



HISTORIAS DE LA MAR

LA ÚLTIMA CAMPAÑA DEL TORPEDERO *NÚMERO 5*

Manuel RUIZ SIERRA
Coronel de Caballería



En la obra *La guerra silenciosa y silenciada* de los almirantes Fernando y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna, a través de sus páginas, en los volúmenes I y II, aparecen de manera dispersa las vicisitudes que el torpedero *Número 3* vivió durante el periodo comprendido entre el 18 de julio de 1936 y el mes de diciembre de 1937, en que quedó «internado en Burdeos».

Da la sensación de que aquel buque se mantuvo sin mando efectivo de oficiales del Cuerpo General de la Armada en una mayor parte de la campaña del Norte o del Cantábrico, y por ello trataremos de exponer cuáles fueron sus comandantes desde los primeros acontecimientos de la Guerra Civil española y su definitivo destino en aguas francesas.

Trataremos de seguir, lo más ajustadamente posible, las circunstancias y situaciones en las que el torpedero estuvo involucrado desde aquel 18 de julio

hasta el 6 de diciembre de 1937, analizando e incluyendo los datos que tanto los almirantes Moreno aportan y aquellos otros de los que dispongo encontrados entre los documentos y escritos dejados por mi padre y otros detalles que durante su vida me relató personalmente cuando hablábamos de aquellos sucesos, trágicos para él, en los que se vio incurso y que condicionaron su vida después de acabar la guerra.

Comenzaremos considerando los «datos y características» de aquel buque y sus condiciones marineras. Perteneció a la «primera serie» de torpederos que se construyeron entre 1911 y 1920. Su numeral indica que fue uno de los primeros en entrar en servicio, siendo su fecha de botadura el año 1912.

Su imagen era, como la de todos ellos, un buque «longilíneo»: contaba con una eslora de 50 metros, una manga de cinco metros, un puntal de tres metros veinte centímetros, calando al máximo de carga casi dos metros. Desplaza 190 toneladas.

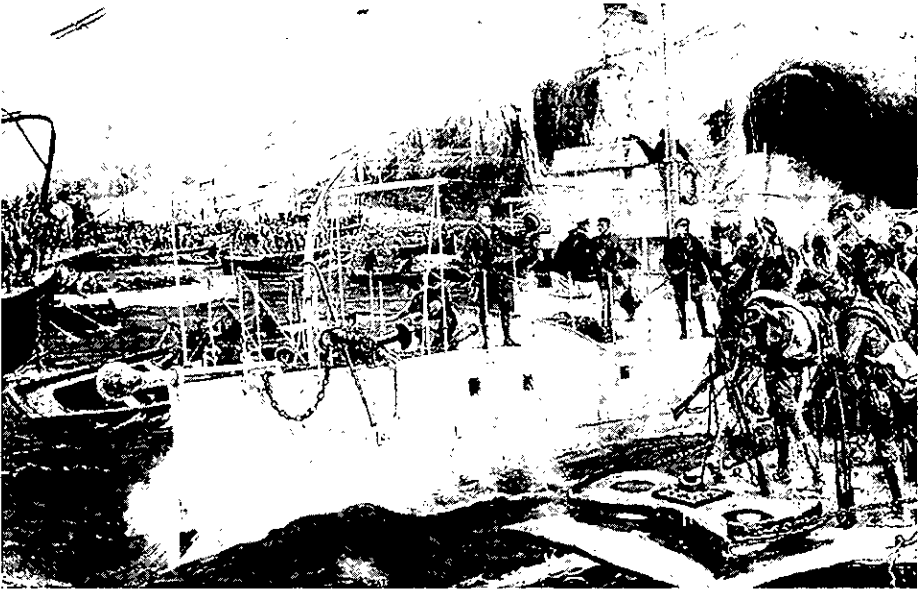
Sus máquinas y propulsión eran sobre la base de calderas de vapor, alimentadas a carbón, que movían turbinas que le proporcionaban una velocidad máxima de 27 nudos a toda potencia. Los torpederos de aquella «primera serie» disponían de tres hélices. Sus carboneras almacenaban 33 toneladas de carbón, lo que le proporcionaba una autonomía máxima de 1.000 millas, a velocidad económica.

Disponía de tres cañones Vickers de 47 mm y tres tubos lanzatorpedos, su arma principal. La dotación la componían 31 hombres en situación normal, que podían ampliarse a 35 en caso de guerra u operaciones. Sus mandos eran: un teniente de navío (comandante), un alférez de navío (2.º comandante y habilitado), el jefe de máquinas era un 2.º maquinista, un auxiliar 1.º de máquinas, un auxiliar 2.º naval, un auxiliar 2.º de máquinas, un auxiliar 2.º de torpedos, un auxiliar 2.º radio y un maestre permanente de artillería. (Ver la relación nominal de personal de la dotación en Burdeos.)

Vistas sus características se comprende constituían una «perfecta escuela de mandos», pues debido a sus dimensiones y su posible velocidad, era un magnífico buque para quienes desde los primeros empleos de oficial se enfrentaban con la responsabilidad de mandarlos y marinarlos, siendo muy arriesgado navegar en condiciones duras de mar y viento, lo que hacía que los peligros no fueran escasos para sus singladuras en dichas circunstancias.

Contemplando la fotografía adjunta, recordamos aquella silueta alargada y baja de los torpederos, con su característico botalón de proa, cuya imagen quizá sea conocida gracias al cuadro de José Moreno Carbonero, en el que se representa al general Miguel Primo de Rivera saludando a los soldados en el «desembarco de Alhucemas», a la vez que queda inmortalizado el torpedero *Número 22* por dicha composición.

A partir de ahora intentaré seguir lo más ajustadamente las circunstancias del torpedero *Número 3* durante el periodo mencionado de julio de 1936 a diciembre de 1937.

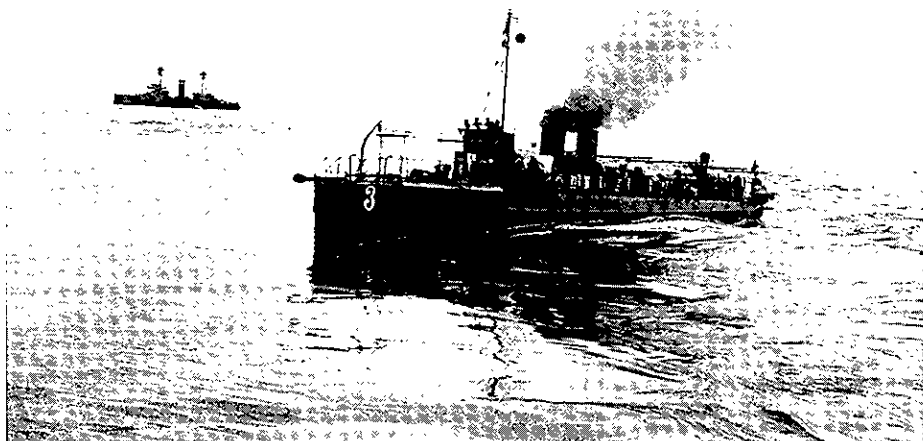


Cuadro de José Moreno Carbonero que inmortalizaba al torpedero *Número 22*.

En el instante de producirse el Alzamiento del 18 de julio, era el «único» buque de guerra en aguas del Cantábrico. En aquel crítico momento se encontraba en Pasajes, en misión de «vigilancia fiscal». El comandante, recién nombrado —según O. M. de 24 de junio de 1936—, era el teniente de navío Victoriano Sánchez Barcáiztegui, con carácter voluntario, procedente de la dotación del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* una vez cumplidas sus condiciones.

Su comandante efectivo era el también teniente de navío Amador González-Posada y Rodríguez, quien ostentaba el mando del torpedero desde el 24 de septiembre de 1935. La vacante de mando se anunció para ser cubierta en junio de 1936 —como hemos visto que se produjo—, y esta circunstancia hizo posible que al teniente de navío González Posada, con fecha 3 de julio, se le concediese la situación de «dos meses de licencia reglamentaria», si bien en el último escalafoncillo de julio del 36 figura como «disponible forzoso».

Era, a la sazón, segundo comandante el alférez de navío Miguel Domínguez Sotelo desde noviembre de 1935. El teniente de navío Sánchez Barcáiztegui no había tomado el mando del torpedero en la fecha del Alzamiento, pues se encontraba disfrutando permiso reglamentario de verano en Vigo y, por tanto, continuaba su antecesor en el cargo; y así, por estas circunstancias, ambos oficiales siguieron vicisitudes diversas en aquellas trágicas horas en que se iniciaba una sangrienta guerra fratricida de tres años de duración.



Torpedero *Número 3*. (Foto: colección A. Anca Alamillo).

Entre los documentos y papeles de mi padre he encontrado unos apuntes cronológicos en los que curiosamente, arrancando en su destino a bordo del cañonero *E. Dato*, anota destinos y vacantes de su cuerpo, en las que podemos encontrar las «coincidencias» que llevaron a muchísimos de sus compañeros y amigos a un fatal destino o a ocupar puestos en los que llevaron a cabo «actuaciones», a veces, de triste recuerdo.

Desde el momento del Alzamiento, el torpedero fue «intervenido» por un «comité», en el que figuraban miembros pertenecientes a un grupo sindicalista de carácter ácrata —Avance Marino— radicado en Pasajes.

Fue «presidente del comité» hasta su repatriación a la España republicana, el auxiliar 2.º maquinista Guillermo Aneiros Monday, al que la prensa marxista, a veces (ver *El Diluvio*, de Barcelona, de fecha 2 de diciembre de 1937), nombra como «comandante del torpedero».

Tanto el comandante como su 2.º eran de sobra conocidos por el «comité» y la dotación como «pronacionalistas» y de ideas derechistas, contrarias, por tanto, a los ideales marxistas. El día 19 de julio recibió orden el torpedero de «interceptar» y «apresar» el vapor correo que hacía la línea Santander-La Coruña; se trataba del *Romeu*, de la Trasmediterránea, pero «no logró» su cometido.

Durante los primeros sucesos de San Sebastián, el torpedero recibió orden de apoyar con su artillería a las fuerzas rojas que asediaban objetivos tales

como el Gran Casino o el hotel María Cristina; el comandante y el 2.º consiguieron que sus tiros fueran «largos» y cayeran sobre las propias fuerzas marxistas; en Irún, cuando se les ordenó apoyar a los que asediaban y cercaban los focos nacionales, adujeron era «peligroso» disparar por encima del territorio francés, ya que algún disparo podía quedar corto y batir dicho territorio, creando una seria situación conflictiva internacional, ya que los elementos de puntería eran absolutamente inapropiados para tal tipo de fuegos.

Debido a estas «circunstancias», la situación de aquellos mandos frente al «comité» se hizo prácticamente insostenible. Llegado el día 2 de agosto en que el torpedero arribó a San Juan de Luz, tanto el comandante como el 2.º lograron escapar de a bordo y refugiarse en territorio francés. Fijémonos en la fecha —2 de agosto—, lo que hace que «milagrosamente» aquellos dos oficiales salvaran la vida, pues no olvidemos que al día siguiente —3 de agosto de 1936— se desarrollaron las matanzas de jefes y oficiales en el penal de La Mola (Mahón), en buques de la Escuadra, y curiosamente cuando el nuevo jefe de la base de Mahón (tras el asesinato del contralmirante Pascual de Pobil) da parte de los «sucesos» hace mención, «en cumplimiento de su orden» a la superioridad roja; lógicamente esta «orden» no se ha podido encontrar..., ¿casualidad? La casualidad no existe.

Una vez abandonado el torpedero por sus mandos, se hizo cargo —según datos de los almirantes Moreno de Alborán— un capitán de corbeta apellidado Sanjurjo. No he podido localizar ningún mando del Cuerpo General de ese apellido, ni tan siquiera de segundo, incluso en los demás Cuerpos Patentados o de Subalternos, excepto un auxiliar 1.º naval, Cesáreo Sanjurjo Pérez. El mencionado auxiliar figura en el Estado General de la Armada de enero de 1936.

Según manifestaciones de mi padre, corroboradas en la obra *La guerra silenciosa y silenciada*, el primer comandante del Cuerpo General, tras estos episodios relatados, fue el teniente de navío Evaristo López Rodríguez. Dicho oficial se encontraba en Cartagena el 18 de julio como alumno del curso de Torpedos, y en la oficina de la secretaría del arsenal se vieron mi padre y él el día 20 de julio, ambos en situación «espectante». Ambos lograron salir del arsenal y esconderse; Evaristo López logró huir a Madrid, donde fue de nuevo localizado y detenido.

Esta vez fue conducido al Norte y destinado a la Jefatura de las Fuerzas del Cantábrico. El día 5 de septiembre de 1936, en el momento de la caída de Irún en poder de los nacionales, el torpedero, «hábilmente» mandado por el auxiliar 2.º naval Juan Sobiart Poith, varaba en la playa de Fuenterrabía, ¡pese a su escasísimo calado!, y hubo de esperar a la siguiente pleamar para que pudiese ser reflotado por sus propios medios. De esta forma logró recalar en Bilbao, donde llegó con la dotación «muy deprimida y baja de moral».

Ésta fue la razón por la cual se designó comandante del torpedero al teniente de navío Evaristo López Rodríguez, quedando como segundo el auxi-

liar 2.º naval Sobiert, cargo que desempeñó hasta el internamiento definitivo en Burdeos. Pasó a ser jefe de máquinas el auxiliar 2.º maquinista Guillermo Aneriros Monday, quien continuó como «presidente» del comité revolucionario.

Dado el escaso valor militar del torpedero, al que se le había desmontado uno de sus cañones para artillar un bou de la Marina auxiliar vasca, su actividad fue escasísima. Por ello, una vez que la Flota Roja regresó al Mediterráneo, después de su desastrosa actuación, no exenta de salvajismo a cargo de la «guardia roja del Jaime», en los primeros días de octubre de 1936 hubo un «reajuste» de mandos en los buques de guerra republicanos que quedaron en el Norte.

El teniente de navío Evaristo López Rodríguez dejó el mando del torpedero y pasó a mandar uno de los destructores, el *José Luis Díez*. Se designó nuevo comandante del torpedero al alférez de navío Julián Sánchez Gómez.

En enero de 1937 llegó al Norte el teniente de navío José Ruiz de Ahumada, que había logrado permanecer escondido en su domicilio y que fue delatado por una sirvienta en la «casa del pueblo» de Cartagena cuando se le consideraba muerto en el *España número 3* junto a sus compañeros en la matanza de la noche del 14 al 15 de agosto de 1936. Detenido y conducido



Bou Iparreko-Izarra. (Foto: archivo P. Ajuria).

salió vía Valencia y Barcelona al Cantábrico, a la Jefatura de las Fuerzas Navales, como auxiliar del Estado Mayor.

El día 18 de enero de 1937, el comandante del torpedero, álférez de navío Sánchez Gómez, mientras inspeccionaba un rastreo de minas en el pesquero *Maru Troya* murió al hacer explosión una de ellas, que destrozó el barco. Por O. M. de 26 de enero de 1937 se designó nuevo comandante del torpedero al mencionado teniente de navío Ruiz de Ahumada, alternando su cargo con el del Estado Mayor.

En dicho cometido permaneció dicho oficial hasta el día 6 de diciembre de 1936, en que por orden telefónica del agregado naval republicano en París al cónsul de España en Burdeos, Castelló-García Tevijano, se le desembarcó y envió a Barcelona, custodiado y vigilado por miembros del S. I. M., dado que se conocían perfectamente sus ideales y sentimientos: «partidario del Movimiento» y perteneciente a la organización de F. E.

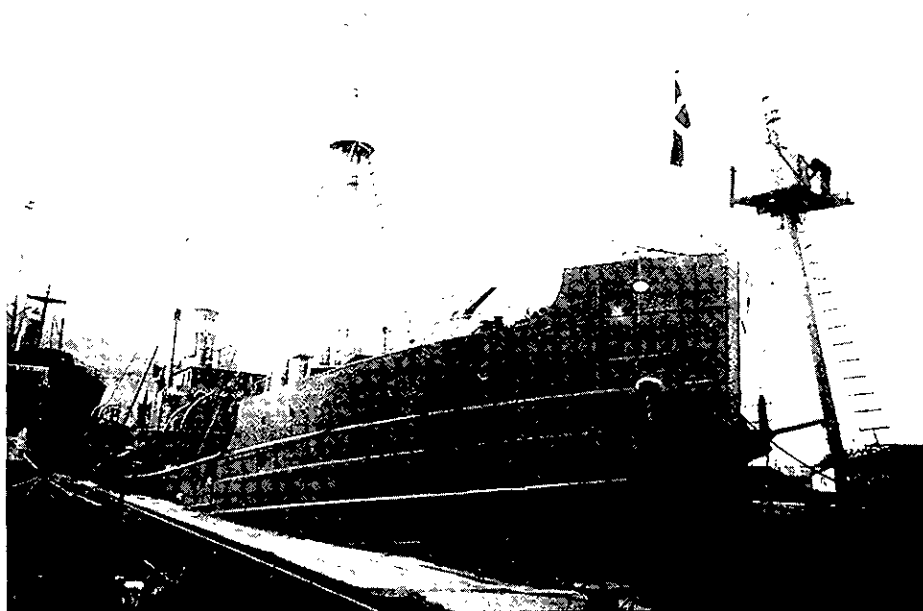
Dada su actitud e ideales, una vez hecho cargo del mando del torpedero, su labor y actividad consistió en mantener constantemente «pasivo» al buque. Esta manera de actuar era conocida, tanto por los mandos republicanos como por los nacionales, y así lo manifiestan los almirantes Moreno en su volumen II, página 998, cuando dicen: «La labor de los tenientes de navío Gerardo López de Arce, Evaristo López Rodríguez (figura por error José Luis), *todos ellos entusiastas seguidores del Movimiento*, y por dicha forma de pensar aquellos oficiales el propio jefe de las Fuerzas Navales republicanas, capitán de navío Valentín Fuentes, *no se fiaba de sus compañeros del Cuerpo General*».

Durante el mando del teniente de navío Ruiz de Ahumada, el torpedero no participó en ningún acto bélico; sólo realizó siete servicios de vigilancia en la mar, de los cuales dos consistieron en «pruebas de velocidad» corriendo la milla.

Cuando fue inminente la caída de Bilbao—19 de junio de 1937—, el comandante intentó hundir el buque en la propia ría, a lo que la tripulación se opuso. El comandante logró no ser eliminado gracias a la actuación de dos de sus marineros de confianza, Juan Campos Martín y Emiliano del Río Aguirre, hombres de ideales derechistas, que lograron hacer ver al «comité» que aquella era una decisión lógica para evitar que cayese el torpedero en manos de los nacionales.

Salió de Bilbao y haciendo escalas en Castro Urdiales y Santoña, llegó a Santander mediado junio de 1937, nueva base para la Jefatura de las Fuerzas Navales del Cantábrico. Vista la «actividad» negativa del comandante, no es de extrañar que en un informe del Partido Comunista de Santander se diga: «...en el mejor de los casos, *es un hombre que no siente la causa del pueblo y se puede asegurar que hay algo más*».

Esta opinión del Partido Comunista es tanto como «reconocer implícitamente», sin decirlo, que lo «consideraban traidor a la causa marxista»; este extremo sí aparece definido y explicitado en *Yo fui Ministro de Negrán*; su



Bou Bizkaya. (Foto: archivo Pero Ajuria).

autor, Mariano Ansó, en la página 245, cuando analiza los sucesos anteriores y del día 5 de marzo de 1939 en la Base de Cartagena, dice:

«Los traidores ocultos empiezan a asomar sus verdaderos rostros. El jefe de E. M., Abárzuza, descubre su condición de colaborador de Franco; Meroño, Aramada, Núñez de Castro y Ahumada reivindican el mérito de haber impedido que el *José Luis Díez* forzase el paso del estrecho de Gibraltar.»

Junto al torpedero llegaron a Santoña la flotilla de bous armados de la Marina de Euskadi, los pesqueros transformados en dragaminas y varias unidades auxiliares. Tres de aquellos bous fueron posteriormente internados en Burdeos junto al torpedero, eran el *Bizkaia*, el *Guipuzkoa* y el *Iparreko-Izarra*, así como las lanchas rastreadoras *Mitote* y *L-1*.

El día 15 de agosto de 1937, ante la imparable progresión de las fuerzas nacionales, el capitán de navío Fuentes solicitó del Ministerio de Defensa autorización para dar un nuevo salto a retaguardia, ahora a Gijón como base de la jefatura de las Fuerzas Navales. Le fue autorizada la nueva base.

El día 21 de agosto de 1937 el jefe de las Fuerzas Navales consiguió que la flotilla de bous armados quedase a sus órdenes directas. La primera medida que adoptó fue designarles nuevos comandantes, cargos que se mantuvieron

hasta el momento definitivo del internamiento y repatriación de las dotaciones a la España republicana. Los nuevos mandos fueron: *Bizkaia*, capitán mercante (asimilado a teniente de navío) Francisco Murga; *Guipuzkoa*, capitán mercante (asimilado a teniente de navío) Andrés Costino de Tuyá; *Iparreko*, capitán mercante (asimilado a teniente de navío) Pedro Ruiz de Loizaga; *Mitote*, patrón de altura Marinao Salas; *L-1*, patrón (asimilado a cabo de marinería) Francisco Mendizábal.

El día 3 de septiembre de 1937, el torpedero se encontraba en Ribadesella. El comandante elevó consulta al jefe de las Fuerzas Navales sobre la decisión a adoptar con su buque ante el avance de las tropas nacionales y su situación en aquel puerto, dado el intento de hundirlo en Bilbao y la reacción del «comité». El capitán de navío Fuentes, ese mismo día, envió un mensaje radio al ministro de Defensa y al jefe del Estado Mayor de Marina, que decía:

«Situación *Torpedero 3* en Rivadesella (*sic*) muy crítica por causas siguientes. Punto. Este puerto tiene una barra peligrosísima que se cierra fácilmente con mal tiempo impidiendo salida en absoluto prolongándose el cierre a veces muchos días. Punto. Su poco radio de acción le impide en las circunstancias actuales retroceder a puertos de Asturias más al W. si se quiere tener la posibilidad de salvarlo. Punto. Su armamento es de dos cañones. Punto. Carece de torpedos. Punto. Diga si ante probable agravación situación militar debo ordenar tome puerto francés.» Gijón 3, septiembre 1937. Registrado 85/937.

El ministro de Defensa contestó el día 5 de septiembre:

«Si las circunstancias se agravan extraordinariamente imposibilitando la utilización de ahí (*sic*) torpedero *Número 3* deberá desmontársele la artillería, sacarle las municiones y desmontársele de (*sic*) cuanto representa valor militar transbordando todo ello al destructor. Punto. Una vez llegado el caso irremediable se dispondrá el hundimiento del buque empleando para ello una carga explosiva que lo destruya totalmente para que no pueda ser salvado ni reparado por los facciosos.»

El jefe de las Fuerzas Navales, ese mismo día 5 de septiembre, remitía al comandante del torpedero un oficio en el que, además de trasladarle la respuesta recibida del ministro, ampliaba:

«En su virtud, procederá a tomar puerto de Gijón en la primera oportunidad de marea, noche y tiempo que se presente. Si las circunstancias no le permitieran hacerlo cumplimentará el contenido del radiograma preinserto, inutilizando totalmente el barco y dirigiéndose después con la dotación a Gijón. Espero de Vd. y de esa valiente dotación la más exacta obediencia a las órdenes que se le dan.»

Este documento dejaba absolutamente claro que el hundimiento, caso de necesidad «debería cumplirse», evitando que el comité intentase preservar el buque para escapar. Este oficio venía firmado personalmente por el capitán de navío Fuentes y refrendado por el comisario político Noreña, es decir, para el «comité», con todas las garantías y «bendiciones» necesarias para evitar cualquier otra posibilidad.

El cumplimiento fue exacto. El torpedero se hizo a la mar pese sus dificultades y mal estado, logró alcanzar el puerto de El Musel, como se le ordenaba, y quedó atracado hasta su última salida rumbo a aguas francesas y posterior internamiento en Burdeos.

Llegó a Gijón el 9 de septiembre de 1937. El día 10 se expidió al comandante «salvoconducto» para poder circular libremente por aquella «capital» (*sic*) durante todas las horas del día y de la noche, dado el estado de «acuartelamiento» impuesto por el Consejo Soberano de Asturias y León.

Con la arribada de los buques de guerra de aquellas Fuerzas Navales a El Musel, quedaban todas las unidades disponibles en aquel puerto. Su presencia fue motivo de que cada vez fuesen más acuciantes las necesidades. Logísticamente consumieron y llegaron a carecer prácticamente de todo. Sufrían constante ataques aéreos, por lo que para tratar de enmascarar al torpedero se le pintó de blanco y se le prepararon unos elementos que camuflasen su silueta, haciéndole «parecer» un bacaladero grande, en especial sus chimeneas.

El torpedero desde su llegada a Gijón no volvió a hacer ningún servicio; el último que se intentó consistió en una operación en apoyo de las fuerzas terrestres que huían en retirada por la costa; en ella el torpedero tenía que haber actuado. Pero no lo hizo dado su mal estado de máquinas. Aquella operación dio lugar a la desertión del destructor *José L. Díez* y los submarinos *C-2* y *C-4*, todos los cuales se internaron en puertos extranjeros. Fue el 29 de agosto de 1937.

Las autoridades marxistas propusieron llevar a cabo una operación de «escapada» con los buques restantes hacia el sur, al Mediterráneo. Aquello era una operación «demencial» desde todos los puntos de vista profesionales y materiales. Y en aquellas circunstancias se produjo una nueva «deserción», la del *Iparreko-Izarra*, que desde El Musel abandonó aguas españolas y se refugió en Burdeos, motivo por el cual fue «encausado», y sus tripulantes, conforme fueron llegando posteriormente a España, encarcelados y juzgados sumariamente.

Al producirse el derrumbamiento definitivo del frente asturiano, el 20 de octubre de 1937, las Fuerzas Navales habían quedado reducidas al destructor *Ciscar*, el submarino *C-6* y el torpedero *Número 3*.

Los recuerdos de mi padre sobre aquellas fechas eran espantosos: desorden por todas partes, espíritu de fuga en todos los mandos responsables, rapiñas y «robos» de todo cuanto supusiese algún valor por parte de los comisarios y mandos populares, que no estaban dispuestos a dejarse apresar dadas sus

innumerables «responsabilidades», y así lo corroboraron las máximas autoridades rojas.

«Huir, huir a toda costa» era la consigna. Para ello siempre contaron con el destructor *Ciscar* y el submarino C-6, no así con el torpedero, dado su mal estado y poca capacidad para trasladar evacuados.

El coronel Antonio Prada Caldevilla, jefe de las fuerzas terrestres del frente asturiano, era uno de los más decididos «pasajeros» para el *Ciscar*. Pero el ministro de Defensa ordenó al jefe de las Fuerzas Navales el 18 de octubre que se alistase al destructor para que saliese rumbo a Casablanca, con intención posterior de unirse a la Flota en Cartagena.

El capitán de navío Fuentes informó al coronel Prada quien, comprendiendo que aquella decisión le privaría de la única posible escapatoria, hizo valer su «autoridad» militar de jefe absoluto de todas las fuerzas y logró que el capitán de navío Fuentes «retrasase» la salida veinticuatro horas. El jefe naval comunicó esta demora al Ministerio. ¡Pero curiosamente este mensaje se perdió y tardó varios días en ser conocido por el ministro y el E. M. de Marina!

Así, mientras en ministro «creía» cumplimentada su orden, el jefe de las Fuerzas Navales «creía» estar cubierto de responsabilidad por haberlo comunicado, el único beneficiario sería el coronel Prada, que «creía» iba a poder utilizar su soñado medio de escape. La «quinta columna» entretanto había actuado, y dio a conocer, al parecer (esa era la opinión de mi padre) aquellos intentos.

Una vez más, no la casualidad, sino los hechos pusieron su realidad en juego. La dotación del *Ciscar*; concedora de la orden de salida para Casablanca, ansiosa de verse lejos del desastre que se avecinaba, recibió de muy «mala gana» la contraorden de demorar la salida a la mar. Por ello, mientras su comandante, el guardia marina Castro Izaguirre, estaba en jefatura resolviendo «asuntos» de última hora, casi en estado de amotinamiento levantó presión de calderas y estaba dispuesto a salir como fuese.

En esta situación, alertados el capitán de navío Fuentes y el comandante, llegaron al destructor y no con pocas dificultades lograron apaciguar los ánimos y a su vez apagar los mecheros y recuperar algo de disciplina y la tranquilidad del buque.

A las 0700 horas del día 19 de octubre de 1937, la aviación nacional hizo aparición temprana sobre El Musel. Ello parece indicar que el posible «soplo» sobre la salida del destructor la hizo madrugar; sorprendentemente contaba mi padre que la dotación del *Ciscar*, casi al completo, estaba en el muelle «haciendo instrucción de orden cerrado»; sólo quedaban a bordo los sirvientes de los antiaéreos y el personal de máquinas mínimo.

El bombardeo se produjo por varias patrulleras de *Ju-52*, que en varias pasadas lograron impactos sobre el *Ciscar*; abriéndole una vía de agua en un costado y desmontándole su antiaéreo sin causar muertos, sólo algunos heri-

dos leves. En una segunda oleada de bombas el destructor resultó alcanzado definitivamente. Adquirió una escora alarmante y en pocos minutos dio una aparatosa voltereta quedando casi «quilla al sol».

En el destructor no estaba su comandante; el comandante del torpedero, que estaba abarloado al *Ciscar* prácticamente desde que comprobó que habían alcanzado seriamente al destructor y vio la escora que amenazaba arrastrar al torpedero, ordenó «picar estachas» y separarse del averiado buque; al hundirse el *Ciscar* con él se perdió el equipaje y todo el vestuario de mi padre que se alojaba a bordo de dicho buque, tal y como le ocurrió a otros muchos mandos del torpedero.

Al conocerse la fatal situación tras el hundimiento del *Ciscar*, el presidente del Consejo Soberano, Belarmino Tomás, se apresuró a hacer entrega de todo el mando a la autoridad militar, coronel Prada; el día 20 de octubre le manifestó que «puesto que el destructor estaba hundido, él y sus subordinados saldrían por vía aérea hacia Francia al mediodía».

Prada dijo «...si el Consejo abandona, yo me voy también» y decidió que sería «el torpedero» el que la facilitaría la salida y la salvación. Como hemos insistido, el torpedero estaba en muy malas condiciones para navegar; pero recibió a bordo al jefe de las Fuerzas Navales, al coronel Prada con sus Estados Mayores, a la dotación del C-6 que había hundido su submarino fuera del puerto ya que había sido seriamente alcanzado en el bombardeo aéreo.

Se alistó el torpedero, se encendieron las calderas con bastante dificultad por el mal estado y calidad del carbón disponible; se levantó presión y estuvo dispuesto para salir a últimas horas de la tarde de aquel 20 de octubre de 1937. El buque estaba escasísimo de agua dulce para sus calderas, carecía de suficientes lubricantes, por lo que una vez que salió, a primeras horas de la noche a la mar, hubo de alimentar sus calderas con agua salada, emplear en principio aceite de oliva de uso humano para lubricar sus máquinas e incluso, cuando también llegó a faltar, empleó agua jabonosa como sucedáneo; igualmente, al consumir todo el carbón disponible consumió toda la madera del mobiliario y puertas existentes a bordo.

Y en estas incomprensibles condiciones llegó al estuario del Garona, entrando en Le Verdon el 21 de octubre de 1937. De allí remontó el río y entró en Burdeos donde quedó amarrado y apagado, vigilado estrechamente por la gendarmería francesa; y desde aquella fecha hasta el 6 de diciembre en que fue desembarcado su último comandante del Cuerpo General de la Armada, sus vicisitudes fueron relatadas en mi anterior artículo de la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril de 2002.

