



HISTORIAS DE LA MAR

SÓLLER Y LA ARMADA (Una relación de 70 años)

José M.^a BARCELÓ-FORTUNY



E nos abre ahora el puerto de Sóller, que tiene la bocana estrecha, cerrada por el cabo Gros y por la punta de Sa Creu, rocosa y prominente, dominada por el faro del mismo nombre. Particularmente desde el mar, la entrada, dominada por el alto confín dentellado de montañas, es mágica; ya desde el exterior uno tiene el presentimiento de entrar en un edén...».

Bien, entremos. En líneas generales la descripción que precede, debida al archiduque Luis Salvador de Austria, es válida todavía hoy, aunque algo —reconozcamos que bastante— ha cambiado dentro: no es ya desde luego el edén que presintiera en la segunda mitad del siglo XIX aquel singular personaje que a la temprana edad de 20 años decidió dejar de lado las



Vista general de la bahía en 1935.

pompas y etiquetas de la corte de Viena para dedicarse a recorrer mundo y a escribir libros de viajes. En 1867 llegó por vez primera a Mallorca a bordo de su magnífico yate, de nombre *Nixe*, y fascinado por la isla balear, y en especial por su costa norte, inició una estancia trascendente para su persona y para Mallorca. Compró fincas y tierras e hizo de ellas el «Miramar del Archiduque».

Es el de Sóller un pequeño puerto al que cuadran bastantes calificativos, siendo probablemente el de pintoresco el más apropiado. Para el navegante, su mayor importancia radica en el hecho de ser el único refugio natural a lo largo de aquella escarpada costa de más de noventa kilómetros, orientada de SO a NE, con elevaciones por encima de los mil metros algunas de ellas y caídas abruptas en las vertientes que dan al mar.

Su historia no es seguramente muy distinta a la de los otros pequeños puertos costeros de la isla, con núcleos de población generalmente alejados algunos kilómetros de la costa para dar tiempo a los habitantes a mejor defenderse de los otrora tan habituales actos de pillaje por parte de sarracenos y bereberes, principalmente. Por este motivo, consta que a mediados del siglo XVI se reforzaron las medidas de vigilancia en torno a la casi mínima bahía, llegándose a construir una pequeña fortaleza y torres privadas. Antes, en el siglo XIII, había sido cabeza de distrito marítimo de la costa noreste, desde la isla Dragonera al cabo de Formentor.

Pese a esas medidas defensivas, aquella ensenada no tuvo nunca uso militar, aunque sí comercial, especialmente —demostró aquí un largo salto adelante en el tiempo— a partir de finales del XIX y comienzos del XX, gracias a la notable pujanza industrial y agrícola del valle y la ciudad de Sóller, lo que obligó a la habilitación de una dársena comercial en el puerto, desde el que se exportaban a puertos mediterráneos del este peninsular y del sur de Francia productos textiles y frutos cítricos especialmente.

La Armada en Sóller

¿Cuándo se inicia la relación de la Armada con Sóller? No hay respuesta rigurosamente cierta a tal pregunta, tantas pueden ser las respuestas. Resulta osado suponer que si iniciaría el ignoto día en que un buque de nuestra Armada visitó o buscó refugio en aquella pequeña bahía, que precisamente por pequeña cabe suponer no pudo, en todo caso, ser un buque grande. Respecto a este punto cabe señalar, como hito en la historia del puerto, que en 1904 llegaría a fondear en él el crucero protegido de 1.^a clase *Cardenal Cisneros*, al que con sus 7.524 toneladas de desplazamiento y 106 metros de eslora nos cuesta imaginarlo maniobrando en tan restringido espejo de agua. Visita aquélla, sin embargo, que no tendría apenas continuidad, pues, de hecho, los vínculos que llegarían a unir de forma realmente estrecha a la Armada y a Sóller son incluso recientes en el tiempo. Corta vinculación, aunque sin duda especialmente intensa.

Tenía aquel puerto cada vez más necesidades, fruto de la ya mencionada notable actividad comercial de la ciudad de Sóller y del valle del mismo nombre, lo que entre 1931 y 1936 dio lugar a la ampliación y construcción de nuevos muelles y obras de protección para evitar el refluo del oleaje hacia el interior de la bahía, pues pese a tratarse de una ensenada prudentemente cerrada en su parte oriental está sin embargo expuesta a los vientos de Tramontana y Mistral, los cuales, sobre todo en otoño, acostumbran provocar algunos fuertes temporales; unido ello al hecho de que, al ser salida de un canal entre montañas, se levantan en el interior, en ocasiones, pequeñas turbonadas. Bien sabrían de ello los integrantes de una de las dotaciones del minador *Vulcano*, que un día de otoño de finales de la década de los cuarenta las pasaron realmente canutas hallándose surtos en aquel lugar.

Estaba ya bastante avanzada la ampliación del puerto, por su parte interior, cuando estalló la Guerra Civil, momento en el que por imperativos de la propia contienda se iniciaría tan estrecha relación entre Sóller y la Marina nacional.

En principio, la guerra frustraría el desarrollo del núcleo como puerto comercial, debido fundamentalmente a la militarización de los muelles incluidos en el perímetro de lo que luego sería Base Naval de Aprovisionamiento, creada en los primeros meses de 1937. Precisamente, intuyendo o sospechan-

do la Marina republicana que el pequeño puerto tenía ya algún tipo de uso militar por parte de los nacionales, en diciembre de 1936 fue bombardeado a cargo del destructor *Sánchez Barcáiztegui* que, apoyado desde lejos por el crucero *Méndez Núñez* y el también destructor *Gravina*, haría 26 disparos que a nada condujeron. No había por aquel entonces, como se creía, «sumergibles legionarios» en Sóller, pese a que la primera campaña de los submarinos de la Regia Marina se había iniciado el 8 de noviembre. Dadas las características del puerto, rodeado de elevaciones desde las que se divisaba perfectamente todo el recinto portuario, nada que interesara ser ocultado podía pasar desapercibido. Pronto la imaginación popular creó túneles y refugios submarinos, que por cierto todavía hoy forman parte de algunas leyendas urbanas. Como poco tiempo después demostrarían los hechos, no andaban sin embargo muy desencaminados los mandos de la Marina republicana en sus sospechas acerca del uso que los nacionales podían dar a aquel pequeño puerto.

Los primeros submarinos

Como es bien sabido, ya algo avanzada la contienda la Marina nacional adquirió por 34 millones de liras, pagaderas en dólares o libras esterlinas, los *Archimede* y *Toricelli*, recibiendo respectivamente los nombres de *General Mola* y *General Sanjurjo*, aunque inicialmente ostentaran como única identificación los numerales *C-3* y *C-5* con objeto de tratar de confundir al bando enemigo, que en extrañas circunstancias —desde hace sólo unos pocos años aclarada una de ellas, la del *C-3*— había perdido dos submarinos así numerados. Los *Mola* y *Sanjurjo*, submarinos bastante modernos, fueron transferidos en aguas de la pequeña isla balear de Cabrera el 20 de abril de 1937 y tras entrar en la también mallorquina bahía de Pollensa para efectuar maniobras y prácticas durante un periodo de dos semanas, se dirigieron a Sóller.

Su primera salida operativa tendría lugar el 13 de mayo en viaje de exploración por el canal de Sicilia.

Fue la llegada de ambos submarinos lo que en realidad llevó a acondicionar aquel puerto con objeto de poder ser plenamente utilizado como base naval, procediéndose, en consecuencia, a construir un taller, almacenes de torpedos, instalaciones para su entretenimiento y regulación, compresores de aire, tanques para almacenamiento de combustible y lubricantes, y un pequeño muelle de atraque. Posiblemente pocas veces tan escaso territorio dio para tanta base naval. La mayor parte de sus elementos debieron importarse desde Italia, que también suministraría antiaéreos con sus municiones y piezas de varios calibres para defensa de costa.

La acción de aquellos barcos sería tan útil para los intereses de la Marina nacional que pronto trató de adquirir otros dos submarinos de iguales características, a lo que sin embargo Italia no accedió, aunque sí se avino a la cesión



Una de las pocas fotos del submarino *General Sanjurjo* atracado en Sóller.

temporal de dos unidades pertenecientes a la misma clase y otras dos más pequeñas, llegando las cuatro a Sóller el 3 de octubre, recibiendo respectivamente los nombres *Sanjurjo II* y *Mola II* los primeros y *González López* y *Aguilar Tablada* la otra pareja.

Aunque no eran precisamente «submarinos legionarios» los primeros en llegar, sí cabe considerar como tales a estos últimos, ya que si bien estaban a las órdenes directas del mando nacional, llevaban a bordo un oficial español y arbolaban bandera española, la dotación era sin embargo italiana. Lo cierto es que aquella flotilla no dio el resultado que de ella se esperaba. Parece ser que las respectivas dotaciones —constituidas por oficiales y marineros voluntarios— mostraron ya desde el principio escasa predisposición a colaborar con las autoridades navales nacionales. Los estudiosos de aquella guerra en el mar refieren que hubo a este respecto importantes desavenencias con los jefes de operaciones españolas. Visto lo visto, los cuatro «legionarios» fueron devueltos a la Marina italiana entre enero y febrero de 1938 sin haber dejado desde el punto de vista militar rastro de pena ni gloria. Por el contrario, algún rastro sí dejaron en la memoria colectiva de la población del puerto de Sóller, en la que por parte de los más viejos del lugar —ya ciertamente muy pocos, pues verdad es que los años no pasan en balde— todavía se recuerda a aquellos

HISTORIAS DE LA MAR

submarinos, aunque, curiosamente, no con los nombres con los que fueron rebautizados a su llegada a España, sino por los originarios italianos: *Galilei*, *Ferraris*, *Iride* y *Onice*. Y también cómo unos joviales marineros que vestían el uniforme de la Marina española se expresaban sólo en italiano, con lo que algo no encajaba ahí. Ni que decir tiene que precisamente lo del idioma no fue impedimento para que algún que otro de aquellos jóvenes marineros hiciera sus escarceos —no en vano el escarceo es también cosa de mar...— de aproximación amorosa con muchachas de la localidad. Y es que especialmente en esto, a los italianos, con su tradicional labia y desparpajo, no hay precisamente situación de guerra que les pare.

Total, que la Base de Aprovisionamiento de Sóller, formalmente creada el 14 de abril de 1937, fue creciendo en importancia y requiriendo cada vez más terrenos e inmuebles para cubrir sus apremiantes necesidades, por lo que fue necesario expropiar o requisar pequeños hoteles —dos de ellos, hoy residencia de oficiales y suboficiales— y, aparte de numerosos viviendas y locales particulares, también dos oratorios y una escuela pública. Con el tiempo llegaría asimismo a contar con varias dependencias anexas y fueron construidos polvorines en el propio puerto y en una zona próxima, además de un campo de deportes. En total, la base llegaría a tener una extensión de 190.000 metros cuadrados.

A pesar de la guerra, la vida en aquel recinto era plácida e intensa a la vez. A aquellos submarinos se les unieron pronto algunos pequeños barcos de superficie, especialmente lanchas que anteriormente habían pertenecido a la flota de la «Tabacalera», como las numeradas *I-2* y *I-6*, que habían participado



Perspectiva general del puerto poco antes de iniciarse la Guerra Civil.

en el desembarco de las tropas de Bayo en Mallorca. No pocos de los barcos de carga o pasaje que fueron presa de la Flota nacional ocupada en el bloqueo de la costa oriental mediterránea fueron inicialmente enviados a Sóller, aunque siempre condicionado a las esloras de los buques y no tanto al calado. En aquella época estarían destacados en este puerto, entre otros muchos buques de guerra, aunque pocos a la vez, los destructores *Velasco* y *Huesca* y el *Torpedero N.º 17*, unidades todas ellas, cierto es, de escaso valor militar ya entonces, así como una pareja de dragaminas auxiliares. Al final de la guerra vino la desbandada y quedaron únicamente destacados los guardapescas *Contramaestre Castelló* y *Fogonero Bañoble*, dos de los feos «palmatorias» o «chaca chaca» —con cuyos sobrenombres o mote eran también conocidos— adquiridos en Inglaterra en 1924.

Contaba la base con su propio tren naval. Como nota curiosa, señalemos que para amarrar cosas en permanencia fueron llevadas allí parte de las cadenas del primer acorazado *España* recuperadas de los fondos marinos del cabo Tres Forcas.

Entre los jefes que tuvo la base figuraría el entonces capitán de fragata Felipe Abárzuza y Oliva —que con el tiempo llegaría a ostentar la cartera de Marina—, quien, siendo ya ministro, recorrería oficialmente a principios de julio de 1957 aquellas instalaciones que tanto conocía y tantos sentimientos y recuerdos debían seguramente evocarle. Coincidencia o no, el hecho es que se trató de la primera visita de inspección que, como tal ministro, giraba a unas instalaciones navales militares.

Volviendo atrás, a medida que transcurría el tiempo, la comunión entre integrantes de la base y los pocos habitantes del puerto iba siendo cada vez más intensa, y no necesariamente por una simple cuestión de simpatías, pues a saber de qué parte estaban éstas realmente. Lo cierto es que en notable proporción, los habitantes del puerto pasaron a tener un importante grado de dependencia económica de la Marina: constructores, distribuidores, comerciantes, pescadores y representantes de otras muchas actividades vivirían entre marinos que aportaban sus beneficios. Una poderosa razón, sin duda, para en aquellas especiales circunstancias estar de su lado o cuando menos simular estarlo.

Cuando en marzo de 1938 resultó hundido el crucero *Baleares*, los supervivientes que no precisaban atención médica serían llevados a Sóller y acomodados en las instalaciones de la base. Se pretendía con ello que, aislados de la presión del mundo exterior, encontraran en tan específico lugar la tranquilidad necesaria para poder recuperar en lo posible la paz interior perdida. Si no físicamente, sí cuando menos psicológicamente estaban todos heridos. Pese a ello, la mayoría de aquellos pocos supervivientes permanecieron en la base unas pocas semanas solamente, pues sus servicios fueron pronto requeridos desde otros destinos. La guerra, que no admitía treguas, no había acabado para ellos.



Destructor *Almirante Miranda* saliendo de Sóller.

Algunos documentos relacionados con la pérdida del crucero *Baleares* están precisamente fechados en Sóller, entre ellos un exhaustivo informe que sobre las circunstancias del hundimiento redactó el teniente de navío Manuel Cervera, oficial de mayor rango y antigüedad que logró sobrevivir.

Una base con tren y tranvía...

Desde el 16 de abril de 1912 —justamente el mismo día en que se producía el hundimiento del *Titanic*— tenía Sóller, y sigue teniendo aún, pese a que con el tiempo ha perdido gran parte de la importancia que antaño tuvo, una línea férrea que, salvando mediante varios túneles la sierra de Tramontana, la unía con la capital de la isla, Palma. Desde la ciudad de Sóller arrancaba a su vez una segunda línea que permitía el transporte de mercancías hasta el mismo puerto y que hoy, y desde hace ya bastantes años, es únicamente utilizada por un típico tranvía que, más que un servicio, constituye un fuerte atractivo turístico. El último tramo de aquella línea —férrea y tranviaria— quedó dentro de la primitiva zona portuaria, y consecuentemente, con posterioridad, de la Base Naval, lo que en su momento permitió el transporte por ferrocarril desde el puerto de Palma y hasta la misma base del material de obra necesario para la construcción de la misma, primero, y de los pertrechos que ésta requería para su normal funcionamiento, después, hasta el punto que aún en 1958 la empresa que explotaba el servicio consideraba el transporte de material bélico

como uno de los más importantes. Aprovechando tan valiosa vía de comunicación —hasta hace unos pocos años, con la construcción de un túnel de peaje, la única vía para poder acceder a aquella «isla dentro de una isla» era una estrecha carretera de montaña repleta en su trazado de muy cerradas curvas—, se construiría en la década de los cuarenta, al otro lado de la sierra, en el término municipal de Buñola, un depósito subterráneo usado preferentemente como depósito de minas y torpedos que quedó unido a la línea férrea mediante un ramal. Aquella caserna, desde hace ya bastantes años en desuso, sería popularmente conocida por «el polvorín de la Marina» y su vigilancia ejercida por soldados de Infantería de Marina.

Por lo que se refiere en concreto al tranvía, hasta los años sesenta existió una parada adicional en el interior de la base, cerca del muelle, utilizada exclusivamente por los marinos. La parada fin de trayecto para los usuarios civiles se encontraba justo al principio de la instalación militar.

Hasta 1943 la Base de Aprovisionamiento no pasaría a denominarse Estación Naval de Sóller. Aquella década y la inmediata posterior serían sin duda las de mayor esplendor para aquellas instalaciones. En 1940 había quedado establecida la Escuela de Armas de la Armada, que englobaba las especialidades de artillería, submarinos y armas submarinas, aunque al año siguiente la de artillería se instalaría en el crucero *Canarias* y la de submarinos se ubicaría de nuevo en Cartagena. Todo ello había traído consigo un notable aumento de la dotación de la base, que superaba con creces los mil hombres, llegando en



Práctica a bordo de una unidad auxiliar adscrita a la EAS Bustamante, año 1961.



Marineros en Sóller, año 1954.

un determinado momento a alcanzar la cifra de 1.800, cierto que la mayoría de ellos acogidos en las instalaciones exteriores. Ya no sólo las del puerto, sino también la calles de la ciudad de Sóller, distante unos cinco kilómetros, aparecían en consecuencia, a casi todas horas, llenas de uniformes y lepatos.

Dada la definitiva ubicación en la base de la Escuela de Armas Submarinas, recibía a menudo la Estación Naval la visita de diversas clases de buques, submarinos y destructores sobre todo, que se ejercitaban en el Polígono de Armas Submarinas (POAS) de la amplia bahía de Alcudia, quedando todavía de aquella época los monolitos de referencia para tiro naval submarino

no y la posterior recuperación de los torpedos inertes de ejercicio lanzados desde unos y otros.

Aunque no correspondiera precisamente a uno de estos ejercicios, fue en aguas de Sóller donde en junio de 1946 —se cumplirán pues, este verano, sesenta años de ello— se perdió por accidente el submarino *C-4*, cuyos desgraciados tripulantes pisaron por última vez tierra firme en aquella base mallorquina. No vamos a detenernos aquí en recordar la secuencia de aquella tragedia al tratarse de algo ya bastante divulgado y, en consecuencia, seguramente conocido; pero sí diremos que el destructor involucrado —que no culpable— en el accidente, el *Lepanto*, tuvo que buscar refugio en Sóller, donde buzos afectos a la Escuela de Armas Submarinas procedieron a efectuar una primera revisión de la obra viva del casco y posteriormente a reparar con carácter provisional algunas de las zonas dañadas que le permitieran zarpar con destino a Cartagena, donde días después entraría en dique.

Ni que decir que Sóller sintió como propia la tragedia y el día 5 de julio se rindió un emotivo acto de ofrenda a los 44 caídos.

Desde aquel puerto se hicieron a la mar los submarinos *General Sanjurjo* y *C-2* y los destructores *Alcalá Galiano* y *Churruca* —todos los cuales habían estado participando en las maniobras, que pese al accidente no fueron suspen-

didias—, además de la lancha *I-14*, en la que arbolaba su insignia del comandante de la Base Naval de Baleares y en la que iban representantes de los Ejércitos de Tierra y del Aire, además de comisionados de Marina, procediéndose en el lugar del hundimiento, a 13 millas al 13° del morro de la Vaca, a rezarse un responso por los compañeros desaparecidos y a depositar varias coronas sobre las aquel día mansas aguas. Sólo un miembro de la dotación del *C-4*, aunque no superviviente del accidente, pudo estar presente: el teniente de navío, segundo comandante, Enrique Rolandi, que el 27 de junio se había quedado en Sóller aquejado de fiebre alta. Otros tres tripulantes del submarino se habían también quedado en tierra, por diversos motivos y ventura para ellos, el día de la tragedia.

Cierta notoriedad adquiriría la cámara hiperbárica de la base, única en toda Mallorca, a la que con alguna frecuencia eran llevados, para su asistencia, buceadores civiles —entre éstos no pocos turistas—, profesionales o aficionados, accidentados en cualquiera de las diversas zonas costeras de la isla. La asistencia médica a la población civil iba incluso más allá, al estar también al servicio del pueblo tanto la enfermería como la ambulancia de la base. No contaba por aquel entonces la ciudad de Sóller, aun albergando una población de alrededor de 10.000 habitantes, con ningún vehículo para el traslado de enfermos o heridos. Sólo «la ambulancia», una y única, de la Base.

Popularmente eran llamados «baseros» entre la población de Sóller a quienes servían o laboraban en las instalaciones militares del puerto, y dicese al respecto que en la base tomó sus primeros «pelargones» un basero que con los años acabaría convirtiéndose en un ilustre en el mundo de la canción, Juan Pardo, cuyo padre, marino, llegaría a alcanzar el Almirantazgo. Primeros latidos de la década de los cuarenta, por ahí, cuando ir en tranvía al puerto constituía toda una aventura, debido especialmente a la existencia de un riguroso control militar por el que los viajeros eran sometidos a un molesto registro que perduró hasta los primeros años de la década siguiente; inspección seguramente innecesaria en los años que corrían. Si llevabas una cámara fotográfi-



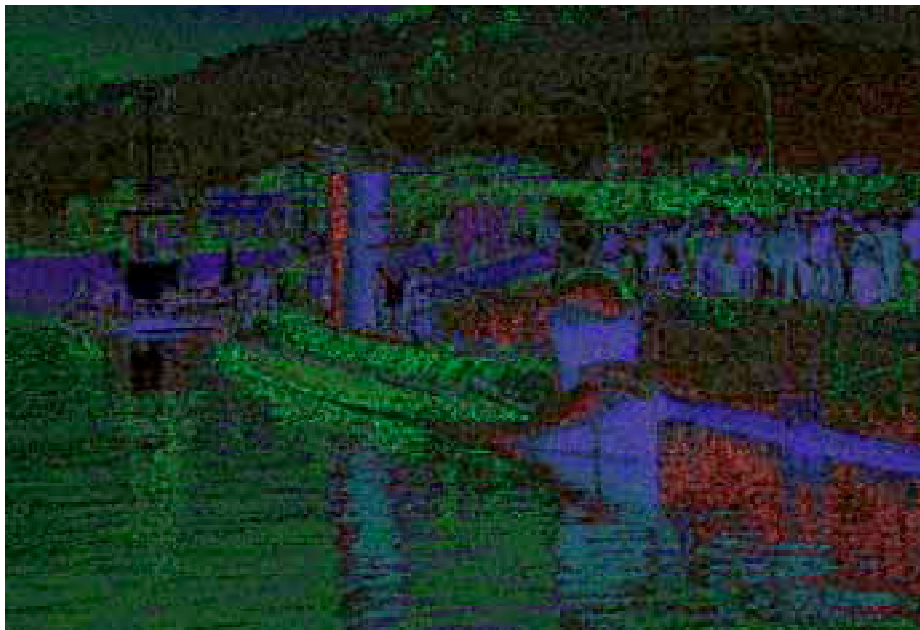
Inicio del desmontaje del escudo preconstitucional.
(Foto: J. Quirós. Semanario *Sóller*).

HISTORIAS DE LA MAR

ca, quedaba incautada hasta el regreso del viaje, lo que explicaría, en parte, la escasez de fotos existentes correspondientes a aquella época. Este control o parada había sido anteriormente utilizado por el Cuerpo de Carabineros para controlar la entrada y salida de mercancías, cobrar las correspondientes tasas y evitar el contrabando.

Una muy estrecha relación

Con más altos que altibajos, la relación entre la base naval y Sóller llegaría al punto de que en 1986, al cumplir la base medio siglo de vida, un cronista de la ciudad recordaba que en modo alguno podía ésta ser separada del contexto de Sóller. La Marina de guerra creó puestos de trabajo y mantuvo en tiempos difíciles la economía; dio facilidades a los jóvenes para cumplir su servicio militar en la propia Sóller; los matrimonios entre marinos y solleritas y muchachos con hijas de marinos abrieron nuevos horizontes; la Escuela de Armas Submarinas recibía anualmente promociones de jóvenes oficiales, algunos con sus familias, que daban vida a aquel puerto y también a la ciudad; y se crearon profundas amistades que se mantuvieron a través de los años...



Última y reciente escala en Sóller del submarino *Marsopa* antes de producirse su baja definitiva. (Foto: J. Clar).



Panorámica del puerto aún con todos los edificios (al fondo y en primera línea) de la antigua Base Naval.

Nunca hubo barcos importantes, por lo que a su desplazamiento se refiere, en aquella base. De todas las unidades de guerra que por allí pasaron sería con diferencia la más popular el destructor *Almirante Miranda*, que permaneció por espacio de casi veinticinco años vinculado a Sóller, afecto a la base, y al que incluso se llegó a dedicar una calle del puerto. A partir de principios de la década de los 50 y sobre todo a partir de 1956, con la creación del Centro de Rastreo de Minas (desmantelado en 1968), la base empezó a recibir un nuevo tipo de barcos: los dragaminas. Primero los de las clases *Bidasoa* y *Tinto* y posteriormente los *Nalón*, éstos casi recién llegados de Norteamérica. En realidad, las primeras armas como tales buques españoles las hicieron, a medida que iban llegando, afectos a la EAS, que en 1962 pasaría a llamarse Escuela de Armas Submarinas «Bustamante».

Precisamente los males de la base empezaron cuando en 1971 dicha escuela fue trasladada a Cartagena. Escribía a propósito de ello el mismo cronista: «Poco a poco se fue reduciendo la dotación de personal y las consecuencias económicas fueron inmediatas: se suprimieron sesiones de cine y los bares de la ciudad, entre otra clase de establecimientos, notaron, y mucho, su marcha. Por falta de usuarios, hasta incluso se suprimió el tranvía de las 22 horas...».

En efecto, aquel traslado de la Escuela de Armas Submarinas supondría el inicio de la cuenta atrás de una base que a lo largo de medio siglo había ido



El antiguo y emblemático Cuartel de Marinería con el ala derecha ya derribada.

quemando etapas y decreciendo notoriamente en importancia: de base a destacamento, y luego estación. Ya como tal estación parecía no tener vida, sin apenas personal ni especialidad alguna. A finales de la década de los setenta, parte de la escasa tropa de marinería que todavía permanecía allí tendría la oportunidad de colaborar muy activamente, bajo las órdenes directas de un contramaestre mayor, en un trabajo arqueológico de «altura», geográficamente hablando: la recuperación y posterior traslado de emplazamiento de parte de un santuario prerromano que se asentaba en un valle de montaña próximo a Sóller y que iba a ser inundado para dar paso a un embalse. Meses antes la Marina ya había colaborado con la delegación local del Servicio Nacional de Excavaciones Submarinas en la reconstrucción de otros dos santuarios en la zona. Colaboración, como se ve, en muchos y variados aspectos.

Desde aquella marcha de la Escuela de Armas Submarinas, sólo muy de vez en cuando aparecía por el pequeño puerto algún buque de la Armada —generalmente patrulleros— y paralelamente a este declive crecían las necesidades portuarias en aspectos no precisamente relacionados con la defensa y sí, en especial, con la pesca y la navegación de recreo.

Hacía ya años que el puerto tentaba a este tipo de navegación, aunque sin encontrar facilidades debido fundamentalmente a la falta de instalaciones y servicios. Valgan como ejemplo unos pequeños consejos a navegantes apare-

cidos, en el ya lejano abril de 1965 en la, en aquel entonces jovencísima, publicación *Yate y Motonáutica*: «Sóller, un precioso puerto sin apenas instalaciones. Si queréis hacer combustible, deberéis hacerlo por medio de cisternas o bidones. En invierno, fondear siempre con doble ancla. Con permiso y justificación podréis atracar en alguno de sus muelles en caso de necesidad. Y si necesitáis avituallaros de agua, también pidiendo permiso a la Base podréis hacerlo». La Base. Sólo ella parecía poder llegar a solucionar los problemas que empezaban a acuciar al puerto de Sóller... a costa de la propia base.

Empezaron también a surgir voces —las primeras en 1983 a cargo de una formación nacionalista— reclamando un cambio de utilidad de los muelles y terrenos circundantes, aunque con opiniones a veces incluso encontradas. Desde planteamientos radicales a otros más razonables, como el de compartir usos, que es el que en líneas generales ha prevalecido. En principio el Ministerio de Marina primero y el de Defensa después parecían totalmente indiferentes a tales reclamaciones, hasta que en enero de 1988 el ministro (Eduardo Serra) y el presidente del Gobierno autonómico de Baleares acordaban que algunas zonas de la antigua base naval pasarían a tener uso civil, lo que en obras de reforma conllevaría un costo perfectamente asumible. También se adquirirían algunas instalaciones adjuntas a los túneles para su acondicionamiento en zonas de aparcamientos. La Marina, por su parte, conservaría el dique exterior y una pequeña parte de sus infraestructuras.



Viejos bolardos depositados en el Museo del Mar procedentes de la antigua Base Naval.

Entre los edificios a demoler, especialmente antiguos almacenes, figuraban algunos que ocultaban por completo la fachada marítima del popular y marinero barrio de Santa Catalina, de empinadas calles empedradas. Edificios que, en su mayoría ya sustituidos por viviendas de nueva planta, han vuelto a ocupar la primera línea de un puerto cuando menos singular, adjetivo con el que definitivamente nos quedamos. Igual camino está siguiendo, cuando redactamos estas líneas, el Cuartel de Marinería —edificio principal de la estación, desde hace ya algunos años en desuso— levantado sobre el muelle principal de la antigua base, y su sustitución por uno o varios pequeños edificios para distintos usos portuarios y también con un menor impacto visual. Al margen de controversias políticas o ideológicas, el consistorio sollerense ha querido que el escudo del águila imperial —hecho de hormigón armado pintado—, que durante tantos años formara parte de la estructura del gran balcón del edificio, pase a formar parte del patrimonio de Sóller, conservado, junto con otros objetos de igual procedencia, entre ellos viejos bolardos y gruesas estachas de cáñamo ahumado, en el Museo del Mar del mismo Puerto de Sóller. A propósito del escudo, de gran tamaño, éste será guardado «como recuerdo y testimonio de la larga etapa militar de aquella parte del pueblo», dicho sea en palabras del regidor de Cultura y Patrimonio del consistorio.

Por su parte, la residencia mixta de oficiales y suboficiales, sometida en los últimos tiempos a obras de adecuación y reforma, seguirá ejerciendo su función residencial, hoy una de las más importantes que desarrolla la definitivamente disminuida estación naval de Sóller. Recientemente, el ex ministro de Defensa José Bono mostraba su disposición a establecer el uso compartido de un sendero que, en terrenos aún de la Marina, discurre junto a un acantilado y comunica el antiguo faro con el Museo del Mar.

Una instalación, en definitiva, con un breve aunque intenso historial que inició su andadura por perentorias necesidades derivadas de una guerra entre españoles. Y es precisamente en el hecho que motivó su prolongado uso militar, aquel duelo fratricida, donde radica el único «pero» a aquella instalación.

Si la presencia de la Armada en ella queda hoy reducida a una mínima expresión, algo importante permanece sin embargo: el recuerdo de la base, ya como patrimonio histórico del puerto, y lo que en un futuro quizá próximo habrá sin duda de constituir un atractivo didáctico y turístico a la vez si se confirma la cesión a Sóller, siguiendo la senda emprendida por Torrevieja y Cartagena, de uno de los submarinos de la *Serie 60* ya dados de baja en la Armada.