

# Aquella larga noche en el Musel



El Musel después de la evacuación

El día 20 de octubre de 1937 la situación de la Asturias republicana es totalmente desesperada, ya no hay unidades organizadas que opongan una mínima resistencia a las columnas franquistas que avanzan por el oriente; en el sur la del teniente coronel Ceano se encuentra en la inmediaciones de Pola de Laviana: la de Muñoz Grandes ha convergido con la V de Navarra de Juan Bautista Sánchez en Infiesto y la IV de Camilo Alonso Vega ya amenaza seriamente Villaviciosa.

En Gijón el diario Avance publicará su último número y, como comenta Juan Antonio Cabezas en su libro *Asturias, catorce meses de guerra civil*, los periodistas, fieles a las consignas del mando y del Consejo, intentan dar apariencia todavía de una situación controlada por las fuerzas republicanas que siguen combatiendo denodadamente en los distintos frentes. Pero la situación aquellos últimos días de guerra en el norte fue la reflejada por el piloto Tarazona en su libro *Yo fui piloto de caza rojo*: “*Esto es un caos: el Norte se derrumba. Gijón está atestado de heridos y las carreteras repletas de soldados en retirada, la mayoría muertos de cansancio y con los nervios desechos*”. En la mente de todos los mandos y autoridades que pululan por Gijón, incluidos los comunistas, que hace todavía tres días no querían que ni por lo más remoto oír hablar de evacuar, bulle la idea de que esa tarde-noche va a ser decisiva para salvar sus vidas y la única salida será sin duda la evacuación por mar.



Ese día se reúne por última vez el Consejo soberano de Asturias y León

Consejo Soberano de Asturias y León que escucha el informe del coronel Adolfo Prada exponiendo fríamente la situación militar y señalando que la evacuación debía de llevarse a cabo aquella noche, esperar más tiempo sería imposible.

Prada asegura al Consejo poder realizar el embarque con orden. En cambio, según el informe de la evacuación hecho por el Consejo Soberano, aquella supuesta evacuación ordenada que Prada había prometido resultó un fracaso, una pura improvisación y un sálvese quien pueda, comentando que fue casi fortuitamente, por iniciativa de los consejeros de Industria, Instrucción Pública y Propaganda, que sus miembros consiguieron una plaza en el pesquero Abascal.



Belarmino Tomas, Coronel Adolfo Prada y otros jefes republicanos en Gijón

Una de las cuestiones que hoy nos planteamos es dilucidar si aquella evacuación fue un puro sálvese quien pueda o si Prada la tenía organizada en la medida de lo posible. Laruelo Roa, uno de los investigadores que más ha estudiado esta cuestión, en su ya clásico libro *El <<Cervera>> a la vista* reproduce dos entrevistas a dos de los

evacuados de Gijón aquella fatídica noche, muy contradictorias entre sí. Por un lado, la de Ramón Álvarez Palomo, consejero del Consejo de Asturias y León y miembro de la comisión de evacuación, quien dice que la vigilancia y los controles a la entrada del Musel eran las de cualquier puerto en un día cualquiera. Por otra parte, transcribe el relato de Pedro Montes, uno de los que consiguieron partir en el *Stangrove*, quien dice “A la noche, el embarque. Los muelles, vigiladísimos”.

Luego la pregunta que debemos hacernos es si el puerto del Musel estuvo o no vigilado y controlado para que entrasen quienes estaba previsto que fueran evacuados. Indagando entre los pocos supervivientes que todavía quedan, y más en concreto con la información aportada por Ludivino Fernández Fernández, secretario por aquel entonces del sindicato metalúrgico de Mieres de la UGT y Comisario Político de una unidad de artillería, cuenta éste que tras la destrucción de sus piezas de artillería se encontraba en el cuartel del Coto esperando la orden de evacuación, cuando vieron que se hacía de noche y ésta no llegaba se dirigieron hacia el Musel, pero allí les impidieron pasar a los ansiados muelles los soldados de la Brigada Vasca que perfectamente armados y desplegados controlaban todos los accesos.



Como señala Juan Antonio de Blas, los batallones vascos llevaban bastante tiempo acuartelados y bien organizados en los túneles del Musel. El propio Miguel Amilibia nos lo confirma en su libro *Los batallones de Euskadi*, quien pone en boca de Larrañaga que muchos de los gudarís se encuentran en el Musel custodiando los barcos para partir.

¿Por qué están los vascos en el Musel? La unidad vasca, una vez relevada del frente oriental, había sido destinada al frente del pasillo de Grado en la zona de Trubia, ¿por qué nos se encontraba desplegada como el resto de unidades asturianas en el frente? y ¿quién dio la orden para que la unidad se dirigiera al puerto gijonés?



Uno de los barcos participantes

Quizás la clave pueda dárnosla el teniente coronel Buzón Llanes quien en su famoso informe comenta que Prada había pedido al presidente vasco Aguirre el envío de algunos barcos de la flota vasca que se encontraban amarrados en los puertos franceses y que negociase con los ingleses y los franceses la protección de la evacuación. Posiblemente la

evacuación de todos los vascos, aunque no eran nacionalistas, fuese una de las condiciones que el presidente vasco le puso a Prada. Por su parte, Prada demostró desde el primer momento que en los mandos en quien más confiaba eran los vascos, como hemos puesto de manifiesto en nuestro trabajo *La Batalla del Oriente de Asturias*, y que tenía una predilección absoluta por la unidad vasca, como se vio en la concesión de condecoraciones. Por eso es de suponer que fuese en la unidad que más confiaba para que controlase todo el embarque según sus intereses.

De todo esto podemos colegir que aquella noche la evacuación no debió ser un desastre absoluto ni un sálvese quien pueda sin orden ni prelación de embarque como se nos quiso dar a entender, sino que los que accedieron a los muelles del Musel fueron los mandos y las unidades que posiblemente Adolfo Prada había previsto de antemano. Lo que sí parece estar claro es que, proporcionalmente, los vascos marcharon casi todos y así lo hicieron la mayoría de mandos y personalidades, otra cosa es que algunos fuesen atrapados por los barcos franquistas.

La mayoría de los miembros de la unidades asturianas que llegaban despavoridos y desorganizados a Gijón para coger los ansiados barcos no pudieron ni siquiera entrar en los muelles y solamente cuando se produce la evacuación de los soldados que controlaban la entrada del puerto, tienen lugar los hechos de histeria colectiva y de sálvese quien pueda por entrar en los barcos, será entonces cuando se despliegan ametralladoras en alguno de los barcos para impedir que subiese más gente de la deseada. A la gran cantidad de milicianos asturianos que se encontraba en Gijón deseosos de escapar del infierno del norte, seguro que con lagrimas en sus ojos vieron como se les marchaban la única posibilidad de salvarse y no les quedó más opción a los menos comprometidos que marchar a su casa



El "Toñín" llegando a Lorient (Francia) con autoridades como el alcalde de Gijón

a ver si podía pasar como un civil más ante los ojos de las tropas franquistas, a los más comprometidos a huir a los montes y el resto fue hecho prisionero y concentrado para su clasificación en la Plaza de Toros.



Luis Aurelio González Prieto

Es autor del libro la *Batalla del Oriente de Asturias*,  
editorial Madú

Artículo publicado en el periódico La Nueva España Sábado 25 do octubre de 2008