

HISTORIALES

Valentín RUESGA HERREROS



ARA los que nos sentimos atraídos por los temas relacionados con la historia naval, siempre es de gran interés poder conocer, al menos en sus aspectos más importantes, los historiales de los buques, ya que al fin y al cabo la historia naval puede decirse que es la suma de las historias de sus protagonistas, los marinos y los barcos.

Ciñéndonos a nuestra Armada en épocas recientes, la literatura disponible permite conocer lo más destacado de los historiales de los buques que han pasado por su Lista Oficial, presentando los hechos más importantes en los que han intervenido las unidades más conocidas, o en el caso de buques más modestos, que consumieron sus vidas en servicios rutinarios, exponiendo cuando menos sus datos de construcción o procedencia, sus principales características y su destino final.

Sin embargo, en este grupo numeroso de unidades modestas, y muchas muy poco conocidas, se encuentran tres series de buques de los que estos mínimos datos no están completos, ni tan siquiera en las publicaciones más recientes y más documentadas: son estos los guardapescas de la clase *Condestable Zaragoza*, las lanchas guardapescas *V* y las antisubmarinas *LAS* de la inmediata posguerra; se trata de exponer aquí los datos de estas pequeñas unidades, aunque no completos, que he podido reunir a partir de informaciones de diversa procedencia y que he procurado comprobar en lo posible.

Guardapescas clase *Condestable Zaragoza*

Un Real Decreto de 6 de mayo de 1924 autorizaba al almirante encargado del despacho del Ministerio de Marina para que adquiriese por gestión directa ocho buques guardapescas para la vigilancia de las aguas litorales.

TEMAS GENERALES

Los buques se adquirieron en Francia y se recibieron en Pasajes entre julio y agosto de aquel mismo año, asignándoseles nombres de suboficiales y clases caídos en la Guerra del 98. Eran unidades de 150 t de desplazamiento, con una máquina alternativa de 300 CV y armadas con un cañón de 42 mm. Su apariencia era poco airosa, con una alta chimenea hacia la mitad de la eslora, lo que dio lugar a que se las conociese con el remoquete de «Palmatorias».

Lo que no se indica en las informaciones normalmente disponibles es cuál es el origen de estos guardapescas y cuál fue su vida antes de incorporarse a nuestra Armada. En la obra *French Warships of World War I*, de Jean Labayle Couhat, publicada en Londres en 1974, se reseña una serie de diez dragaminas auxiliares de la clase *Fanfaron*, cuyas características coincidían sensiblemente con las de los guardapescas españoles; por otra parte, en Internet se consiguen las fotografías del primero de la serie y la de la botadura de otra unidad de esta, que aquí se acompañan, y que comparadas con la también adjunta del *Condestable Zaragoza* permiten identificar a los buques españoles como los antiguos dragaminas franceses.

Fueron construidos en los Astilleros Niclausse, en el Sena, entre 1918 y 1919; apenas prestaron servicio en la Marina francesa, y de ellos el *Flambant*

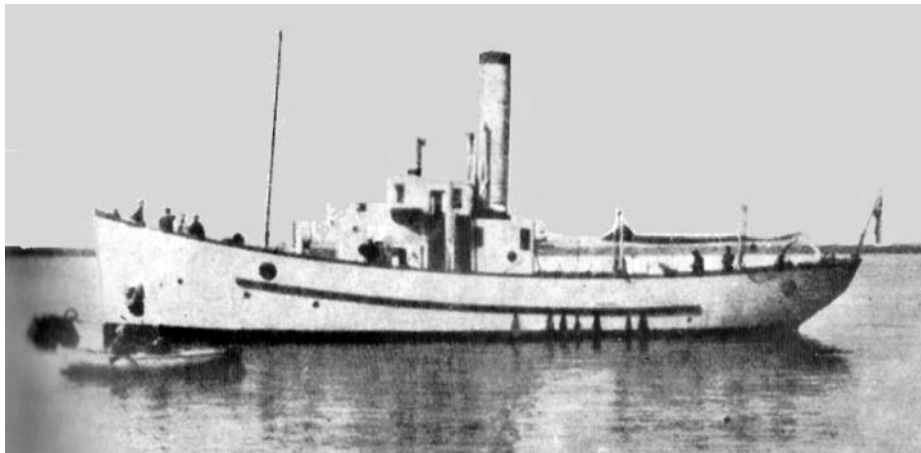


Dragaminas *Fanfaron*.



Botadura del *Flambant*.

fue vendido y empleado como remolcador en el Ródano con el nombre de *Maréchal Foch*, mientras que el *Frondeur* se vendió a un empresario de San Sebastián; los otros ocho, *Fanfaron*, *Fantasque*, *Farouche*, *Favori*, *Fougueux*, *Fourrageur*, *Fulgurant* y *Furieux*, quedaron disponibles para su enajenación y debieron de ser los ocho guardapescas adquiridos por la Armada española, a los que se les dieron los nombres de *Condestable Zaragoza*, *Contramaestre Castelló*, *Maquinista Macías*, *Torpedista Hernández*, *Cabo de Infantería de Marina Garciolo*, *Marinero Cante*, *Fogonero Bañobre* y *Marinero Jarana*, aunque, claro está, no se puede asegurar la correspondencia de los nombres. Excepto el *Bañobre*, los demás tomaron parte en el desembarco de Alhucemas, protegiendo los transportes de tropas y los lanchones de desembarco. Durante la Guerra Civil, seis unidades quedaron en zona nacional, *Zaragoza*, *Macías*, *Garciolo* y *Jarana*, en Cádiz, y *Castelló* y *Bañobre* en Marín, mientras que en zona republicana quedaron el *Hernández* y el *Cante*; el primero resultó averiado en un bombardeo aéreo sobre Cartagena y fue dado de baja en mayo de 1938; el *Cante* fue incendiado por el *Canarias* en Rosas el 30 de octubre de 1936 y, si bien parece que fue remolcado a Cartagena, no debió de volver a prestar servicio activo. Las siete unidades supervivientes fueron dadas de baja entre 1940 y 1941, aunque el *Castelló* fue utilizado como aljibe del Tren Naval hasta 1960.



Guardapesca *Condestable Zaragoza*.

Lanchas guardapescas V

En 1933-1934, el Ministerio de Marina propuso la construcción o la adquisición de una serie de lanchas guardapescas de 15 a 20 toneladas y de dos buques de mayor desplazamiento, cuya construcción fue encargada a los Astilleros Barreras de Vigo. Los guardapescas dependerían de la Subsecretaría de la Marina Civil, y cuando las funciones relacionadas con la vigilancia de la pesca se atribuyeron a otros ministerios, los buques también pasaron a depender de estos.

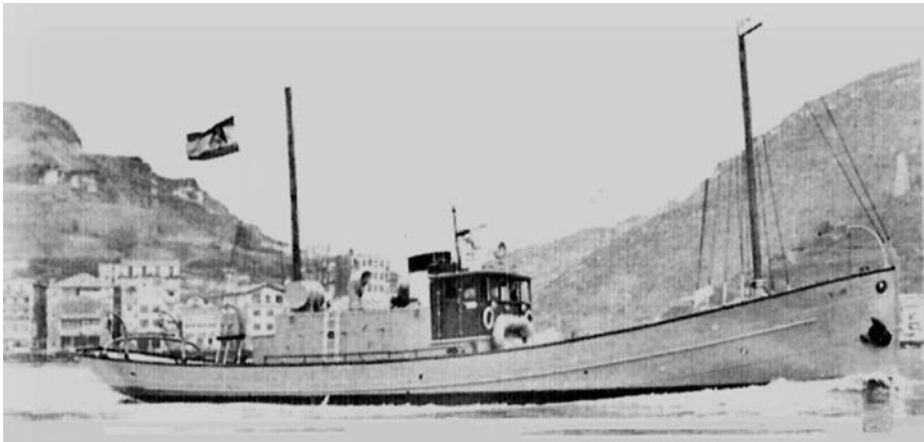
Al estallar la Guerra Civil estaban en servicio trece pequeñas lanchas, de la *V-1* a la *V-13*, otra algo mayor, que recibió el nombre de *Esturión*, y uno de los buques encargados a Barreras y que se denominó *Lanzón*. En zona nacional quedaron las *V-2* (Vigo), *V-3* (Sevilla), *V-10* (La Coruña), *V-11* (Corcubión), *V-12* (Vigo) y *Lanzón* (Cádiz), mientras que en zona republicana permanecieron las *V-1* (Santoña), *V-5* (Cartagena), *V-6* (Tarragona), *V-7* (Bilbao), *V-8* (Santander), *V-9* (Gijón), *V-13* (Barcelona), *Esturión* (Cartagena) y asimismo debió de quedar en el Mediterráneo la *V-4*. El *Lanzón* actuó con los bous nacionales del Estrecho y el Mediterráneo, mientras que el *Esturión* se incorporó a las fuerzas de defensa local de Cartagena con el numeral *V-21*, aunque no integrado en la serie de lanchas guardapescas, sino en los guardacostas de defensa del litoral; las demás unidades debieron seguir desempeñando sus funciones habituales de vigilancia portuaria. La *V-1* y la *V-7* pasaron a manos nacionales durante la campaña del Cantábrico, y la *V-8* y la *V-9* se internaron en Francia, mientras que la *V-6* y la *V-13* debieron de perderse durante la contienda, puesto que la primera no vuelve a

mencionarse posteriormente, y en 1943 se incorporó una nueva *V-13*, como se verá.

Tras esta primera etapa, después de la guerra las lanchas guardapescas pasaron finalmente a integrarse plenamente entre los buques de la Armada. En los primeros años de la posguerra se contó con las unidades supervivientes, aunque pronto se dieron de baja las *V-1*, *V-4* y *V-12*; en cambio, entre 1941 y 1943 se incorporaron una nueva *V-13*, las *V-14* y *V-15*, que se dieron de baja en 1949, la *V-17*, que era el segundo buque encargado a Barreras y que no se había entregado aún en 1936, y la *V-19*, construida en Mallorca en 1936; además, al *Esturión* se le adjudicó el numeral *V-12* y al *Lanzón* el *V-18*; por breve tiempo pudo existir alguna unidad con el numeral *V-16*.

En 1949 se incorporó una nueva *V-1*, que anteriormente y con el nombre de *V-0 Azor* había sido yate del jefe del Estado hasta la entrada en servicio del segundo *Azor*; era aquel buque un yate que en 1936 pertenecía al marqués de Cubas y que fue requisado por el gobierno vasco y rebautizado *Severiano Asarta*. Devuelto a su armador, fue adquirido por la Armada en 1946 y destinado al servicio del general Franco; a bordo del mismo se celebró en aguas de San Sebastián, el 25 de agosto de 1948, la entrevista del jefe del Estado con don Juan de Borbón, en la que se decidió el plan de educación del futuro rey de España.

Asimismo, en estos años se incorporó una nueva *V-4*, que recibió también el nombre de *Alcatraz*; finalmente, en 1946 se clasificaron como guardapescas, con los numerales *V-20*, *V-21* y *V-22*, tres antiguas lanchas de salvamento de la Luftwaffe alemana y del tipo *FLS*, que habían sido adquiridas en 1944 y denominadas inicialmente *LS-1*, *LS-2* y *LS-3*. Por su parte, el segundo *Azor* se



Guardapesca *V-18 Lanzón*.

incorporó teóricamente a la serie de lanchas guardapescas con el numeral *V-0*. Con esto se cierra la que podría denominarse segunda época de las lanchas *V*.

A partir de estos años puede seguirse con más facilidad la historia de las lanchas guardapescas, a las que todavía se incorporaron algunas unidades entre los años cincuenta y setenta del pasado siglo; así, en 1953 se construyó en Luarca una nueva *V-22* para remplazar a la antigua, que se había dado de baja en 1949; esta nueva lancha recibió más tarde el numeral *V-6*, para ir cubriendo los huecos que se iban produciendo en la lista.

Una nueva *V-21* se incorporó en 1961, sustituyendo a la anterior de esa numeral, retirada en 1960; era la nueva *V-21* una antigua lancha de la Marina británica del tipo *HDML* que había sido vendida para el servicio civil después de la guerra y que fue apresada con contrabando y cedida a la Armada.

Otra *V-22* estuvo por breve tiempo en las listas entre 1965 y 1967, en tanto que poco después se construyó en Cartagena una *V-5* que reemplazó a la veterana de los años treinta, retirada en 1965. Y ese año la *V-19* de los cuarenta se rebautizó como *V-9* para llenar el hueco de la anterior, dada de baja en 1959. Además, en 1964 se había perdido la *V-20*, naufragada en aguas de Algeciras, y finalmente, en 1968, fue dada de baja la *V-3*. De esta forma, en 1970 se encontraban en servicio las *V-1* (2.^a), *V-2*, *V-4 Alcatraz* (2.^a), *V-5* (2.^a), *V-6* (ex-*V-22*, 2.^a), *V-7*, *V-8*, *V-9* (ex-*V-19*), *V-10*, *V-11*, *V-12 Esturión*, *V-13*, *V-17*, *V-18 Lanzón* y *V-21* (2.^a).

En la segunda mitad de los setenta se comenzó a construir una nueva serie de lanchas *V*, iniciada con las *V-31* y *V-32*, la primera construida en Alemania y la otra, su réplica, en Barcelona; a estas siguieron las *V-33* y *V-34*, también de astilleros catalanes y que fueron las últimas *V* incorporadas a la Armada.

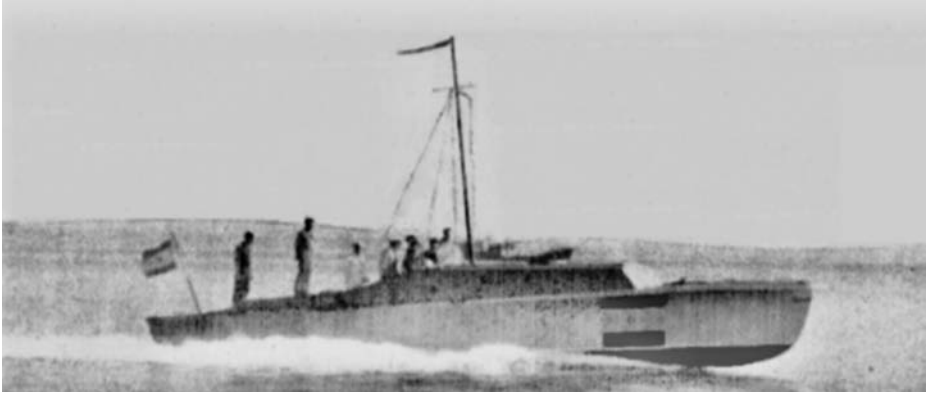
Todos estos buques iban desapareciendo poco a poco de las listas, los últimos en los años noventa, habiendo llegado algunos a recibir numerales de los asignados a los patrulleros en los ochenta.

Lanchas antisubmarinas *LAS 11 a 18* y *LAS 21 a 26*

Durante la Guerra Civil, a las defensas locales de los puertos de Cartagena y Barcelona se incorporaron varias lanchas antisubmarinas que después de la contienda debieron integrarse en la Armada, constituyendo las dos series de lanchas del epígrafe.

La Flotilla de Cartagena tenía ocho lanchas antisubmarinas, *DAR 11*, *12*, *21*, *22*, *31*, *32*, *41* y *42*, que podrían haberse rebautizado como *LAS 11 a 18* después de la contienda.

La Flotilla de Barcelona contaba con las *DAR 1* y *DAR 2*, al parecer del mismo origen que las de Cartagena, y otras seis denominadas *K-8*, *11*, *15*, *17*, *19* y *Ella*, que eran pequeñas lanchas de procedencia civil y de diferentes tipos que se habían internado en Francia al terminar la Campaña del Norte y que



Lancha antisubmarina LAS-15.

pasaron al Mediterráneo a través de la red de canales francesa. De todas estas lanchas, la *DAR 1* y la *K-8* resultaron destruidas durante la guerra (PARDO SAN GIL, Juan: «La Flotilla de Cataluña 1937-1939». Revista *Serga*, núms. 37 y 38, 2005), de modo que las seis supervivientes de la flotilla catalana podrían ser las *LAS 21* a *26* de la posguerra.

El *Almanacco Navale* italiano de 1941 reseña las dos series *LAS 11/18* y *LAS 21/26* sin indicar nada acerca de su origen; da unas características generales: con un desplazamiento de 16 t, un motor Scripps de 800 CV y una velocidad de 35 nudos, con una ametralladora y cargas de profundidad como armamento; incluye una fotografía de la *LAS 15*, que es la que se acompaña a esta página. Jürg Meister, en su obra *Soviet Warships of the Second World War*, Londres, 1977, dice que la Unión Soviética suministró al gobierno republicano varias lanchas que luego fueron las de las series *LAS*, con unas características análogas a las expuestas anteriormente. Finalmente, Pardo San Gil, en el artículo citado, indica que las *DAR* se adquirieron en Francia entre junio y diciembre de 1937, dando unas características parecidas a las ya señaladas.

Tratando de encajar todos estos datos, podría aventurarse que las lanchas antisubmarinas *DAR* serían de procedencia soviética, pero adquiridas a través de Francia; los motores Scripps de origen norteamericano serían importados o construidos bajo licencia en la Unión Soviética, como ocurriría con otros motores de patente estadounidense o italiana.

Dos de estas lanchas podrían haberse utilizado como torpederas, y con las denominaciones *A-1* y *A-2* parece que se prepararon como tales en Cartagena en 1937, pero no dieron los resultados esperados y se les desmontaron los tubos lanzadores; una tercera lancha torpedera, la *C-19*, debía ser la lancha de Tabacalera de la misma denominación y a la que finalmente también se le desmontaron los tubos lanzatorpedos.

Las lanchas antisubmarinas se incorporaron formalmente a las listas de la Armada entre 1940 y 1942, permaneciendo en servicio algunos años, las últimas hasta 1947.

Final

Se han expuesto los datos que se han podido reunir acerca de estas tres series de pequeñas unidades que formaron en nuestra Armada en momentos ciertamente agitados. Los datos ni son completos ni están totalmente comprobados; es de suponer que recurriendo a los archivos generales de la Armada podrían completarse, pero esto es algo fuera de mi alcance. Si tal labor estuviese hecha, extremo que desconozco, o llegara a hacerse, se llenarían unas pequeñas lagunas que este aficionado a los temas navales no ha conseguido solventar.

