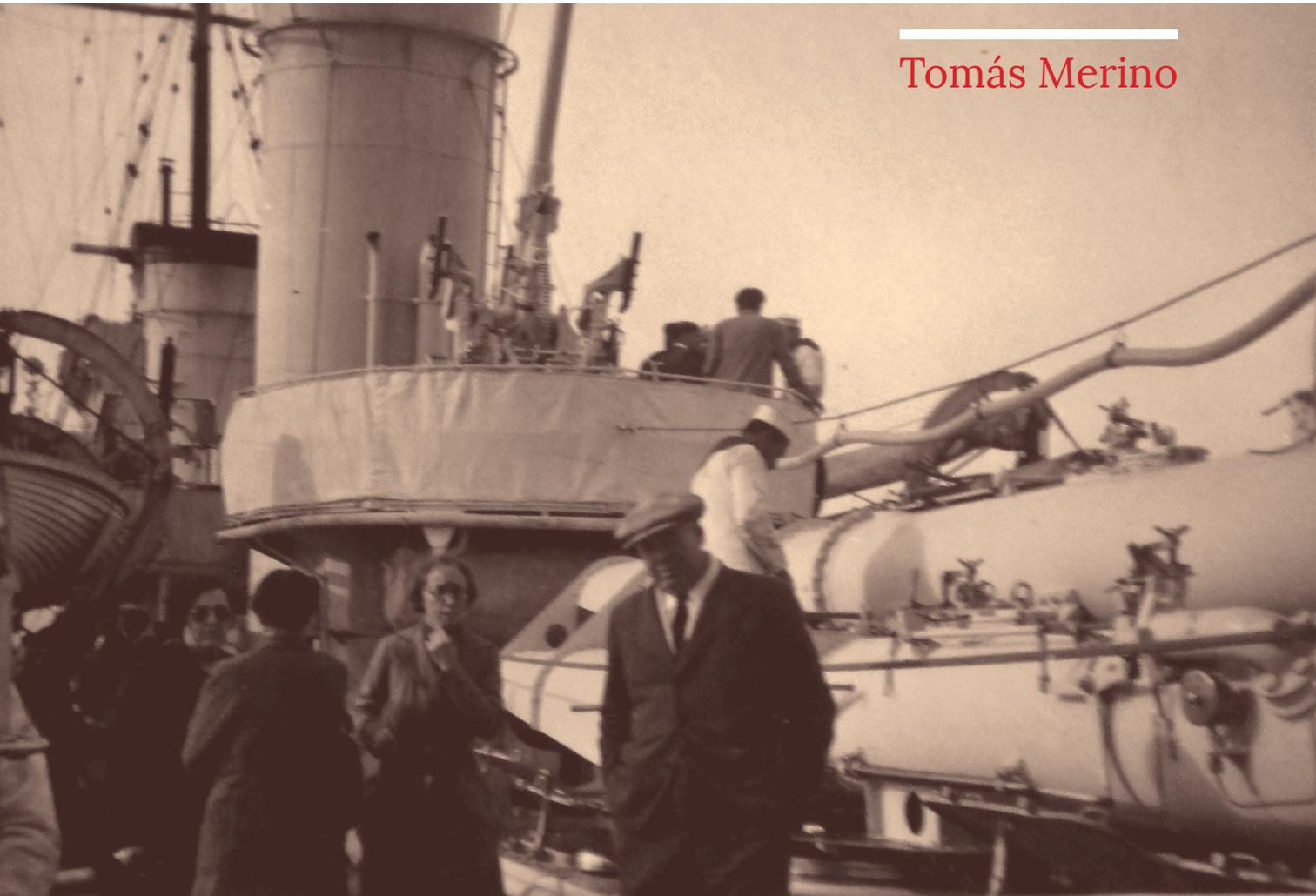


# EL ASILO DIPLOMÁTICO Y NAVAL ARGENTINO DURANTE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.

Los marinos argentinos del  
torpedero *Tucumán* y del crucero  
*25 de Mayo* en 1936/1937

---

Tomás Merino



Refugiados a bordo del *Tucumán*.

## La Guerra Civil Española<sup>1</sup>

Todas las guerras son malas, pero las guerras civiles son las peores de todas, pues enfrentan al amigo contra el amigo, al vecino contra el vecino, al hermano contra el hermano. Hace ochenta años, entre 1936 y 1939, una espantosa guerra civil tuvo lugar en España. Causó miles de muertos, destruyó hogares, arruinó el país y llevó a mucha gente al exilio.

El 18 de julio de 1936, el ejército se sublevó contra la República. Inicialmente, solo se trataba de un golpe de Estado para instaurar una dictadura militar que gobernase el país. Sin embargo, las cosas se complicaron por la resistencia que, desde el primer momento, opusieron las fuerzas políticas de izquierda y el propio gobierno republicano, que armaron al pueblo para oponerse a los sublevados. Así España quedó partida en dos, según las ciudades donde triunfaron los sublevados y aquellas donde fracasaron. De esta forma, empezaron tres sangrientos años de guerra civil.

Numerosos españoles se vieron obligados a tomar partido por un bando o por otro. Algunos lo hicieron de forma voluntaria, dispuestos a combatir, porque su manera de pensar coincidía con la de los militares sublevados o con la del gobierno legítimo, y otros sencillamente se vieron obligados por las circunstancias, por el lugar en el que se encontraban al estallar el conflicto o por razones familiares o sociales. Hubo familias divididas y amigos enfrentados. Incluso personas contrarias a la violencia se vieron obligadas a combatir, alistadas a la fuerza en uno u otro bando. Estos fueron llamados «nacional» o «fascista» en el caso de los sublevados, y «republicano» o «rojo» en el de los defensores del gobierno legítimo.

El comienzo de la guerra fue sangriento, pues todos los rencores acumulados estallaron en los dos bandos. Según el lugar donde tuviesen el control uno u otro, las represalias contra los adversarios políticos y los prisioneros fueron muy duras. El odio, la barbarie y la incultura se manifestaron por todas partes, y mucha gente fue encarcelada o fusilada. España se cubrió de luto. A menudo, aprovechando el desorden, bajo pretextos políticos se realizaron robos y se solventaron venganzas personales. En los dos lados se sucedieron las denuncias, los encarcelamientos y las ejecuciones. Aunque más frecuentes al principio, las atrocidades continuaron durante todo el tiempo que duró el conflicto. Se dieron numerosos casos de infamia, pero también de dignidad. Mucha gente se mostró humanitaria y compasiva.

Los militares sublevados avanzaron sobre Madrid, para conquistar la capital y derribar al gobierno republicano, pero el ejército gubernamental y las milicias populares resistieron en durísimos combates en las afueras de la ciudad: la capital española no pudo ser tomada por los rebeldes.

Al principio, en su avance militar por Andalucía y Extremadura hacia el norte, las tropas rebeldes tomaron terribles represalias contra la población partidaria del gobierno legítimo de la República. Sindicalistas y miembros de organizaciones políticas fueron las principales víctimas. Hubo, por ejemplo, casos terribles de despiadadas represiones, y fueron asesinadas miles de personas, incluidos mujeres y menores de edad. Al conocerse esos sucesos, las carreteras se llenaron de refugiados que huían de los sublevados, a cuya cabeza avanzaban los legionarios y las tropas marroquíes que los militares rebeldes habían traído desde el norte de África.

En la zona republicana, ocurrieron también innumerables atrocidades. El caos político, la falta de autoridad, el pueblo armado y sin dirigentes eficaces, los presos comunes liberados de las cárceles y los milicianos que aprovechaban el desorden para robar y

Ingresó a la Armada en el Liceo Naval Almirante Brown en 1968, promoción XXII, en la Escuela Naval Militar en 1972. Egresó en 1975 (prom. 104). Orientado en submarinos y comunicaciones.

Cumplió funciones en buques y en el Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos y de la Flota de Mar. En Emden, RFA, integró la 1era. tripulación del submarino ARA *San Juan*, del que también fue 2do. Comandante y Comandante Jefe de Estado Mayor del Área Naval Atlántica, Subjefe de la Base Naval Mar del Plata y Comandante del transporte ARA *Canal de Beagle*.

Se desempeñó como Jefe de Orgánica y de Planeamiento Estratégico en la Jefatura de Planes de la Armada, enlace del MINDEF en el MINREX, Jefe de Acciones Navales y de Alerta de Socorro Satelital y Director de Acciones e Informática de la Armada. Ya retirado, fue Director del Archivo General de la Armada.

El INUN le otorgó el título de Licenciado en Sistemas Navales y en la Universidad de Belgrano cursó la Maestría en Relaciones Internacionales. En la Escuela de Guerra Naval del IESE, se recibió de Magister en Historia de la Guerra.

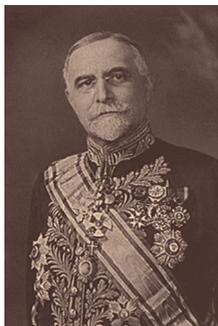
Es Miembro de Nro. Académico del Instituto Nacional Browniano, donde se desempeñó como Vicepresidente 2do. entre 2009 y 2013.

Integró, en la Escuela de Guerra Naval del IESE, la Comisión de Historia Militar de la Maestría de Historia de la Guerra. En el proyecto "Guardias Nacionales", fue investigador principal de Guardia Nacional de Marina.

Autor de los libros *El submarino en la Armada Argentina. Conocimientos, ideas, acciones y decisiones precursoras sobre submarinos hasta 1914* y *Desde el 25 de Mayo es Invencible la Causa Americana. Combate Naval de San Nicolás de los Arroyos, 2 de marzo de 1811*.

<sup>1</sup> PÉREZ REVERTE, Arturo. *La Guerra Civil contada a los jóvenes*, Alfaguara, Barcelona, 2015.

Ministro de Relaciones Exteriores Carlos Saavedra Lamas y Embajador Argentino en España Daniel García Mansilla.



El encargado de Negocios argentino, Edgardo Pérez Quesada, supo sortear con gran finura y acierto los graves problemas que inevitablemente llevaban consigo las colonias de asilados.



matar facilitaron represalias y matanzas de clérigos, falangistas, monárquicos y personas que se sospechaba que simpatizaban con la sublevación. Muchas iglesias y conventos fueron destruidos, y se asesinó a miles de sacerdotes y religiosos. La diferencia con el otro lado era que, mientras en la zona gubernamental esta barbarie era, en buena parte, fruto del desorden y obra de elementos incontrolados, en la zona rebelde los asesinatos eran tolerados y hasta organizados por los mandos militares, a fin de eliminar toda resistencia y amedrentar a la población.

### La acción diplomática argentina<sup>2</sup>

La Argentina, ante esta situación, fue una de las naciones que más ampliamente abrió sus puertas a solicitudes de asilo, no tanto por el número de asilados que recibió en sus sedes diplomáticas, sino por la actitud resuelta, inteligente, multiforme que adoptó en favor de la política de asilo. Ello fue por<sup>3</sup>:

- La concesión de asilo diplomático formal otorgado no solo en Madrid sino también en San Sebastián, Guipúzcoa.
- La obtención de una pronta evacuación total de la colonia de asilados, a la vez que se mantenían siempre unas excelentes relaciones con las autoridades republicanas.
- El ejercicio amplio y generoso de una política de asilo naval en los buques desplegados en Levante.
- La propuesta y el debate, en la Sociedad de las Naciones, de un proyecto específico de convenio de asilo basado en la situación que se vivía en España.

El embajador argentino Daniel García Mansilla, de 68 años, estaba en San Sebastián desde el 13 de julio, debido a la tradición del gobierno español de trasladar el gobierno a esta ciudad durante el verano. La embajada de Madrid quedó a cargo del consejero Edgardo Pérez Quesada.

En San Sebastián, al igual que en gran parte de España, la violencia estalló con furia contra todos aquellos que parecían poner en peligro la existencia misma de la República. Afloraron los antiguos resentimientos. El 18 de julio, el embajador comunicó al Ministerio de Relaciones Exteriores los rumores que aseguraban el comienzo del alzamiento militar. Hasta el 27 de julio, no se recibieron más noticias suyas, cuando logró hacerlo a través de buques británicos. Este día daba cuenta de su difícil situación: incomunicado en su residencia, había abierto su casa a asilados españoles. En un primer momento, el gobierno argentino gestionó la salida de García Mansilla del territorio español, pero este se negó, expresando que debía proteger a sus asilados.

Así, el embajador García Mansilla inició la aplicación del derecho de asilo, sustentado desde hacía años por la mayoría de los países sudamericanos. El canciller Saavedra

Todas las guerras son malas, pero las guerras civiles son las peores de todas, pues enfrentan al amigo contra el amigo, al vecino contra el vecino, al hermano contra el hermano.

2 FIGALLO, Beatriz J., *La Argentina ante la Guerra Civil Española. El Asilo Diplomático y el Asilo Naval*. Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina de Rosario, 1996, Rosario.

3 RUBIO, Javier, *Asilos y canjes durante la Guerra Civil Española. Aspectos humanitarios de la contienda fratricida*, Editorial Planeta, Barcelona, 1979, Págs. 52/53.





Sotano Embajada Argentina en Paseo de la Castellana. Dibujo en el libro *Asilos y canjes durante la guerra civil española* de Javier Rubio.

**El perfil diplomático de Pérez Quesada fue adquiriendo un singular relieve. Era hábil e inteligente, y sabía también ser audaz.**

Los argentinos en Madrid sufrían los cambios políticos del gobierno republicano, que intentaba imponerse a la anarquía interna, y la acción de los diplomáticos argentinos se hacía cada vez más difícil. A fines de agosto, se impartieron instrucciones para que todos los argentinos abandonasen Madrid, y aquellos que decidieran quedarse, lo harían por su cuenta y riesgo. Se organizaron expediciones de argentinos a Alicante, acompañadas por funcionarios de la embajada. Incluso hubo rumores de que miembros del gobierno de Madrid pidieron amparo en la Argentina.

El canciller argentino Carlos Saavedra Lamas, que pocos meses después recibiría el premio Nobel de la Paz por sus gestiones en el conflicto entre Paraguay y Bolivia, actuó durante las sesiones iniciales de la 17.<sup>a</sup> Asamblea de la Sociedad de Naciones, de la que poco después sería Presidente, para profundizar las gestiones de asilo, entablando conversaciones directas con el ministro español Álvarez del Vayo. Estas culminaron con la promesa formal de este último de que la cuestión de los refugiados españoles en la embajada

argentina sería tratada preferentemente y en particular por el gobierno español. No obstante, Saavedra Lamas comprendió que la solución requeriría un largo trabajo.

El perfil diplomático de Pérez Quesada fue adquiriendo un singular relieve. Era hábil e inteligente, y sabía también ser audaz. Para valorar su gestión, debe considerarse que asumía toda la responsabilidad de la embajada en Madrid, no tenía claves, así que sus comunicaciones con el exterior eran muy dificultosas, y carecía casi de subordinados. Su desempeño fue reconocido por prominentes figuras del gobierno republicano, incluido el presidente Manuel Azaña.

Las diferencias jurídicas complicaban las acciones: por ejemplo, para la legislación argentina, la mujer argentina que se casaba con un extranjero no perdía su ciudadanía y podía viajar con pasaporte argentino, y los hijos menores podían ser incluidos en ese pasaporte, a pesar de que esos menores eran españoles en razón de la nacionalidad del padre. Esto tuvo una solución práctica: si por algún motivo las personas tenían dificultades al pretender abandonar España, se procedía a asilar a los menores e incluso al cónyuge en la embajada y, en casos simples, se ideó el pasaporte colectivo válido para que el grupo familiar se dirigiera a una nación limítrofe. Otra cuestión fueron los hijos de españoles nacidos en la Argentina, pues no era posible evacuarlos solos sin el cuidado de sus padres, y la solución fue la novedosa teoría jurídica de que los hijos de españoles nacidos en la Argentina, además de ser argentinos, amparaban con su nacionalidad a sus padres españoles para llevarlos con ellos a la Argentina.

El presidente español Manuel Azaña, en los primeros meses que llevó la negociación para lograr la evacuación de los asilados en la embajada argentina, se refirió al derecho de asilo diciendo: “El humanitario sentir hispano, de ilustre abolengo, no puede ser desconocido en los trágicos momentos actuales, y menos aun cuando la más preclara de las hijas de España, la Argentina, ha sabido siempre observar con los extranjeros aquellas normas hospitalarias de protección, apoyo y garantía de las ideas fundamentales del derecho de gentes, que la Madre Patria le transmitió”<sup>5</sup>.

## La participación de la Armada Argentina<sup>6,7</sup>

Los numerosos argentinos y sus representantes en España que dependían de la voluntad de otros países y, sobre todo, la complicada situación de García Mansilla hasta que logró cruzar

5 Diario *La Nación*, Editorial “La Argentina fijó rumbos en materia de derecho de asilo”, 21 de marzo de 1937.

6 FIGALLO, Beatriz J., *La Argentina ante la Guerra Civil Española. El Asilo Diplomático y el Asilo Naval*, Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina de Rosario, 1996, Rosario.

7 CAMPOAMOR, Clara y FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico, *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el Drama Español*, Instituto de Publicaciones Navales, 1983, Buenos Aires.



Folleto de versos alegóricos. Fueron recitados en numerosas oportunidades por radio en Buenos Aires. A la derecha, crucero ARA 25 de Mayo.

a Francia llevaron a que, el 5 de agosto, el presidente argentino General Agustín P. Justo dispusiera el envío de un buque en respaldo de sus diplomáticos en territorio español. La nave designada fue el crucero 25 de Mayo, al mando del Capitán de Navío Miguel A. Ferreyra.

Sobre la base de los principios del derecho de asilo sostenido en América, que debía ser mantenido y hecho respetar tanto en las misiones diplomáticas como en los buques nacionales, las instrucciones fijaban el tratamiento de los refugiados como se describe a continuación:

- Ante ciudadanos españoles, se debía dar aviso al embajador antes de embarcarlos, pero se aclaraba que “en principio” dichos refugiados debían ser recibidos a bordo, y se debían esperar las instrucciones del embajador.
- A los extranjeros, debía prestárseles todo auxilio posible, especialmente en los casos en que cupiera reciprocidad por el socorro brindado a ciudadanos argentinos.
- Los refugiados latinoamericanos debían recibir el mismo trato que los argentinos.

El 25 de Mayo zarpó de Buenos Aires en la mañana del 8 de agosto. Cuando el embajador García Mansilla cruzó a Francia, se le cambió el puerto de destino de Guetaria, en el golfo de Vizcaya, a Alicante, en el Mediterráneo. El 22 de agosto, arribó a la bahía de Alicante, donde ya se encontraban buques de Italia, Alemania, Francia, Portugal e Inglaterra. Establecidos los contactos entre el buque y la misión diplomática en Madrid, el 27 de agosto inició los viajes de evacuación.

Las relaciones hispano-argentinas estaban fuertemente entrelazadas con lazos familiares, matrimonios entre argentinos y españoles, inmigrantes golondrina con hijos nacidos en tierras americanas y otros que regresaron a España tras dejar en la Argentina amigos que no los olvidarían. Estallada la contienda, no quedaba en la Argentina lugar para la indiferencia, cualquier medio era bueno con el fin de requerir noticias y protección para ellos. En el 25 de Mayo y luego también en el Tucumán durante su permanencia en aguas españolas, se confeccionaron gráficos en los que se consignaban los nombres de las personas que debían ubicar, sus últimas direcciones conocidas y el parentesco o relación de quien, en la Argentina, se interesaba por ellos. Tanto los comandantes y los oficiales como los suboficiales y los marineros tenían encargos para averiguar por el paradero de algún allegado y, eventualmente, lograr su evacuación.

**Tratamiento de los refugiados:**

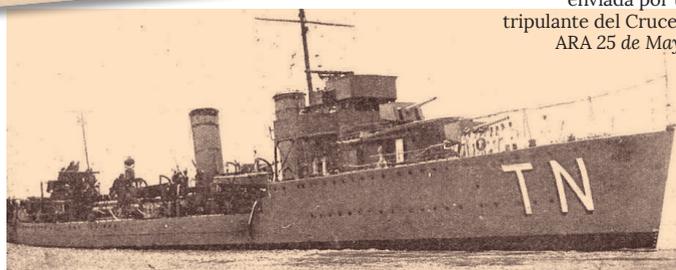
- Los ciudadanos españoles debían ser recibidos a bordo, y se debían esperar las instrucciones del embajador.
- Extranjeros, prestarles todo auxilio posible.
- Los refugiados latinoamericanos debían recibir el mismo trato que los argentinos.



Diploma de recuerdo de un tripulante del Crucero 25 de Mayo.



Postal de Alicante enviada por un tripulante del Crucero ARA 25 de Mayo.



El explorador argentino Tucumán, que ha zarpado hacia Alicante, con el objetivo de reemplazar al 25 de Mayo.

Para valorar la acción de los buques, debe tenerse en cuenta que no se trató de buques ni de personal seleccionado, sino de naves de la Armada Argentina, como cualquier otra, que, con solo 48 horas de aviso, partieron a cumplir las órdenes recibidas.

Desde su llegada, el 25 de Mayo concentró sus operaciones en Alicante, convertida en activo centro diplomático con comunicaciones y líneas ferroviarias directas con Madrid. El 25 de Mayo operó durante 115 días en aguas españolas. Realizó un primer viaje el 27 de agosto, previa escala en Barcelona, con 119 evacuados a Génova. El segundo, el 12 de septiembre a Lisboa, con 72 evacuados. El tercero, el 15 de octubre a Marsella, con 66 evacuados. El cuarto, el 11 de noviembre nuevamente a Marsella, con 77 evacuados. El quinto y último, el 8 de diciembre a Marsella, previa escala en Valencia, con 109 evacuados, donde permaneció hasta el 14 de diciembre. El 15 de diciembre, desde Alicante, emprendió el regreso a la Argentina, donde tomó muelle en el puerto de Buenos Aires el 1 de enero de 1937.

Ante la apremiante situación bélica en territorio español y, en particular, la situación de la embajada argentina en Madrid, el 13 de octubre el gobierno argentino ordenó que el torpedero Tucumán se sumara al 25 de Mayo en las tareas de protección a nacionales y asilados. El 17 de octubre, el Tucumán, al mando del Capitán de Fragata Mario Casari, zarpó desde Buenos Aires con 180 tripulantes.

Para valorar la acción del Tucumán, debe tenerse en cuenta que no se trató de un buque ni de personal seleccionado, sino de una de las naves de la Armada Argentina, como cualquier otra, que, con solo 48 horas de aviso, partió a cumplir las órdenes recibidas.

Los puntos salientes de la primera orden del capitán Casari fueron<sup>8</sup>:

- Asegurar el respeto de los intereses y la vida de los argentinos.
- Evitar que se cometieran atropellos contra la soberanía argentina, radicada en las sedes diplomáticas y el mismo buque.
- Prescindir de modo absoluto de las cuestiones internas de España, de hecho y de palabra.

<sup>8</sup> Archivo particular de la señora Martha Casari de Risso, Orden de buque Nro. 8 bis/36, sin fecha.



Refugiados a bordo del *Tucumán*.

- Llegado el caso, afrontar cualquier contingencia, oponiendo la fuerza a la fuerza si ello fuera inevitable.
- Si las autoridades ordenaron ir equipados en pie de guerra, era para respetar y hacer respetar el asilo otorgado por la Argentina.
- De la actuación del buque, en su conjunto, y de la de cada uno de los hombres que lo tripulaba dependería el prestigio que, sobre nuestra patria y sobre nuestra Armada, recaería y, por ello, ningún sacrificio les debía parecer grande, para hacer que flameara bien alto nuestro glorioso pabellón y para que se recordara con respeto el nombre de la Argentina.

El *Tucumán* se reunió con el *25 de Mayo* en la rada de Alicante el 5 de noviembre de 1936. Esa noche, comprobó que había entrado de lleno en la guerra, pues aviones rebeldes bombardearon Alicante y su puerto. Ese mismo día, el *25 de Mayo*, para alejarse de la zona bombardeada, exigió sus calderas, y salieron por la chimenea humo negro y numerosas chispas que, desde la costa, fueron interpretados como respuesta de los cañones antiaéreos argentinos a los aviones rebeldes, y los días siguientes el pueblo alicantino aplaudía al paso de los marinos argentinos. Este hecho, entre otros, incrementó la popularidad de los buques argentinos, lo cual facilitó sus tareas de rescate y de evacuación.

Entre el 20 y el 29 de noviembre, el *Tucumán* pasó por los puertos de Gibraltar, Almería y Valencia, y llegó en su primer viaje a Marsella el 30 de noviembre con 37 evacuados. Retornó a Alicante el 5 de diciembre.

El 21 de diciembre, el *Tucumán* emprendió el segundo viaje a Marsella con 86 evacuados embarcados en Alicante, la mayoría asilados provenientes de la embajada en Madrid, y 41 más embarcados en la escala que efectuó en Valencia.

Sin desmerecer el accionar del crucero *25 de Mayo*, comenzaba a percibirse que el torpedero *Tucumán*, por su más rápida maniobra, su tripulación y, especialmente, por el trato llano y simple y el temperamento campechano pero decidido de su comandante, Capitán Mario Casari, se adecuaba a los momentos decisivos de las masivas evacuaciones de asilados.

**El torpedero *Tucumán*, por su más rápida maniobra, su tripulación y, especialmente, por el trato llano y simple y el temperamento campechano pero decidido de su comandante, se adecuaba a los momentos decisivos de las masivas evacuaciones de asilados.**



Refugiada a bordo del *Tucumán* ve alejarse la lancha del buque hacia Alicante. Archivo Cap. Casari.



Refugiados en la cubierta del *Tucumán*. Archivo Cap. Casari.



**“Pensad que una palabra o un acto generoso hacia un pasajero es tan valioso al país como un brillante ejercicio de tiro, en donde se rompa un blanco a cañonazos... Pero que nunca todo esto os haga descuidar, ni siquiera un poco, que sois tripulantes de un buque de guerra, cuyas armas y mecanismos deben estar listos a ponerse en acción en cualquier momento, con rapidez y precisión”.**

El 31 de diciembre, el capitán Casari deseaba feliz año nuevo a su tripulación con la Orden de Buque Nro. 14; en ella, como balance de gestión del buque, se destaca que<sup>9</sup>:

- Instaba a sus subordinados para que valorizaran la oportunidad para mostrar a los europeos que la Argentina no podía ser considerada “una de las tantas republiquetas sudamericanas, en donde los malones de indios atacaban frecuentemente las poblaciones indefensas y casi coloniales”.
- Insistía en los importantes beneficios que podían extraerse de una misión como la que ejecutaban: “Pensad que una palabra o un acto generoso hacia un pasajero es tan valioso al país como un brillante ejercicio de tiro, en donde se rompa un blanco a cañonazos... Pero que nunca todo esto os haga descuidar, ni siquiera un poco, que sois tripulantes de un buque de guerra, cuyas armas y mecanismos deben estar listos a ponerse en acción en cualquier momento, con rapidez y precisión”.

Desde fines de octubre y hasta fines de diciembre, el cuerpo diplomático argentino, con participación del gobierno francés, intentó la evacuación, por vía aérea, de los asilados en la embajada argentina en Madrid, que habían llegado a ser alrededor de 400, pero luego de varios intentos, no pudo ser concretada. Entonces, se decidió intentar hacerlo por vía terrestre a Alicante y, desde allí, a bordo del *Tucumán* a Marsella.

Entre el 2 y el 4 de enero, embarcaron numerosos asilados emblemáticos de la embajada en Madrid. Luego, el *Tucumán*, en Almería, embarcó otros asilados y pasó nuevamente por Alicante el 6 de enero, donde completó el embarco con más asilados madrileños y con 77 evacuados tomó puerto en Marsella. Regresó a Alicante recién el 14 de enero.

Tras cumplir dos meses de operaciones del *Tucumán* en aguas del Levante, el capitán Casari se había formado un juicio personal sobre las difíciles horas que vivían los españoles, y así lo informaba al Ministro de Marina Almirante Eleazar Videla desde Marsella el 7 de enero de 1937: “[...] la lucha entablada en España es la lucha de las dos tendencias de las naciones europeas: los fascistas y los marxistas, por la primera tienen participación activa con ayuda en hombres y dinero Alemania, Italia y Portugal, por la otra parte en primer término los rusos y en segundo Francia ... Analizando las causas

9 Ibidem. Orden de Buque Nro. 14/36, Rada de Alicante, 31 de diciembre de 1936.



Embarque de víveres para hospitales y delegaciones extranjeras en Madrid. La tripulación ayudó en los movimientos de cargas para disminuir los costos de los envíos. Archivo Cap. Casari.

producto del estado actual puede decirse que la culpabilidad recae íntegramente de tiempo ha en los dirigentes de los destinos de España y las razones son que no ha habido la debida preocupación de los gobiernos en la instrucción pública, salud pública y bienestar de la masa del pueblo; es evidente y llama la atención la ignorancia, las lacras y la miseria en que ha vivido y vive, en general, este pueblo ... Los republicanos impotentes por sí solos para llevar adelante la nueva Constitución de la República, la que considero moderada, tuvieron que apelar a la ayuda de las organizaciones socialistas, comunistas, marxistas, anarquistas, todas ellas adheridas a la Tercera Internacional y obedientes a las órdenes de Moscú, para oponerse a los partidos conservadores [...] uno oye decir a los republicanos que su situación es la de tener al enemigo al frente y la revolución a la retaguardia<sup>10</sup>.

En la misma oportunidad, el capitán Casari le exponía al Ministro los motivos que, a su juicio, habían contribuido a la insubordinación de los marineros hacia sus oficiales en la Marina de Guerra Española al inicio de la guerra civil, y el hecho inusual de que las tripulaciones no acompañaron, aunque no por principios comunes, sí por obediencia, respeto y solidaridad a sus superiores, en el momento decisivo de la sublevación: “[...] Que la oficialidad ha vivido muy alejada de las tripulaciones a sus órdenes no ocupándose en absoluto ni de su instrucción, ni de sus necesidades o aspiraciones y hasta la administración de los castigos disciplinarios estaba abandonada; así ocurrió que todo quedaba en manos de los suboficiales y clases quienes achacaban cualquier deficiencia o el rigor de los castigos, a los Oficiales. Por su parte, los Suboficiales y Clases creyeron convencerse de que la oficialidad estaba de más, ya que en los buques los que hacían y deshacían eran ellos; por ellos se introdujo la propaganda roja a bordo de los buques y en los Arsenales, creándose un estado de odio hacia la oficialidad y atrayendo hacia sí gran parte de la marinería que era más o menos indiferente [...] otra cosa es la despreocupación de la oficialidad a tal punto que ignoraba lo que pensaba el personal; también había una falta absoluta de control que permitió la introducción de elementos de propaganda y armas<sup>11</sup>”.

A mediados de enero, el gobierno republicano autorizó la salida de todas las mujeres, niños y hombres fuera de edad militar que estaban en la embajada. El traslado terrestre

**Las acciones de la embajada y los consulados argentinos en coordinación con los buques no se limitaban a los casos totalmente claros desde el punto de vista legal requerido por el gobierno español, sino que hubo acciones coordinadas para asegurar que quienes solicitaban asilo lo obtuvieran, aunque para ello se debieran burlar los controles españoles.**

10 Ibidem. Carta del CF Casari al Ministro de Marina E. Videla, Marsella, 7 de enero de 1937.

11 Ibidem. Carta del CF Casari al Ministro de Marina E. Videla, Marsella, 7 de enero de 1937, fojas 4 y 5.



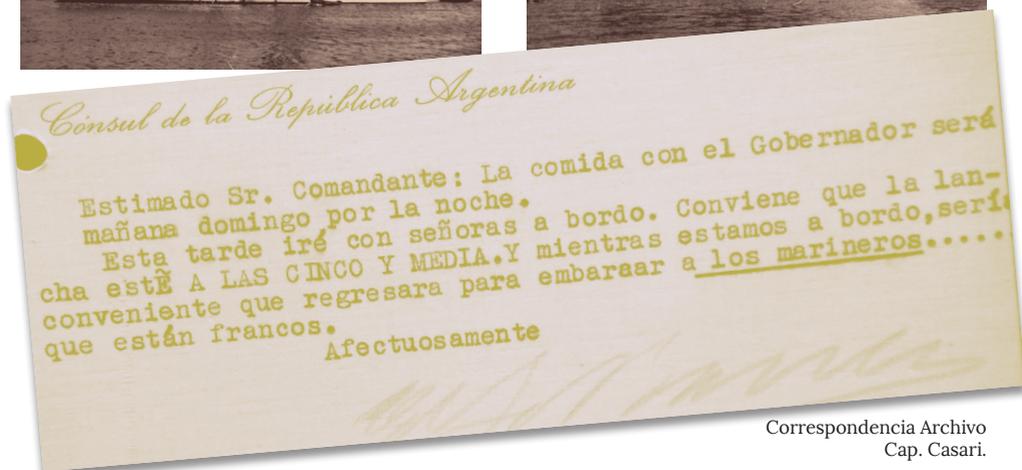
Tripulantes y refugiados a bordo del Tucumán. Archivo Cap. Casari.



Refugiados en la cubierta del Tucumán. Archivo Cap. Casari.



Torpedero Tucumán zarpando de Marsella. Archivo Cap. Casari.



Correspondencia Archivo Cap. Casari.

Los buques, además, embarcaban también a fugitivos para quienes el hecho de llegar a bordo y de obtener asilo naval era el primer amparo que recibían bajo pabellón extranjero. Para ellos, el problema principal era llegar al buque y, aquí, la imaginación y el valor que derrocharon las tripulaciones fueron realmente admirables.

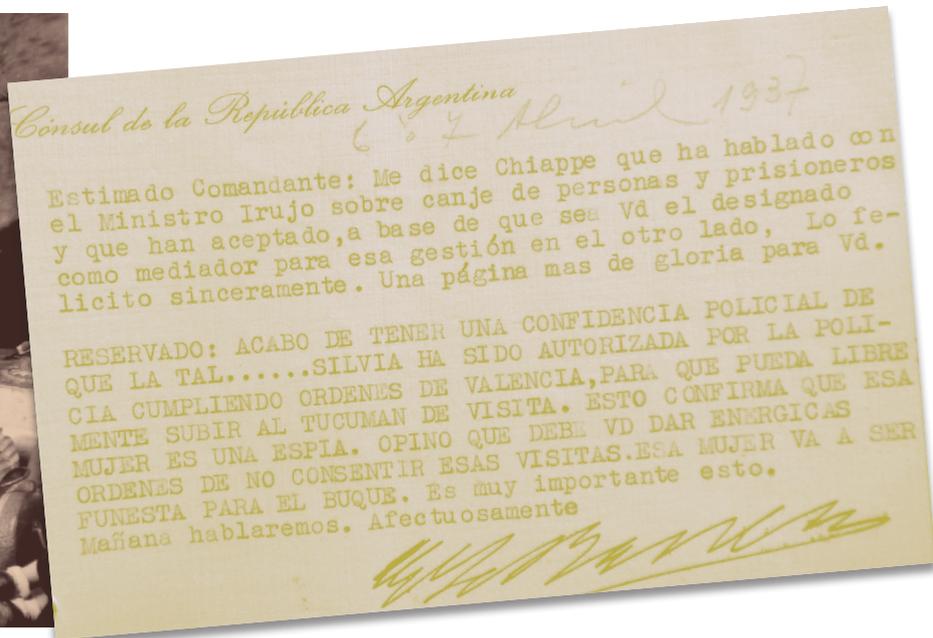
hacia Alicante se hizo en los vehículos de la embajada y de los agregados civiles a ella, por ejemplo, dos Rolls Royce del agregado José María Jardón, en los camiones que habían transportado provisiones enviadas desde el Tucumán hacia Madrid y en autobuses facilitados por el mismo gobierno republicano. En Alicante, hasta poder embarcar, se alojaron en numerosas casas alquiladas al efecto. Este desplazamiento sufrió incidentes graves, que estuvieron a punto de hacerlo fracasar, tanto a la salida de Madrid, cuando casi la mitad del contingente fue detenido por varias horas, como en el control de embarque en Alicante, que demandó casi 72 horas, y se necesitó, inclusive, recurrir a la amenaza de que la Argentina rompería sus relaciones amistosas con la República Española. El Tucumán, así, finalmente, al atardecer del 23 de enero zarpó con 136 evacuados hacia Marsella.

A fines de enero, hubo rumores de que el Tucumán estaba próximo a concluir su despliegue en aguas españolas. Tuvieron que ser recibidos algunos asilados más, pedidos a Pérez Quesada por sus colegas, en especial lo buscaron representantes de Francia, Checoslovaquia y varios países latinoamericanos. El más emblemático de los personajes políticos a quien los diplomáticos y los marinos del Tucumán ayudaron a poner a salvo fue Ramón Serrano Suñer, con cuñado de Francisco Franco, apodado "cuñadísimo", quien estaba asilado en la legación holandesa. Allí recibió la visita de Pérez Quesada por encargo del embajador argentino en París para llevarlo a Francia en el Tucumán. Pocos días después, llegaba en automóvil al consulado argentino en Alicante desde donde, vestido de mariner argentino, pudo embarcar en el Tucumán. El 10 de febrero, se organizó otra complicada expedición desde Madrid, integrada por asilados comprometidos y otros que sí contaban con las autorizaciones gubernamentales. El viaje terrestre se realizó, como en el traslado anterior, en diferentes vehículos, incluso en los camiones que volvían de haber llevado víveres desde el Tucumán hasta las misiones extranjeras en Madrid. Al día siguiente, todos los asilados estaban ya a bordo del torpedero.

Antes de la zarpada del Tucumán de Alicante prevista para el 13 de febrero, la situación en esa ciudad era crecientemente tensa: las organizaciones sindicales parecían resueltas a impedir nuevos embarques en abierta oposición a las órdenes impartidas por el gobierno republicano desde Valencia. La tripulación del Tucumán se había dedicado con ahínco a



Refugiados a bordo del Tucumán. Archivo Cap. Casari.



Correspondencia Archivo Cap. Casari.

ganarse la confianza de los dirigentes de las organizaciones portuarias mediante una política de persuasión amistosa y de dádivas de los artículos de que carecían, con lo que lograron, en esos días, hacer embarcar clandestinamente a un considerable número de personas.

Por la espera para zarpar, que en esta oportunidad se había prolongado en demasía, comenzaron a escasear los víveres a bordo (el torpedero debía suministrar al consulado en Alicante, a las casas que albergaban a los asilados que faltaba embarcar y a todos los asilados ya embarcados, además de a sus tripulantes).

El 13 de febrero a las 13, embarcados ya 161 asilados, de los cuales casi la mitad había llegado al buque burlando el control del puerto, el *Tucumán* estaba listo para zarpar, pero Pérez Quesada pidió demorar la partida para un embarque nocturno de otros 25 jóvenes, obviamente en edad militar. A las 3 de la mañana siguiente, con el concurso de personal del sindicato de transporte, estuvieron todos a bordo. Ese 14 de febrero, poco menos de una hora después, a las 4 de la madrugada, el *Tucumán* zarpó con 196 asilados a bordo, mientras Pérez Quesada regresó a Madrid, donde se enteró de su nombramiento como enviado extraordinario y ministro plenipotenciario.

El 18 de febrero, después de 7 meses, la embajada argentina quedaba completamente libre al salir hacia Alicante casi cuarenta asilados, y el 24 de ese mes, Pérez Quesada cambiaba la sede de la embajada a Valencia, desde donde pedía, el gobierno republicano, que saliese el siguiente viaje del *Tucumán*, por las dificultades en el embarque los días 13 y 14 de febrero.

La eficacia demostrada por el trabajo mancomunado de diplomáticos y de marinos argentinos llevó a varios países sudamericanos y, también, europeos a gestionar una ayuda directa que diera parecida solución a la situación de los asilados que se resguardaban en sus sedes diplomáticas. Bolivia y Chile fueron los más activos.

El 28 de febrero, Pérez Quesada informaba al canciller Saavedra Lamas: "acabo de terminar el embarque en el *Tucumán* del último grupo de asilados que quedaba en Madrid" y también él embarcaba para ir a París a reuniones diplomáticas. En este viaje, fueron evacuadas un total de 52 personas.

En el momento de salir del muelle una lancha que llevaba a varios marinos, un joven que se hallaba en la escollera del muelle se arrojó al agua, fue recogido por la lancha y llevado a bordo. Hecho el reclamo por las autoridades locales, el capitán contestó que no podía acceder a la devolución del joven, pues este había quedado refugiado bajo el pabellón argentino.

Tripulantes y refugiados a bordo del *Tucumán*. Archivo Cap. Casari.



Como hecho curioso y significativo, dos personas jóvenes llegaron a bordo disfrazadas con trajes de marineros argentinos que sus familias les habían confeccionado expresamente para el caso.

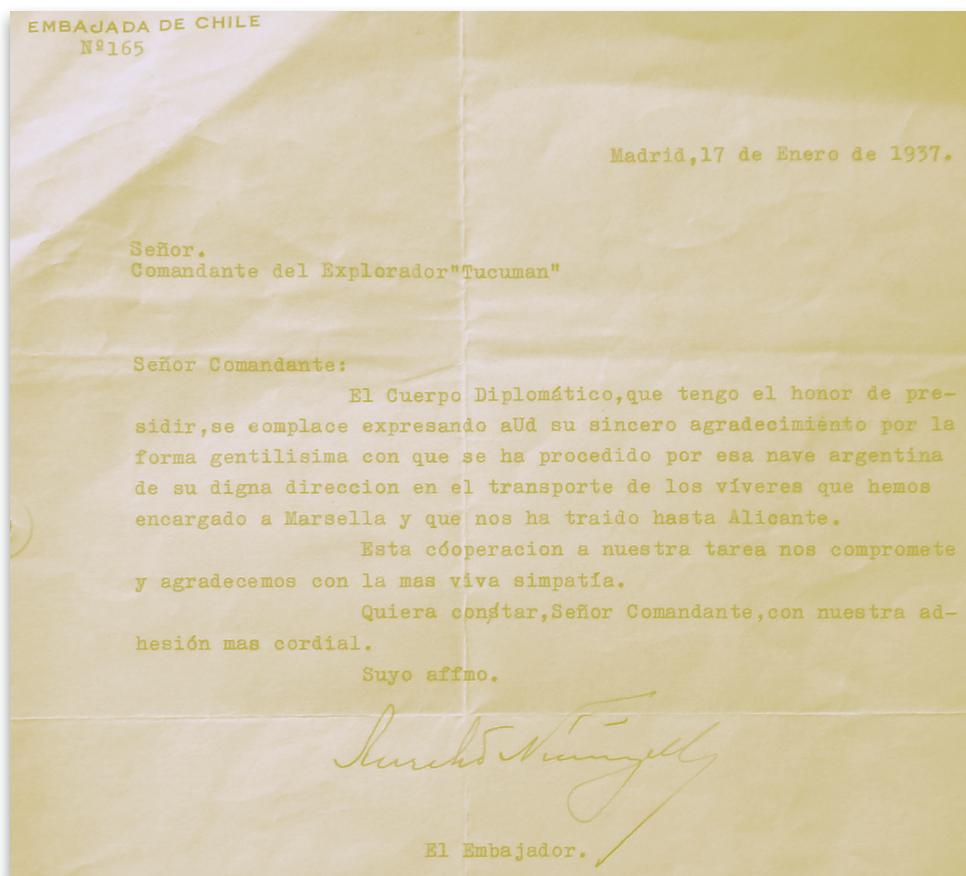
En Francia, el embajador Le Bretón el 3 de marzo le confirmó oficialmente al capitán Casari la evacuación, a bordo del *Tucumán*, de contingentes de asilados de las representaciones diplomáticas de Chile y de Bolivia.

Desde el 7 hasta el 14 de marzo, y antes de efectuar los embarques autorizados, el *Tucumán*, durante día y noche, recibió a decenas de asilados y concurrió a salvar, allí donde fuera requerido, a muchos otros, con un total de 109 personas embarcadas clandestinamente. El 14 de marzo, con 162 evacuados, el *Tucumán* zarpó de Alicante para arribar a las 18 del 15 de marzo a Valencia. Allí, en solo 3 horas, fueron embarcadas 56 personas más, y el 17 llegó a Marsella.

El 22 de marzo, ya zarpado de Marsella, en demanda de Alicante, el *Tucumán* recibió la orden de regresar al puerto francés a fin de alistarse para su regreso a la Argentina. De allí zarpó para pasar el 28 de marzo por Alicante hacia Lisboa antes de cruzar el Atlántico. Sin embargo, ese día 28, al llegar a Alicante, la orden de retorno fue nuevamente suspendida a pedido del gobierno de Chile para participar en la evacuación de parte de los más de 1400 asilados en su representación de Madrid.

Después de dos semanas en Alicante, el 14 de abril zarpó con 26 evacuados hacia Valencia, donde embarcó a 99 evacuados más, la mayoría españoles provenientes de la embajada chilena, y tomó Marsella el 16 de abril.

El 23 de abril zarpó de Marsella, pasó 5 horas por Alicante embarcando a 25 evacuados y, a las 19 del 24 de abril, llegó a Valencia, donde embarcó a 158 evacuados de la embajada chilena y a otros 16 de varios países. Retrasó la salida en espera del embajador de Chile, Aurelio Núñez Morgado, que no pudo salir por vía aérea y, luego de un altercado en el aeropuerto donde se le hizo abrir la valija diplomática, finalmente embarcó en el *Tucumán*. Esa estadía del *Tucumán* en Valencia tuvo otro ingrediente dramático cuando todos los que estaban a bordo se despertaron en la madrugada del 27 de abril por el bombardeo de Valencia efectuado por los cruceros nacionalistas *Canarias* y *Baleares*. Esa tarde zarpó y, al día siguiente, tomaba Marsella, donde permaneció hasta el llamado para realizar otro viaje a partir del 3 de mayo.



Correspondencia  
Archivo Cap. Casari.

"... además, es un marqués, personaje de primera categoría en la corte de don Alfonso... El comandante no lo dejó terminar de hablar ni de enumerar títulos: -Che, amigo, si ese señor se ve mal, procuraremos sacarle del atolladero, pero como a los otros. A mí la Argentina no me ha mandado acá a salvar marqueses, especialmente, sino a salvar hombres."

En esta oportunidad, primero pasó por Valencia el 6 de mayo, pero las personas que debían embarcarse no estaban todavía. Fue a Alicante donde, entre el 7 y el 11 de mayo, embarcó a 51 evacuados (11 en forma clandestina y uno a pedido del gobernador, por ser perseguido de muerte por elementos comunistas). En Valencia, el 12 de mayo embarcaron 35 evacuados y el 13, otros 69 más. Bolivia completaba sus necesidades de evacuación, pero Chile no pudo enviar, en esta oportunidad, a ninguno de sus asilados.

Entre el 23 y el 26 de mayo, se realizó otro viaje. En Alicante, se embarcó a 51 evacuados, y en Valencia, a 42 más. La fecha patria del 25 de mayo se celebró a bordo con los honores de rigor y con la asistencia de todo el pasaje, que integró una comisión con un representante de cada país para ofrecer un homenaje a la Argentina por la labor humanitaria desarrollada por el *Tucumán*.

Las autoridades navales dispusieron, el 31 de mayo, el regreso del *Tucumán*, previo pasaje nuevamente por Alicante para evacuar al vicecónsul en esa ciudad, Eduardo Lorenzo Barrera, con sus 7 hijos, quien se había destacado por su trabajo en equipo con los marinos del *25 de Mayo* y del *Tucumán*, pero este prefirió permanecer en suelo español. El 3 de junio de 1937, el *Tucumán* zarpó de Marsella entre los vítores de los refugiados que se acercaron a despedirlo. Entre el 4 y el 7 de junio, en Alicante embarcó a 75 evacuados que trasladó a Lisboa, donde permaneció entre el 9 y el 12 de junio fondeado en el río Tajo. Del 17 al 18 de junio, el *Tucumán* recaló en Cabo Verde y, de allí, enfiló directamente hacia Buenos Aires, donde tomó puerto el 30 de junio en medio de una multitud que se aproximó a recibirlo.



Embarcaciones menores aproximándose al *Tucumán*, fondeado en la Rada de Alicante. Archivo Cap. Casari.

Al pisar la cubierta, aquel estrafalario don Pancho, tras los abrazos, quedó abatido. 'No se preocupe, si es que nunca se ha embarcado', lo animaban los marineros. 'Sí que he embarcado muchas veces', respondió. '¿En un buque de guerra? ¿Cómo lo dejaron entrar?', repreguntaron los marineros. 'Rindiéndome honores, como ministro de guerra del gobierno de España...'

## Vicisitudes del asilo naval otorgado por las naves argentinas<sup>12</sup>

Como se comentó en distintos párrafos hasta aquí, las acciones de la embajada y los consulados argentinos en coordinación con el *25 de Mayo* primero y el *Tucumán* después no se limitaban a los casos totalmente claros desde el punto de vista legal requerido por el gobierno español, sino que hubo acciones coordinadas para asegurar que quienes solicitaban asilo lo obtuvieran, aunque para ello se debieran burlar los controles españoles.

Los buques, además, y en particular el *Tucumán*, embarcaban también a fugitivos para quienes el hecho de llegar a bordo y de obtener asilo naval era el primer amparo que recibían bajo pabellón extranjero. Para ellos, el problema principal era llegar al buque y, aquí, la imaginación y el valor que derrochó toda la tripulación del *Tucumán* fueron realmente admirables. Los principales procedimientos a los que se recurrió fueron<sup>13</sup>:

- Cuando participaban los marinos argentinos:
  - Atraer la buena voluntad y la tolerancia de las autoridades locales y de los controles del puerto a través de medios muy diversos, entre ellos, la simpatía personal y la persuasión, así como también las dádivas personales.
  - Embarcar con uniforme de marineros, procedimiento llamado "tripulación de refuerzo" (los uniformes necesarios eran desembarcados por los marineros que bajaban a tierra vistiendo dos uniformes).
- Cuando los fugitivos llegaban hasta el buque por sus medios, con un nivel de riesgo muy grande, lo hacían en embarcaciones menores y saltaban a las embarcaciones menores argentinas en proximidades del muelle e, incluso, algunos fueron a nado hasta el buque fondeado.

Algunas de las formas de llegar hasta las naves argentinas que pueden señalarse como más osadas o llamativas fueron, por ejemplo:

En octubre, llegó al consulado de Alicante, enviado desde Madrid, un andrajoso anciano que se decía que era requerido por la justicia argentina, iba esposado y con ropas de presidiario. Se comentaba que la justicia argentina pedía su extradición, pero, en realidad, se trataba de un ardid para evacuar a un sacerdote español.

En otra oportunidad, se dio el caso de un funcionario republicano que no podía pedir asilo en una sede diplomática, pero que podía ser recibido a bordo como refugiado si llegaba en una lancha. Para ser recibido a bordo del *25 de Mayo*, además de la lancha para él y sus acompañantes, a requerimiento de los argentinos intervinientes, debió coordinar otra para la viuda e hijos de un aviador fusilado por los republicanos. Así, una madrugada, llegó a la escala real del crucero primero una lancha con la señora y sus hijos y, minutos después, el funcionario interesado en salir de su propio territorio.

<sup>12</sup> FIGALLO, Beatriz J., *La Argentina ante la Guerra Civil Española. El Asilo Diplomático y el Asilo Naval*, Instituto de Historia de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Pontificia Universidad Católica Argentina de Rosario, 1996, Rosario.

<sup>13</sup> RUBIO, Javier, *Asilos y canjes durante la Guerra Civil Española. Aspectos humanitarios de la contienda fratricida*, Editorial Planeta, Barcelona, 1979, págs. 285/286.



Calle Tucumán en Alicante, y calle Crucero 25 de Mayo en Madrid.



Refugiados vestidos con uniformes argentinos  
Archivo Cap. Casari.



Portada del libro *Heroísmo Criollo*, segunda edición año 1983. La primer edición había sido en 1939.



Clara Campoamor, coautora del libro *Heroísmo Criollo*.

**“Los elementos que verdaderamente procedían con espíritu sanguineo eran relativamente pocos; la mayoría comprendía perfectamente lo humano de nuestra labor; otros aceptaban, contrariando sus convicciones, el estado de cosas imperante y se constituían en personas informantes y actuaban en favor de los embarcos clandestinos, contrariando disposiciones expresas sobre vigilancia y control.”**

El diplomático Pérez Quesada, en una oportunidad, se refería a un hecho en el cual hizo valer su influencia: “Hemos tenido casos de personas que se lanzaron a nuestra lancha atracada al muelle del puerto, perseguidos y hasta tomados del saco por un policía, implorando nuestra protección solicitaban el amparo del pabellón; en esa oportunidad, el oficial que iba en la lancha se impuso al policía y, al no entregar al hombre, invitó al agente a que viniera hasta el *Tucumán* para hablar con el comandante”.

Sobre otro acaecimiento, consignaba el capitán Casari: “Como hecho curioso y significativo, dos personas jóvenes llegaron a bordo disfrazadas con trajes de marineros argentinos que sus familias les habían confeccionado expresamente para el caso”.

En otra oportunidad, en el momento de salir del muelle una lancha que llevaba a varios marinos, un joven que se hallaba en la escollera del muelle se arrojó al agua, fue recogido por la lancha y llevado al *Tucumán*. Hecho el reclamo por las autoridades locales, el capitán contestó que no podía acceder a la devolución del joven, pues este había quedado refugiado bajo el pabellón argentino.

Los escritores Clara Campoamor y Federico Fernández Castillejo reflejaron en su libro *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el drama español* numerosas acciones de los tripulantes de las dos naves argentinas. Como ejemplos, comparto de sus páginas lo siguiente:

Comandante y  
marinería del Tucumán  
con refugiados.  
Archivo Cap. Casari.



**“En los buques criollos, donde se han salvado tantas vidas y tantos valores, había un tema que no se podía siquiera insinuar: el de gratificar en forma alguna a las dotaciones o a un simple marinero en particular.”**

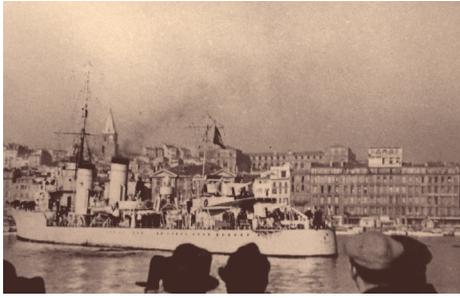
“En agosto de 1936, en Alicante residía, refugiado o escapado de Madrid, con toda su familia, uno de los hombres públicos más conspicuos de la República. No vinculado al gobierno ni al poder desde el mes de mayo anterior. El gobierno y, especialmente, el ministro de defensa, amigo íntimo del prócer republicano, sentían honda preocupación. Alguien enteró de tal estado de cosas al cónsul argentino en Alicante, y este dio cuenta a la representación argentina en Madrid. El encargado de negocios Pérez Quesada visitó al ministro de defensa y le expresó: ‘El señor XX y los suyos carecen de toda seguridad en Alicante; en nombre de la Argentina, vengo a poner a disposición de esa familia el crucero *25 de Mayo*, que los acogerá, como a todos los que puedan encontrarse en su caso, sin distinción de credo político; espero que ustedes facilitarán el embarque’. Eran las 10 de la mañana, funcionó el teléfono entre Madrid y Alicante, a las 10.30 esa familia embarcaba sorpresivamente en el *25 de Mayo*”<sup>14</sup>.

“En el consulado en Alicante se presentó un integrante del partido radical, que huía de Madrid; el cónsul le explicó que el gobierno español le negaría la autorización para embarcar en el crucero. Preguntó: ‘¿No está en el *25 de Mayo* el oficial XX? Hágame saber mi situación’. Encontrado con su amigo, el oficial le expresó: ‘Sí, queremos salvarle, como a todos los que se hallan en peligro. Nosotros salvamos a los insalvables. Los otros países embarcan a los que tienen documentación regular. Nosotros, a los abandonados de la suerte; pero necesitamos ser discretos. No podemos provocar abiertamente una violencia, perjudicial, sobre todo para ustedes’. Esa tarde, dos marineros que iban diariamente a recoger las legumbres y hortalizas para consumir a bordo tardaron en volver un poco más que de costumbre, y pasaron con su enorme canasto rebosante y lo depositaron en la lancha con mayor cuidado que otras veces, con iguales mimos la subieron a bordo, antes de llegar a las cocinas del buque, la vaciaron en parte, y del fondo saltó un hombre, que abrazó a los marineros”<sup>15</sup>.

“Un marinero argentino notó que un hombre estafalario que se hacía llamar don Pancho daba muestras evidentes de querer hablarle en secreto. Ante el pedido: ‘Estoy en peligro de muerte, sálveme...’, el marinero respondió: ‘Espérenos aquí esta noche; volveremos; hemos de tomar la autorización de nuestros superiores y preparar el plan’. Cuatro horas más tarde, los cinco marineros que habían vuelto a entrar a la boite salieron así: primero

14 CAMPOAMOR, Clara y FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico, *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el Drama Español*, Instituto de Publicaciones Navales, 1983, Buenos Aires, págs. 11 y 12.

15 *Ibidem*, pág. 23.



El torpedero *Tucumán* zarpando de Marsella luego de desembarcar refugiados.

Oficiales del *Tucumán* en Marsella.



Oficial del *Tucumán* con un refugiado vestido de marinerito.

Plana Mayor del torpedero *Tucumán*. Album fotográfico del Cap. Casari.

tres, luego los **otros tres**, y se dirigieron al barco. Al pisar la cubierta, aquel estrafalario don Pancho, tras los abrazos, quedó abatido. ‘No se preocupe, si es que nunca se ha embarcado’, lo animaban los marineros. ‘Sí que he embarcado muchas veces’, respondió. ‘¿En un buque de guerra? ¿Cómo lo dejaron entrar?’, repreguntaron los marineros. ‘Rindiéndome honores, como ministro de guerra del gobierno de España...’<sup>16</sup>

“La hija del viejo prócer republicano y la monárquica ferviente coincidieron, huyendo en Alicante. A los oficiales y marineros del *Tucumán* llegó la noticia de la angustia de esas damas. Imposible el recurso del pasaporte fingido, eran demasiado conocidas. Imposible el subterfugio del disfraz de marinerito. Imposible la loca tentativa de llegar al buque a nado. Pero el ingenio trabajó y, al anochecer, momentos antes de que cerrara el puerto, dos marinos, jóvenes y alegres, salieron a tierra. Transcurrida una hora, los milicianos los ven llegar más alegres y con paso más vacilante que antes, algo alcoholizados y cada uno del brazo de una mujer, cuyas facciones no son claras en las sombras, ambas ríen y charlan con ellos nerviosas y alocadas. Pero los marinos no las despiden, cuando pasan al lado de los milicianos, los marinos les guiñan un ojo y ponen un dedo sobre los labios. La audacia de los jóvenes marinos ha tenido éxito, en la lancha no se pronuncia una palabra. Los marinos y las mujeres suben al *Tucumán*, los dos oficiales se cuadran erguidos ante el comandante y las dos mujeres temblorosas: ‘Señor comandante, la bandera nos ha protegido. Señoras, están ustedes en territorio argentino.’<sup>17</sup>

Ante las difíciles actuaciones en las que les tocó participar, en particular a los tripulantes del *Tucumán*, el capitán Casari en el Parte de Viaje expresaba<sup>18</sup>: “No faltó quien, en reuniones amistosas, se expresara en el sentido que no hacíamos más que llevar gentes de derechas o ‘facciosas’, mis respuestas fueron siempre que no averiguábamos a qué partido o ideología pertenecían, que los portalones del buque estaban abiertos para toda persona que era perseguida o tenía su vida en peligro por cuestiones de orden común [...] Es indudable que autoridades de la zona roja, ya sea del gobierno o sindicales, se interesaban por la suerte de amigos o parientes que no profesaban la ideología política social en boga en zona roja; muchos de ellos nos debían el favor de haberlos embarcado en el buque y así por reciprocidad,

**El detalle más importante que debe tenerse en cuenta considerando a todos los que pidieron asilo naval a los marinos argentinos es que: ¡ningún pedido fue rechazado!**

<sup>16</sup> *Ibidem*, pág. 40

<sup>17</sup> *Ibidem*, págs. 25 a 29.

<sup>18</sup> Archivo particular de la señora Martha Casari de Risso. Comisión a España, Parte II, Buenos Aires, 31 de julio de 1937.



Capitán de Fragata Mario Casari, Comandante del torpedero *Tucumán*. Archivo Cap. Casari.



Público congregado en el puerto para recibir al torpedero *Tucumán* a su regreso después de cumplir una misión humanitaria en España. Revista *Caras y Caretas*, Buenos Aires, 10 de julio de 1937. Nro. 2023, pag. 84.

facilitaban, a sabiendas, muchos embarcos clandestinos. Por otra parte, los elementos que verdaderamente procedían con espíritu sanguíneo eran relativamente pocos; la mayoría comprendía perfectamente lo humano de nuestra labor; otros aceptaban, contrariando sus convicciones, el estado de cosas imperante y se constituían en personas informantes y actuaban en favor de los embarcos clandestinos, contrariando disposiciones expresas sobre vigilancia y control.”

Los escritores ya mencionados, Campoamor y Fernández Castillejo, nos recuerdan un particular detalle del accionar de los marinos argentinos<sup>19</sup>: “Hay otro aspecto que tampoco queremos ocultar. El oro, que con la sangre ha salido por las abiertas heridas de la Nación española, ha aprovechado más o menos legítimamente a muchos. Españoles unos y extranjeros otros, por tierra y por mar, hicieron comercio de la desgracia y a tanto se tarifaba salvar una vida. Los argentinos quijotescos no mancharon sus manos, ni con una sola moneda tinta en la sangre de los españoles en lucha [...] En los buques criollos, donde se han salvado tantas vidas y tantos valores, había un tema que no se podía siquiera insinuar: el de gratificar en forma alguna a las dotaciones o a un simple marinero en particular”.

No obstante, el detalle más importante que debe tenerse en cuenta considerando a todos los que pidieron asilo naval a los marinos argentinos es que ¡ningún pedido fue rechazado!

Cierta vez, una persona solicitando al capitán Casari un salvamento, le encarecía la urgencia:

- ¡Que vayan de prisa, capitán! No se puede hacer esperar más a ese caballero.
- ¿En tanto riesgo se halla?–, preguntó el capitán.
- Sí. Pero, además, es un marqués, personaje de primera categoría en la corte de don Alfonso...

El comandante del *Tucumán* no lo dejó terminar de hablar ni de enumerar títulos:

- Che, amigo, si ese señor se ve mal, procuraremos sacarle del atolladero, pero como a los otros. A mí la Argentina no me ha mandado acá a salvar marqueses, especialmente, sino a salvar hombres<sup>20</sup>.

## Conclusiones al regreso a la Argentina

Luego de zarpar de Cabo Verde, el Capitán Casari, a través de la Orden de Buque Nro. 8/37, se dirigía a su dotación haciendo una breve evaluación de la campaña de guerra en la cual habían participado:<sup>21</sup>

- Se operó durante 8 meses a 11 000 km de la Argentina, en un país hermano de raza, inmerso en una de las conmociones bélicas más hondas del siglo XX.
- Se convivió ininterrumpidamente con extranjeros de diferentes ideologías y condiciones sociales.
- Todos los tripulantes fueron espectadores de toda clase de miserias humanas.
- El éxito de la misión fue posible por la cooperación incondicional y sin límites prestada por toda la dotación del buque.

El Capitán Casari finalizaba expresando a sus subordinados<sup>22</sup>: “Habéis tenido oportunidad de vivir intensamente durante estos meses pasados una vida de trabajo y emociones, habéis tenido oportunidad de conocer países en lucha civil, uno en lucha armada

19 CAMPOAMOR, Clara y FERNÁNDEZ CASTILLEJO, Federico, *Heroísmo Criollo. La Marina Argentina en el Drama Español*, Instituto de Publicaciones Navales, 1983, Buenos Aires, pág. 117.

20 SÁNCHEZ OCAÑA, Vicente, publicado en el periódico *Aquí Está!*, sin fecha (posterior al fallecimiento del Capitán Casari en 1939).

21 Archivo particular de la señora Martha Casari de Risso, Orden de Buque Nro. 8/37, 18 de junio de 1937.

22 *Ibidem*, Orden de Buque Nro. 8/37, 18 de junio de 1937.

**L**LEGABAN al "Tucumán" bulliciosamente angustiados. —Capitán, mi hijo. —Capitán, mi marido. —Capitán, yo. Eran viejecitas encorvadas, mujeres jóvenes de ojos enrojecidos por el llanto, hombres mal afilados que miraban recelosamente a su alrededor antes de hablar, burgueses temblando; seres de todas las clases y de todos los tipos, pero con el mismo aire de huido.

Algunos oprimían convulsivamente entre sus manos la del comandante del "Tucumán".

—Por Dios, capitán! ¡Mi hijo! ¡Salveme a mi hijo!

estaba diciendo: «Por qué le hablaban de café y licor, cuando a ella no le importaba nada más que la vida de su hijo asesino?»

Pero el capitán Casari, jovial e imperterito, decretaba: —¡Tomaré un caféito. Si! (Un caféito inmediatamente)

Fuerza era tomar el café para no desairar a aquel marino, del cual dependía la salvación. Fuerza era también sorberse las lágrimas, adoptar un talante que no chocara demasiado con su jovialidad, mostrar una cara burlona sobre la trivisa sobre la exco-

«Por qué, al cabo de unos minutos de esa conversación vana, le espantaba la criatura que pedía socorro sentida de pronto dispersarse su pavor? Un momento antes se contemplaba como fuera de la vida, y ahora parecía que el peligro estuviera muy lejos ya. Sin embargo, el capitán Casari ninguna promesa había hecho aún.

Pero casi resultaba superfluo que la hiciera.

Se le veía tan debordante de fuerza, de alegría y de bondad.

Pero el comandante del "Tucumán" no le dejó concluir la en-

vez, una persona recomen-

al capitán Casari un salvamento, le encarecía la urgencia: —¡Que vayan de prisa, capitán! No se puede hacer esperar más a ese caballero.

—En tanto riesgo se halla! ¡Inquirió el capitán.

—Sí. Pero, además, es que se trata de un marqués, personaje de primera categoría en la corte de don Alfonso.

Nada de eufórica sobre la hospitalidad, el hispanoamericanismo, dice:

Un patrón de estancia no pon-

entre sus huéspedes, siempre poniendo "calafateo", "coquetines" y cigarras, sorprende a un rincón a unas mujeres que, con las manos sobre el rostro, lloran.

Entonces se incomoda: —¡Nos vamos a dejar de pavadas! ¡Eh!... ¡A ver los canarios! "Los canarios" eran unos cuantos marineros que cantaban con muy buen estilo aire de la patria.

—¡Adelante los canarios! —ordenaba el capitán.

que el capitán Casari, como sus oficiales y sus marineros, exponía la vida en sus aventuras de salvamento, nos parece superfluo decirlo. ¡La han perdido diplomáticos, periodistas y otras personas neutrales que se habían acercado mucho menos que ellos a la burocracia española!

Pero no es la valentía lo que más admiro en él, que valiente considero para un soldado una obligación profesional.

Lo que me gusta de este capitán correntino, y quizá lo que explica el éxito de su misión en España —donde salvó, digamoslo de paso, a más de mil personas— es su hombría, dando a esta palabra, no la acepción de majada, por supuesto, sino su estricto sentido de calidad de hombre.

Ver un hombre en ciertas épocas dichosas de la historia ha sido tan normal y llano que nadie se le habría pasado por la imaginación dedicarle como un mérito, pero en nuestro tiempo resulta más difícil. Resulta, sin duda, particularmente difícil en el escenario en que el capitán Casari camaba su obra.

Es admirable, no sólo que la haya realizado, sino el

Para el comandante del torpedero se había categoría social: los colores políticos entre los torpederos; todos eran hombres a quienes debía llevar a lugar seguro.

El capitán Mario Casari, que fue comandante del "Tucumán" durante la permanencia de este en aguas del Mediterráneo.



Grupo de refugiados para trasladarlos al "Tucumán". Para que pudieran viajar cómodos en el viaje hacia Marsella, la oficialidad y el marinerío distribuyeron cedillos sus camarotes y camas.



ESCRIBE VICENTE SANCHEZ-OCANA

Se abraza la voz alegre del capitán Mario Casari. —Es mi hijo, ya está a salvo! —¿Un hijo? —No, ¿quiere un esposo? (No? Entonces, ¿un caféito?)

La pobre mujer que pedía ayuda para su hijo le echaba los ojos, pensativa, hacia el hombre joven, ¿qué miraban palabras le

emanaba de sus ojos azules tan rascaña luz, que bruscamente la imagen de la muerte parecía ridícula, ¡plenas la Pálida se atreviera a disputarle un ser humano a aquel bravo y alegre capitán!

Tranamente formulaba ofrecimientos categóricos de salvación, "Procuraremos", "Trataremos", "Intentaremos", y palabras semejantes era todo lo que solían oírse de él las gentes que le pedían auxilio. Pero eso bastaba para que al salir del "Tucumán" ciertos lloviznos de junio, junto al puerto agazapado en Dios sabe qué remoto agujero.

—Van a venir por ti los marinos argentinos! ¡Van a venir!

No sé si la anécdota será cierta. Mas es cierto que, si no hablo así, el capitán Casari obró así. El y sus subordinados salvan criaturas humanas sin preguntarse siquiera como se llaman, sin preguntarles por qué se ven perseguidas ni qué las persigue.

«¿Quiénes son aquellos hombres con rudimentarios disfraces y nombres claramente falsos que sus oficiales y sus marineros le llevan todas las tardes a bordo?»

«Antes dignatarios de la corte de Alfonso XIII, como éste cuya liberación le pidieron con tanta urgencia, "Protectoras" (D-

nera a sus huéspedes la hospitalidad que les da y, en el fondo, el capitán Casari es un patrón de estancia. Se trata de que los huéspedes olviden las congojas del camino y estén cómodos, a gusto.

—¿Otro caféito? —Sí. Otro caféito. Y un cigarrar.

El "Tucumán" ha hecho dos viajes a Marsella con más de 200 fugitivos y alrededor de 150 en cada una de otras cinco expediciones. Cualquiera que conozca ese torpedero o, sencillamente, tenga idea de cómo son los barcos de guerra de su tipo, puede imaginarse lo difícil que resultaba albergar en él a centenares de "turistas". Si el problema se resuelve, y en once ocasiones, nada nuevo, las gracias a ese consuegro exiliado de la hospitalidad: el marino que duerme el rato en la cubertería, o no duerme, y ceden sus camarotes a las mujeres y los niños. Pero, a veces, el "patrón" que anda sospechoso y afusado

Y el coro entonaba sus canciones, a veces un poco melancólicas, como primas que son de las espartacas y de las soleras; a veces, bravas como la jota, o impetuosas y jocundas como las seguidillas castellanas; canciones románticas que dejaban en el corazón de los fugitivos la pena, pero los libraban de la angustia.

—Y ahora, ¿un caféito? —su pregunta como conclusión el capitán.

El capitán tuvo siempre para todos y cada uno de los que Dios a pedirla, apodo una palabra de consuelo y de cariño y también la clásica oferta del "caféito".

ESCRIBE VICENTE SANCHEZ-OCANA

me de Alicante, la belleza de los narigales y otra porción de temas que nada tenían que ver con la cruzada que martillaba la cabeza "mi hijo", "mi hijo", "mi hijo".

Me han contactado que, cierta

Día de los muchos años que transcurrió el "Tucumán" en sus viajes de España a Marsella.

# ADIOS AL CAPITAN CASARI

ESCRIBE VICENTE SANCHEZ-OCANA

me de Alicante, la belleza de los narigales y otra porción de temas que nada tenían que ver con la cruzada que martillaba la cabeza "mi hijo", "mi hijo", "mi hijo".

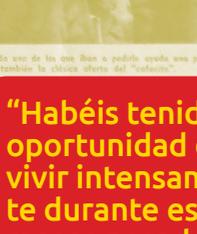
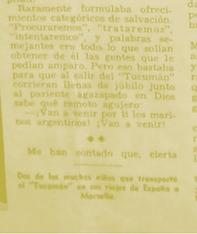
me de Alicante, la belleza de los narigales y otra porción de temas que nada tenían que ver con la cruzada que martillaba la cabeza "mi hijo", "mi hijo", "mi hijo".

me de Alicante, la belleza de los narigales y otra porción de temas que nada tenían que ver con la cruzada que martillaba la cabeza "mi hijo", "mi hijo", "mi hijo".

me de Alicante, la belleza de los narigales y otra porción de temas que nada tenían que ver con la cruzada que martillaba la cabeza "mi hijo", "mi hijo", "mi hijo".

me de Alicante, la belleza de los narigales y otra porción de temas que nada tenían que ver con la cruzada que martillaba la cabeza "mi hijo", "mi hijo", "mi hijo".

me de Alicante, la belleza de los narigales y otra porción de temas que nada tenían que ver con la cruzada que martillaba la cabeza "mi hijo", "mi hijo", "mi hijo".



Recorte periodístico por el fallecimiento del Cap. Casari, ocurrido el 12 de diciembre de 1939.

y sangrienta y otro mediante el empleo de recursos que pueden llevarlo a situaciones de peligro y de esa contemplación se deduce enseguida la confrontación con las condiciones de vida imperantes en nuestra Patria, la Gran Nación, la Gran República Argentina, que ofrece a la vista su característica fundamental de país democrático, de orden, de trabajo, de sanos sentimientos, de vitalidad y optimismo, por no citar sino algunas características, pero país, en suma, de donde se ha realizado hace ya mucho tiempo el principio de igualdad ante la ley".

Hoy a ochenta años, recordamos a nuestros marinos que, velando armas bajo nuestra bandera, ayudaron a mitigar el sufrimiento del pueblo español.

¡Saludamos al Reino de España que, luego de tanto sufrimiento entre hermanos, ha sabido renacer y volver a ser una pujante Nación!

Y repetimos y hacemos nuestras, como oración, estas últimas palabras del Capitán Casari:

"Hacemos votos para que nuestra Patria pueda ser, cada vez más, un país democrático, de orden, de trabajo, de sanos sentimientos, de vitalidad y optimismo y donde se afiance el principio de igualdad ante la ley". ■

**"Habéis tenido oportunidad de vivir intensamente durante estos meses pasados una vida de trabajo y emociones, habéis tenido oportunidad de conocer países en lucha civil, uno en lucha armada y sangrienta y otro mediante el empleo de recursos que pueden llevarlo a situaciones de peligro y de esa contemplación se deduce enseguida la confrontación con las condiciones de vida imperantes en nuestra Patria."**