, Elleman, 2003, p. 88 y ss.

⁶⁸ Dülffer, 1973.

⁶⁹ Cable, 1979, p. 25. Sin embargo, el autor no recoge cuáles fueron esos puertos que el Almirantazgo consideraba relevantes.

⁷⁰ Cable, 1979, p. 27.

⁷¹ BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-8.

el 28 de julio y el 20 de agosto de 1936, estos evacuaron a 1.942 personas, de las cuales 1.344, el 69%, no eran alemanas.⁷² Otras marinas como la estadounidense o la argentina también evacuaron un número importante de extranjeros, en trono a la mitad de los rescatados en el caso estadounidense.⁷³ El caso argentino es más llamativo pues de las 1.880 personas evacuadas, solo 532 eran argentinas, esto es, apenas un 28%, y de los no argentinos 1.032 eran españoles, casi un 55% del total.⁷⁴ Dentro de ese grupo de españoles evacuados por la Armada argentina se encuentra el que fue cuñado de Franco y llegaría a Ministro de Asuntos Exteriores español Ramón Serrano Súñer.⁷⁵ Vestido de marino argentino —a semejanza del obispo de Cartagena que se disfrazó de oficial alemán— junto con el capitán de artillería Álvarez Miranda, 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.⁷⁶

Casos como el de Eduardo Serrano Súñer llevan a cuestionarse qué porcentaje de aquellos que fueron evacuados de España gracias a un pasaporte extranjero eran realmente ciudadanos de aquellos países y no habían conseguido la documentación diplomática de forma ilícita. Es fácil imaginar que en medio del caos de la guerra 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 o les diese cierta protección ante las autoridades españolas. 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. A diferencia de en el caso de la Marina alemana, la británica planteó en numerosas ocasiones las evacuaciones de ciudadanos españoles como intercambios, postulándose como negociadora entre ambos bandos. Por ejemplo, destructores británicos llevaron a niños vascos rete-

⁷² BA-MA, RM 134/64, p. 38.

⁷³ Siegel, 2001, p. 379.

⁷⁴ Figallo, 1985, pp. 71-72. Las autoridades argentinas, desde el comienzo del conflicto, acogieron a numerosos españoles en su embajada y sus consulados, protegiéndolos con su inmunidad diplomática.

⁷⁵ *Ibidem*, p. 66.

⁷⁶ *Ibidem*, pp. 66 y 70. Tretas como vestir al evadido de marino también fueron usadas por la Marina británica, Cable, 1979, pp. 27-28.

nidos en la zona sublevada a Bilbao, recogiendo allí a varias mujeres que estaban presas en la villa vasca, llevándolas a la zona insurgente.⁷⁷ Los intercambios fueron concertados por la Cruz Roja Internacional y ejecutados por la Marina británica, siendo el total a finales de enero de 1937 de diecisiete mil españoles, esto es, casi seis mil más que extranjeros evacuados.⁷⁸ La Marina francesa también participó en estos intercambios, siendo uno de los más señalados el sucedido el 7 de diciembre de 1936, en el que se canjeó a una tal familia Baó por la familia del general Miaja, que se encontraba en Melilla.⁷⁹ Las marinas de estos países, como representantes diplomáticos, ejercieron las labores de mediador y facilitador entre ambos bandos españoles. Estos intercambios y, en general, la evacuación de ciudadanos españoles, produjo a veces incidentes o fricciones con las autoridades españolas, que no siempre estaban dispuestas a dejar salir a según qué personas. Este fue el caso de la Marina italiana, que tuvo que negociar con las milicias que controlaban el puerto de Valencia para poder sacar de España al nuncio.⁸⁰

Las fricciones y pequeños conflictos también pudieron ser instigados por la percepción que los marinos extranjeros —especialmente los oficiales— tuvieron de la República. Los asesinatos de numerosos oficiales navales españoles por parte de milicianos —en Cartagena y en los juicios sumarios de algunos comités navales—, supusieron un choque para ciertos marinos, que se identificaban con sus colegas asesinados. Según James Cable, estos asesinatos causaron una profunda impresión en la Marina británica, llevando a ciertos oficiales a tomar una actitud distante y hostil para con la República.⁸¹ Teniendo en cuenta el trasfondo político de la Marina alemana, no resulta difícil ver cómo los marinos germanos no fueron simpatizantes de la causa republicana.⁸²

⁷⁷ Estas mujeres se encontraban presas por sus ideas políticas o las ideas políticas y acciones de sus maridos, hermanos y padres. *Ibidem*, p. 28.

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 36.

⁸⁰ Alcofar, 1975, p. 51.

⁸¹ Cable, 1979, p. 35. Sin embargo, Cable recoge varios testimonios que muestran una actitud más amistosa y próxima hacia el Gobierno Vasco.

⁸² Tanner, 1976, pp. 59-60. El comandante del *Graf Spee* consideró estos eventos lo suficientemente importantes como para enviar a sus superiores en Berlín un informe del cónsul en Cartagena que describía el fusilamiento de «cuarenta y cinco generales, almirantes y oficiales» por parte de unas autoridades «controladas por consejos soviéticos». BA-MA, RM 134/54, entrada del 27 de agosto de 1936.

La Marina alemana —al igual que la italiana— no participó en las mediaciones e intercambios de civiles españoles, y solo usó sus recursos para ayudar a aquellas personas que querían evadirse de la zona republicana. Esta es una característica que diferencia la actuación alemana de la de otros países. Con toda seguridad, que las Marinas alemana e italiana no tomaran parte en este tipo de negociaciones está relacionado con el pronto posicionamiento que ambos gobiernos tuvieron para con el conflicto. Los gobiernos francés y británico, por contra, mantuvieron una posición más neutral y negociadora. A la flota germana solo 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.

Las evacuaciones a partir de agosto de 1936

A raíz de un suceso ocurrido en Barcelona, el almirante Boehm, el 29 de agosto de 1936, describió su visión de la situación en España en lo que a las evacuaciones se refiere, y también opinó sobre por qué no creía necesario que se organizase la evacuación de sus ciudadanos en la zona «blanca».⁸³ Sin embargo, el almirante temía que cualquier imprevisto desatase «la ira roja» repentinamente contra los ciudadanos italianos y alemanes que seguían en España. No lo encontraba probable, pero advertía de que si la situación de «los blancos» mejoraba, la situación en las «zonas rojas» sería impredecible, no descartando que se llegase a la situación de que ciudadanos alemanes fuesen usados como rehenes.⁸⁴ Aún y todo, Boehm no contempló que hubiese peligro para los ciudadanos alemanes

⁸³ BA-MA, RM 20/1389, p. 7. El suceso tuvo por protagonistas a cuatro alemanes que murieron tiroteados por un «grupo terrorista anarquista» [*anarchistische Terrorgruppe*]. Las víctimas, al parecer, intentaron llegar a la frontera francesa usando su propio automóvil en contra del consejo expreso del cónsul general, que consideraba el área insegura. Según Boehm, el gobierno republicano prometió investigar el suceso y castigar a los culpables, y admitió que «las autoridades legales, los socialistas pero también los comunistas y anarquistas, al parecer, han hecho intentos serios y, en general, exitosos para evitar incidentes con extranjeros».

⁸⁴ Puede que Boehm llegase a esa conclusión tras recibir noticias de los asaltos a cárceles y prisiones que sucedieron en numerosas ciudades como represalia por los bombardeos de la aviación sublevada, Solé i Sabaté, Villaroya, 2003, pp. 67-73.

que permanecían en la zona roja. Tampoco temió por los mercantes que sacaban a extranjeros de las ciudades rojas sin escolta militar, ya que no habían tenido problema alguno hasta entonces.

La Marina alemana —según Boehm— solo debía plantearse evacuar a sus ciudadanos de la zona insurgente en caso de que este bando perdiese la guerra. En el hipotético caso de que este bando colapsase, el almirante advirtió de que no se podría confiar en la posibilidad de evacuar a los civiles mediante el sistema ferroviario que, teóricamente, debía poder transportarlos a Portugal.⁸⁵ Por ello, propuso que en caso de ser necesario se estableciese La Coruña como punto de encuentro y evacuación de la zona noroeste y, para la zona sudoeste, los puertos de Cádiz, Sevilla y Huelva. Pese a esta planificación Boehm insistió en que, de tener que hacer frente a esta situación, solo sería necesario evacuar a aquellos alemanes que habían colaborado o estaban comprometidos con los sublevados, ya que no creía probable que el gobierno republicano permitiese actos de violencia contra ciudadanos extranjeros, probablemente, por miedo a posibles represalias.⁸⁶

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 más de la mitad eran extranjeros.⁸⁷ Pero, considerando que hubo numerosas evacuaciones hasta, por lo menos, enero de 1937, la cifra será mayor. De los extranjeros evacuados, según el informe, la mayoría partieron con el permiso de las autoridades españolas, lo cual indica por contraposición que cierto número de evacuados salieron ilegalmente de España, sin permiso o quizás con documentación falsa; así fue en el caso del obispo de Cartagena.⁸⁸ Parece ser que para finales de agosto, la

⁸⁵ En la práctica el sistema ferroviario tenía numerosas limitaciones: las líneas estaban divididas entre ambos bandos, su infraestructura fue objetivo prioritario de bombardeos y sabotajes, y se priorizó el transporte de tropas, material militar y recursos para la industria. Es improbable que, en el caso de que el bando sublevado colapsase, se diese prioridad de uso de tal limitado recurso a los alemanes que quisiesen salir del país. García Lozano, 2019.

⁸⁶ BA-MA, RM 20/1389, p. 10.

⁸⁷ *Ibidem*, p. 7.

⁸⁸ Los alemanes que decidieron permanecer en la España republicana, según Boehm, o bien eran simpatizantes de «los rojos», no-arios [*Nichtarier*] y emigrantes que no querían retornar a Alemania, o bien eran quienes, por un sentido del deber, deseaban permanecer en el lugar defendiendo sus activos, como por ejemplo, los representantes de em-

mayoría de los ciudadanos alemanes habían sido evacuados, lo cual concuerda con las observaciones de las Marinas británica y francesa que, en fechas similares, también consideraron que la mayoría de sus ciudadanos habían dejado España.⁸⁹

Ante esta situación en la que la mayoría de ciudadanos alemanes habían sido ya evacuados, el almirante Boehm recomendó reducir la presencia de buques militares en aguas españolas.⁹⁰ Advertía, además, de que las tripulaciones de estos buques debían prepararse ante la posibilidad de ataques por parte de fuerzas republicanas, como posteriormente sucedió.⁹¹ Esta reducción de los medios disponibles tiene sentido también desde el punto de vista económico. No se ha encontrado un registro de todos los gastos que se generaron durante los meses que la Marina alemana empleó en evacuar a los miles de civiles de España, pero hubo numerosos pagos a los que hacer frente: la soldada de todos los militares, el coste de los mercantes y petroleros 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, como las víctimas del bombardeo en Gijón. 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.⁹²

Además del hecho económico, hay que considerar los riesgos a los que se exponían los buques al ser mandados a una zona de conflicto: la posibilidad de que un buque resultara dañado o hundido, o los marinos heridos o muertos era real. A fin de cuentas, las aguas españolas eran un escenario complejo y confuso en donde dos armadas se disputaban la hegemonía y el control del espacio marítimo. A estas dos flotas, hay que

presas como I.G. Farben. Para los pertenecientes a este último grupo, Boehm reconocía el deber de la Marina alemana para con su seguridad y eventual evacuación pues «seguían al servicio de Alemania». No así para el resto, a pesar de que fuesen ciudadanos alemanes. BA-MA, RM 20/1389, pp. 7-12.

⁸⁹ En el caso francés se consideró que la mayoría de los franceses que deseaban salir de España lo habían hecho para finales de septiembre, Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 34, en el caso británico Cable, 1979, pp. 28-33.

⁹⁰ Para el mar cantábrico recomendó disponer del crucero *Leipzig* acompañado por un torpedero y un mercante. Para el Mediterráneo, aconsejó un acorazado, dos torpederos y un mercante en Barcelona y petrolero en Alicante.

⁹¹ El ejemplo más claro es el del ya mencionado ataque al *Deutschland*.

⁹² Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 32.

añadir todos aquellos buques de otras naciones que acudieron a rescatara a sus ciudadanos. Según informes franceses, el 4 de septiembre de 1936, se hallaban en torno a España cincuenta y un buques de guerra en tareas de evacuación y rescate.⁹³ Este es un número considerable de navíos que debían operar, teóricamente, manteniendo su condición de neutralidad. De esos buques, nueve correspondían a Alemania, lo cual muestra el grado de implicación de este país en esta tarea. Nueve fueron también los buques italianos y franceses que se encontraban en septiembre de 1936 en España, teniendo ambos países mayor número de ciudadanos que evacuar 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 desplegar prácticamente todos sus buques de superficie en España.⁹⁴ Nunca antes, en tiempo de paz, las fuerzas navales alemanas se habían desplegado tan lejos de sus puertos de origen en tal número, lo cual muestra el esfuerzo logístico llevado a cabo por este país y la importancia de este conflicto para el gobierno germano.

El coste —tanto económico como organizativo y militar— de tener gran parte de su flota en España fue tal que la Marina alemana llegó a pedir ayuda a la británica. El 24 de noviembre de 1936, George Mounsey —subsecretario adjunto del Ministerio de Asuntos Exteriores británico, encargado del Departamento de Europa occidental⁹⁵— respondió a la petición del AusAmt, que solicitaba a la Marina británica hacerse cargo de la evacuación de aquellos ciudadanos alemanes en puertos en los que no hubiese buques alemanes.⁹⁶ Esta petición concuerda con la afirmación de que la mayoría de alemanes ya habían sido rescatados, por tanto solo quedaba un pequeño número de ellos. Mantener a una parte de la flota alemana en aguas españolas para atender las necesidades de estos pocos ciudadanos podría haberse visto en Berlín como un gasto excesivo, de modo que las autoridades alemanas pidieron a las británicas que se ocuparan de ello. Mounsey citó al almirante británico a cargo de la evacuación de sus conciudadanos para denegar esa petición, alegando que la Marina británica no podía hacerse cargo de la responsabilidad que implicaba aceptar esa solicitud. Sin embargo, ya se han visto testimonios que, si bien son

⁹³ *Ibidem*, p. 44: 17 buques británicos, 9 alemanes, 9 franceses, 9 italianos, 4 estadounidenses, 2 portugueses y uno argentino.

⁹⁴ Tanner, 1976, p. 51.

⁹⁵ Moradiellos, 2001, pp. 93, 97.

⁹⁶ BA-MA, RM 20/1391, pp. 90-91.

previos a esta petición alemana, demuestran que hubo buques de la Marina británica que se responsabilizaron de ciudadanos alemanes.

La cooperación internacional

William Frank afirma que, durante los primeros meses de la guerra civil española, existió un estado de cooperación internacional entre aquellos que participaron en la evacuación tanto de extranjeros como de españoles. Esta afirmación es correcta pues, como se ha demostrado a lo largo de estas páginas, son numerosos los casos de militares y diplomáticos que colaboraron para evacuar a personas fuera del escenario bélico, independientemente de su nacionalidad. Frank achaca este comportamiento a la confusión imperante en el territorio español, a que todos los participantes compartían la misma misión, a que, independientemente de su nacionalidad, mantuvieron una actitud común hacia el conflicto español; a tener que hacer frente a problemas similares y, por último, a la camaradería entre los oficiales de marina.⁹⁷ Si bien *grosso modo* esta valoración es correcta, debería matizarse.

Desde que estalló la guerra civil, muchos de los extranjeros que se encontraban en España intentaron salir del país y, teniendo en cuenta las limitaciones de la infraestructura y de la tecnología de la época —el vuelo en avión era caro e inseguro y las comunicaciones terrestres eran lentas y, en muchos lugares, impracticables debido a la guerra—, miles acudieron a los puertos para salir del país. Es razonable pensar que el envío de navíos de guerra y mercantes para evacuar a los extranjeros provocase un «efecto llamada» y muchos de ellos se dirigiesen a los puertos más grandes, como Barcelona o Alicante. Gestionar el volumen de personas que querían salir del país —varios miles en Barcelona— tuvo que ser una ardua tarea para los diplomáticos y militares *in situ*. Hay constancia de que en el puerto de la ciudad condal los marinos de varios países se organizaron improvisadamente, designando al de mayor rango como líder, para así poder sacar al mayor número de personas posible.⁹⁸ En el caso de las operaciones en la cornisa cantábrica, el número de personas a evacuar fue mucho menor que en el Mediterráneo y, pese a que una gran parte de la población extranjera

⁹⁷ Frank, 1984, pp. 78-84.

⁹⁸ Se hace referencia a este sistema improvisado en Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 32 y en BA-MA, RM 20/1391, pp. 90-91.

se encontraba —o se dirigió— a San Sebastián, Bilbao y Santander, muchos otros permanecieron en áreas de más difícil acceso. Los puertos de estos pueblos eran de pequeño calado, lo cual limitaba el tráfico marítimo en ellos. Para solventar estas circunstancias, se desarrolló la coordinación entre los marinos de diferentes países, que tuvieron que coordinarse tanto entre sí como con las autoridades diplomáticas españolas y extranjeras.

Todas las marinas extranjeras enviadas a España durante los primeros meses de la guerra civil compartieron la misión de evacuar a sus ciudadanos, lo cual pudo facilitar la cooperación. Es así como se puede comprender ese acuerdo tácito por el cual los barcos de una nacionalidad evacuaban a todos los extranjeros que se encontraba en un puerto —como en el ya visto caso de Gijón—, esperando que en otros lugares, otros buques estuviesen haciendo lo mismo. Se han mostrado numerosos ejemplos de buques alemanes evacuando a ciudadanos no alemanes y las cifras oficiales —al menos de parte del total de evacuados— muestran esa tendencia de rescatar a más personas sin pasaporte alemán que con él. Esta situación es equiparable a la del resto de marinas que evacuaron a no-nacionales en una proporción similar. Todos los registros que se han comprobado relatan las buenas relaciones entre los oficiales navales de diferentes nacionalidades, precisamente por esa capacidad para llegar a acuerdos puntuales que facilitasen las evacuaciones.⁹⁹ La cooperación llegó a tal grado que se convirtió en norma evacuar a los ciudadanos de cualquier nacionalidad.¹⁰⁰

Este comportamiento lleva a plantear una característica propia de este escenario que no es mencionada por Frank y que resulta fundamental para entender sus dinámicas: la capacidad de improvisación y de toma de decisiones por parte de los mandos intermedios. Tanto los trabajadores de los consulados como los oficiales de los buques decidieron *motu proprio* a qué personas evacuar y a cuáles no, en ocasiones yendo más allá de lo que sus órdenes indicaban. Pese a recibir directivas de sus superiores en

⁹⁹ Especialmente en BA-MA, RM 94/41, pero este tipo de apreciaciones son habituales en prácticamente cada informe. También hace referencia a esas relaciones «excelentes», Sabatier de Lachadenède, 2001, p. 31.

¹⁰⁰ Como muestra, en la lista de evacuados por la Marina Británica desde Barcelona y otros puertos catalanes a Marsella enviada por el Comandante del Primer Escuadrón de Cruceros al Almirantazgo británico el 27 de julio de 1936, se puede ver que los buques evacuaron a 544 británicos y a 241 personas de otras nacionalidades. Medicott *et al.*, 1979, p. 31.

sus países de origen, la dificultad para adecuarlas a las realidades que experimentaban en España llevó a muchos de ellos a tener que improvisar, evacuando a personas sin pasaportes de «países amigos», o fiándose de testimonios de terceros. Fueron estos mandos intermedios los que, en definitiva, tomaron las decisiones de a quién evacuar de España y a quién no, decisiones que influyeron en gran medida en las vidas de miles de personas.

La mayoría de marinos extranjeros mostró una clara antipatía por la República española. Es fácil entender su postura en el caso de los italianos y de los alemanes, que tenían una política estatal que seguir. Pero en otros casos no tan obvios, como el de los franceses o británicos, se mantuvo esa falta de sintonía con las autoridades gubernamentales. Uno de los motivos fundamentales que afectaron a esta visión fue los ya mencionados asesinatos extrajudiciales de cientos de oficiales de la Armada española.¹⁰¹ Otro factor devino del contacto con las tripulaciones y, en general, con los militares republicanos. La Armada gubernamental no disponía de oficiales suficientes con los que hacerse cargo de todos los buques, por lo que se tuvo que recurrir a personal de rangos inferiores.¹⁰² Además, durante los primeros meses, en varios buques se rigieron por comités de marineros y suboficiales que a muchos de los oficiales les recordaba a los motines de las Marinas zarista, alemana y francesa al final de la Primera Guerra Mundial.¹⁰³

A esta antipatía por la República podría sumarse el *esprit de corps* de los oficiales. La pertenencia a un grupo exclusivo con tradiciones y rutinas similares —a pesar de las diferencias entre nacionalidades—, pudo crear entre los participantes una sensación de camaradería. Una camaradería que se sostendría por las numerosas visitas oficiales y otras actividades de ocio que pudieron realizar durante su periodo de servicio. Esta confraternización pudo ser otro de los puntales que sostuvo la cooperación informal desarrollada durante estos meses.

Al compartir un escenario común, con una misión equivalente, parece lógico que las marinas internacionales tuvieran que enfrentarse también a los mismos problemas. Hay que tener presente que las operaciones de evacuación sucedieron dentro de un escenario bélico, con los riesgos que ello conllevaba. Uno de los más probables era la posibilidad de ser ataca-

¹⁰¹ Alpert, 2008, pp. 70-74.

¹⁰² *Ibidem*, p. 68.

¹⁰³ Bell, Elleman, 2003, pp. 7-25, 66-100, Liesemer, 2018.

dos directa o indirectamente por cualquiera de los dos bandos. Así sucedió en numerosas ocasiones en los que buques extranjeros fueron bombardeados o atacados por alguna de las dos aviaciones españolas. Los destructores británicos *Basilisk* y *Blanche*, así como los buques estadounidenses *Erie* y *Kane*, y el crucero argentino *25 de Mayo* sufrieron bombardeos, afortunadamente sin bajas. En el caso del crucero argentino, este se vio amenazado por los proyectiles disparados por los buques del bando insurgente *Canarias* y *Baleares*, que bombardeaban la ciudad de Valencia.¹⁰⁴ No se ha encontrado información sobre buques alemanes afectados por este tipo de situaciones, pero sí hay que recordar el bombardeo de Gijón, durante el cual el crucero *Almirante Cervera* acabó con la vida de un ciudadano alemán.

A este tipo de amenazas, intrínsecas a una guerra, habría que añadir los problemas logísticos. Muchos buques tuvieron que operar durante meses alejados de sus puertos, en servicio constante, con el desgaste material que eso supuso. Además, los temporales o incidentes bélicos afectaron a las condiciones de los buques. Este fue el caso del torpedero alemán *Wolf* que mientras navegaba de Alemania con destino a España, durante a un temporal, sufrió daños en el timón y tuvo que ser reparado en el puerto francés de Brest.¹⁰⁵ El gobierno francés abrió sus puertos y astilleros a todo barco que, mientras participase en sus tareas de evacuación, lo necesitara. De igual modo, los británicos abrieron las instalaciones de Gibraltar para el uso de los buques militares del resto de países. En el caso italiano es importante señalar que se ofrecieron varios de sus puertos —Cagliari, Nápoles, Génova— para el avituallamiento y reparaciones, pero solo se hizo para los buques de la flota alemana.¹⁰⁶ Se muestra así una de las formas en las que estas dos fuerzas navales comenzaron a cooperar en el ámbito militar ya desde la guerra civil española, sentando precedente para la posterior guerra mundial.¹⁰⁷

¹⁰⁴ Figallo, 1985, p. 70.

¹⁰⁵ Raeder, 1966, p. 265.

¹⁰⁶ BA-MA, RM 20/1389, p. 151.

¹⁰⁷ La cooperación naval se intensificó a lo largo del conflicto, colaborando ambos en operaciones contra la Armada republicana. Gómez, 2020, pp. 99-132.

Una función más a favor del bando sublevado

La evacuación de extranjeros por parte de la Marina alemana fue una de las actividades más relevantes de esta fuerza durante la guerra civil española. Involucró a las tripulaciones de prácticamente toda su flota de superficie además de a la red diplomática que, a través de sus consulados tanto en España como en otros lugares del mundo y de las oficinas del AusAmt en Alemania, consiguieron evacuar a miles de personas atrapadas por la guerra civil. Al mismo tiempo, desempeñaron una actividad casi detectivesca, buscando a conciudadanos desaparecidos o incomunicados.

A diferencia de las Marinas británica y francesa, la Marina alemana tomó parte por el bando insurgente y lo apoyó de diversas maneras, también en y durante las evacuaciones. Como se ha mostrado, la Marina alemana tomó la decisión de solo rescatar a ciudadanos españoles que se hallasen en la zona gubernamental, dando asilo, ayudando y camuflando a quienes querían huir de la República. Los españoles que deseaban evadirse de la zona sublevada no contaron con ese apoyo. Además, los buques enviados para estas evacuaciones también desempeñaron, al mismo tiempo, otras tareas a favor de las fuerzas sublevadas.

La Marina alemana fue la encargada, desde que Hitler tomó la decisión de apoyar al general Franco, de gestionar el reto logístico de desplegar una unidad aérea en una zona tan lejana como España. Para ello fletó mercantes que transportaron tanto los componentes materiales —aviones, armas, munición...— como las fuerzas humanas que formarían la Legión Cóndor. Para proteger a estos «mercantes especiales» [*Sonderdampfer*], la Marina alemana creó un sistema de protección, según el cual la flota de superficie escoltó a estos barcos dentro de la zona de mayor peligro, esto es, las aguas españolas.¹⁰⁸ Esta protección se llevó a cabo por los mismos buques que realizaban operaciones de evacuación, compaginándose ambas tareas. Dicho cometido llegó a tensar las capacidades logísticas germanas, como muestra un mensaje del comandante del *Graf Spee* el 19 de septiembre de 1936, en el que pedía que se reorganizasen los envíos de estos mercantes especiales para facilitar las tareas de protección tanto de los evacuados como de los barcos.¹⁰⁹ De modo que la Marina alemana

¹⁰⁸ Una descripción de este sistema en *ibidem*, pp. 99-106.

¹⁰⁹ BA-MA, RM 134/55, entrada del 19 de septiembre de 1936. A raíz de esta petición se aprobó que estos mercantes no contasen con protección militar al retornar vacíos a Alemania.

contó con una cuartada para sus buques, pues estos podían realizar actividades intervencionistas a favor de los militares insurgentes —protegiendo los mercantes especiales— bajo el paraguas de las operaciones de evacuación de sus conciudadanos.

Otros países mantuvieron buques militares en la zona española protegiendo sus rutas comerciales de posibles ataques, generalmente alrededor del Estrecho de Gibraltar,¹¹⁰ pero tan solo Alemania e Italia enviaron sus navíos como parte de una intervención militar en la guerra civil. Las evacuaciones por parte de la Marina alemana, como se ha mostrado a lo largo de estas páginas, fueron otra forma de intervención a favor de las fuerzas sublevadas, siendo una pieza más de la amplia colaboración que las fuerzas navales germanas mantuvieron con el incipiente Estado franquista.

Fuentes primarias

Archivo Federal Militar alemán

RM 20/1389, 20/1390, 20/1391.
RM 94/41.
RM 94/48.
RM 134/33.
RM 134/54, 134/55, 134/56, 134/57.
RM 134/64, 134/65.
RM 134/522, 134/523.

Editadas y prensa

ABC.

ABC de Sevilla.

MEDLICOTT, W.N. *et al.*, *Documents on British foreign policy: 1919-1939*, segunda Serie, volumen XVII, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1979.

SCHMITT, Bernadotte E., *et al.*, *Akten zur deutschen Auswärtigen Politik, 1918-1945. Deutschland und der spanische Bürgerkrieg*, serie D, tomo 3, Imprimerie Nationale, Baden-Baden, 1951.

¹¹⁰ Un ejemplo es la Marina neerlandesa que, si bien no envió buques de guerra a evacuar a sus ciudadanos, sí los envió para proteger su tráfico mercante. Von Münchig, 1976.

Bibliografía

- ALCOFAR NASSAES, José Luis, *La Marina italiana en la guerra de España*, Editorial Euros, Barcelona, 1975.
- ALPERT, Michael, *La guerra civil en el mar*, Crítica, Barcelona, 2008.
- BELL, Christopher, M., ELLEMAN, Bruce A. (eds.), *Naval mutinies of the twentieth century. An international perspective*, Frank Cass, Londres, 2003.
- BLANCO, José María, «La Marina de guerra portuguesa y la Guerra Civil española», *Revista Española de Historia Militar*, n.º 16, 2001, pp. 176-181.
- CABLE, James, *The Royal Navy & the Siege of Bilbao*, Cambridge University Press, Cambridge, 1979.
- CAMACHO PADILLA, Fernando, DE LA ASUNCIÓN CRIADO, Ana, «El papel de Suecia en la guerra civil española (1936-1939)», *Les Cahiers de Framespa*, n.º 27, 2018.
- CAMPO RIZO, José Miguel, «El Mediterráneo, campo de batalla de la Guerra Civil española: la intervención naval italiana. Una primera aproximación documental», *Cuadernos de Historia Contemporánea*, n.º 19, 1997, pp. 55-86.
- DÜLFER, Jost, *Weimar, Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920-1939*, Droste, Düsseldorf, 1973.
- FIGALLO, Beatriz J., «Participación de la Armada argentina durante la guerra civil española», *Revista de Historia Naval*, n.º 10, 1985, pp. 51-74.
- FRANK, Willard C. Jr., «Naval Operations in the Spanish Civil War, 1936-1939», *Naval War College Review*, vol. 37, n.º 1, 1984, pp. 24-55.
- GARCÍA LOZANO, Vanesa M.^a, «Visión sintética de la evolución y construcción de los ferrocarriles durante la Guerra Civil española (1936-1939)», *TsT*, n.º 39, 2019, pp. 50-80.
- GÓMEZ GARCÍA, Iñigo, *La Marina alemana y la España de Franco, 1936-1945*, Tesis doctoral inédita, Universidad del País Vasco, 2020.
- GRETTON, Peter, *El factor olvidado: la marina británica y la guerra civil española*, San Martín, Madrid, 1984.
- HERWIG, Holger H., «Luxury» fleet. *The Imperial German Navy 1888-1918*, Routledge, Nueva York, 2014.
- HUAN, Claude, «La Kriegsmarine y la guerra de España», *Revista de Historia de la Marina*, n.º 14, 1986, pp. 17-45.
- LIESEMER, Dirk, *Aufstande der Matrosen: Tagebuch einer Revolution*, Mare, 2018.
- MARCO, Jorge, «El eclipse de los conceptos. Sobre el debate de la violencia rebelde/franquista», *Historia Actual Online*, vol. 38, n.º 3, 2015, pp. 163-176.
- MORADIELLOS, Enrique, «La embajada en Gran Bretaña durante la guerra civil», en VIÑAS, Ángel (ed.), *Al servicio de la República: diplomáticos y Guerra Civil*, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación-Marcial Pons, Madrid, 2010, pp. 89-120.

- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando y Salvador, *La guerra silenciosa y silenciada: historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, 5 vols., Fernando Moreno de Alborán, Madrid, 1998.
- PLATT, Stephen P., *Autumn in the Heavenly Kingdom. China, the West, and the Epic Story of the Taiping Civil War*, Knopf, Nueva York, 2012.
- RAEDER, Erich, *Mi vida*, Luis de Caralt, Barcelona, 1966.
- RUIZ LLANO, Germán, *Militares y Guerra Civil en el País Vasco: leales, sublevados y geográficos*, Ediciones Beta III Milenio, Bilbao, 2019.
- SABATIER DE LACHADENÈDE, René, *La Marina francesa y la guerra civil de España: (1936-1939)*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001.
- SCHÜLER-SPRINGORUM, Stephanie, *La guerra como aventura. La Legión Cóndor en la guerra civil española 1936-1939*, Alianza, Madrid, 2010.
- SIEGEL, Adam, B., «Naval Cooperation in a Multi-Polar World – The Spanish Civil War», *Tidskrift I Sjöväsendet*, n.º 4, 2001, pp. 377-398.
- SOLÉ I SABATÉ, Josep María, VILLARROYA, Joan, *España en llamas. La guerra civil desde el aire*, Temas de Hoy, Madrid, 2003.
- TANNER, Stephen William, *German Naval Intervention in the Spanish Civil War as reflected by the German Records 1936-1939*, Tesis doctoral inédita, The American University, 1976.
- VIÑAS, Ángel, *Franco, Hitler y el estallido de la guerra civil: antecedentes y consecuencias*, Alianza, Madrid, 2001.
- VIÑAS, Ángel (ed.), *Al servicio de la República: diplomáticos y Guerra Civil*, Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación-Marcial Pons, Madrid, 2010.
- VON MÜNCHING, L.L., «Escorteren bij Gibraltar. Een herinnering van veertig jaar geleden. De Nederlandse zeemacht tijdens de Spaanse burgeroorlog (1936-1938)», *Marineblad*, 1976, pp. 342-359.

Datos del autor

Iñigo Gómez García es Doctor en Historia Contemporánea por la Universidad del País Vasco (UPV/EHU). En su tesis doctoral «La Marina alemana y la España de Franco, 1936-1945» abordó las relaciones que se desarrollaron entre estas entidades a nivel diplomático, económico y militar. Sus líneas de investigación se centran en el análisis de las actividades de marinas de guerra extranjeras durante la Guerra Civil española y la Segunda Guerra Mundial, así como en las misiones de asesores militares durante el periodo de Entreguerras. Entre sus publicaciones más recientes se encuentra «Instructores alemanes en la Armada española. La creación de la comisión Rüggeberg, 1939-1940», *Revista Universitaria de Historia Militar*, vol. 10, núm. 20, 2021.