



HISTORIAS DE LA MAR

NUESTROS PRIMEROS REMOLCADORES DE VAPOR

Alejandro ANCA ALAMILLO
Círculo Naval Español
de la Asamblea Amistosa Literaria



S obvio que la labor que desempeñan los remolcadores de la Armada española pasa totalmente desapercibida; sin embargo, nadie se atrevería a discutir que su función, anónima y gris, es fundamental para conseguir la completa operatividad de cualquier base naval.

Pero es, desde el punto de vista historiográfico, cuando su exclusión se hace más evidente, y es que, aunque pueda parecer sorprendente —y salvo alguna honrosa excepción (1)—, ningún estudioso de nuestra Marina se ha ocupado de ellos con el debido rigor.

Con este modesto trabajo no hemos pretendido otra cosa que rescatar del olvido la pequeña historia de nuestros primeros remolcadores de vapor, objetivo éste que —advertimos al lector— no ha sido del todo cumplido, ya que,

(1) Excepto don Juan Luis Coello Lillo, para los construidos o adquiridos entre 1940 y 1964.

desgraciadamente, no hemos podido consultar con profundidad toda la información concerniente a ellos, al encontrarse ésta muy dispersa en nuestras fuentes documentales.

Introducción

En la segunda mitad del siglo XIX los buques de guerra experimentan una vertiginosa evolución, determinada principalmente por la implantación general de la propulsión mecánica. Los navíos, poco a poco, aumentaron considerablemente su porte, aunque militarmente esto les reportaba ventajas obvias, a la vez que los hacía más torpes cuando maniobraban en el interior de dársenas y puertos. Para solucionar este problema se hacía necesaria la ayuda de unidades más pequeñas con las que facilitar estas operaciones. Así nació un nuevo tipo de buque: el remolcador.

Pero además, las características de la nueva unidad —pequeño porte, escaso calado, gran fuerza motriz y excelente maniobrabilidad— ofrecían una serie de ventajas que le proporcionaban una considerable versatilidad y polivalencia, siendo utilizado por todas las marinas en distintas épocas como el perfecto buque «comodín», capaz de suplantar coyunturalmente la función de otros de distinta clase. Así, por ejemplo, durante años fue común que a muchos de ellos se les armara como cañoneros, tal y como veremos más adelante.

Primeros remolcadores de la Armada

La Armada española no fue ajena a esta necesidad, y el 23 de abril de 1859 se autoriza la adquisición de cinco remolcadores de ruedas, que fueron contratados en el mes siguiente con las casas británicas J. & A. Blyth y George Rennie & Sons. Dicho encargo se incluía dentro de las cantidades asignadas por el presupuesto extraordinario —aprobado el anterior día 1— para la reforma, ampliación y equipamiento de nuestros arsenales.

Denominados provisionalmente para su viaje a España con los nombres de *Speedy*, *Rapid*, *Swift*, *Hercules* y *Leopoldo*, sus potencias variaban entre los 100 caballos nominales en el caso de los dos primeros, los 90 del tercero y los 50 de los dos últimos.

Desgraciadamente, sólo conocemos con algo de detalle las características generales de aquéllos:

Los gemelos construidos por la casa Blyth (*Speedy* y *Rapid*) tenían 39,25 metros de eslora, 6,90 de manga, 3,13 de puntal y 2,28 de calado medio. De casco de madera, desplazaban 464 toneladas, teniendo una máquina de

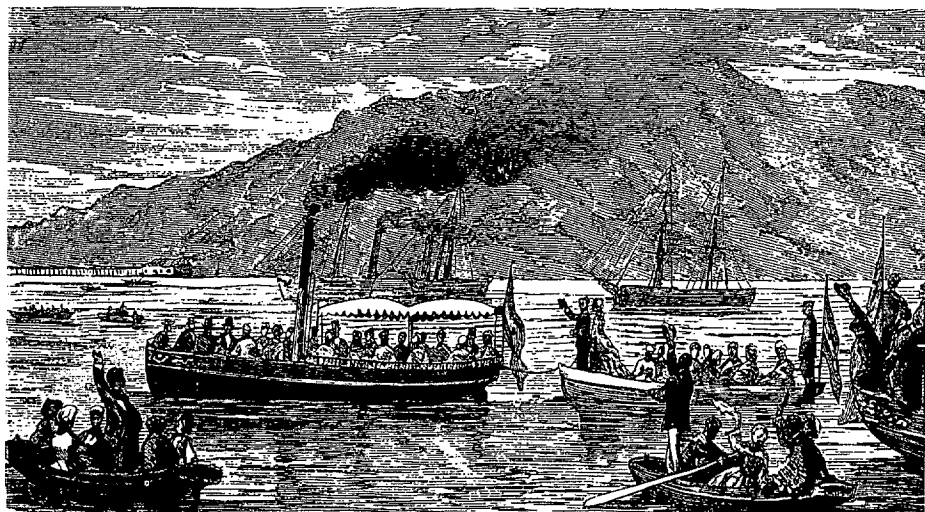
cilindros oscilantes con dos calderas y seis hornos. Su velocidad no sobrepasaba los nueve nudos, pudiendo almacenar hasta 65 toneladas de combustible.

Los tres siguientes, de casco de hierro y contruidos por George Rennie & Sons, formaban un grupo más heterogéneo. Del mayor de aquéllos, el *Swift*, sólo conocemos sus dimensiones, que eran de 30,70 metros de eslora, 2,73 de manga y 3,10 de puntal, calando 2,10 metros. Afortunadamente algo más de información podemos aportar de sus compañeros *Hercules* y *Leopoldo*; tenían 27,20 metros de eslora, 5,30 de manga, 2,45 de puntal y 1,60 metros de calado; su máquina disponía de una caldera con tres hornos, y su capacidad para almacenar combustible sólido superaba las 16 toneladas. La dotación ascendía a los 17 hombres.

Después de hecha esta breve descripción, pasemos a repasar uno a uno su dilatado historial:

El *Speedy*, a su llegada a España, se le bautizó como remolcador *Número 1* del arsenal de La Carraca. Botado el 9 de abril de 1860, se le realizaron las pruebas de mar el 27 de agosto siguiente, saliendo para Cádiz el 1 de septiembre de aquel mismo año. Con motivo de la 3.^a guerra carlista, es artillado en febrero de 1873, siendo reclasificado como vapor de ruedas y pasando a formar parte de las Fuerzas Navales del Cantábrico, con el nuevo nombre de *Gaditano*. Su dotación se modificó sustancialmente, aprobándose un nuevo reglamento de la misma, quedando integrada por un teniente de navío (don Manuel Cincúnegui), un alférez de navío, un patrón, veinte marineros, cuatro maquinistas, doce fogoneros, un práctico y un carpintero. Se le armó con dos cañones de 12 cm de bronce rayado, encomendándosele, junto con el *Ferrolano* y el *Aspirante*, la misión de vigilar y defender la ría de Bilbao, tarea nada fácil pues existían puntos tan estrechos en la misma donde los carlistas podían atacar a los buques desde dos frentes, uno desde la misma orilla protegidos por sus trincheras de mineral, y otro desde las posiciones que tenían situadas escalonadamente en las faldas de los montes. Desde estos enclaves les era cómodo disparar a bocajarro produciendo sensibles bajas entre las dotaciones de aquéllos. Acciones como la ocurrida el 18 de diciembre de aquel año en el puente de Luchana, donde se mantuvo un duro combate entre el *Gaditano*, y los absolutistas dieron buena muestra de ello. Terminada la guerra, realizó las labores propias de su clase, en las costas cantábricas, hasta que por Real Orden de 23 de agosto de 1876 pasa a depender de la Comisión Hidrográfica. Luego en los años 80 estaba afecto a la Escuela de Torpedos, en Cartagena, siendo dado de baja en 1893, vendiéndose su inútil casco hacia finales de siglo.

El *Rapid*, botado el mismo día que su gemelo, fue destinado al arsenal de Ferrol, saliendo del astillero inglés el 4 de septiembre de 1860, para tomar a

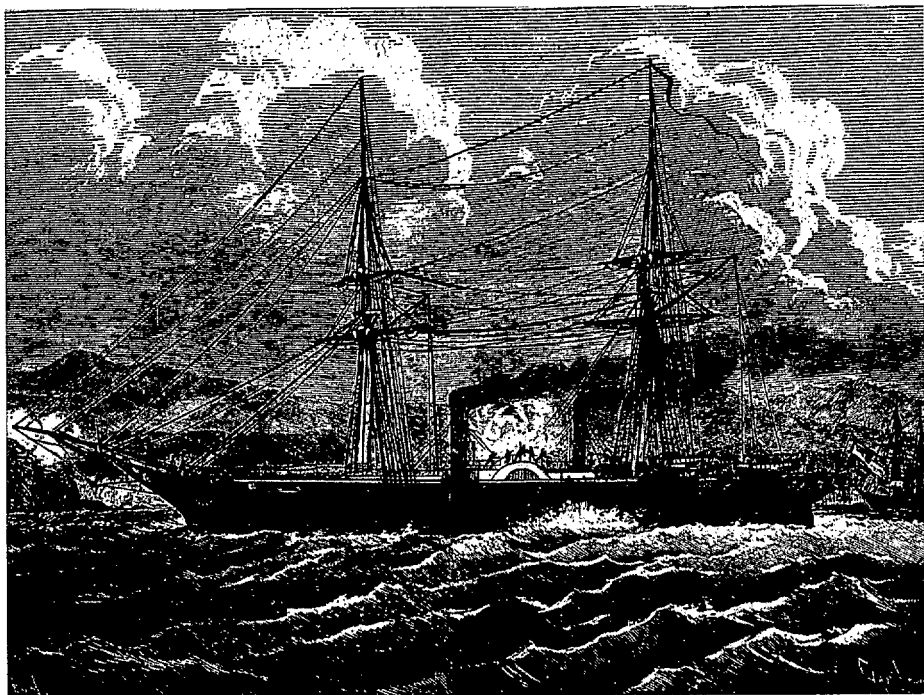


Aspecto de la ría de Avilés en el momento de dirigirse SS. MM. al vapor *Ferrolano* para regresar a Gijón.

su llegada el nombre de remolcador *Número 1*. Nada destacable podemos reseñar en sus primeros años en servicio, quizá recordar el auxilio que en 1867 prestó al vapor de guerra *Colón* que, encontrándose a la altura de Ribadeo, sufrió la rotura del eje de su máquina, recogiénolo el remolcador, que lo llevó a reparar a Ferrol. En 1873 pasa a ser rebautizado como *Ferrolano* y, como ya reseñamos, con motivo de la 3.^a guerra carlista, es artillado y reclasificado como vapor de ruedas, aumentándosele como al anterior considerablemente su dotación, que acabó estando formada por unos 56 hombres, añadiéndose a su plantilla durante el transcurso del conflicto un segundo médico y un practicante más (2).

Quiso el destino que fuera el *Ferrolano* triste testigo de la pérdida de un marino singular e irremplazable, don Victoriano Sánchez-Barcáiztegui, comandante general de las Fuerzas Navales del Cantábrico. Era el 26 de mayo de 1875. Aquel día, el vapor de guerra *Colón*, en el que iba embarcado, en compañía del *Ferrolano*, al mando de don Guillermo Lobé, salieron del puerto de San Sebastián con el fin de reconocer Zumaya, Deva y Motrico, ya que en este último punto se había detectado resistencia carlista. Al pasar por Deva, el *Ferrolano*, que iba en vanguardia, recibió el fuego enemigo, mientras que desde Motrico un cañón disparaba contra el *Colón*. Casi al instante de comenzar el ataque, una granada reventó el cuerpo del infortunado marino, causando numerosos heridos entre su dotación. Por su parte, en el *Ferro-*

(2) Real Orden de 28 de agosto de 1873.



Vapor de guerra *Colón*.

lano la situación era crítica: un proyectil bajo su línea de flotación había abierto una importante vía de agua, lo que le obligó a dirigirse a toda máquina a Pasajes donde, afortunadamente, encontró el auxilio de la corbeta *Consuelo*, que le facilitó todas sus bombas de achique, consiguiendo controlar la inundación. Meses más tarde fue reparado su casco y devuelto al servicio activo.

Luego de acabar el conflicto, vuelve a su destino, y en 1883 desempeña labores de vigilancia de pesca en las Rías Bajas, aprobándose un nuevo reglamento de dotación, que se componía de un teniente de navío (como comandante), un práctico, un tercer maquinista, un ayudante de máquina, dos fogoneros de primera, dos de segunda, un cabo de mar de primera clase, uno de segunda y cuatro marineros, en total 14 hombres (3).

Ordenado su desarme el 29 de agosto de 1893, fue oficialmente dado de baja el 27 de marzo del año siguiente, utilizándose su casco a partir de entonces de pontón, prestando servicio en el Departamento de Cádiz hasta su venta en subasta a finales de siglo.

(3) Real Orden de 23 de noviembre de 1883.

Tras habernos ocupado de la pareja de remolcadores de 100 caballos, continuamos nuestra narración con el único buque de 90 caballos, el *Swift*, que cayó al agua el 10 de marzo de 1860, realizando sus pruebas de mar durante los meses de junio y julio. Zarpó con destino a Cádiz el 12 de julio, donde hizo una pequeña escala para continuar viaje hasta su destino, Cartagena, donde se le bautizó en un primer momento, al igual que sus antecesores, con el escueto nombre de remolcador *Número 1*. También como ellos, con el paso de los años cambió de denominación, pasándose a llamar *Veloz*, en fecha que no hemos conseguido determinar (4).

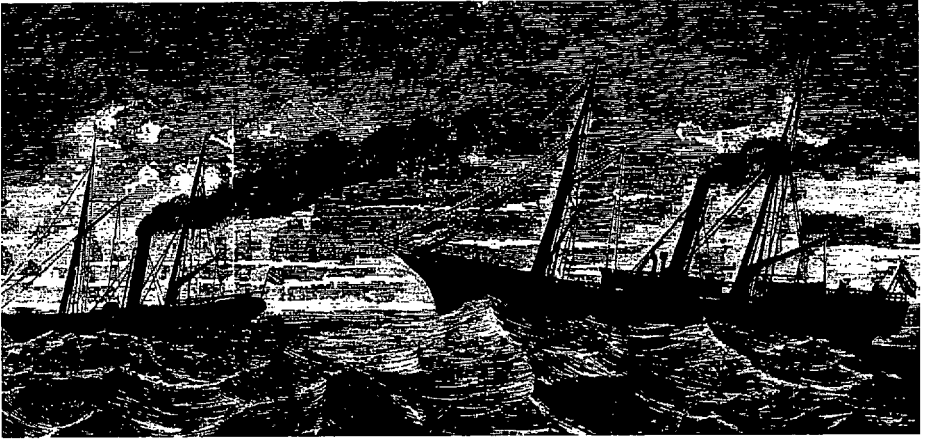
De su historial, nada destacable podemos reseñar, excepto que en el año 1873, en una de sus salidas fuera de la rada del puerto cartagenero, estando mandado por el primer contraalmirante graduado don Ignacio Torres, apresó a un buque con contrabando, hecho nada común en una unidad de sus características, ya que este tipo de acciones las realizaban rutinariamente los faluchos y escampavías que hacían las labores de guardacostas, mandados éstos habitualmente por un oficial. Cuando el contraalmirante reclamó su parte de la presa, de acuerdo con la Real Orden de 28 de agosto de 1846 por la cual asignaba a los oficiales patrones de estos buques una recompensa mayor en proporción con el valor total que transportara el buque apresado, se presentó un problema jurídico; y es que, legalmente, la figura del comandante sólo existía si éste era oficial efectivo de la Armada, si no se le consideraba como simple patrón y, en este caso, según el reglamento de presas vigente, el reparto se efectuaría proporcionalmente entre todos los miembros de su dotación, tal y como finalmente sucedió.

Nada más podemos contar interesante de su historial, sirviendo durante muchos años sin novedad en el arsenal de Cartagena, hasta que fue ordenada su venta para el desguace el 25 de junio de 1898.

Le toca ahora el turno al *Hercules*, de 50 caballos, que fue botado el 12 de noviembre de 1859, realizando sus pruebas de mar en febrero del año siguiente y zarpando el 21 de aquel mes para Cádiz, donde pasó a ser destinado al arsenal de La Carraca, bautizándose como remolcador *Número 2*. Su vida activa se desarrolló sin grandes sobresaltos, destacando el apoyo que prestó durante las pruebas preliminares y oficiales del submarino ideado por Isaac Peral en sus salidas por la bahía de Cádiz, arbolando en alguna que otra ocasión la insignia del capitán general del Departamento, don Florencio Montojo, presidente de la Comisión Técnica nombrada al efecto para valorar la viabilidad del sumergible, pruebas éstas que se desarrollaron con total éxito durante los años 1889 y 1890. Pocos años después se produjo su retirada del servicio, sin que podamos determinar con exactitud la fecha de su final.

Continuamos con su gemelo *Leopoldo*, que fue botado el 10 de diciembre de 1859, verificándose sus pruebas a finales de febrero del año siguiente, para

(4) Probablemente hacia finales de los años 70.



El *Guipuzcoano* conduciendo a España el vapor *Nieves* desde el puerto francés de Socoa.

salir el 31 de marzo para España con destino a Ferrol, donde arribó el 12 de abril. Denominado como remolcador *Número 2* de aquel arsenal, cambiaría también su nombre por el de *Aspirante* hacia 1873.

Triste protagonismo tuvo este remolcador en la insurrección del brigadier Pozas de 11 de octubre de 1872, ya que fue utilizado para forzar la rendición de la *Mazarredo*, único buque que después del alzamiento continuaba fiel a la legalidad vigente. La corbeta realizaba en aquel momento las funciones de buque escuela, albergando a noventa niños. Su comandante intentó impedir la toma de su buque por los sublevados, dilatando la rendición unos días; pero finalmente no tuvo más remedio que sucumbir ante las amenazas, pensando sobre todo en los chavales a los que la resistencia a buen seguro les sería recompensada con un inútil sacrificio. Una vez comunicada la noticia de su rendición, procedió el *Número 2* a realizar su tarea de remolque con el fin de llevarla al arsenal del Parque. Como todos sabemos, el levantamiento fue sofocado al poco tiempo, volviendo el arsenal a recobrar su calma habitual.

Al igual que sus coetáneos anteriormente mencionados, a finales de 1873 el *Aspirante* se le incorpora a las fuerzas navales desplegadas en la ría de Bilbao con motivo de la 3.^a guerra carlista, artillándose con un cañón de bronce rayado de 8 cm. Según nos cuenta don José Sievert y Jackson, médico de la dotación del *Ferrolano* (5), el momento más comprometido del *Aspirante* fue cuando sostuvo un encarnizado combate en un pequeño afluente del Nervión, llamado río Galindo, donde sufrió el ataque por sorpresa de los rebeldes que se encontraban atrincherados en el puente de Luchana, gracias a la informa-

(5) En un artículo publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA del año 1957.

ción facilitada de su posición por el capitán de fragata Santiago Patero, comandante de la *Consuelo*, que una vez cometida la traición se pasó solo al bando carlista. En esta acción murieron el comandante del remolcador, teniente de navío don José Bedoya, y el maquinista don Juan Lamas.

Terminado el conflicto civil, el *Aspirante* regresó a Ferrol, donde continuó, sin más sobresaltos, durante el resto de su vida operativa, siendo dado de baja en la década de los 90.

Otro remolcador comprado por aquellas fechas es el *Guipuzcoano*, que fue el único de aquellos de hélice. Suponemos, ya que no tenemos certeza de ello, que hacia 1860 se adquirió un remolcador más, aparte de los cinco anteriormente descritos. Era un poco más pequeño, con tan sólo 25 caballos de potencia y una dotación de 12 hombres. Destinado al arsenal de Ferrol, se le denominó como remolcador *Número 3*, para cambiar en 1874 su nombre por el de *Guipuzcoano*.

También el *Guipuzcoano* se integró de manera intermitente en las Fuerzas Navales del Cantábrico durante la guerra contra los carlistas, resaltando, como acción más relevante, la captura de un buque enemigo saltándose toda legalidad vigente.

Durante el conflicto, el bando carlista recibía ayuda por medio de algunos buques que desembarcaban todo tipo de material, armas y pertrechos para reabastecer a los rebeldes. El vapor *Nieves* era uno de ellos.

El buque, de 41,23 metros de eslora por 5,28 de manga, tenía 85 caballos de potencia. Era de casco de hierro y su desplazamiento llegaba a las 130 toneladas. Matriculado en Bilbao, pertenecía a un vecino de Arteaga, un tal Pablo Aldamíz, carlista hasta la médula, que puso el nombre de su barco en honor a doña María de las Nieves, esposa de Alfonso de Borbón, hermano del pretendiente Carlos VII, para sus partidarios.

Sorprendido por el *Guipuzcoano* en plena actividad contrabandista el 18 de octubre de 1874, a la altura del cabo Higer, tomó rumbo al puerto francés de Socoa, donde pensaba encontrar seguro refugio al amparo de las leyes internacionales, iniciándose una tenaz persecución, logrando el *Nieves* entrar en aguas jurisdiccionales francesas, viéndose salvado, pero sus tripulantes no contaron con la determinación del comandante del remolcador, teniente de navío don Arturo Garín, al que no le importó violar las aguas territoriales de nuestro país vecino con tal de lograr su objetivo, capturando y conduciendo al vapor carlista sin ningún miramiento a Bilbao. Cuentan que cuando Sánchez-Barcáiztegui se enteró de las circunstancias en las que se había producido el apresamiento, lejos de contrariarse, mostró su plena satisfacción, incorporando inmediatamente el buque a sus órdenes (6), y es que, en el amor y en la guerra, ¡todo vale!

(6) Años después, en 1878, el Consejo de Estado denegó su entrega a su armador, si bien en 1881 el gobierno decidiría finalmente devolvérselo.

Durante su vida activa, también es digno de mencionar el auxilio que durante la visita de la escuadra británica del Canal a Ferrol, el 7 de noviembre de 1892, prestó al acorazado *Howe*. El buque quedó encallado entre las rocas de El Pereiro, a unos 70 metros de la costa en la ensenada de La Lousada, en San Felipe. A causa del accidente se movilizó a todo el personal del arsenal y astillero para colaborar en su salvamento; entre los medios desplegados se encontraba el *Guipuzcoano*, que remolcó hasta el lugar de la varada un conjunto de bateas y lanchones que servirían para liberar al acorazado del mayor peso posible, embarcándose todos sus pertrechos en aquéllos.

Siguió basado en el arsenal de Ferrol, donde poco a poco fue envejeciendo, siendo declarado en «estado de fuerza y vida» en noviembre de 1898 como inútil, ya que era incapaz de navegar fuera de la ría, recomendándose su inmediato desguace o enajenación, cosa esta última que se ordenó el 25 de abril de 1899.

Los *Relámpago* y *Callao*

Completamos la nómina de remolcadores de procedencia británica con el *Clyde*, que fue adquirido por la administración militar para servicios en la rada de Tetuán. De 40 caballos de potencia, fue construido en Greenock (Escocia) por Scott, Sinclair & Co., y botado el 6 de mayo de 1860, siendo bautizado como *Relámpago* a su llegada a aguas españolas. Luego de ser transferido por el Ejército, fue alta en la Armada el 1 de septiembre de 1864, siendo destinado al arsenal de La Carraca y conservando el nombre de *Relámpago*. Sus dimensiones eran las siguientes: 24,30 metros de eslora, 5,60 de manga, 2 de puntal y un calado medio de 1,25 metros. En el año 1869 queda adscrito como buque auxiliar de la Comisión Hidrográfica para el trabajo de sondas en lugares de escaso calado. En 1873 se renuevan sus calderas modificándose su reglamento de dotación, continuando en la comisión hasta 1877, donde es sustituido por el entonces ya reclasificado vapor de ruedas *Gaditano*, de mayor potencia y más apropiado para los nuevos trabajos de aquella. En 1880 fue considerado como buque inútil para el servicio, aunque continuó en activo hasta su baja definitiva hacia 1890.

Haciendo un pequeño paréntesis, que seguro el lector agradecerá a estas alturas del artículo, nos gustaría comentar a modo de anécdota lo curioso que nos ha sido encontrar el primer documento oficial donde se margina expresamente a estas unidades: en la «Memoria», presentada en 1869 a las Cortes Constituyentes por el ministro de Marina don Juan Bautista Topete, se incluía el párrafo siguiente: «No figuran en el estado general los remolcadores de los arsenales que van incluidos en el número. Su estado de vida permite conser-

varlos largo tiempo, pero ni esta clase de buques, ni otras embarcaciones necesarias para el servicio de arsenales, como los aljibes, lanchas de auxilio, etc., deben propiamente figurar en el cuadro de las fuerzas militares» (7).

Otro hecho no menos singular fue el ocurrido en 1873 con el remolcador *Callao*, que aunque se concibió, construyó y botó como tal, la baja de cinco falúas de la división del Corregidor hizo que se reclasificara como cañonero de segunda clase, con el objetivo de cubrir el servicio que dejaban de prestar aquéllas, como así lo disponía la Real Orden de 30 de octubre de aquel año.

El último encargo del siglo XIX: el remolcador *Cartagena*

Epígrafe aparte merece este remolcador, el primero de cierto porte que se encargó a la industria nacional. Efectivamente, una Real Orden de fecha 11 de noviembre de 1896 autorizaba a la sociedad llamada Arsenal Civil de Barcelona a construir un remolcador para el servicio del apostadero de Filipinas.

Sus características comprendían un casco de acero Siemens-Martin dividido en cinco compartimentos por cuatro mamparos, llevando alrededor de él una defensa de madera de olmo. Tenía dos ganchos de tracción para el remolque, siendo sus dimensiones de 30,5 metros de eslora entre perpendiculares, 6 de manga, 3 de puntal y un calado medio de 2,01 metros, desplazando 147 toneladas. Una sola máquina de pilón de alta y baja presión, construida en el mismo astillero, le proporcionaba una potencia con tiro natural de 250 caballos y una velocidad máxima de 13 nudos.

El aparejo se lo proporcionaba un palo mayor de 13,55 metros de largo y 0,27 de ancho. La superficie vélica era de 32,04 m². Este buque tenía en origen dos palos, pero el 26 de marzo de 1900 se le quitó uno de ellos porque facilitaba el remolque al costado conveniente.

Una vez terminada su construcción, durante los días 14 y 15 de noviembre de 1898, se efectuaron en el arsenal de Cartagena las pruebas de estabilidad, que resultaron en general satisfactorias, decimos en general porque, aunque sus condiciones marineras eran buenas, el peso de su puente le hacía disminuir su estabilidad. Tras perder España el control del archipiélago filipino, el remolcador bautizado como *Cartagena* permaneció durante su vida marinera prestando servicios en dicho arsenal, reduciéndose su cometido a realizar los trabajos propios de su clase, como por ejemplo los trabajos de dragado de la dársena, según dispuso la Real Orden de 8 de diciembre de 1898. Triste

(7) Los remolcadores (únicamente los grandes, no las lanchas remolcadoras) figuraron en las listas de buques de los Estados Generales de la Armada sólo entre los años 1878 y 1886, ambos inclusive. Desde el Estado General de la Armada de 1887 no aparecen, y hay que esperar al de 1922 para verlos otra vez.

destino para un remolcador que en otras circunstancias hubiera tomado las funciones de improvisado cañonero sumándose a la defensa de aquel lejano apostadero.

La guerra del 98: el remolcador *Antonio López* y su acción en Cárdenas

Nos ha parecido pertinente incluir en nuestro trabajo a este buque, que aunque no se construyera para la Armada, ni figurara en sus listas como tal, fue cedido por la Compañía Trasatlántica a nuestra Marina desde 1895, con motivo de la insurrección cubana. Habilitado como improvisado cañonero y armado con un cañón de 57 mm, protagonizó un importante hecho de armas que pasamos a relatar (8):

Era el 11 de mayo de aquel aciago año para la historia de España que fue 1898. Los estadounidenses, crecidos tras su victoria en el combate de Cavite, pretendían cerrar el bloqueo sobre la isla de Cuba aplastando la molesta resistencia que aún ofrecían nuestros buques. Para tal fin se reunió, bajo el mando del comodoro Todd, una flotilla integrada por el torpedero *Winslow*, guardacostas *Hudson* y los cruceros *Wilmington* y *Machias* (9), con el objetivo de tomar el pequeño y poco profundo puerto de Cárdenas, donde se encontraban destinadas dos lanchas cañoneras, las *Ligera* y *Alerta*, y el remolcador *Antonio López*.

El potencial de fuego de los americanos no era nada desdeñable. En total sumaban dieciséis piezas de 102 mm, seis de 57 mm, siete de 37 mm y tres tubos lanzatorpedos. Ante la llegada de tan superior fuerza, la *Alerta* y la *Ligera* buscaron protección entre unos islotes que cerraban la bahía, siéndole imposible escapar al remolcador por su mayor calado, afrontando solo, amarrado en el muelle, el inminente ataque enemigo.

Todd ordenó el despliegue de sus buques, no sin antes tomar las debidas precauciones, ya que existía la posibilidad de que la bahía estuviera minada (10). Para evitarlo, contaron con la ayuda de un práctico cubano. El *Winslow* se adentró por la parte este, mientras el *Hudson* lo hacía por el oeste. El *Winslow* fue el primero en hacer fuego tras avistar al remolcador, respondiendo éste con un cañoneo intensísimo y de gran acierto, pues ya con su segundo disparo alcanzó al torpedero, para seguidamente conseguir una serie de impactos que le produjeron varios incendios, averías en sus máquinas y pérdida en su gobierno. Pronto acudieron en su ayuda los *Hudson* y *Wilmington*

(8) Gracias al doctor en Historia Contemporánea don Agustín Ramón Rodríguez González, conocemos con todo detalle cómo se desarrolló de este singular hecho de armas.

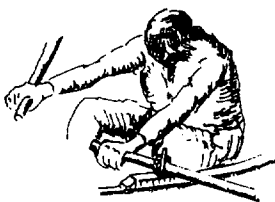
(9) Si bien por su excesivo calado no pudo participar en el combate.

(10) Efectivamente se habían minado los pasos que daban acceso a la bahía con 20 minas, que por causas desconocidas no explotaron.

que, ante tal escena y no viendo enemigo de más entidad que el remolcador, pensaron que su buque estaba siendo alcanzado por baterías de costa. Nada más lejos de la realidad. Para evitar la inexistente artillería, se acercaron lo más posible a la orilla. La pequeña guarnición de Cárdenas, compuesta por un batallón de Infantería de Marina y 300 voluntarios, creyó que los buques americanos pretendían el desembarco, uniendo el fuego de sus fusiles con los del cañón del *Antonio López*. Los americanos, presa del pánico, dispararon instintivamente a discreción, destruyendo con algunos de sus disparos casas, un almacén y el consulado británico. Mientras, el *Hudson*, tras varios intentos fallidos, conseguía dar remolque al *Winslow*. Todd, espectador incrédulo de tan patética escena, ordenó la retirada, casi en el mismo momento en que el *Antonio López* se quedaba sin munición.

El epílogo del combate no pudo ser más favorable para los españoles: el *Winslow*, aparte de los numerosos impactos recibidos que le dejaron inutilizado, tuvo cinco muertos y cuatro heridos; el *Hudson* y el *Wilmington* también fueron alcanzados. Por contra, el *Antonio López* contaba con 12 impactos y sólo dos heridos. El teniente de navío don Domingo Montes, en justa recompensa a su heroico y desigual combate, recibió la Cruz Laureada de San Fernando.

Consumado el desastre naval del 3 de julio, y la pérdida efectiva de nuestras últimas posesiones ultramarinas, la Armada tuvo ante sí un futuro sombrío e incierto. Afortunadamente, con el paso de los años, nuestra Marina resurgió de sus cenizas. Este resurgimiento tuvo buen reflejo en los nuevos remolcadores incorporados en el primer tercio del siglo XX, de los que trataremos próximamente en un segundo artículo, y que repasará los incorporados a nuestra marina hasta la finalización de nuestra última guerra civil. Quedo, pues, emplazado a ello.



FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

La mayor parte de los datos e informaciones aportadas en este trabajo proceden de los fondos documentales de la Armada conservados en el Archivo General de la Marina «Álvaro de Bazán», en Viso del Marqués (Ciudad Real), y en el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. También nos ha sido de mucha utilidad la consulta de las colecciones del Diario Oficial del Ministerio de Marina, Estados Generales de la Armada y Colección Legislativa de la Armada, así como de los libros y artículos que se indican a continuación.

- AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles (1885-1971)*. Editorial San Martín, Madrid, 1972.
- ALPERT, Michael: *La guerra civil española en el mar, siglo XXI de España*. Editores, Madrid, 1987.
- ÁLVAREZ-MALDONADO, MUELA, Ricardo: *Crónica de la Armada Española (1939-1997)*. Empresa Nacional Bazán, 1997.
- BORDEJÉ MORENCOS, F. Fernando de: *Vicisitudes de una política naval (Antecedentes. Desarrollo de la Armada entre 1898 y 1936)*. Editorial San Martín, Madrid, 1978.
- COELLO LILLO, Juan Luis: «Las pérdidas de buques de la Armada durante la Guerra Civil de 1936-39», en REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero 1989.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española. Los años de la Posguerra*. Aldaba Ediciones, Madrid, 1995.
- Colectivo LONTRA: «Los remolcadores oceánicos de la Armada», en revista *Defensa*, número 235, noviembre de 1997.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *El Astillero de San Martín. Un siglo de construcción naval*. Astilleros del Atlántico, Santander, 1979.
- IVARS PERELLÓ, Juan; RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: *Historia del buceo. Su desarrollo en España*. Ediciones Mediterráneo, Barcelona, 1987.
- LLABRÉS Juan: «Antelo y Grandal», *miscelánea* en REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo de 1947.
- LLABRÉS, Juan: «El vapor de guerra *Colón*», en REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre de 1957.
- MIRANDA Y MARISTANY, Augusto: «Los trabajos para recuperar el España», en REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero de 1925.
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando: *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán, 1984.
- NORES CASTRO, Ricardo: *Ferrol de ayer*. Librería del Campus. Ferrol, 1999.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval militar española (1730-1980)*, Empresa Nacional Bazán, 1980, p. 111.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Operaciones de la Guerra de 1898. Una revisión crítica*. Editorial Actas. Madrid, 1998.
- RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANIZO, Gonzalo; GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Submarinos republicanos en la Guerra Civil Española*. Ediciones Poniente, Madrid, 1982.
- SIEVERT Y JACKSON, José: «El vapor de guerra *Ferrolano* en el sitio de Bilbao», REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo de 1957.
- VV. AA.: *Barcos y Astilleros. La Construcción Naval en Cantabria*. Autoridad Portuaria de Santander, 1993.
- VILLANIA, León: *Isaac Peral, el marino popular*. Editorial Pueyo. Madrid, 1934.