

EL SERVICIO HIDROGRÁFICO EN LA GUERRA CIVIL

Salvador ESPINOSA GONZÁLEZ-LLANOS
Capitán de Fragata
Recibido 20/02/2020 Aceptado 27/08/2020

Resumen

A comienzos de la Guerra Civil de 1936-1939, el Servicio Hidrográfico estaba ubicado en el Observatorio de Marina de San Fernando, y por ello se adhirió desde el comienzo de la contienda al bando nacional. Esto supuso que el bando republicano tuviera que afrontar tanto el importante problema de la escasez de cartografía náutica en sus unidades navales como el del apoyo que precisaban en cuanto a instrumentación, publicaciones náuticas y avisos a los navegantes. Respondiendo a estas necesidades nació el Servicio Hidrográfico de la Armada republicana, a bordo del buque planero *Tofiño*.

En este artículo se expone la creación de ese Servicio, así como su funcionamiento y desaparición tras la guerra, aspectos muy poco tratados hasta el momento. Asimismo, se presentan tanto los antecedentes como los medios hidrográficos disponibles y las biografías de sus protagonistas principales, que ayudarán a entender mejor el contexto en el que sucedieron los hechos narrados.

Palabras clave: guerra civil española, Servicio Hidrográfico, cartografía náutica, buque planero *Tofiño*.

Abstract

At the beginning of the Civil War, the hydrographic service was located in the Spanish Navy Observatory, and therefore was adhered from the begin-

ning to the national front. This meant that the republican side had to face both the important problem of the shortage of nautical cartography in its naval units and the support they needed in terms of instrumentation, nautical publications and notices to mariners. Responding to these needs, the Hydrographic Service of the Republican Navy was born aboard the hydrographic vessel *Tofiño*.

This article describes the creation of this Service, as well as its operation and disappearance after the war, aspects that have not been addressed so far. Likewise, the background, the available hydrographic assets and the biographies of their main protagonists are presented to provide a better understanding of the context in which the events narrated occurred.

Keywords: spanish civil war, Hydrographic Service, nautical charts, hydrographic vessel *Tofiño*.

Introducción

AUNQUE la Dirección de Hidrografía, hoy Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), nació oficialmente en 1797¹, sus antecedentes se remontan a la creación en 1508 de la figura del piloto mayor en la Casa de Contratación de Sevilla, entre otras cosas ante la necesidad de centralizar y explotar estratégicamente los conocimientos cartográficos tras el descubrimiento del Nuevo Mundo.

Desde entonces, y con mayor o menor peso, se podría decir que España ha mantenido una única institución de referencia responsable de la elaboración y mantenimiento de las cartas náuticas, siendo con Portugal, de largo, los países pioneros en el conocimiento gráfico de las costas y los mares adyacentes, más allá de la cuestión de discutir cuál es el servicio hidrográfico más antiguo del mundo².

En cualquier caso, lo que sí es indiscutible es que desde 1797 hasta hoy tenemos una lista continuada de directores de un organismo encargados de elaborar la cartografía náutica oficial de España, con el objetivo principal de garantizar la seguridad de la navegación, dependiente de la Armada y en régi-

(1) Real orden de 18 de diciembre de 1797.

(2) Las competencias que desarrolló la Casa de Contratación a través de su piloto mayor se podrían asimilar a las que hoy día desarrolla el IHM, ya que incluía una oficina de hidrografía y otra de instrumentación náutica. Sin negar que es barrer para casa, se podría defender una relación de continuidad entre la figura del piloto mayor y la Academia de Guardias Marinas abierta en 1717 en Cádiz, institución que de facto tomó el testigo como referencia en la técnica hidrográfica. No en vano, el primer director de la Academia fue Francisco Antonio de Orbe, último piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. Desde este enfoque, el Servicio Hidrográfico español sería muy anterior a su fecha oficial de creación (1797), y mucho más antiguo que el francés (1720), el danés (1784) y el inglés (1795), únicos formalmente anteriores al nuestro.

men de monopolio³, desde el primero, el teniente general de la Armada José Espinosa y Tello de Portugal, hasta el actual. A lo largo de este tiempo, la institución ha adoptado distintos nombres (Depósito Hidrográfico, Dirección de Hidrografía, Servicio Hidrográfico de la Armada y, finalmente, Instituto Hidrográfico de la Marina), pero sin cambiar esencialmente su objetivo básico.

Sin embargo, nuestra historia de la cartografía nos brinda una excepcionalidad, un intervalo de tiempo en el cual podemos considerar que convivieron dos Direcciones de Hidrografía. Es, además, un hecho casi desconocido, en mi opinión por dos razones. En primer lugar, porque pertenece al conjunto de esas pequeñas ínsulas de la gran Historia que no pasan de ser una curiosidad menor para el historiador profesional que no conozca el pequeño «gremio» del que forman parte –en este caso la hidrografía–, y es precisamente ese desconocimiento el que le impide valorarlo en toda su dimensión.

En segundo lugar, porque se enmarca en la Guerra Civil, y sobre este motivo quería hacer una reflexión previa antes de entrar a fondo en materia. Es parte intrínseca de la condición humana interpretar los hechos de formas distintas, sea cual sea el momento en que uno viva. Pero los dramáticos resultados de un periodo tan convulso hacen inevitable que las distorsiones sean no solo mucho mayores sino, lo que es peor aún, más duraderas en el tiempo. Como consecuencia, la verdad de lo que realmente sucedió se difumina rápidamente, y con ella desaparecen durante años sucesos y personas que –analizadas las evidencias con imparcialidad y honradez– habrían merecido un mayor reconocimiento. Este artículo versa sobre algunos de esos casos.

Antecedentes

La organización de la Dirección de Hidrografía tras 1898

Tras el desastre del 98, la conocida como Ley Ferrándiz⁴ acometió a partir de finales de los años diez del siglo pasado una profunda reorganización del Ministerio de Marina. Como consecuencia de su aplicación, las responsabilidades de la Dirección de Hidrografía se dispersaron en varios organismos, fragmentándose así, por primera vez desde su creación, el proceso de producción de las cartas náuticas. El Estado Mayor Central se hacía responsable del

(3) A modo de nota divulgativa, digamos que actualmente este mandato está materializado principalmente en las siguientes disposiciones legales: 1) RD 1545/2007, que regula el sistema cartográfico nacional y otorga al IHM las competencias de producción, formación y conservación de la cartografía náutica oficial de Estado, así como el registro de las líneas de costa, líneas de base recta y las delimitaciones marítimas una vez aprobadas por el Ministerio de Asuntos Exteriores; 2) RD 1071/2007, que regula el sistema geodésico de referencia oficial de España y asigna al IHM la determinación de la referencia altimétrica para la cartografía náutica oficial del Estado (el conocido cero hidrográfico).

(4) Ley de Reforma de la Marina de 7 de enero de 1908 (*Gaceta de Madrid* núm. 8, de 8 de enero).

programa de trabajos de las comisiones hidrográficas, y el Observatorio de Marina de San Fernando quedaba como responsable de establecer los procedimientos técnicos de las citadas comisiones. Finalmente, a la Dirección General de Navegación y Pesca, organismo de carácter civil, se le asignaron las funciones de grabado y publicación de «las cartas que se ordenen por el Estado Mayor, así como los derroteros y avisos a los navegantes, mientras otra cosa no se disponga, con el personal artista que hasta ahora desempeñaba este cometido en la Dirección de Hidrografía».

Este innovador modelo mixto y descentralizado no debió de ser buena idea, ya que ni duró demasiado tiempo ni dio buenos resultados. Por ello, en 1926 el ministro de Marina, Honorio Cornejo, ordenó nombrar una comisión encargada de proponer un proyecto de refundación de la Dirección, con el objetivo de paliar el notable retraso que sufría la hidrografía española. La comisión estuvo presidida por el capitán de navío León Herrero, ingeniero hidrógrafo y entonces director del Observatorio de Marina de San Fernando, y el resultado de sus trabajos fue la aprobación del real decreto 2115, de 7 de diciembre de 1927, por el que se reunificaron de nuevo los procesos técnicos, de grabado y publicación en un único organismo, denominado Servicio Hidrográfico de la Armada, que se integró como una sección dentro del Observatorio de Marina de San Fernando.

En todo lo relacionado con la hidrografía, el director del Observatorio quedaba a las «inmediatas y exclusivas órdenes» del jefe de Estado Mayor de la Armada. Del mismo modo, las comisiones hidrográficas –formadas esencialmente por los medios usados en los procesos de adquisición de datos, incluyendo buques– constituían un núcleo militar dependiente del Estado Mayor de la Armada, que se reservaba la competencia de formular el programa anual de trabajos «oyendo al Observatorio de Marina».

Pero esta nueva organización duró menos aún, al menos formalmente, ya que en noviembre de 1931 se aprobó la Ley de Reforma de la Marina Militar, que contenía profundos cambios en toda la Armada, entre los cuales se incluyó la vuelta a la fragmentación del Servicio Hidrográfico, básicamente en los mismos términos establecidos en la Ley Ferrándiz⁵. Pero por alguna misteriosa razón no se hizo caso, de modo que en lo concerniente a la hidrografía se impuso la fórmula medieval castellana «Obedézcase, pero no se cumpla», y

(5) Ley de 24 de noviembre de 1931 (*Gaceta de Madrid*, núm. 331, 27 de noviembre). La Ley Giral debería haberse llamado más justamente Ley Casares Quiroga, ya que transcribió con algunas modificaciones y elevó a rango de ley el decreto de 10 de julio de 1931, de organización de la Marina militar, firmado por este último (*Gaceta de Madrid*, núm. 199, 18 de julio de 1931). Más que reformista, era revisionista de toda la organización de la Armada y sus cambios alcanzaban prácticamente todos los aspectos, entre ellos la llamativa supresión del cuerpo de Infantería de Marina, con el principal objetivo declarado de reducir gastos. Uno de los cambios menores que incorporó la ley de noviembre respecto del decreto de julio fue precisamente la vuelta a la organización del Servicio Hidrográfico anterior a 1927, incomprensible aparentemente, ya que se había demostrado fracasada. Desconozco quién y desde qué puesto impulsó esta enmienda, no prevista en la primera redacción.

las funciones de grabado y publicación continuaron realizándose de facto en el Observatorio de Marina, sin asumirlas nunca más la Dirección General de Navegación y Pesca, tal y como de iure se establecía.

Finalmente, el ministro Rocha presentó el proyecto de ley de noviembre de 1934, de reorganización del Servicio Hidrográfico de la Armada⁶, que venía a dar carta de naturaleza a lo que se venía haciendo, volviendo de nuevo al modelo de 1927, que en la práctica nunca se había abandonado. Y así se llega a la Guerra Civil.

Las unidades hidrográficas antes de la contienda

A pesar de los más que meritorios trabajos realizados en la segunda mitad del siglo XIX por las tres Comisiones Hidrográficas de la Península, Filipinas y Antillas⁷ –tal vez acallados, como tantos otros hechos, por la visión desgraciada de nuestra historiografía marítima contemporánea, como señaló Enrique García Domingo⁸ –, lo cierto es que la hidrografía comenzó el siglo XX con medios muy precarios y un futuro incierto. El vapor *Urania*, un yate donado a la Armada por un particular⁹, era la única unidad asignada a la Comisión Hidrográfica, replegada ya únicamente en la Península tras la pérdida de los territorios de ultramar. Como a perro flaco todo son pulgas, el cierre de la Academia de Ampliación de Estudios de la Armada en 1901 supuso el abandono de los estudios de ingeniero hidrógrafo, que junto con los de artillería, ingeniería naval y astronomía se venían impartiendo desde su apertura en 1885.

Este sombrío comienzo de siglo se enderezó en cierta medida con la creación, en el año 1908, de la especialidad de hidrografía, que se impartiría a bordo del citado vapor *Urania*, lo que al menos logró mantener los conocimientos adquiridos durante el siglo XIX y evitó el total abandono de la técnica hidrográfica. Desde este barco se efectuaron los trabajos de actualización de la costa norte peninsular hasta 1915, y del sur y Levante hasta finales de 1924, año en el cual fue dado de baja y sustituido en la Comisión Hidrográfica por el ex yate real *Giralda*¹⁰. Se contó también a partir de los años veinte con dos pequeños vapores auxiliares, el *Cástor* y el *Póllux*, afectos primero

(6) Decreto de 24 de noviembre de 1934 (*Gaceta de Madrid*, núm. 332,28 de noviembre).

(7) En particular, los trabajos de comisiones hidrográficas de Filipinas, efectuados en dificultísimas condiciones en dos periodos –1835 a 1839, al mando del CF José María Halcón y, sobre todo, los de 1870 a 1885, al mando del CF Claudio Montero–, asombran todavía hoy por su cantidad y calidad técnica. Constituye uno de esos muchos ejemplos de que nuestros predecesores eran capaces de hacer cosas que en otros países ni se habrían planteado por considerarlas, no ya imprudentes, sino imposibles.

(8) GARCÍA DOMINGO, Enrique: «Historiografía sobre la Marina en el siglo XX», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 56, Madrid, 2008, p. 147.

(9) El *Urania* fue donado a la Armada a finales de 1896 por Francisco Recur y Solá, un potentado de la época que había sido oficial de la Marina de Guerra.

(10) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 287,22 de diciembre de 1924, p. 1740.

al *Urania* y luego al *Giralda*, que se usaron para los trabajos de aguas más someras.

Durante el primer cuarto del siglo XX, las sucesivas modificaciones organizativas, la falta de inversiones suficientes para ejecutar los programas propuestos y la escasez de plantilla fueron problemas presentes en toda la Marina de Guerra, lo que en ocasiones ralentizó los planes de reconstrucción y potenciación de los medios navales tras el desastre del 98. Tampoco ayudó la falta de unos objetivos marítimos bien definidos y mínimamente consensuados en el terreno político, consecuencia lógica de un periodo inestable y confuso.

No obstante, a partir de los años veinte se empezó a ver la luz con la decidida puesta en marcha de ambiciosos programas de construcción militar, pero que no incluyeron en sus inicios la apremiante renovación de la flota hidrográfica. Con esos mimbres no se podía esperar cesto bueno, y el balance 1900-1925 fue que la hidrografía se resintió notablemente, quedando considerablemente atrás en relación con el resto de las naciones.

El informe emitido por los representantes españoles en el Congreso Internacional de Mónaco el 26 de octubre de 1926 sacó a la luz ese retroceso, y a consecuencia de ello la Dirección de Hidrografía se reorganizó en 1927, como se ha comentado. Además, en los planes de la Armada se incluyó como objetivo prioritario la construcción de un buque, concebido desde su diseño para propósitos hidrográficos y dotado con los recién nacidos avances en radioposicionamiento y acústica submarina, que ya se venían utilizando por buques de otras naciones¹¹.

El primer gobierno de la Segunda República asumió la continuidad de los proyectos de construcción ya iniciados en la dictadura de Primo de Rivera, y sobre esa base, el segundo ministro de marina, José Giral, designó a una comisión de oficiales para que elaborara un informe crítico sobre la situación de la Armada. Las conclusiones de esa comisión marcaron los objetivos marítimos y el rumbo de todos los programas navales de la República, tema que ha sido recientemente tratado de forma muy detallada por el teniente coronel Adolfo Morales en una obra de imprescindible lectura para entender bien el contexto y la época, por lo que sobran más comentarios¹².

Felizmente para la hidrografía, la primera nueva construcción que se acometió en este periodo fue la del buque planero *Tofiño*, aprobándose para ello un crédito extraordinario de diez millones de pesetas, decreto que firmó el ministro de Hacienda, Indalecio Prieto, el 28 de julio de 1931¹³. Justo un año después se firmó el decreto de contratación con la Sociedad Española de Construcción Naval¹⁴, y finalmente la fecha de botadura del barco fue el 23 de

(11) ESTRADA, Rafael: «Los sondadores acústicos y ultraacústicos», *Revista General de Marina*, Madrid, mayo de 1925, 634-638.

(12) MORALES TRUEBA, pp. 370 ss.

(13) *Gaceta de Madrid*, núm. 216, 4 de agosto de 1931.

(14) *Gaceta de Madrid*, núm. 208, 26 de julio de 1932.



3°-54'-50" 35°-14'-20"

Abordo Málaga 31 de Marzo de 1936
El Jefe de la Comisión Hidrográfica
Federico Aznar

Imagen 1: Tarjeta del parcelario del puerto de Alhucemas y firma del CF Federico Aznar, a bordo del Tofiño, en Málaga. (Fuente: Archivo Histórico del Instituto Hidrográfico de la Marina)

agosto de 1933 en los astilleros de Ferrol¹⁵. Se entregó en julio de 1934¹⁶, y el 15 de octubre de ese mismo año fue nombrado comandante el capitán de fragata Federico Aznar Bárcena¹⁷.

El día 18 de julio de 1936, el capitán de fragata Aznar era el jefe de la Comisión Hidrográfica, que dirigía desde su puesto de comandante del *Tofiño*. La comisión tenía por entonces base habitual en Málaga, y se dispone de información documental sobre su actividad hasta meses antes del comienzo de la guerra¹⁸, pero trabajaba en Tánger y sus costas vecinas durante el verano¹⁹. Ese día en particular estaba efectuando trabajos a la altura de Larache. Desde el inicio del levantamiento hasta su dramático final en la contienda²⁰, el barco se mantuvo leal al Gobierno de la República, siempre bajo el mando del capitán de fragata Aznar. Al *Tofiño* se le dedica gran parte del siguiente epígrafe, ya que fue el centro de la articulación, organización y funcionamiento del Servicio Hidrográfico de la Armada republicana.

Por otro lado, en marzo de 1934, dentro del programa naval del ministro Rocha, se incluyó un segundo buque planero de la clase *Tofiño*—el futuro *Malaspina*—, con el objetivo de cubrir la necesidad de realizar el levantamiento de las costas del Sáhara español y los territorios e islas del golfo de Guinea en un plazo de diez años²¹. En julio de ese mismo año se autorizó su construcción, también en los astilleros de Ferrol²², pero pocos meses más tarde el Gobierno ordenó asignarla a los astilleros de Matagorda «para atenuar el paro obrero de la industria de construcción naval en la provincia de Cádiz»²³. El barco fue botado el 13 de septiembre de 1935²⁴, y al comienzo de la guerra se encontraba todavía en construcción en zona controlada por el bando alzado.

Por último, merece la pena mencionar en este apartado otro barco construido en el periodo de la Segunda República que, si bien no nació para tareas hidrográficas, tuvo mucha relación con ellas desde el principio y que, con el devenir del tiempo, también acabó sus días como buque planero de la flotilla hidrográfica. Se trata del *Ártabro*, un barco que fue concebido para formar

(15) *Diario Ahora*, núm. 840,23 de agosto de 1933, p. 10.

(16) MORALES TRUEBA, p. 377.

(17) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 235, 18 de octubre de 1934, p. 1353.

(18) Archivo Histórico del Instituto Hidrográfico de la Marina, «Carta esférica de la costa norte de Marruecos desde el Estrecho de Gibraltar hasta las islas Chafarinas, comprendiendo una parte de la costa de España», referencias AHIHM-0001 Dirección, AHIHM1197 Dirección y AHIHM -262- doc. 38, Cádiz, 1936.

(19) GASCA Y AZNAR.

(20) Como se explica más adelante, el *Tofiño* se hundió en el puerto de Barcelona en algún momento del mes de enero de 1939.

(21) Anteproyecto de Ley de Construcciones Navales, enero 1934.

(22) Decreto de 26 de julio de 1934, *Gaceta de Madrid*, núm. 209, 28 de julio.

(23) Decreto de 24 de noviembre de 1934, *Gaceta de Madrid*, núm. 332, 28 de noviembre.

(24) *Diario de Cádiz*, 13 de septiembre de 1935, disponible en https://www.diariodecadiz.es/efemerides/Botadura-buque-planero-Malaspina_0_405259512.html, acceso el 09/01/2020.

parte de la que se denominó «Expedición Iglesias», una campaña científica muy ambiciosa al Alto Amazonas cuyo autor fue el ferrolano Francisco Iglesias Brage²⁵, novelesco personaje, ingeniero militar, aventurero y pionero de la aviación. Se financió a través de un patronato de carácter público, articulado desde 1932, y podríamos decir que fue el proyecto marítimo-científico y humanístico más importante de todo el periodo de la Segunda República.

El barco, activo esencial del proyecto, se construyó en los astilleros valencianos de la Unión Naval de Levante y fue botado en febrero de 1935. Contaba con todos los adelantos tecnológicos de su tiempo: propulsión eléctrica –un auténtico precursor del *Hespérides*–, hangar con dos hidroaviones de alas plegables, capacidad tropical y polar, climatización, doble casco con proa reforzada, diseño especial para navegación en aguas fluviales, avanzados instrumentos de navegación, laboratorios, quirófano y moderno equipamiento científico para las cinco secciones de investigación que componían el proyecto (Cartografía, Ciencias Físicas, Ciencias Naturales, Medicina y Antropogeografía). Sin duda, una magna empresa, tal vez excesiva para un país con las posibilidades de la España de entonces.

La plantilla de este singular barco (algo más de 90 personas) se organizó de una forma parecida a la de un buque de investigación de hoy día; es decir, una parte científica, formada por el personal investigador, y otra con cuatro servicios auxiliares (Servicios de Barco, Transportes y Comunicaciones, Campamento y Sanidad, y finalmente Fotografía y Cine). El Gobierno la aprobó a finales de 1935, nombrando jefe de la expedición al capitán Iglesias y comandante del barco al capitán de corbeta (hidrógrafo) Luis González de Ubieta y González del Campillo, que además sería el jefe científico de la sección de cartografía²⁶. Embarcaron también dos hidrógrafos más: los alféreces de navío David Joaquín Gasca y Aznar y Manuel María de Carlos y Ortiz, que harían tareas tanto de oficiales de puente como en la sección de investigación de cartografía. Además, el alférez de navío Gasca, ingeniero hidrógrafo, ocuparía la jefatura científica de la sección de ciencias físicas, lo que da una idea del importante peso específico de los hidrógrafos en la campaña. Tanto los ya mencionados como el resto de militares participantes habían pasado a la situación administrativa de «destinado al servicio de otros ministerios».

Ya casi alistado en Sevilla para su salida, el Gobierno aplazó repentinamente el ambicioso proyecto en marzo de 1936 por falta de financiación, «ya que las actuales circunstancias de España..., obligan al Estado a prestar una mayor atención a los problemas de su reconstitución interior»²⁷. El barco se cedió al Ministerio de Marina, aunque su uso se reservaba al servicio de las entidades que realizaran los fines científicos que determinaron su construc-

(25) Biografía de la Real Academia de Historia, disponible en <http://dbe.rah.es/biografias/12672/francisco-iglesias-brage>, acceso el 01/12/2019.

(26) Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 22 de octubre de 1935, por la que se aprueban las normas a que debe ajustarse el personal de la Expedición Iglesias al Amazonas (*Gaceta de Madrid*, núm. 299, 26 de octubre).

(27) *Gaceta de Madrid*, núm. 87, 27 de marzo de 1936, p. 2440.

ción o, lo que es lo mismo, hasta decidir qué hacer con él en ese impasse. Los equipos de fotogrametría aérea—incluidos los hidroaviones—, así como los de gravimetría y magnetismo, se declararon propiedad del Instituto Geográfico, aunque permanecerían a bordo²⁸.

En esta situación, el *Ártabro* comenzó tránsito de Valencia a Cartagena, el 13 de julio de 1936, al mando del capitán de corbeta González de Ubieta, ya reincorporado al servicio activo de la Armada²⁹. Cinco días después le sorprendió el comienzo de la guerra atracado en el muelle de Santa Lucía de la ciudad departamental. Al igual que el *Tofiño*, el barco se mantuvo desde el inicio del lado del Gobierno de la República.

En resumen, y como síntesis de este epígrafe, el «orden de batalla hidrográfico» al inicio de la contienda fue el siguiente:

- el personal, la maquinaria, los documentos y las planchas necesarias para el grabado y publicación de cartografía náutica permanecieron en el Observatorio de San Fernando, al mando del capitán de navío León Herrero, donde triunfó el levantamiento;
- el buque planero *Tofiño* se encontraba el Larache durante los trabajos de verano habituales de la Comisión Hidrográfica, al mando del capitán de fragata Federico Aznar Bárcena. Se mantuvo fiel al Gobierno de la República;
- el buque planero *Malaspina* se encontraba en plena construcción en los astilleros de Matagorda de Cádiz, que quedaron bajo control del bando nacional, pero todavía sin capacidad de navegar;
- el buque de investigación *Ártabro* se encontraba atracado en Cartagena al mando del capitán de corbeta Luis González de Ubieta. Al igual que el *Tofiño*, se mantuvo fiel al Gobierno de la República.

La dualidad de los Servicios Hidrográficos durante la Guerra Civil

Participación del Ártabro y el Malaspina

Empezando por el *Ártabro*, solamente tres días después de comenzar la contienda el capitán de corbeta González de Ubieta fue nombrado comandante del crucero José Luis Díez, quedando el alférez de navío Gasca al mando. Recibió orden de alistarse en Cartagena para rendir servicios de buque hospital, y fue comisionado con ese cometido a Málaga, donde recaló el 31 de julio de 1936. El 7 de enero de 1937, el alférez de navío Gasca desembarcó para pasar destinado al buque planero *Tofiño*, atracado en esa fecha en el puerto de Cartagena³⁰. Sin embargo, el barco permaneció en Málaga hasta que su propia

(28) *Gaceta de Madrid*, núm. 34, 2 julio de 1936, p. 55.

(29) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 128, 5 de junio de 1936, p. 753.

(30) GASCA Y AZNAR.

dotación lo hundió el 7 de febrero, ante la inminente caída de la ciudad en manos del ejército franquista. Ya en poder del bando nacional, fue reflotado pocos días después –probablemente el 14 de febrero, fecha en que pasó a tercera situación–³¹.

El 16 de febrero, el Gobierno de Burgos nombró comandante al capitán de corbeta Francisco Fernández de la Puente³². No consta que el barco volviera a participar en ninguna actividad reseñable hasta abril de 1939, probablemente muy mermado de operatividad tras el hundimiento, así que ahí acabó la breve participación del *Ártabro* en el periodo de contienda.

En cuanto al *Malaspina*, ya se ha comentado que comenzó la guerra todavía en construcción en Cádiz, en manos del bando sublevado. No fue hasta el 21 de enero de 1937 cuando el Gobierno de Burgos nombró al primer comandante, el capitán de corbeta Rafael Fernández de Henestrosa y Salabert³³. El 1 de marzo de ese año pasó a tercera situación.

El uso que se le dio al barco desde 1937 a 1939 fue puramente militar con la denominación de «planero armado *Malaspina*». Desempeñó diversas misiones de patrulla y control del tráfico marítimo, sobre todo en el estrecho de Gibraltar. El 19 de noviembre de 1938 capturó el vapor letón *Everards*, así que al menos hasta esa fecha lo podemos situar en esa misma zona³⁴. A finales ese mismo año relevó a la motonave *Ciudad de Mahón* como transporte de guerra entre la Península y Guinea³⁵. No fue hasta terminada la guerra cuando se restablecieron los servicios de la Comisión Hidrográfica³⁶, quedando el *Malaspina* afecto a ella y «debiendo proceder a su total alistamiento apenas regrese a la Península».

Por tanto, la actividad cartográfica en el bando sublevado durante la guerra se limitó a la de los servicios de publicación de la Sección Cuarta del Observatorio de Marina, ya que por distintas razones no se destinó a tareas hidrográficas a ninguno de los dos barcos de los que dispuso a partir de marzo de 1937, el *Ártabro* y el *Malaspina*. No obstante, el hecho de contar con la capacidad de poder servir cartas a sus buques fue muy importante. No en vano esto obligó al bando republicano a articular una solución alternativa, ya que el hecho de no disponer de cartografía náutica limitaba lógicamente la

(31) BOE del Gobierno de Burgos, núm. 141, 10 de marzo de 1937.

(32) *Ibíd.*, núm. 123, 20 de febrero de 1937.

(33) *Ibíd.*, núm. 95, 23 de enero de 1937.

(34) RODRÍGUEZ BARRIENTOS, Manuel: «La Guerra Civil en Algeciras y su entorno geográfico», *Revista General de Marina*, Madrid, abril de 2010, p. 406.

(35) Díaz Lorenzo, Juan Carlos: «La vida marinera del buque Ciudad de Mahón (1931-1974)», accesible desde <https://www.puentedemand.com/la-vida-marinera-del-buque-ciudad-de-mahon-1931-1974/>, acceso el 13 de febrero de 2020. El *Ciudad de Mahón* era entonces un moderno barco de la empresa Trasmediterránea, que se había concebido para cubrir las líneas interinsulares en Canarias. Como curiosidad, comentaremos que al comienzo de la guerra fue requisado por las autoridades sublevadas y provisto de dos cañones, asignándole el mando al entonces teniente de navío Fernando Balén, también hidrógrafo, que llegaría a ser director del Instituto Hidrográfico tras la contienda.

(36) Orden de 22 de diciembre de 1939, BOE, núm. 361, 27 de diciembre, p. 7308.

operatividad de sus unidades navales. De esta necesidad nació el Servicio Hidrográfico de la Armada republicana, a bordo del *Tofiño*, como se explica a continuación.

La actividad del buque planero Tofiño: el Servicio Hidrográfico republicano

Dentro de la historia de la hidrografía en la Guerra Civil, el *Tofiño* merece epígrafe aparte, ya que sin duda fue el protagonista más relevante. Era un barco hidrógrafo muy moderno, recién entregado a la Armada y que se lucía con orgullo en el ámbito internacional³⁷.

En algún momento entre el 18 de julio y el 17 de agosto de 1936, el *Tofiño* se dirigió desde su zona de trabajos en Larache y recaló en Málaga. Esto se puede afirmar con certeza, porque en esta última fecha se celebró a bordo el consejo de guerra, presidido por el comandante Federico Aznar, contra los oficiales sublevados de los destructores Almirante Valdés, Lepanto, Sánchez Barcáiztegui y Churruca, que habían sido detenidos por sus dotaciones.

El barco permaneció en Málaga durante al menos el mes de septiembre, realizando funciones de apoyo administrativo y logístico para facilitar la percepción de haberes y alimentación de las clases de marinería, «con el fin de normalizar cuanto a manutención de personal de Marina que por diversas causas se encuentra en Málaga»³⁸.

Entre esa fecha y el mes de diciembre de 1936, el *Tofiño* recaló en Cartagena. El 17 de diciembre se firmó una orden ministerial de gran importancia jurídica en la historia de la hidrografía española, pues establece que «mientras duren las actuales circunstancias, el buque planero *Tofiño* desempeñará las funciones que anteriormente desempeñaba el Observatorio de Marina...», detallando a continuación las referidas funciones en siete artículos que describen esencialmente las de cualquier servicio hidrográfico, incluyendo (artículo 3) la de actuar como depósito de instrumentos náuticos para apoyar a los buques de la Armada republicana³⁹.

Por tanto, podemos establecer el 17 de diciembre de 1936 como la fecha de nacimiento del Servicio Hidrográfico de la Armada en la zona republicana, que convivirá en paralelo con las actividades de otro Servicio Hidrográfico –la sección cuarta del Observatorio de Marina–, por primera vez desde la creación de la Dirección de Hidrografía en 1797. Y además con el formalismo de su publicación en el Boletín Oficial: de hecho y de derecho.

(37) Prueba de ello es que en la Conferencia Oceanográfica Iberoamericana, celebrada en Madrid y Málaga a finales de abril de 1935, se reservó una ponencia específica para el comandante del *Tofiño*, en la que expuso las capacidades del barco ante un nutrido grupo de expertos de talla mundial, tanto iberoamericanos como invitados de EE.UU. y de varios países de Europa (diario *El Sol*, 21 abril 1935, p. 4, edición de Madrid).

(38) Orden del subsecretario de Defensa de 18 de septiembre de 1936, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 198, p. 1.146.

(39) *Gaceta de la República*, núm. 354, 19 de diciembre de 1936, p. 1.040.

Días más tarde, el 23 de diciembre, el capitán de fragata Federico Aznar fue confirmado en el mando del *Tofiño*, nombramiento que firma Indalecio Prieto en Valencia atendiendo a la propuesta de la jefatura de la Base Naval Principal de Cartagena⁴⁰. Podemos decir que esta es, por tanto, la disposición legal que nombra formalmente al director del Servicio Hidrográfico de la Armada republicana.

Desconocemos muchos detalles de la actividad desarrollada por el *Tofiño* a lo largo de la guerra, pero sabemos lo suficiente para poder afirmar que cumplió activamente con sus cometidos como Servicio Hidrográfico. En relación con el apoyo cartográfico, el alférez de navío Gasca aporta una información muy valiosa. Estuvo destinado en el *Tofiño* desde el 7 de enero de 1937 hasta su nombramiento como comandante del destructor *Almirante Miranda* el 5 de abril de ese mismo año. Durante esos tres meses, el capitán de fragata Aznar le asignó el cometido de buscar cartas que estuvieran en buen estado a lo largo de la costa levantina, controlada por la República, ante la falta de existencias en los depósitos de venta al público, lo que según sus palabras crearía «graves dificultades» a la Flota republicana. Finalmente, encontró cartas en buen estado en un sindicato de la marina mercante en Barcelona, que «fueron reproducidas fotográficamente en unos talleres gráficos de Valencia»⁴¹.

En cuanto al servicio de avisos a los navegantes, desde el *Tofiño* se emitieron boletines de forma periódica durante todo 1937 y principios de 1938, hecho que está bien documentado ya que se publicaron en la *Gaceta de la República*, como venía siendo costumbre antes de la guerra.

En el otro bando, si bien es cierto que contaron desde el inicio con la gran ventaja de tener en su poder la capacidad de reproducción cartográfica, parece que se descuidaron algunos detalles técnicos. En este sentido, resulta interesante comparar los grupos de avisos de uno y otro lado. Se llega a la conclusión de que en el bando nacional se perdió la calidad de este servicio, y no así en el republicano, en el que se mantuvieron hasta el último momento los detalles metódicos que debe tener este producto. Se muestran a continuación dos imágenes que no necesitan mayor comentario ni especiales conocimientos náuticos para su juicio. El extracto del grupo de avisos del *Tofiño* que se muestra pertenece al publicado en la contienda por ese bando en la *Gaceta de la República* de 5 de febrero de 1938:

(40) *Gaceta de la República*, núm. 360,25 de diciembre de 1936, p. 1.106.

(41) GASCA Y AZNAR.

Considerando que aquél se ha tramitado reglamentariamente y que se han cumplido todos los requisitos legales.

Este Ministerio, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, ha dispuesto declarar caducada dicha concesión.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos".

Y desconociendo la vecindad y domicilio del interesado don Antonio Pellín Navarro, se le notifica por medio del presente edicto, a los consiguientes efectos.

Alcante, 1.º de Febrero de 1938. El Ingeniero Jefe, *Enrique Meléndez*.

AVISOS A LOS NAVEGANTES

Buque-Hidrógrafo "Tofiño" de la Flota Republicana

GRUPO 2

Avisos del número 15 al 23

Advertencia. — Las demoras son verdaderas contadas desde 0º a 360º a partir del N., en el sentido del movimiento de las agujas de un reloj. Las relativas a luces, incluso sus sectores de iluminación y de peligro se dan desde el mar, es decir, desde el buque; las demás desde el punto de referencia. Las longitudes se refieren al meridiano de Greenwich. Los alcances de las luces corresponden a tiempo claro ordinario. Las profundidades se refieren a la baja-

mar de sicigias equinocciales. Las altitudes se refieren al nivel medio del mar.

Al recibirse los Avisos, corrijanse los Planos, Cartas, Derroteros y Libro de Faros.

A bordo, Cartagena, 15 de Enero de 1938.—El Jefe del Servicio, *Federico Aznar*.

Se ruega a los navegantes, Autoridades de Marina, Jefes de Obras de Puertos y de Señales Marítimas, informen inmediatamente a este Servicio Hidrográfico de cualquier corrección que deba afectar a sus publicaciones, de cuantos peligros para la navegación tengan noticia, y de los proyectos de instalación, alteración o supresión de cualquier obra o señal marítima.

GRUPO NUMERO 2. — 15 DE ENERO DE 1938

I N D I C E

Aviso	Grupo	Costa	Localidad	Información
ESPAÑA. — Mar Mediterráneo				
15 (T)	2	E.	Santa Pola.	Nafragio a la deriva.
16	2	E.	Puerto de Castellón.	Modificación de fondos y Obras. (Anexo gráfico).
INGLATERRA. — Mar Mediterráneo. — Isla de Malta				
17	2		Punta Binghaisa.	Boyas retiradas.
FRANCIA. — Golfo de Vizcaya				
18	2	N.	Bahía de l'Arguenon.	Baliza restablecida.
19 (T)	2	W.	Le Croisic.	Luz modificada temporalmente.
ITALIA. — Mar Mediterráneo. — CERDEÑA				
20	2		Cap Sandalo.	Luz modificada.
GRECIA. — Mar Mediterráneo				
21	2	E.	Isote Phalconera.	Luz modificada.
TURQUIA. — Mar Egeo				
22	2	E.	Izmir (Smyrne).	Instrucciones para buques comercio
AFRICA. — Mar Mediterráneo. — TUNEZ				
23 (T)	2	N.	Ras Zira.	Boya luminosa encendida temporalmente.

<p>Número 15 (T) <i>Mar Mediterráneo, España</i> Costa E. Nafragio a la deriva. Subdelegación Marítima de Santa Pola. Situación: 37º 49' N. y 0º 28' W. (aproximada). Detalles: Al N. E. de Cabo de Palos, a unas 16 millas del mismo, han sido vistos en 27 de Diciembre a la deriva restos de un naufragio, emergiendo solamente uno de los palos que parece estar quemado. (Aviso número 15 (T), 15 de Enero de 1938).</p>	<p>Cartas afectadas: 712, 118 A, 158 A, 158 A y 800.</p>	<p>Cartas afectadas: 796, 836, 118 A y 69 B.</p>
<p>Número 16 <i>Mar Mediterráneo, España</i> Costa E. Servicio Hidrográfico. — Modificación de fondos y obras. Nombre y situación: 39º 58', 1 N. y 0º 1', 7 E. (aproximada). Detalles: La zona dragada en el puerto, está señalada en el gráfico anexo, asimismo las obras en proyecto y las ya construidas. (Aviso número 16, 15 de Enero de 1938).</p>		
<p>Número 17 <i>Mar Mediterráneo, Inglaterra</i> Isla de Malta Punta Binghaisa. — Boyas retiradas. (Avis aux Navigateurs núm. 3127 París, 1937). Situación: 39º 49' N. y 14º 34' E. (aproximada). Detalles: Las dos boyas que sirven de amarre para hidroaviones, fondeadas al sur del bajo fondo "Binghaisa", han sido retiradas.</p>		

Imagen 2: Grupo de avisos a los navegantes publicado en el Tofiño durante la guerra, firmado en Cartagena por el CF Federico Aznar el 15 de enero de 1938

Escudos	38.60
Peso moneda legal	2.65
Coronas checas	30.—
Coronas suecas	2.19
Coronas noruegas	2.14
Coronas danesas	1.90
DIVISAS LIBRES IMPORTADAS VOLUNTARIA Y DEFINITIVAMENTE	
Francos	35.—
Libras	53.05
Dólares	10.72
Francos suizos	245.40
Escudos	48.25
Peso moneda legal	3.30

¡Aviso a los Navegantes!

Se pone en conocimiento de todos los navegantes que como consecuencia de avería de las en el Faro Codeira éste dá los periodos de obscuridad en once segundos en vez de en dos segundos.

Burgos, 9 de marzo de 1938.—
II Año Triunfal.—El Secretario,
José M. de Rotzsché.

Anuncios particulares

BANCO DE BILBAO

MALAGA

Habiendo sido extraviados en poder del interesado, los resguardos de depósito de este Banco, a favor de don José Rodríguez Robles, que se detallan a continuación, se hace público, advirtiendo que, de no presentarse reclamación justificada en el término de 30 días, a contar de la fecha de la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial del Estado" y en un diario de Málaga, se extenderán nuevos resguardos a nombre del titular, sin responsabilidad por nuestra parte.

Número 31, comprensivo de pesetas nominales 30.000, en 60 Cédulas, 5 por 100 Banco Hipotecario de España, números 791.618, 810.171/229.

Número 32, comprensivo de pesetas nominales 50.000, en 100 Cédulas, 5 por 100 Banco Hipotecario de España, números 1.193.929/4.028.

Número 211, comprensivo de pesetas nominales 1.500, Deuda Amor-

tizable 3 por 100 1928, sin impuestos, en tres títulos, serie A, números 108.209/11.

Número 225, comprensivo de pesetas nominales 2.000, Deuda Amortizable, 3 por 100 1928, sin impuestos, en cuatro títulos, serie A, números 108.215/18.

Número 333, comprensivo de pesetas nominales 2.000, Deuda Amortizable 3 por 100 1928, sin impuestos, en cuatro títulos, serie A, números 108.208, 108.212/14.

Número 345, comprensivo de pesetas nominales 5.500, en 11 Cédulas Crédito Local del Banco de Crédito Local de España, 5,50 por 100, números 28.201/3, 28.257, 102.801/2.

Número 374, comprensivo de pesetas nominales 1.500, en tres Cédulas Crédito Local del Banco de Crédito Local de España, 5,50 por 100, números 102.803/4, 105.738.

Málaga, 25 de febrero de 1938.—
Banco de Bilbao (Sucursal de Málaga).—El Contador, Ramón Casado Blanco.

BANCO HERRERO

OVIEDO

Habiendo sido extraviados en poder del interesado los resguardos de depósito en este Banco a nombre de don Pedro Juan Cueto Llano, de Arriandaa, que se detallan a continuación, se hace público, en cumplimiento de lo preceptuado en los artículos 12 y 17 de nuestros Estatutos sociales, advirtiendo que, de no presentarse reclamación justificada en el término de treinta días, a contar de la fecha de la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial del Estado" y en un diario de Oviedo, se procederá a extender duplicados de los mismos, sin responsabilidad por nuestra parte:

Número 6803, comprensivo de pesetas nominales 4.000, en 8 obligaciones 5 %, Sociedad Popular Ovetense, números 2481/38.

Número 6804, comprensivo de pesetas nominales 13.000, en 26 obligaciones 4 %, Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, números 6285/300-6701/20.

Número 6805, comprensivo de pesetas nominales 50.000, en Deuda Perpetua Interior al 4 %. Dos títulos números 31898/99, de la serie E, canjeados por los números 23479/90.

Número 8623, comprensivo de pesetas nominales 27.500, en Deuda Perpetua Interior al 4 %. Tres títulos serie C, números 85898/8 y uno serie D, número 9005, canjeados por los números 140633/5 de la serie C y 40657 de la serie D.

Número 16330, comprensivo de pesetas nominales 50.000, en Deuda Ferroviaria Amortizable del Estado 5 %. Diez títulos serie B, números 14444/53.

Número 29764, comprensivo de pesetas nominales 4.000, en 8 acciones preferentes 7 %, Compañía Telefónica Nacional de España, números 216530/1, 435325/6, 439837/90.

Número 37876, comprensivo de pesetas nominales 4.000, en 8 obligaciones 5 y medio por 100, Compañía Telefónica Nacional de España, números 91493/500.

Oviedo, 28 de febrero de 1938.—
II Año Triunfal.—Por el Banco Herrero, Director General, Antonio P. Hidalgo.

ANUNCIO DE LA SUCURSAL DE LA CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS POR EXTRAVÍO DE UN RESGUARDO DE DEPÓSITO

Habiéndose extraviado el resguardo de la Caja de Depósitos, en concepto de "Necesario sin interés" número 43 de entrada y 14.334 de registro, que fué constituido en esta Sucursal el día 2 de marzo de 1937 por el Gobierno M. de Badajoz, y a su disposición, en expediente contra Juana Gallego, por atesoramiento de plata, y por valor de pesetas ocho mil cuarenta y cuatro con treinta y cinco céntimos, se previene a la persona en cuyo poder se halle, que lo presente en esta Sucursal de la Caja de Depósitos (Intervención), en la inteligencia de que están tomadas las precauciones oportunas para que no se entregue el referido Depósito sino a su legítimo dueño, quedando dicho resguardo sin ningún valor ni efecto transcurridos que sean dos meses desde la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial del Estado", de Burgos, y el "Boletín Oficial" de la provincia, sin haberlo presentado, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Caja de Depósitos de 19 de noviembre de 1929.

Badajoz, a 8 de febrero de 1938.

Imagen 3: Aviso a los navegantes publicado en el Boletín Oficial de Burgos el 9 de marzo de 1938. Se aprecia cómo la diferencia formal con respecto al republicano es muy notable

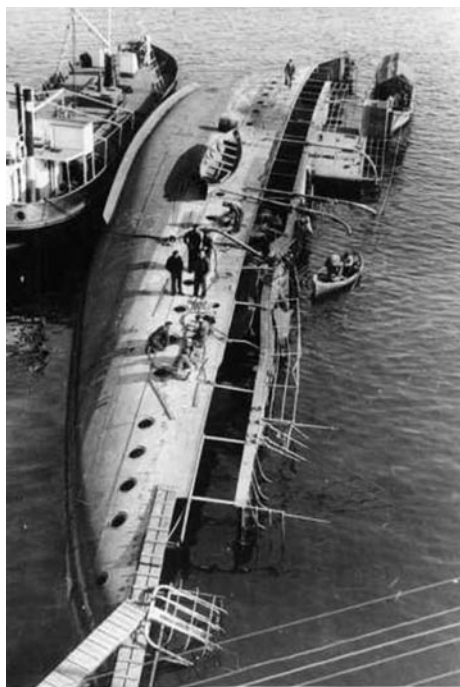


Imagen 4: Tareas de preparación para el reflotamiento del Tofiño en el puerto de Barcelona. (Fuente: archivo histórico del Museu Marítim de Barcelona)

En algún momento a partir el 15 de enero de 1938 –fecha en la que, documentalmente, estaba en Cartagena, como acabamos de ver–, el barco recaló en Barcelona, donde fue hundido atracado en puerto frente a la Puerta de la Paz en alguno de los numerosos bombardeos que sufrió la ciudad desde febrero del 38 hasta que cayó, a finales de enero de 1939. El momento exacto del hundimiento no lo sabemos, y es un dato que no consta expresamente ni en los archivos del puerto de Barcelona ni en obras tan específicas y documentadas como las publicadas por Fernando Moreno de Alborán o Lino Pazos. Esto nos priva en principio de cerrar en una fecha concreta la historia del Servicio Hidrográfico republicano.

No obstante, lo podemos acotar de algún modo a partir de determinadas evidencias y haciendo alguna suposición. Consta que el 29 de diciembre de 1938 se destinó al *Tofiño* al auxiliar provisional de sanidad Carlos Crespo Gil⁴². Se concluye, por tanto, que el 29 de diciembre de 1938 el barco debía de seguir a flote.

Como las tropas franquistas entraron el 26 de enero en Barcelona, donde se encontraron, entre otros muchos barcos, al *Tofiño* volcado sobre su costado de estribor, el hundimiento debió de producirse en uno de los últimos bombardeos que la ciudad sufrió en enero de 1939, justo antes de su caída –concretamente, se registraron ataques los días 4, 8, 9, 16 y del 21 al 25 de enero–. Si damos por buena la hipótesis de que se hundió a consecuencia de un bombardeo, como parece que se constató en su posterior reflotamiento y reparación, podemos suponer que el final del Servicio Hidrográfico republicano se produjo en algún día indeterminado de esos nueve señalados del mes de enero de 1939.

(42) Orden número 26114 de la Sección de Sanidad, *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, núm. 343,29 de diciembre de 1938, p. 1448.

El destino final tras la contienda

El destino de los barcos y la creación del IHM

Como ya se ha comentado, el 22 de diciembre de 1939 se restablecieron los servicios de la Comisión Hidrográfica, quedando el *Malaspina* afecto a ella y con la misma dependencia de la sección cuarta del Observatorio de Marina establecida en la Ley de 1934.

El 30 de diciembre de 1943 se creó el Instituto Hidrográfico de la Marina en Cádiz, tal y como lo conocemos hoy, directamente dependiente del Estado Mayor de la Armada, con el objetivo de que le «permita una amplia acción en sus funciones relativas a Hidrografía y Navegación, sin las limitaciones que su situación como una Sección del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando inevitablemente le imponen»⁴³.

En cuanto al *Ártabro*, se le dieron diversas funciones de apoyo al finalizar la guerra, destacando su participación como plataforma de apoyo a la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques⁴⁴, o incluso su uso como residencia flotante para alojamiento de oficiales. En marzo de 1943 pasó a tercera situación, con la denominación –por vez primera– de buque planero *Ártabro*, vinculándose así a las actividades hidrográficas hasta el final de sus días. El 25 de julio de 1949 cambió su nombre por el de *Juan de la Cosa*, como contribución de la Armada a la celebración del quinto centenario del nacimiento del insigne cartógrafo⁴⁵. Causó baja en la Armada en 1973. Curiosamente, ese mismo año fallecía Francisco Iglesias Brage, su auténtico creador, quien andando el tiempo terminaría sus días jubilándose como subdirector de la compañía Iberia.

El *Malaspina* fue el único barco que a la finalización de la guerra estaba listo para efectuar trabajos hidrográficos. Hasta que se pudo contar de nuevo con el *Tofiño*, alojó la Escuela de Hidrografía y fue la unidad sobre la que pivotó el relanzamiento de los trabajos de sondas tras la contienda. Causó baja en la Armada en 1975, tras ser sustituido por el actual barco del mismo nombre, que dicho sea de paso también necesita ya un relevo urgente⁴⁶.

(43) Ley de 30 de diciembre de 1943, de creación del Instituto Hidrográfico de la Marina, BOE, núm.1,1 de enero 1944, p. 5.

(44) Organismo que se articuló tras la guerra para recuperar, en la medida de lo posible, los barcos hundidos que pudiesen ser todavía útiles.

(45) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 167, 28 de julio de 1949, p. 1140.

(46) Cuando se examinan las capacidades de las plataformas de las que disponen, no solamente los servicios hidrográficos de las naciones de nuestro entorno, sino de otras instituciones del Estado y de otros países menos desarrollados que el nuestro, se llega a la conclusión de que estamos de nuevo en una situación similar a la señalada en el informe emitido por los representantes españoles en el Congreso Internacional de Mónaco de 1926. Felizmente, ya existe por fin un programa para sustituir a las obsoletas unidades hidrográficas actuales, recientemente impulsado por la Armada.

En cuanto al *Tofiño*, fue reflotado en Barcelona por la Comisión de Salvamento de Buques. Los datos publicados en diversas fuentes no coinciden en cuanto a la fecha de reflotamiento. El primer barco reflotado por la Comisión en Barcelona fue el *Stancroft*, el 16 de agosto de 1939, y se cita al *Tofiño* en la lista de los inmediatamente posteriores⁴⁷. Juan Luis Coello, por su parte, la establece de una manera muy concreta el 23 de octubre de 1940⁴⁸.

Como quiera que sea, una vez reflotado se trasladó remolcado a Cartagena, aprobándose dos créditos para su reparación en 1942 y 1943, por un valor total de algo más de cuatro millones y medio de pesetas. La puesta a punto debió de ser compleja, ya que el barco no realizó sus primeras pruebas de mar hasta el 4 de octubre de 1946, pasando a tercera situación al año siguiente, nada menos que ocho años después de su hundimiento. Alojó durante sus años de servicio a la Escuela de Hidrografía, causando baja en 1975, cuando se entregó a la Armada el actual *Tofiño*.

Las biografías de los protagonistas en el Servicio Hidrográfico republicano

El papel de los tres marinos hidrógrafos del bando republicano mencionados en este artículo fue realmente destacado, no solo en relación con la organización del Servicio a bordo del *Tofiño*, sino también dentro de la propia flota republicana, como se expone a continuación.

El alférez de navío David Joaquín Gasca y Aznar nació en Zaragoza en 1909. En 1924 ingresó en la Escuela Naval de San Fernando, y salió en 1929. Desde 1932 a 1935 cursó los estudios y prácticas de especialista en hidrografía y de ingeniero hidrógrafo. Al terminar este periodo de formación pasó a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes para incorporarse como dotación de la Expedición Iglesias al Amazonas, embarcando en el *Ártabro* en septiembre de 1935. Una vez comenzada la guerra, tras sus breves pasos por el *Ártabro* y el *Tofiño*, tomó el mando del destructor *Almirante Miranda* el 5 de abril de 1937, que mantuvo hasta el 29 de marzo de 1939 en Bizerta, cuando lo entregó al bando nacional en virtud del acuerdo Berard-Jordana.

Ascendió a teniente de navío el 11 de enero de 1937, y en 1938 le fue conferida la habilitación de capitán de fragata. Participó al mando del *Almirante Miranda* en varias misiones de guerra, destacando los combates navales de Cullera y Cherchell. Participó en la batalla de Cabo de Palos al mando del destructor *Lepanto* –provisionalmente, por avería del *Miranda*–, donde se produjo el hundimiento del crucero *Baleares*, posiblemente debido al impacto de los torpedos lanzados desde su barco.

Tras la entrega de la flota republicana, David Gasca permaneció exiliado en Túnez, donde trabajó como ingeniero topógrafo en explotaciones mineras y

(47) Autoridad portuaria de Barcelona.

(48) COELLO LILLO, p. 293.

como profesor de matemáticas y castellano. En 1969 se fue a vivir a Sanary-sur-Mer, en Francia, donde murió el 30 de abril de 1985 sin haber regresado de nuevo a España.

El capitán de corbeta Luis Felipe González de Ubieta y González del Campillo⁴⁹ nació en León en 1899, de familia oriunda de Vizcaya. Ingresó en la Escuela Naval de San Fernando en 1917, saliendo alférez de navío en 1922. Durante la guerra jugó un papel muy destacado en la flota republicana, asumiendo el mando del destructor *José Luis Díez*, primero, y del crucero *Miguel de Cervantes* después. Fue jefe del Estado Mayor de la Armada republicana y jefe de la Flota, periodo en el cual impuso disciplina y consiguió articular una mediana organización en una institución que estaba desmandada y descontrolada. Se hallaba al mando en la batalla de Cabo de Palos, acción por la cual el Gobierno le concedió la Placa Laureada de Madrid, máxima condecoración militar del bando republicano.

Cesó como jefe de la Flota a finales de 1938 y fue nombrado jefe de la isla de Menorca. En febrero de 1939 negoció la rendición de la isla al bando nacional a bordo del crucero inglés *Devonshire*, para evitar más derramamiento de sangre. Ese mismo barco le llevó a su primer destino en el exilio, en Marsella, de donde se trasladó a Estados Unidos, México, Canadá y Colombia. Trabajó, primero como oficial y luego como capitán, navegando en buques de navieras americanas y colombianas. A finales de 1950 era capitán del *Chiriqui*, una motonave de la Compañía de Navegación y Tierras Elliot S.A., de Barranquilla (Colombia). En esa fecha su buque naufragó en un temporal en aguas colombianas del Atlántico, muriendo con él al negarse a abandonarlo. Fue muy respetado por amigos y enemigos, dejando un gran recuerdo entre sus compañeros de ambos bandos.

El capitán de fragata Federico Aznar Bárcena nació en Vigo alrededor de 1885. Ingresó en la Escuela Naval Flotante, en la fragata *Asturias*, el año 1900 con el número uno de su promoción⁵⁰, siendo promovido a alférez de navío en 1906 con el número tres de su promoción⁵¹. Ese mismo año embarcó en el *Urania*, donde dos años más tarde comenzó los estudios de hidrografía en la recién creada escuela a bordo de ese vapor. Ascendió en 1913 a teniente de navío, empleo en el que estuvo embarcado en el yate real *Giralda*, en el cañonero *Lauria*, en los cruceros *Reina Regente* y *Río de la Plata*, de nuevo en el vapor *Urania* y, finalmente, como segundo comandante del contratorpedero *Bustamante*. En ese mismo empleo fue ayudante personal del ministro Augusto Miranda⁵². Destacan también en este periodo la Medalla al Mérito Naval que se le concedió por los levantamientos de los planos de los levantamientos de la bahía de Corisco y Río Muni en Guinea, y la Medalla

(49) Datos extraídos de la web de la Real Academia de Historia, biografía firmada por Hermenegildo Franco Castañón, disponible desde <http://dbe.rah.es/biografias/72862/luis-felipe-gonzalez-de-ubieta-y-gonzalez-del-campillo>, acceso el día 3 de noviembre de 2019.

(50) *Boletín Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 86, 2 de agosto de 1900, p. 842.

(51) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 127, 17 de septiembre de 1906, p. 782.

(52) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 38, 16 de febrero de 1916, p. 245.

de África, concedidas ambas mientras se encontraba embarcado en el cañonero *Lauria*.

En noviembre de 1920 comenzó el curso de ingeniero radiotelegrafista en la Escuela Superior de Electricidad de París –curso de gran prestigio entonces–, finalizándolo en julio de 1921. Durante su estancia ascendió a capitán de corbeta, empleo en el cual desempeñó diversos destinos y comisiones relacionados con esta nueva especialización. Entre los primeros cabe destacar el de jefe de la Estación Radio de Ciudad Lineal y el de jefe de los Servicios de Radiotelegrafía del Ministerio de Marina; entre las segundas, encabezó en 1923 la comisión encargada del estudio del emplazamiento de las estaciones radiogoniométricas en la costa de Galicia. Asimismo, fue vocal primero y vicepresidente después, de la Junta Técnica Inspector de Radiocomunicación⁵³, organismo interministerial a través del que participó en las reuniones de Praga y Lausana para el reparto de frecuencias radio en Europa⁵⁴.

En cuanto a destinos de embarque en el empleo de capitán de corbeta, fue tercer comandante del crucero *Méndez Núñez* y ejerció el mando del buque de salvamento de submarinos *Kanguro*.

Ascendió a capitán de fragata recién comenzado el periodo republicano⁵⁵. En ese empleo destacan los destinos como jefe de los Servicios Hidrográficos de Madrid y jefe de comunicaciones del Estado Mayor de la Armada, ambos conferidos durante el año 1932. A esas alturas no había abandonado la actividad hidrográfica práctica, como demuestra el hecho de que dirigiera una exploración de un bajo llevada a cabo a bordo del cañonero Dato en las inmediaciones del puerto de La Coruña⁵⁶, o que se le ordenara efectuar un informe para definir el sistema de propulsión más adecuado para el nuevo planero *Tofiño*⁵⁷.

En cuanto a destinos de embarque como capitán de fragata, fue segundo comandante del crucero *Miguel de Cervantes*⁵⁸. El 31 de octubre de 1933 se le nombra comandante del buque escuela *Galatea*⁵⁹, cuyo mando toma el 17 de noviembre de ese mismo año⁶⁰. Finalmente, el 15 de octubre de 1934 fue nombrado comandante del *Tofiño*, recién entregado a la Armada.

Respecto a su carrera militar a partir del comienzo de la Guerra Civil, ascendió a capitán de navío el 16 de diciembre de 1937⁶¹, ascenso que no fue reconocido por el bando ganador al final de la contienda.

(53) RO circular núm. 2287, de 30 de noviembre de 1928, *Gaceta de Madrid*, núm. 337,2 de diciembre, p. 1427.

(54) El papel de los representantes españoles en la Conferencia de Praga, entre los que se destacaba el capitán de fragata Aznar, fue muy notable y obtuvieron el reconocimiento internacional a un cuadro de frecuencias y potencias asignado a España muy ventajoso (Montoro, p. 125).

(55) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 101, 8 de mayo de 1931, p. 739.

(56) *Ibidem*, núm. 160, 8 de julio de 1932, p. 1163.

(57) *Ibidem*, núm. 39, 17 de febrero, p. 273.

(58) *Ibidem*, núm. 39, 16 de febrero de 1933, p. 306.

(59) *Ibidem* núm. 253, 31 de octubre, p. 2170.

(60) *Ibidem*, núm. 33, 8 de febrero de 1934, p. 218.

(61) *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, núm. 312, 29 de diciembre de 1937, p. 651.

Terminada la guerra, fue condenado a prisión, causando baja en la Armada como accesoria a la pena impuesta «con pérdida de todos los honores y derechos adquiridos en el servicio del Estado»⁶². El 18 de julio de 1941 se le conmutó la pena que le faltaba por cumplir por la de confinamiento⁶³. En 1962 se le reconoció una pensión como capitán de fragata retirado, a percibir desde el 1 de enero de ese año⁶⁴. Falleció en Madrid el día 6 de marzo de 1965⁶⁵.

Conclusiones

Durante la Guerra Civil convivieron dos servicios hidrográficos con sus correspondientes Directores oficialmente nombrados, uno en el Observatorio de Marina de San Fernando y el otro a bordo del planero *Tofiño*. Esta situación, sin precedentes en la historia de la cartografía náutica española, se mantuvo prácticamente hasta el final de la contienda.

Es difícil aquilatar hasta qué punto la flota republicana se vio limitada en sus actuaciones iniciales por falta de cartas de navegación, si así fue, y cuáles fueron en concreto las «graves dificultades» apuntadas por el alférez de navío David Gasca, que sin duda debía conocer bien y de primera mano. Este es uno de los aspectos de la Guerra Civil en la mar que no se ha estudiado con detenimiento. Lo cierto es que el bando republicano tuvo que tomar medidas organizativas para limitarlas, de lo que resultó que el planero *Tofiño* fuera la única unidad dedicada en exclusiva a actividades hidrográficas durante prácticamente toda la guerra; y es lógico que así fuera, puesto que a nadie se le escapa que navegar con seguridad es una capacidad operativa imprescindible, un prólogo necesario tanto para las operaciones navales de superficie como submarinas.

El capitán de fragata Federico Aznar Bárcena, primer comandante del *Tofiño*, fue a todos los efectos el director del Servicio Hidrográfico de la Armada republicana durante la Guerra Civil; concretamente, entre el 23 de diciembre de 1936 y algún día de enero de 1939. Forma, por tanto, parte de la larga lista de directores de la Dirección de Hidrografía, que arranca en 1797.

Bibliografía

- AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA: *Memoria 1935-1942 de la Junta de Obras*, Sobrinos de López Robert y Cía, Barcelona, 1942, accesible desde http://www.portdebarcelona.cat/es_ES/web/port-del-ciudadana/archivo-historico, acceso 25 de octubre de 2019
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española. Los años de la postguerra*. Aqualarga Editores S.L., Madrid, 2000.

(62) Orden de 7 de enero de 1940 del Ministerio de Marina, BOE núm. 44, 13 de febrero de 1940, p. 1105.

(63) Decreto de 18 de julio de 1941, BOE núm. 199, 18 de julio de 1941, p. 5365.

(64) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 100, 2 de mayo de 1962, p. 845

(65) Esquela publicada en el diario *Abc* (Madrid) de 9 de marzo de 1965, p. 81

- GASCA Y AZNAR, David: «Breve historia de mi vida» (11 folios mecanografiados), Archivo de la Sociedad de Estudios Vascos, 1975, disponible en <http://www.euskotikaskuntza.eus/PDFFondo/irujo/4146.pdf>, acceso 10 de septiembre de 2019.
- MONTORO, Ignacio: *Libertad de expresión e intervención estatal en la génesis de la radiodifusión española*, Dykinson, Madrid, 2017.
- MORALES TRUEBA, Adolfo: LA MARINA DE GUERRA DE LA SEGUNDA REPÚBLICA, Actas, San Sebastián de los Reyes, 2018.
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando: *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada española*, Ediciones Bazán, Madrid, 1984. PAZOS PERÉZ, Lino J.: *Buques hundidos o dañados seriamente durante la guerra civil española, 1936-1939*, Damaré Ediciones, Pontevedra, 2011.