

**LA HUIDA IMPOSIBLE:
EL FRACASO DE LAS GESTIONES DEL CONSEJO NACIONAL DE
DEFENSA EN MARZO DE 1939**

***THE IMPOSSIBLE FLIGHT:
THE FAILURE OF THE EFFORTS OF THE NATIONAL DEFENSE IN MARCH 1939***

José Miguel Santacreu Soler

Departamento Humanidades Contemporáneas

Ap. Correos, 99

Universitat de Alicante, 08005 Alicante

JM.Santacreu@ua.es

Recibido: 01/04/2011

Acceptado: 15/07/2011

Resumen

Este artículo narra los hechos de los agitados días de la República española en marzo de 1939 y los inútiles intentos del coronel Casado de encontrar ayuda para evacuar a los republicanos. Entre el bloqueo naval fascista y una serie de mensajes confusos, el coronel Casado pudo escapar desde el puerto de Gandía a bordo del Galatea. Mientras tanto, miles de republicanos engañados estaban esperando en el puerto de Alicante a los barcos que nunca llegaron. Esta era una huida imposible.

Palabras clave: Exilio, coronel Casado, Consejo Nacional de Defensa, 1939, bloqueo naval, misión humanitaria.

Abstract: *This article relates the facts of the troubled days of the Spanish Republic in March 1939 and the Colonel Casado's useless attempts to find some help to evacuate the republican people. Among the fascist naval blockade and a series of confusing messages, Colonel Casado was able to leave the Gandia's port aboard on the Galatea. Meanwhile, at the Alicante's port thousands of misled republican people were waiting for boats that never arrived. This was an impossible escape.*

Keywords: *Exile, Colonel Casado, Nacional Defence Council, 1939, naval blockade, humanitarian misión.*

SUMARIO: El bloqueo cerrado de la costa republicana (del 8 al 27 de marzo de 1939); La desbandada final (del 28 al 31 de marzo de 1939); La evacuación a la desesperada del coronel Casado y el Consejo Nacional de Defensa por Gandía en los últimos días de marzo de 1939.

El 26 de marzo de 1939 las tropas franquistas iniciaron la llamada "Ofensiva de la Victoria", que más que una ofensiva fue un paseo triunfal porque los oficiales y soldados del Ejército de la República habían abandonado los frentes. Unos regresaban a sus casas confiando en que allí encontrarían refugio para afrontar la posguerra. Otros huían en largas caravanas hacia los puertos marítimos mediterráneos aún no ocupados por las tropas franquistas con la intención de escapar vía marítima de la represión de los vencedores; pero su huida fue imposible a diferencia de lo ocurrido en febrero de 1939 en la frontera francesa de los Pirineos. Por allí pasaron más de 300.000 republicanos camino del exilio. En cambio, ahora, en marzo de 1939, solamente consiguieron huir de España poco más de 12.000 republicanos (Dreyfus-Armand, 1999: 52-54). A continuación explicaremos el porqué.

El coronel Segismundo Casado, junto a la mayoría de los miembros del Consejo Nacional de Defensa, había huido de Madrid y estaba en Valencia cuando las tropas franquistas ocuparon la capital el 28 de marzo de 1939. En Madrid solamente se quedó un miembro del Consejo, el socialista Julián Besteiro. Ya en Valencia, el Gobierno de Casado gestionó a la desesperada las últimas posibilidades de huida tras el fracaso de sus negociaciones anteriores de paz con el Gobierno de Franco¹ y los escasos resultados de sus peticiones de ayuda internacional para organizar una salida masiva de los republicanos de España hacia Francia, Gran Bretaña y México por mar.

1 Contrariamente a lo sucedido, el coronel Casado aseguró en todo momento que Franco le había prometido facilitar la salida de España de los republicanos (Casado, 1968: 273 i 274).

Poco después del golpe de estado de principios de marzo de 1939², el coronel Casado ya había hecho diversas gestiones para posibilitar la huida de los republicanos. Envió una carta al Cuartel General de Franco pidiendo facilidades para los que quisieran salir de España. Confeccionó con el general Matallana un plan para retirar ordenadamente las tropas del Ejército del Centro hacia el Mediterráneo y retrasar el avance de las tropas franquistas hacia la costa con la finalidad de dar tiempo a todos los que quisieran embarcar en los puertos de Águilas y Torrevieja para una evacuación masiva. Y pidió ayuda oficialmente a los gobiernos británico y francés para que proporcionaran los barcos necesarios para embarcar a 10.000 españoles republicanos que querían escapar de la represión franquista (Martínez Bande: 357)³.

Ninguna de sus tres gestiones tuvo éxito. Peor aún, Franco exigió la rendición incondicional y dispuso los medios navales necesarios para impedir la huida por mar de los republicanos. Después de que la República se quedase sin su Armada a principios de marzo de 1939, porque la Flota de guerra republicana con base en Cartagena desertó y huyó a Bizerta⁴, Franco decretó el cierre de las aguas territoriales españolas para que no escapase nadie.

2 La noche del día 5 de marzo de 1939, domingo, el coronel Segismundo Casado constituyó una junta en Madrid encabezada por el socialista Julián Besteiro y por él mismo para reemplazar al Gobierno de Negrín. Aquella junta fue renombrada Consejo Nacional de Defensa.

3 Public Record Office, FO (Foreign Office) 371/W 5279/2082/41.

4 La Flota republicana soltó las amarras a las 12,30 horas del 5 de marzo de 1939 y llegó a las aguas de la costa argelina el día 6 de marzo. Las autoridades francesas no los dejaron desembarcar ni en Orán ni en Argel y les

El bloqueo cerrado de la costa republicana (del 8 al 27 de marzo de 1939)

Mediante un radiograma cursado la noche del 8 de marzo de 1939, el Estado Mayor de la Armada franquista declaró oficialmente cerrada toda la costa comprendida entre Sagunto y Adra para la navegación de cualquier clase de embarcaciones independientemente de su bandera y mercancía. Y la única posibilidad que tenían de huir masivamente de España era en buques mercantes por mar. El encargado de ejecutar la orden fue el almirante Francisco Moreno, jefe de las Fuerzas y Operaciones del Bloqueo del Mediterráneo creadas en octubre de 1937 con sede a Palma de Mallorca (Moreno & Moreno, 1998: 3121-3127).

La orden era difícil de cumplir porque los destructores franquistas a las órdenes del almirante Moreno eran antiguos y tenían poca autonomía de navegación para cubrir la costa aún republicana, que era muy extensa e iba de Sagunto a Almería, motivo por el cual el almirante Moreno dividió el bloqueo de la costa republicana en cuatro zonas: La primera, entre Adra y el cabo de Gata; la segunda, entre este cabo y el de Palos; la tercera, entre este último y el de la Nao; y la cuarta, entre el cabo de la Nao y el puerto de Sagunto. La vigilancia de la primera zona la cerraron los cañoneros *Canalejas*, *Cánovas* y *Dato* mediante cruceros cada cinco días de cada cañonero por relevos con base

de operaciones en el puerto de Málaga; la segunda zona, los submarinos y un despliegue de campos de minas; la tercera, los minadores *Júpiter*, *Marte* y *Vulcano* por turnos de cinco días permaneciendo uno anclado en Ibiza listo para zarpar en un plazo máximo de tres horas y otro en Palma de Mallorca preparando el relevo, además de tres lanchas torpederas que apoyarían desde Ibiza y de los hidroaviones de la escuadrilla 1-E-70 de Formentera para las exploraciones entre Ibiza y el cabo de San Antonio; y la cuarta zona la cerrarían los cruceros auxiliares *Mar Negro* y *Mar Cantábrico* y los destructores *Velasco Ceuta* y *Velasco Melilla* en relevos sucesivos por parejas formadas por uno de los destructores y uno de los cruceros con base en Palma de Mallorca (Santacreu Soler, 2007:106-113).

Tras la desertión de la Armada republicana y la puesta en marcha del bloqueo cerrado por la flota de guerra franquista, la protección del tráfico marítimo de las aguas internacionales quedó exclusivamente en manos de los barcos de guerra británicos y franceses de la Patrulla de Nyon, que había empezado a funcionar el 20 de septiembre de 1937 para proteger el tráfico de los barcos mercantes británicos y franceses. La Patrulla no podía hacer nada para proteger a los barcos mercantes agredidos dentro de la zona de guerra, es decir, en los puertos republicanos y en las aguas jurisdiccionales; pero sí que tenía competencias en las aguas internacionales.

ordenaron dirigirse al protectorado de Túnez. Finalmente, los marinos republicanos entregaron la Flota a las autoridades francesas el 7 de marzo en Bizerta. Iban embarcados 300 civiles y 3.832 militares y marineros, quienes empezaron a desembarcar el 12 de marzo y fueron conducidos a campos de concentración. Un relato pormenorizado de la desertión de la flota en Fernández Díaz, 2009.

El bloqueo cerrado afectaba a la zona de las tres millas de aguas jurisdiccionales y a todos los puertos marítimos republicanos; no obstante, el almirante Moreno no pudo cerrar completamente el tráfico marítimo

de los puertos republicanos. Uno de estos puertos era el de Gandía, un puerto cuyos gestores eran británicos⁵. El consul británico destacado en Palma de Mallorca y un oficial de la Patrulla de Nyon protestaron inmediatamente. El almirante Moreno informó al Estado Mayor franquista el 9 de marzo que las armadas británica y francesa de la Patrulla de Nyon no aceptaban el minado ni la presencia de los submarinos en las aguas de la costa de Cartagena y que los destructores británicos entraban en el puerto de Gandía frecuentemente burlando el bloqueo. El Estado Mayor le respondió el 11 de marzo que España tenía derecho a cerrar las fronteras y a prohibir las visitas de los barcos británicos a Gandía y que el almirante Moreno debía cumplir las órdenes recibidas.

Los mercantes británicos *Stanhope* y *Ronwyn*, que estaban en el puerto de Alicante desde el 7 y 9 de marzo, zarparon el 9 y 11 de marzo respectivamente alarmados por las noticias del bloqueo. El segundo de estos barcos había sido contratado por la Federación Socialista de Alicante para evacuar a 680 pasajeros socialistas cuyas vidas corrían peligro si eran capturados por los franquistas. Llegaron a Orán el 13 de marzo. Contrariamente, el *Stanhope* era un carguero que zarpó después de desembarcar la carga de harina procedente del puerto de Sète y su capitán aceptó unos pocos pasajeros previo pago de grandes cantidades de dinero.

El 12 de marzo llegaron al puerto de Alicante los barcos mercantes *African Trader* y *Maritime* procedentes de Orán con carga

general. El primero había sido contratado por la misma Federación Socialista de Alicante para evacuar a los suyos y zarpó el día 16 con 1250 pasajeros que llegaron a Orán el día 21 burlando el bloqueo. El mismo día 12 de marzo un gran número de refugiados embarcó en el *S. Bonwyn* por el puerto de Almería, que zarpó inmediatamente, y el 14 de marzo los vapores *Stanhope* y *Stancor* embarcaron en Valencia y Gandía a otros centenares más de fugitivos.

El almirante Moreno puso en marcha todo el dispositivo del bloqueo cerrado de la costa y de los puertos republicanos entre los días 12 y 15 de marzo de 1939, mientras acontecía el tráfico naval de refugiados anteriormente descrito. La pareja del crucero y el destructor empezaron la vigilancia de la cuarta zona el 12 de marzo; el minador encargado de la tercera zona lo hizo el día 13; el cañonero encargado de la primera zona no llegó a ella hasta el día 15 a mediodía y ese mismo día 15 de marzo zarpó de Palma de Mallorca el submarino *General Mola* hacia la costa de Cartagena para vigilar la segunda zona. El 15 de marzo a mediodía la operación del bloqueo cerrado estaba plenamente en marcha; pero el almirante no estaba en Palma de Mallorca. Franco ordenó al almirante que viajase a Burgos para planificar la recuperación de los barcos de guerra de la Flota de guerra republicana entregada en Bizerta a los franceses. Salió de Palma de Mallorca el 14 de marzo y aprovechó el encuentro con Franco para informarle de las dificultades para cerrar completamente el bloqueo.

El 16 de marzo Franco decidió desembarcar una parte de los núcleos de la dotación

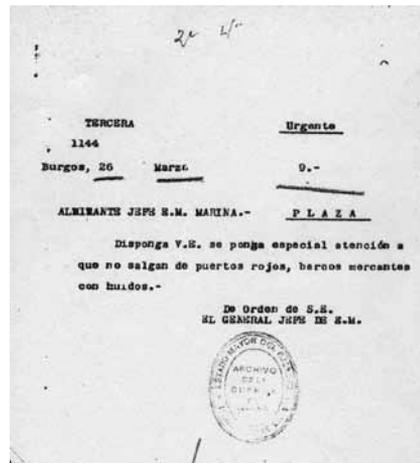
⁵ Véase un estudio pormenorizado sobre el puerto de Gandía para aquella coyuntura en Mainar Cabanes *et al.* 61-96.

de los barcos de la Flota del bloqueo para concentrarlos en Palma de Mallorca y enviarlos a recuperar los barcos de Bizerta. El almirante Moreno llegó a Tarragona el 21 de marzo, de donde zarpó hacia Palma de Mallorca con la misión de recuperar la Flota de Bizerta y, de forma secundaria, continuar el bloqueo cerrado de la costa republicana.

El gobierno francés aceleró la evacuación iniciada en el mes de febrero de 1939 de los ciudadanos franceses por los puertos de Valencia, Alicante, Cartagena y Almería en buques de guerra a razón de 20 pasajeros por navío; pero el 7 de marzo se interrumpió en Valencia porque las autoridades locales secuestraron al cónsul francés. La evacuación desde el puerto de Valencia se reanudó el 16 de marzo con el destructor *Foudroyant*; sin embargo, el despliegue de minas submarinas y de los submarinos del bloqueo cerrado la entorpeció. Se intensificaron las presiones diplomáticas francesas, junto a las británicas, contra el minado y el uso de submarinos en la zona de bloqueo del puerto de Cartagena por los franquistas y, finalmente, la necesidad de negociar la entrega de la flota republicana en Bizerta obligó a Franco, el 17 de marzo, a retirar el único submarino enviado a la costa de Cartagena, que solamente estuvo un día en misión de vigilancia. El resto de las fuerzas del bloqueo cerrado se mantuvo en activo.

El 25 de marzo, el Gobierno francés autorizó al Gobierno de Franco para que tomara posesión de la Flota republicana y Pétain presentó las credenciales de embajador delante de Franco (fig. 1). El 27 de marzo el Gobierno de Burgos decretó la disolución de las Fuerzas y Operaciones de Bloqueo del Mediterráneo y cesó en el mando de las

mismas al almirante Francisco Moreno con la finalidad de reorganizar la Marina delante del inminente final de la guerra. Ese mismo día 27, el destructor *Ciscar* con Salvador Moreno y un representante diplomático se presentó en Bizerta como avanzadilla de la flota franquista para tomar posesión de las naves de la Flota republicana. La operación se cerró finalmente el 1 de abril de 1939, cuando la flota recuperada por Franco zarpó de Bizerta.



FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJERCITO.

Figura 1. Telegrama de 26 de marzo de 1939 del general jefe del Estado Mayor franquista al almirante jefe del Estado Mayor de la Marina para evitar la huida por mar de los republicanos fugitivos

La desbandada final (del 28 al 31 de marzo de 1939)

El mismo 27 de marzo en que el Gobierno de Burgos decretó la disolución de las Fuerzas y Operaciones de Bloqueo del Mediterráneo, el coronel Casado publicó una nota en la prensa valenciana local y regional diciendo que la preocupación prioritaria del Consejo Nacional de Defensa era evitar una huida desordenada y facilitar la salida de quien quisiera exiliarse.

Incluso aseguró que el general Franco le había comunicado que facilitaría la evacuación de quien lo pidiera. Era falso. Ni Franco estaba dispuesto a dejar escapar a los republicanos fugitivos ni Casado disponía de los medios necesarios para facilitar la evacuación.

El coronel Casado, nada más instalarse en la sede de la Capitanía General de Valencia, cuando llegó a la ciudad del Turia desde Madrid, encontró al coronel jefe de la 40 División de Carabiniers Andrés Nieto Carmona, ex alcalde socialista de Mérida, requisando joyas y mercurio; objetos que Casado entregó al Consejo de Hacienda como última tentativa para que el Gobierno de Gran Bretaña acudiera en su auxilio. Envío un telegrama al primer ministro británico pidiendo urgentemente barcos para embarcar a 1.000 republicanos, que el Gobierno británico rechazó. También constituyó una Junta de Evacuación a cargo de Antonio Pérez, titular de la cartera de Trabajo del Consejo y representante de la UGT, quien contactó con los puertos aún republicanos para estudiar las posibilidades de cada uno para embarcar. Según el diplomático inglés Goodden, Antonio Pérez era incapaz de tomar ninguna decisión y no sabía cuantas personas querían embarcar ni hizo ninguna gestión para contratar los barcos necesarios para transportarlas⁶.

El 28 de marzo, cuando Madrid cayó en manos de los franquistas, el general en jefe del Ejército de Levante Leopoldo Menéndez López ordenó rendirse a las tropas bajo su mando. Lo cierto es que sólo confirió

legalidad a lo que ya estaba pasando. Ese mismo día, abandonaron las líneas en la zona de Teruel numerosos soldados y oficiales; al día siguiente lo hicieron muchos más. La estampida fue total y no quedó nadie en las trincheras. El cónsul inglés informó a su Gobierno que aún había orden en la ciudad de Valencia, a pesar de la llegada de este contingente de soldados armados que abandonaban los frentes y que pedían ayuda a un Casado incapaz de atender tantas peticiones para salir de España.

Algunos de estos militares pudieron salir en dos aviones desde Chiva en dirección a Orán, cuando los franquistas ya controlaban ese pueblo. El general Miaja, el mismo 28 de marzo, pidió insistentemente transporte al cónsul británico Goodden para él, sus familiares y los ayudantes en un barco de guerra inglés; el cónsul se negó pero Miaja consiguió un avión para volar a Orán. Cuando llegó, ya habían aterrizado en el campo de aviación de Orán 58 aviones republicanos con otros militares exiliados de alta graduación⁷.

El 28 de marzo estaba claro que el Consejo Nacional de Defensa había fracasado en sus gestiones para conseguir el transporte necesario con que sacar del país a los republicanos civiles y militares que ahora huían del frente, de la capital y de los municipios en desbandada. Aquel mismo 28 de marzo salió un último barco del puerto de Valencia con 500 refugiados, el *Lezardieux*, que consiguió burlar el bloqueo. En un informe posterior del comité comunista se dice que embarcaron 51 cuadros del partido gracias a las gestiones de una comisión francesa que llegó en el

⁶ Public Record Office, FO 371/W 5210/2082/41 y FO 371/ 5088/2082/41; Informe del cónsul Goodden al Foreign Office, 26 de març 1939.

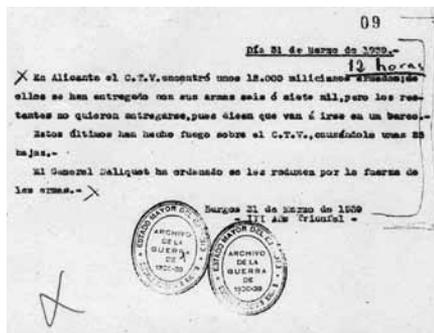
⁷ Archivo Histórico del Ejército del Aire: Signatura 162: Informe sobre los aviones depositados en Orán el 1 de abril de 1939.

mismo barco para ayudar en la evacuación y que gestionó con las autoridades locales una evacuación de carácter proporcional entre los partidos miembros del Frente Popular.

La disolución de las Fuerzas y Operaciones de Bloqueo no interrumpió la actividad de las patrullas del bloqueo cerrado ni acabó con los incidentes entre la flota franquista y la Patrulla de Nyon. Aquel 28 de marzo el crucero auxiliar *Mar Negro* y el destructor *Velasco Ceuta* y el minador *Júpiter* estaban vigilando la costa valenciana y, antes de amanecer, este crucero y el destructor avistaron al mercante francés *Île Rousse*, que buscó la protección del destructor francés *Tigre* y escapó. Cuando amanecía, dispararon un proyectil de advertencia contra el mercante francés *Lezardieux* que procedía del puerto de Valencia con los refugiados republicanos. El capitán del mercante pidió la protección de los barcos de guerra franceses y dijo que venía de Marsella y que estaba en aguas internacionales cuando fue avistado por la patrulla franquista.

A mediodía, los buques recibieron la noticia de la ocupación de Madrid. El destructor *Velasco Ceuta* abandonó la patrulla a causa de una avería, que le obligó a arrumbar hacia Palma de Mallorca. El crucero auxiliar *Mar Negro* continuó la vigilancia sin el destructor y, por la noche, ordenó parar al mercante *Ploubazanec*, que cruzaba por aguas territoriales en la costa de Valencia. Un oficial del crucero comprobó que llevaba solamente una carga de comida y telas y amenazó al capitán de cañonearlo si lo encontraba nuevamente dentro de las aguas territoriales españolas.

Al Sur, la singladura del minador *Júpiter* el mismo día 28 fue tranquila y sin nada que destacar hasta la tarde del día 29, en que avistó a un destructor francés escoltando al mercante *Ploubazanec*, que intentaba entrar en el puerto de Alicante; pero el mercante arrumbó hacia Orán cuando el destructor francés lo dejó fuera de las aguas jurisdiccionales a causa de la presión del minador *Júpiter*. Con el alejamiento del mercante *Ploubazanec* los republicanos que aguardaban en el puerto de Alicante perdieron su última esperanza de embarcar (fig. 2).



FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJERCITO.

Figura 2. Parte de guerra informando sobre los acontecimientos ocurridos en el puerto de Alicante el 31 de marzo de 1939

No obstante, durante esta coyuntura final del bloqueo, entre el 28 y el 29 de marzo de 1939, consiguieron zarpar con pasajeros republicanos el ya mencionado mercante francés *Lezardieux* desde el puerto de Valencia, los mercantes *Stanbrook* y *Maritime* desde el de Alicante y el buque armado *V-31 (ex Arcife)* de Almería con 200 personas. Sabemos que el *Stanbrook*, fletado también por la Federación Socialista de Alicante para facilitar la evacuación de refugiados, llegó a Orán el 30 de marzo con 3016 pasajeros.

Fue el último mercante contratado por los socialistas alicantinos que consiguió salir de España. A diferencia de los fracasos de las gestiones de Casado, la Federación Socialista de Alicante sí que consiguió fletar con éxito tres mercantes y varias embarcaciones de pesca con las que sacó de España a 5146 personas (fig. 3).

público en Valencia y Casado le aseguró que las fuerzas de orden público se mantendrían en su lugar hasta el final, que personalmente se ocuparía de mantener el orden público junto a su Estado Mayor y que se quedarían en su lugar hasta la llegada de las tropas de ocupación franquistas. Corrió el rumor de que al puerto de Alicante llegarían barcos para embarcar. La sede del Partido Comunista de Valencia recibió también la noticia de que en el puerto de Alicante había un barco y los dirigentes enviaron a Alicante algunos cuadros para organizar la evacuación. Se trataba del *Stanbrook*, que zarpó antes de que llegaran cuantos decidieron dirigirse a Alicante, y del mercante *Ploubazlanec* que nunca consiguió entrar en el puerto (Mainar, 2007: 95-105).



FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO.

Figura 3. El 5 de julio de 1939 se reunió en Oran el Pleno Provincial de la Federación Socialista de Alicante en el exilio e hicieron un informe sobre las gestiones hechas por los socialistas para la evacuación por el puerto de Alicante

La evacuación a la desesperada del coronel Casado y el Consejo Nacional de Defensa por Gandía en los últimos días de marzo de 1939.

Ante la llegada a Valencia de los soldados que abandonaban el frente, el cónsul británico Gooden se entrevistó con Casado para preguntarle si podía mantener el orden

El 29 de marzo Casado habló por la radio pidiendo tranquilidad (Abad, 1987:59) y, por la tarde, el Gobierno de Burgos recibió la noticia de que la ciudad de Valencia estaba dominada por los falangistas locales y los oficiales del Ejército y de la Armada. A las seis de la tarde el crucero auxiliar *Mar Negro* también recibió la misma noticia.

Ese mismo día 29 de marzo por la mañana, el crucero auxiliar *Mar Negro*, en patrulla de bloqueo cerrado, observó un destructor inglés en las proximidades del puerto de Gandía con botes aproximándose y, dentro del puerto, a un mercante muy escorado; pero no los molestó y dejó que continuaran su trabajo sin entorpecerlos a diferencia de lo acontecido en los puertos de Valencia y Alicante. Curiosamente, el coronel Casado y los suyos llegaron al puerto de Gandía por la tarde del mismo día 29 procedentes de Valencia y embarcaron en el buque de guerra británico *HMS Galatea* por la noche.

A las 8:25 horas del día 30 de marzo el destructor Melilla se dirigía hacia el puerto de Gandía para evitar la salida de fugitivos republicanos cumpliendo la misión de bloqueo cerrado; pero inmediatamente recibió la orden de arrumbar hacia el puerto de Valencia y lo hizo a las 9:30 horas dejando libre la operación de embarque de pasajeros que se estaba efectuando en Gandía.

El 30 de marzo por la mañana las tropas del general Aranda entraron en Valencia. Las fuerzas de ocupación también llegaron a los pueblos de la costa valenciana y miles de refugiados desesperados se hacinaron en los pocos puertos por los que tenían la esperanza de embarcar en algún navío. En el de Alicante, sobre todo, se concentraron miles de refugiados a causa de los rumores sobre la presencia de barcos y allí fueron capturados por las tropas de ocupación⁸. En Gandía, en cambio, solamente había unos 200 republicanos que intentaban huir y que embarcaron.

Los miembros del Consejo Nacional de Defensa presentes en Valencia, poco antes de la ocupación definitiva, decidieron intentar embarcar por el puerto de Gandía. El coronel Casado pidió el mismo día 29 de marzo al cónsul británico Goodden protección para salir en barcos de guerra británicos. Tras las consultas pertinentes del cónsul a sus superiores, el Foreign Office del Gobierno británico le concedió permiso para embarcarlos en los buques de guerra que estaban fuera del puerto de Gandía, puntualizando que el Gobierno británico decidiría el destino de los pasajeros. Casado,

pues, supo en aquel momento que podía huir con los suyos por el puerto de Gandía y no por Alicante, aunque sin la certeza de a dónde los llevarían y con la duda de si los británicos los entregarían a Franco.

El mismo Casado nos dice en sus memorias que: “como no nos quedaba nada que hacer en Valencia, reunidos los consejeros, después de una breve discusión, decidimos trasladarnos al puerto de Gandía [...]. A las cuatro de la tarde [del 29 de marzo] llegamos al puerto sin contratiempo”. Sin embargo, en estas memorias, no nos aclara nada más sobre el asunto.

La realidad de lo sucedido es mucho más compleja. Cuando Casado llegó al puerto de Gandía a las 16 horas del 29 de marzo, este puerto tenía una relación muy intensa con los puertos del Reino Unido, tanto desde el punto de vista militar como comercial. En la primavera de 1938 el Gobierno británico había decidido que el puerto de Gandía pasase a ser el puerto de atraque de los barcos de guerra británicos en la costa valenciana republicana en lugar del de Valencia debido a los bombardeos que sufría éste y se convirtió en el punto de salida y entrada de los súbditos británicos en la España republicana a partir de mayo de 1938. Además, era base de operaciones de los intercambios de prisioneros que gestionaba la Cruz Roja Internacional⁹ y los comités humanitarios. En aquel momento, el 29 de marzo de 1939, se estaba desarrollando una de estas operaciones.

⁸ Un relato pormenorizado de estos hechos puede verse en Santacreu, 2008.

⁹ Véase el resumen de las gestiones de la Cruz Roja en Marques ; Sommaruga, 2000.

El 26 de marzo de 1939 el cónsul Gooden¹⁰ había informado al contraalmirante John C. Tovey, jefe de las fuerzas navales británicas en el Mediterráneo, que un contingente de prisioneros italianos estaban siendo concentrados en la zona de Valencia para un posible intercambio y que 40 de los prisioneros italianos iban a ser intercambiados por prisioneros británicos de las brigadas internacionales, motivo por el cual requería preferencia para su embarque. El 28 de marzo Gooden recibió el consentimiento de su Gobierno para embarcar a los prisioneros italianos y también a un grupo reducido de refugiados políticos españoles.

El cónsul pasó la mayor parte del día 28 negociando con las autoridades republicanas la documentación necesaria para la liberación y transporte de los prisioneros italianos. Por la noche del mismo día 28 de marzo las autoridades republicanas le comunicaron que al día siguiente estarían a punto para embarcar los prisioneros italianos y que no había ningún inconveniente para trasladarlos al puerto de Palma de Mallorca desde el puerto de Gandía.

El navío británico *S. Nubian*, a las seis de la madrugada del día 29 de marzo recibió la orden de embarcarlos y envió un bote con un oficial y un intérprete al puerto de Gandía. Cuando llegaron al muelle del puerto se encontraron con unos 200 republicanos, entre los que había un grupo de soldados armados que buscaban la posibilidad de su evacuación. El oficial británico no encontró

a los prisioneros italianos ni pudo obtener ninguna información sobre ellos y tampoco pudo comunicarse con el cónsul, por lo que regresó al *S. Nubian* para recibir nuevas órdenes.

Unas horas después, a las 9 del mañana, llegaron al puerto y embarcaron en el *S. Nubian* el Coronel Hay, de la Comisión Chetwode¹¹, y dos vascos, Velar e Ibarra, miembros de una comisión semejante para el intercambio. Gooden regresó a la sede del consulado para poder estar en contacto con el *S. Nubian* a través de una estación propia de radio. Los prisioneros italianos estaban a punto de llegar y los británicos tenían problemas cuando los republicanos vieran embarcar a los prisioneros italianos y ellos se quedasen en el muelle, porque no estaba previsto evacuarlos a todos.

El *S. Nubian* envió una dotación de soldados con armas y municiones escondidas en los botes para proteger a los italianos. Poco después llegó el cónsul Gooden a Gandía, trasladándose rápidamente al *S. Nubian* para informar de que la situación era muy tensa en el puerto y que dudaba de que los prisioneros italianos consiguieran llegar. A las 10:30 horas el contraalmirante Tovey ordenó la evacuación de los prisioneros italianos. Una hora después, coincidiendo con la presencia del navío de guerra británico *Sussex* en las proximidades de la costa de Gandía, llegó el primer grupo de italianos custodiados por guardias, que se abrieron paso por enmedio

¹⁰ La información sobre la actuación del cónsul en el puerto de Gandía y sus negociaciones con el coronel Casado la hemos extraído del Public Record Office, FO 371/W 6705/2082/41: Informe del cónsul Gooden.

¹¹ Los intercambios de prisioneros políticos y de guerra fueron promovidos desde el Comité Internacional de la Cruz Roja hasta agosto de 1938 y, después, pasaron a depender de la Comisión Británica para el Intercambio de Prisioneros, conocida como Comisión Chetwode". Véase sobre las operaciones de intercambio Rubio, 1979.

de los refugiados republicanos que esperaban en el muelle.

Consiguieron trasladar al puerto 168 prisioneros italianos y, entre las 12:30 y las 14:30 horas, todos los prisioneros excepto uno, que no quiso, fueron embarcados en el S. *Nubian* utilizando los botes del *Sussex* de mayores dimensiones que los del S. *Nubian*. No permitieron que ningún refugiado español embarcara (Geisser, 1986: 210-213).

El coronel Segismundo Casado y los suyos llegaron el mismo miércoles 29 de marzo a las 16 horas a Gandía huyendo de Valencia y la situación en el muelle se agravó cuando aparecieron unos 300 soldados de los frentes. Se habían encontrado con los falangistas en las calles de Gandía cuando viajaban hacia Alicante y se dirigieron hacia el puerto para evitarlos en el mismo momento que ya estaban los prisioneros italianos embarcados y la mayoría de los miembros del Consejo Nacional de Defensa esperaban el embarque en los muelles del puerto de Gandía. El cónsul Goodden dice en un informe que eran militares comunistas, que estaban armados y que amenazaron al coronel Casado con disparar si embarcaba sin ellos. El hispanista británico M. Alpert asegura que aquellos soldados eran un grupo de hombres hambrientos y malvestidos que buscaban comer.

El contraalmirante Tovey llegó a las 17 horas al puerto de Gandía a bordo del *HMS Galatea*¹². El vicecónsul británico en Palma de Mallorca avisó al contraalmirante de que el

embarque de refugiados en navíos ingleses causaría un grave resentimiento en las autoridades franquistas. Godden y el capitán del *Sussex* se pusieron en contacto con Tovey para solucionar el problema.

Casado se reunió con los soldados y los convenció para que se fueran a Alicante diciéndoles, al parecer, que allí había barcos para embarcar. El jefe de los soldados era el comandante Narciso Julián, que comandaba una brigada blindada. Narciso Julián afirma que fue Mr. Apfel, que era el manager de la compañía británica concesionaria del puerto, quien les insistió para que marcharan hacia Alicante. Tovey también dejó escrito en sus informes que se fueron a Alicante convencidos por la falsa impresión que les dio Mr. Apfel de la existencia de barcos en Alicante. Los soldados marcharon finalmente hacia Alicante al mismo tiempo que el capitán del *HMS Sussex* desembarcó un grupo de guardiamarines desarmados.

Entre las 18:30 y 22:00 horas del mismo 29 de marzo los italianos fueron trasladados desde el *Nubian* al *Sussex* para dirigirse al puerto de Palma de Mallorca en este último. Mientras, el coronel Burillo, que estaba en Alicante, informó al coronel Casado de que en el puerto de Alicante había miles de refugiados esperando barcos. Casado y sus consejeros se reunieron en un edificio del puerto de Gandía y se vivieron momentos dramáticos con discusiones tensas. Debataban sobre si embarcar en Gandía o marchar hacia el puerto de Alicante, porque el Gobierno británico no les aseguraba la libertad aunque estuvieran embarcados en la Flota de la Royal Navy. La discusión fue tan intensa que los gritos se oyeron fuera del recinto. Quince personas del entorno de Casado decidieron

¹² El relato sobre los hechos protagonizados por este buque se basa en el informe del contraalmirante Tovey: Public Record Office, ADM 116/3896. Report of Proceedings, HMS Galatea, 3-4-1939.

quedarse para intentar embarcar mientras que Casado y unos pocos hombres de su entorno decidieron salir hacia Alicante; lo cual hace verosímil que Casado recomendase a aquellos soldados ir hacia Alicante; pero cuando se disponían a marchar, el cónsul Godden y Mr. Apfel lo convencieron para que embarcara con sus acompañantes. El diplomático británico había recibido a última hora indicaciones de su Gobierno para facilitar la salida de los miembros del Consejo Nacional de Defensa por Gandía.

Por la noche llegó un telegrama del Foreign Office que permitió a los oficiales británicos embarcar a los refugiados cuya vida peligraba si eran capturados por los franquistas. Curiosamente, el telegrama llegó cuando los refugiados ya estaban siendo embarcados en el *HMS Galatea*. Suponemos que Goodden consideró, a la vista del telegrama, que los pocos refugiados y soldados que quedaban a los muelles del puerto podían embarcar también, aunque las fuentes son un poco contradictorias sobre el tema. El hecho es que dejó subir a más personas de las previstas inicialmente¹³.

Las nuevas autoridades franquistas, que ya controlaban la ciudad de Gandía, enviaron algunos víveres a los republicanos concentrados en el puerto y Goodden, por la noche, fue al Perelló, donde estaban las oficinas provisionales del Consulado británico de Valencia e informó a su Gobierno que Gandía se encontraba en manos de los miembros de la quinta columna y que la situación era de confusión.

¹³ Public Record Office, FO 371/ W 5263/2082/41: Secret message from H.M. Consul, y Message confidential from SNO Eastern Area, 29 march.

El jueves día 30 de marzo, a las 6 del mañana, empezó el embarque de los republicanos que quedaban en el muelle. Casado y sus acompañantes más afectos ya habían embarcado. El almirante en jefe del Estado Mayor de la Armada franquista comunicó al cuartel general de Franco que un buque extranjero de guerra estaba embarcando en Gandía a refugiados republicanos. La operación acabó las 9:30 horas del mañana. Embarcaron tanto los miembros del Consejo Nacional de Defensa como todas las personas que se quedaron en el muelle, entre los que había anarquistas, capitostes del SIM, militares, administrativas, etc., que fueron admitidos a última hora. Según el cónsul Goodden, dejarlos en tierra hubiera sido poco humanitario. En total subieron 194 pasajeros al *HMS Galatea* según la lista de embarque conservada en la Fundación Pablo Iglesias¹⁴ (fig. 4, 5, 6, 7).

De las 194 personas integrantes de la lista, 9 eran miembros del Comité de Coordinación enviado por el Comité Internacional de Coordinación e Información para la Ayuda en la España Republicana de París para ayudar a evacuar las personas en peligro y uno era el cónsul de Cuba, que arrojaron al coronel Casado.

¹⁴ Las fuentes de información bibliográfica publicadas hasta hace poco tiempo no se han puesto de acuerdo sobre el número exacto de personas embarcadas. Según Michael Alpert embarcaron 164 hombres, 20 mujeres, y 6 niños (Alpert, 1987:352); Ángel Bahamonde Magro y Javier Cervera Gil (2000: 480-483) dicen que fueron unas 160 personas. El oficial encargado del embarque del *HMS Galatea* nos da la cifra de 143 hombres, 19 mujeres y dos niños. José Rodríguez Olazábal, que dice que se puso el último de la fila para embarcar, dice que el número de personas embarcadas fue de 176.

LIST OF PASSENGERS. H. M. S. "Galatea"		00001	
Jimenez Nicolau	Santiago	1	Captain - A.D.C. of Casado
Fineiroa plaza	Rosendo	2	Lt. Col.
Nieto Carmona	Andres	3	Colonel
Zamarró de Antonio	Alejandro	4	Lt. Colonel
Moragas Corujo	Emilio	5	Sec. Chief of Police
Altabas Palacin	Miguel	6	Capt. Shock Police
Hernandez Sanchez	Francisco	7	Lt. Col., Shock Police
Aizpuru Maristany	Gabriel	8	Col. Shock Police
Ritore Olmo	Valentin	9	Major Carabineros
Puerto Escamilla	Juan	10	Capt. Shock Police
Cano Vazquez	Daniel	11	Chief Agricult. Dept.
Pestor Santamaria	Amaro	12	Pros. Counsel, Army of extremadura
Casado Iglesias	Angel	13	Sec. Direct. Agric.
Gomez Escribano	Jesus	14	Sec. Police & Public Health
Calrnado Ferrer	Rafael	15	Major A.D.C. Casado
Morajas Corujo	Fernando	16	Sec. Police of Valencia
Labrado Maza	Orendo	17	A.D.C. of Casado
Mantecon Navasal	José Ignacio	18	Commisar Army of Levante
LopeznCaballos	Leopoldo	19	Chief Section Economy
Imeron Hurtado	Abelardo	20	Delegate of Carabineros
Aivaro Perez	Pablo	21	Delegate of Carabineros
Rojas Zabala	Ernesto	22	Commisar Army 1st Division
Luis Hernalz	Estanislao	23	Comisar 1st Division
Leon Ramos	Rodrigo	24	Commisar of Brigade 74
Grande Talavera	Guillermo	25	Chief G.H.Q. Div. 39
Rubin Camarena	Balbino	26	Chief Police Cartagena
Valle Scoria	Mariano	27	Major Brigade nº 4
Ruiz Gutierrez	Agracio	28	Major Brigade nº 8
Lopez Luvio	Gerardo	29	Sec. Section Education and Commu- nications
Gonzalez Salzado	José	30	Sec. Military Police (S.I.M.)
Mateos Moreno	Fermin	31	Chief Section Industries
Balgado Moreira	Manuel	32	Chief Military Police (S.I.M.)
Fulgate Galindo	Juan	33	Chief Brigade nº 74
Serret Cunat	Jose	34	Newspaper man
Sanchez Rosadas	Serafin	35	Sec. Socialist Comm. Val.
Pascual Perrucha	Graciano	36	Major
Rodríguez Gonzalez	Celestino	37	Chauffeur
Sanchez Martinez	Pedro	38	Sec. Nat. Comm. Defense
Rodriguez Medina	Francisco	39	Batallón Commander
Puiz Perez	José	40	Military Police
Alarcon Minaya	Emilio	41	Military Police
Rovina Pena	Tomas	42	Military Police
Molina Gutierrez	Francisco	43	Military Police
Quintas Gomez	Nicolas	44	Capt. G.H.Q. nº 16
Gonzalez Fernandez	Pedro	45	Carabinero
Garcia Sanchez	Clemente	46	Escort Police
Moreno Ortega	Justo	47	Escort Police, Home Office
Campo Arribas	Lorenzo	48	Escort Police, Home Office
Bonet Leal	Leopoldo	49	Commisar, Home Office
Contreras Arriza	Jose	50	Lt. Infantry
Alcantarilla Benito	Luis	51	Chauffeur
Araujo del Castillo	Jose	52	Assistant Home Office
Blum	Oscar	53	Novelist
Curia Gabra	Ricardo	54	Military Police
Jarreno Muñoz	Jose Maria	55	C.N.T.

FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO.

Figura 4. Lista de pasajeros embarcados en el buque de guerra británico H.M.S. Galatea entre la tarde del 29 y la mañana del 30 de marzo de 1039 por el puerto de Gandía 00001

González Sanchez Barbara	Jose	56	Sec. Railway Comm.	00002
Gallifa Salamo	Miguel	57	Military Police	
Gonzalez Garcia	Antonio	58	Capt. Infantry	
Macero Perez	Emilio	59	Aviation	
Roman Tejado	Emiliano	60	Capt. Carabineros	
Lazaro Perez	Cristobal	61	Capt. Carabineros	
Herrero de Blas	Lorenzo	62	Civil Police	
Carrasco	Micaela	63	Private Sec. Director of Fine Arts.	
Ruiz Alcalá	Eduardo	64	Director of Fine Arts.	
Gonzalez Dominguez	Pedro	65	Sergeant	
Cimeno Cimeho	Salvador	66	Civil Police	
Andradez Rodriguez	Francisco	67	Capt. Infantry	
Abarca Martinez	Damian	68	Political Agent	
Marcos Adua	Salvador	69	Political Agent	
Montalban Garcia	Concepcion	70		
Fernandez Garcia	Pedro	71	Capt. Carabineros	
Carreno Garcia	Catalina	72		
Espada de Lago	Sebastian	73	Madrid Police	
Garcia Pradas	José	74	Press Secretary	
Del Toro y Gomez	Antonio	75	Assistant Chief Police	
Cepeda Montero	Nicolas	76	Assistant Exchequer Police	
Guillen Vela	Enrique	77	Assistant Exchequer Police	
Blanco Torres	Jose	78	Chauffeur	
Sobreperez Beliver	Mario	79	Chauffeur	
Guisado Manzo	Bernardo	80	Capt. Carabineros	
Alonso Fernandez	Isidro	81	Capt. Engineers	
de Cozar Herrera	Felix	82	Lt. Engineers	
Perez Navacerrada	Eusebio	83	Lt. Engineers	
Benedito Campins	Jose	84	Capt. Infantry	
de Abajo	Vega	85	Telephonist	
Lasa	Manuela	86	Telephonist	
Bilabo	Ma. Luisa	87	Telephonist	
Guerra	Antonia	88	Telephonist	
Reig Pardo	Rafael	89	Capt. Infantry	
Battaler Macer	Jose	90	Accountant	
Lluessea Urrega	Estanislao	91	Political Agent. <u>Argentine</u>	
Almeda Hermosa	Luis	92	Press Agent	
Alba Alberta	Francisco	93	Press Agent	
Alcala Gilabert	Juan	94	Commissar	
Montfort Olleta	Jose	95	Political Agent	
Gimenez Hernandez	Gerardo	96	Sec. Soc. Union, Valencia	
Medin Sanchez	Victor	97	Municipal Council, Valencia	
Iberria Muñoz	Fulgencio	98	Sec. Soc. Union, Valencia	
Delso de Miguel	Joaquín	99	F.A.I.	
Villanueva Marquez	Juan	100	S.I.M.	
Pastor Sevilla	Isidro	101	S.I.M.	
Gonzalez Entrialgo	Avelino	102	Nat. Comm. Mov. Libert.	
Consegura Criado	Jose	103	Nat. Comm. Young Libert.	
Micallés Ripoll	Promateo	104	Nat. Comm. Young Libert.	
Aldea Perez	Concepcion	105	Telephonist	
Portales Casamar	Suceso	106	C.N.T.	
Partos Polgare	Patio	107	Chief, Naval Base, Valencia	
Vicioso Ollere	Manuela	108	Comm. Young Libert.	
Pastor Bolves	Carmen	109	Sec. Ministry Commerce	
Falomir Guerrero	Antonia	110		
Lloreas Navarro	Rosa	111		
Vicente Gili	Carmen	112		
Tamaral Vicente	Concepcion	113	15 years	

FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO.

Figura 5. Lista de pasajeros embarcados en el buque de guerra británico H.M.S. Galatea entre la tarde del 29 y la mañana del 30 de marzo de 1939 por el puerto de Gandía 00002.

	Tamaral Vicente	Maria	114	14 years	00003
	Tamaral Vicente	Mercedes	115	12 "	
	Tamaral Vicente	Juan Jose	116	10 "	
	Tamaral Vicente	Antonia	117	8 "	
	Tamaral Robles	Andres	118	Police	
	Falomis Benito	Pedro	119	Mechanic	
	Menendez Garcia	Mariano	120	Commercial Agent	
	Gonzalez Ramirez	Manuel	121	Sergeant Infantry	
	Battle Ousach	Juan	122	Radiotelegraphist	
	Casalo Ollestre	Juan	123	Sergeant	
	Lopez Muñoz	Jesus	124	Sergeant	
	Kriz Escurre	Juan	125	Sergeant	
	Barrea Sanchez	Juan Antonio	126	Pressman	
	Braganza	Antonio José	127	Telegraphist	
	Taliena Gadea	Pascual	128	Miner	
	Salvador Brum	Joaquin	129	Carabiniere	
	Marcillo Macinaz	Pedro Jose	130	Carabiniere	
	Oliva Ramon	Santiago	131	Sergeant, Shock Police	
	Gary Igatus	Pedro	132	Corp. Infantry	
	Aguirre Bengoa	Santiago	133	Trooper	
	Il Orti	Felipe	134	Battalion Commander	
	Romero Rodriguez	Emilio	135	Corp. Infantry	
	Sola Pena	José	136	Corp. Infantry	
	Gomez Acebo	Antonio	137	Corp. Infantry	
	Ibero Martij	Edmundo	138	Corp. Infantry	
	Ferrer Soler	Enrique	139	Assistant Sick Bay	
	Perella Esteban	Antonio	140	Assistant Sick Bay	
	Martorell Vives	Salvador	141	Sergeant Engineers	
	Piferrer Chaffer	Enrique	142	Lieut. Engineers	
	Sabater Reus	Gabriel	143	Chauffeur	
	Gardo Amargos	Manuel	144	Chauffeur	
	Trilles Marti	Elisea	145	Fisherman	
	Pages Gallen	Victor	146	President U.G.T. de Gandia	
	Gallert Ferrer	Vicente	147	Sea Carabineros	
	Gordan Pla	Ramon	148	Chauffeur	
	Benedito Campins	Felix	149	Sergeant Supply Dept.	
	Blasco Frances	Pascual	150	Trooper	
	Jarra Romero	José	151	Trooper	
	Parrera Gutierrez	Manuel	152	Trooper	
	Rubio Vazquez	Julian	153	Policeman	
	Cabanas Catalan	Jose	154	F.A.I.	
	Grunerfeld	Jose	155	(Argentine) Political Agent	
	Garcia	Tomas Arturo	156	(Argentine) Political Agent	
	Cortijo Valverde	Eduardo	157	F.A.I.	
	Meneñdes	Leopoldo	158	General	
	Meneñdes	Juan	159	Son of the above	
	Camacho	Antonio	160	Colonel	
	Reyes Semen	Alfonso	161		
	Ciudad	Francisco	162	Lt. Colonel	
	Silverio A	Amador	163	Major	
	Arce	Juan	164	Lt. Colonel Air Force	
	Cardona	Luis	165	Lieutenant	
	Belda	Francisco	166	Colonel Artillery	
	Martin Canales	Eduardo	167		Army
	La Inglesia	Federico	168	Colonel Chief of Staff,	Levant
	Just Pellicer	Alegria	169	Daughter of above,	7 years
	Just Pellicer	Mario	170	Son of above,	4 years
	Just Pellicier	Antonio	171	Son of above,	2 years

FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO.

Figura 6. Lista de pasajeros embarcados en el buque de guerra británico H.M.S. Galatea entre la tarde del 29 y la mañana del 30 de marzo de 1939 por el puerto de Gandia 00003.

			00004
Ascribá	Maria	172	Adopted daughter of above, 12 years
Rodriguez Olozabal	José	173	President of Court of Valencia
Rodriguez Olozabal	Manuel	174	Prosecuting Lawyer—Brother of above
Alvarez X	Aurelio	175	Sergeant of Carabineros
Wood	Barbara	176	P.361140 London July 9, 1935
Barrado Herrero	Ignacio	177	
Rigal	Albert	178	P.66240, Paris, Nov.8;37
Maupoil	Bernard	179	P.52049, Paris Sept.30,32
Valdes de Rivaud	Maria	180	
Brown	E.H.	181	P.C.104451, Marseille, 23/3/39
Beer	Zygfryd	182	P.138/36 Pragus, Jan.29/36
Zilliacua	Laurin	183	P.187/1095 Helsinfords, May 10, 1937
Casado	Segismundo	184	Colonel
Gonzalez Marin	Estanislao	185	Nombre: Manuel
Carrillo	Wenceslao	186	
Valz	Eduardo	186	
Del Rio Rodriguez	José	188	
Gil	Rodrigo	189	P.485 Madrid March 2,39
Sportisse	Alice Gilberte	190	P.18859 Paris, May 23, 38
Collin	Jean-Jacques Louis	191	P.69974 Paris, Nov.26,36
Manacho y Vicente	Rafael	192	
Kalmanovitch		193	
Duran Martimer	Gustavo	194	Lt.Colonel Chief XXth.Army Corps

< Formaban parte de la Comision Internacional enviada por el Comité de Coordinacion en Paris para ayudar en la evacuacion de las personas mas en peligro

FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO.

Figura 7. Lista de pasajeros embarcados en el buque de guerra británico H.M.S. Galatea entre la tarde del 29 y la mañana del 30 de marzo de 1939 por el puerto de Gandía 00004

El destructor franquista *Melilla* llegó a las 8:25 del mismo día 30 frente a Gandía, en teoría para detener la posible salida de los refugiados republicanos y hacer cumplir el bloqueo cerrado: pero se le ordenó que se dirigiera hacia Valencia. También se encontraba fuera del puerto el barco mercante armado *Mar Negro*, pero sin órdenes de intervenir contra las tareas de embarque. Cuando los refugiados ya habían embarcado, el capitán del *Mar Negro* envió un bote con soldados para tomar posesión del puerto de Gandía (fig. 8)¹⁵.

Los refugiados a bordo del *HMS Galatea* fueron trasladados al barco hospital *Maine* el 1 de abril, que pocas horas antes había

llegado también a la costa de Gandía. Junto a los refugiados embarcaron en el *Maine* unos guardiamarinas británicos, porque el capitán del *Sussex* temía que la mezcla de hombres de distintas ideologías causara alborotos



FUENTE: ARCHIVO GENERAL MILITAR-GUERRA DE 1936-1939. ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO.

Figura 8. Telegrama fechado el 30 de marzo de 1939 del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada al general Franco informando del embarque de los republicanos en un buque de guerra extranjero por el puerto de Gandía.

¹⁵ Servicio Histórico de la Armada: Estado Mayor. Parte de Campaña nº 79. Comprende del 29 al 1 de abril de 1939.

entre los mismos refugiados. Las autoridades británicas informaron que entre los embarcados había “gente con bajos instintos criminales”. El *Maine* zarpó rumbo a Marsella por la tarde y llegó el 3 de abril¹⁶. Muchos de estos republicanos cruzaron Francia en tren para embarcar hacia Londres, donde llegaron el 4 de abril, otros se quedaron en Francia. El coronel Casado fue uno de los que viajó de Marsella a Londres, donde se refugió y publicó el mismo año 1939 *The Last Day of Madrid* (Monferrer Catalan, 2007: 60-80). Después viajó a América Latina para vivir en Venezuela y Colombia sucesivamente hasta que regresó a España en 1961, donde fue juzgado y absuelto por un Consejo de Guerra; pero no pudo reincorporarse al Ejército español y murió en Madrid en 1968 (Navarro Navarro, 2007: 124-127).

El gobierno francés también había preparado un barco para evacuar al coronel Casado y sus seguidores, el buque de guerra *Lynx*; pero, cuando este llegó a la costa de Gandía el día 30 de marzo por la mañana, el coronel Casado ya estaba en el *HMS Galatea*. En el *Lynx* embarcaron dos periodistas de la agencia de noticias Havas y otras 5 personas de nacionalidad francesa¹⁷.

El cónsul Goodden recibió manifestaciones de gratitud del Gobierno británico por la tarea que había realizado en aquellas condiciones especialmente peligrosas y dramáticas; sin embargo, algunas organizaciones humanitarias inglesas criticaron duramente al diplomático por haber enviado al puerto

de Alicante a aquellos 300 soldados y otros republicanos civiles sabiendo que allí no acudiría ningún buque para embarcarlos¹⁸.

La prensa francesa también criticó los hechos. André Ulmann publicó un artículo el 7 de abril de 1939 en el semanario francés *Le Lumière* nada más volver de Alicante para contar lo que había visto y denunciar la actuación de la delegación francesa que había fracasado en su intento de ayudar en la evacuación de los republicanos. Ulmann cuenta en su artículo que nunca podría olvidar una entrevista con Casado en Valencia. La delegación francesa convino con el coronel Casado que se pediría a todos los barcos de que pudiera disponer que se dirigieran a Alicante, el puerto más alejado del frente, porque el coronel le garantizó a Ulmann que sería ocupado en último lugar por las fuerzas franquistas. Ulmann denunciaba que Casado le dijo que Franco le había prometido no oponerse a esa evacuación: “...no ha firmado ningún papel, pues sería una humillación que no se le puede pedir a un vencedor, pero pueden fiar en su palabra: todas las promesas que me ha hecho, las ha cumplido.”

Después de la entrevista, por la noche, dice Ulmann en su artículo, los militantes de los partidos republicanos y los militares más amenazados por la ocupación franquista viajaron a Alicante. Al día siguiente, miércoles por la mañana, confiando en las promesas del coronel Casado, Ulmann y su amigo Tillon salieron también hacia Alicante mientras que el resto de la delegación, presidida por el diputado Forcinal, se dirigió a Gandía para

16 Public Record Office, ADM 116/3896. Report of proceedings, HMS Galatea. 3-4-1939. p. 9.

17 Archives Marine de Vincennes. Telegrama de Gandia a Toulon. 1 BB9 583.

18 Public Record Office, FO 371/W6012/2082/41. Report of the International Delegation for Spanish Evacuation and Relief, 14-4-1939.

recabar informes del barco de guerra francés que hacía la vigilancia regular de este puerto y usar su emisora. La delegación presidida por Forcinal quería pedir a los barcos de guerra franceses y británicos que estaban en Gandía que se dirigieran hacia Alicante, donde debía efectuarse la salida más importante de los evacuados prometida por Casado. El autor del artículo nos hace imaginar la confusión que podía reinar en Alicante, donde había miles de personas llegadas con la esperanza de ser evacuadas desde todos los rincones de la zona republicana, además de la población de la ciudad y sus alrededores. Según Ulmann, era como si el coronel Casado no hubiera previsto ni organizado nada y denuncia que el coronel Casado, en lugar de ir a Alicante, fiel a su cita fijada espontáneamente por él mismo, se dirigió a Gandía. Ulmann pregunta en su artículo: “¿Por azar? ¿Por curiosa coincidencia?” Acto seguido el artículo dice que la llegada del coronel Casado no sorprendió a ninguno de los barcos de guerra enviados a Gandía por los británicos y franceses. El autor dice que aquellos barcos rehusaron dirigirse a Alicante porque no tenían órdenes oficiales para hacerlo y que recibieron otras más precisas para embarcar al coronel Casado y los suyos, dado que el barco británico lo hizo sin ninguna dificultad. Ulmann critica también que, cuando el coronel Casado estaba en el buque

británico, el cónsul de Francia amonestó a los miembros franceses de la delegación internacional por no haber subido al coronel y a los miembros de su gobierno en un barco francés. Este cónsul mostró un telegrama con una lista de personajes que el gobierno francés y la delegación debía evacuar en Gandía. Ulmann dice que fue a este mismo cónsul a quien el diputado Forcinal pidió, en nombre de la delegación, que alertara a todos los barcos de carga que estaban disponibles para que se acercasen inmediatamente a Alicante. El cónsul aceptó, dice Ulmann, pero añade que la orden no solamente no fue dada sino que fue cursada en contrario y que, si esta orden hubiera estado honestamente ejecutada, los barcos de carga hubieran llegado a Alicante en un momento en que la ciudad permanecía aún libre. Gandía, en el momento de embarcar el coronel Casado, estaba ocupada militarmente por los fascistas y por la Falange. Éstos, lejos de oponerse a la salida del coronel Casado, le enviaron un ligero refrigerio para que no pasara hambre en la espera. Todo lo contrario de lo que pasó en Alicante.

Franco nunca estuvo dispuesto a dejar escapar a los miles de republicanos atrapados en el puerto de Alicante ni en los otros puertos republicanos en contraste con los hechos del puerto de Gandía.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABAD, V. (1987): *Valencia, marzo 1939*. Ajuntament de València, Valencia.
- ALPERT, M. (1987): *La guerra civil española en el mar*. Siglo XXI, Madrid (Reeditado por Crítica en 2008).
- BAHAMONDE MAGRO, A. y CERVERA GIL, J. (2000): *Así terminó la Guerra de España*. Marcial Pons, Madrid.
- CASADO, S. (1968): *Así cayó Madrid, último episodio de la guerra civil española*. Madrid.
- DREYFUS-ARMAND, G. (1999): *L'exil des républicains espagnols en France. De la Guerre Civile à la mort de Franco*. Paris, Albin Michel.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, V. (2009): *El exilio de los marinos republicano*. Publicacions de la Universitat de València, Valencia.
- GEISSER, C. (1986): *Prisoners of the good fight: the Spanish Civil War, 1936-1939*. Lawrence Hill, Connecticut.
- MAINAR CABANES, E. (2006): "Alicante y Gandia, última esperanza republicana", en J. M. SANTACREU I SOLER; A. GIRONA ALBUIXECH (coord.): *La guerra Civil en la Comunidad Valenciana. Vol. 15 El final de la guerra*. Editorial Prensa Valenciana, Valencia, pp. 96-105.
- MAINAR CABANES, E.; LLOPIS, R.; SANTACREU SOLER, J.M. (2010): *Gandia i el seu port, març de 1939. El penúltim acte de la Segona República Espanyola*. CEIC Alfons el Vell, Gandia.
- MARQUES P., SOMMARUGA, C. (2000): *La Croix-Rouge pendant la guerre d'Espagne: Les missionnaires de l'humanitaire*. Ed. Harmattan, Ginebra.
- MARTINEZ BANDE, J.M. (1985): *El final de la guerra civil*. Ed. San Martín, Madrid.
- MONFERRER CATALÁN, L. (2007): *Odisea de Albión. Los republicanos españoles exiliados en Gran Bretaña (1936-1977)*. Ediciones de la Torre, Madrid.
- MORENO, F., MORENO, S. (1998): *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la Campaña Naval durante la guerra de 1936-39, (El relato riguroso y exhaustivo de la Campaña Naval durante la guerra de España de 1936 a 1939 basada en las memorias completas del Almirante D. Francisco Moreno y Fernández, Marqués de Alborán, en documentos oficiales de ambos contendientes y en testimonios y declaraciones –a menudo apasionantes y en su mayor parte inéditos- de sus más destacados protagonistas*. Impreso en Gráficas Lormo S.A., tomo IV (Segunda Parte), Madrid.
- NAVARRO NAVARRO, J. (2007): "Segismundo Casado", en J. M. SANTACREU SOLER, J.M. y A. GIRONA ALBUIXECH (coord.): *La guerra Civil en la Comunidad Valenciana. Vol 15 El final de la guerra*. Prensa Valenciana, Valencia, pp. 124-127.
- RUBIO, J. (1979): *Asilos y Canjes durante la Guerra Civil española*. Editorial Planeta, Madrid.
- SANTACREU SOLER, J.M. (2007): "El último bloqueo sobre la costa valenciana" en J. M. SANTACREU SOLER & A. GIRONA ALBUIXECH (coord.): *La guerra Civil en la Comunidad Valenciana. Vol 15 El final de la guerra*. Prensa Valenciana, Valencia, pp. 106-113.
- SANTACREU SOLER, J.M. y GIRONA ALBUIXECH, A. (2007): *La guerra Civil en la Comunidad Valenciana. Vol 15 El final de la guerra*. Prensa Valenciana, Valencia.
- SANTACREU SOLER, J.M. (coord.) (2008): *Una presó amb vistes al mar. El drama del port d'Alacant. Març de 1939*. Tres i Quatre, Valencia.