



HISTORIAS DE LA MAR

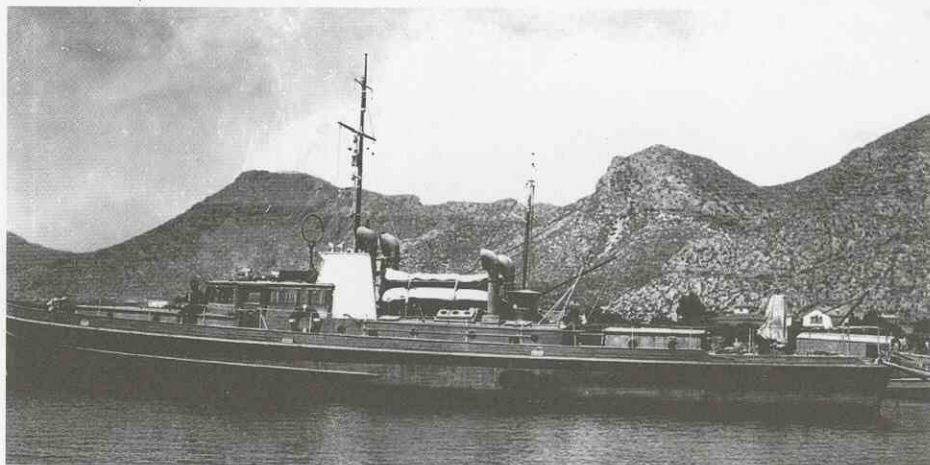
LA POLLENSA, UNA LANCHA EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

José M.º BARCELÓ-FORTUNY



L enunciado inicialmente previsto para este trabajo —«Una lancha torpedera en el Museo del Aire»— perdió validez tras un primer contacto epistolar con el general Miguel Ruiz Nicolau, a la sazón director del Museo de Aeronáutica y Astronáutica, al que había recurrido para interesarme por el estado de conservación de la embarcación de salvamento *Pollensa*, a la que erróneamente suponía expuesta, o en vías de estarlo una vez convenientemente restaurada, como una joya más en el magnífico Museo de Cuatro Vientos del Ejército del Aire.

En mi opinión, la historia de la *Pollensa* merecía una atención que desde hacía algún tiempo tenía intención dedicarle. Ya puestos en ello, la noticia de que la embarcación «nunca llegó a puerto» daba, sin embargo, al traste con la tentativa de desglosar la historia de una lancha cuando menos singular. O acaso no todo estaba perdido aún. Bien mirado, el hecho de que en última instancia, y por circunstancias totalmente imprevisibles, la *Pollensa* acabara sus días en el fondo de la bahía de Palma, intencionadamente hundida, no enterraba el tema, sino que simplemente invitaba a darle otro enfoque.



Lancha *Pollensa*.

Y es que la *Pollensa* no era —no fue— una embarcación cualquiera. No lo fue, cuando menos, para el Ejército del Aire y muy especialmente para quienes sirvieron en el escuadrón de salvamento en la bahía y puerto, que acabaría dando nombre a la embarcación de nuestra historia. Para no pocos jefes, oficiales, suboficiales y personal civil en algún momento afecto a la base, y muy especialmente entre quienes sirvieron en la sección de Marinería, nombrar a la *Pollensa* es todavía hoy evocar unos tiempos felices en uno de los parajes más idílicos de la isla de Mallorca.



Lancha *Pollensa*.

Cincuenta años prestando servicio en aquella base de hidros, desde la que intervino en múltiples servicios y comisiones, la hacían incluso parte del paisaje y, por supuesto, de la propia base, creada en 1934, aunque su pleno desarrollo se demoraría unos años más.

Cuando, ya cubierto con creces su ciclo de vida activa, su destino parecía encaminarse a Cuatro Vientos, quiso un conflicto bélico dar al traste con lo que había sido casi una fijación por parte del historiador, coronel Emilio Herrera Alonso, antiguo subdirector del Archivo Histórico del Aire y también antiguo piloto de hidroaviones en la base mallorquina. Esto es, que la *Pollensa* tuviera un hueco en un museo en el que hasta entonces Icaro era el rey, pero en el que por sobrados méritos y motivos también tenía cabida ella. Pero no pudo ser.

Lancha torpedera alemana

Corría el año 1937. España estaba en guerra, y en la isla de Mallorca un escuadrón de la célebre Legión Cóndor alemana compartía desde julio de aquel año la base de hidroaviones con un grupo de aviadores del bando nacional y también algunos italianos. Ante la eventualidad de accidentes y el hecho de que además hacía falta una embarcación de apoyo, los mandos alemanes dispusieron el inmediato envío a Pollensa de una unidad de salvamento de la que se aseguraba que años antes había cumplido funciones en calidad de lancha torpedera. A tal respecto, y consultado un anuario naval de la época, no fue posible por nuestra parte encontrar nada que se le asemejara. En la búsqueda había que guiarse como único referente por el aspecto externo de la embarcación cuando llegó a Mallorca. Pero nada. Todo lo más, o si se quiere, el parentesco más cercano lo hallamos en unas lanchas clasificadas como motovigías que por aquellos años integraban la flota del Danubio. Pero no, no eran lo mismo.

La llegada de la lancha a la isla sigue constituyendo un enigma para quien esto escribe. En principio no parece probable que llegara por sus propios medios, sino muy posiblemente transportada por mar. Sea cual fuere el medio empleado, el caso es que un día la silueta gris —y casi fantasmagórica por las circunstancias del momento— de la embarcación se hizo presencia en la zona militarizada del espigón comercial del pequeño puerto y empezó a hacerse familiar para los pocos habitantes de aquel enclave urbano. La censura y el control que rodeaba todo lo que se refería a la base, considerando como tal el conjunto de instalaciones bajo cobertura militar, hacían cuando menos difícil fotografiarla. Los alemanes, que se alojaban en un precioso hotelito requisado a tal efecto, se mostraban especialmente esquivos incluso con sus compañeros aviadores españoles e italianos, con quienes mantenían escasa relación de amistad. Se sabía, eso sí, que la presencia de la embarcación obedecía a la

necesidad de contar con una unidad auxiliar de salvamento, con buen andar y aceptable aguante en la mar, cualidades que por lo visto reunía la *Pollensa*, nombre que, por supuesto, adquiriría más adelante.

Pese a su condición de unidad de salvamento, a su llegada iba armada con un cañón ametrallador Rheinmetall de 20 mm a popa y una ametralladora antiaérea ligera a proa. Ni rastro, sin embargo, de los tubos lanzatorpedos que, se insistía en ello, había montado anteriormente. Sobre el particular, y ya en el ocaso de la embarcación, un jefe de nuestra Armada nos comentaba, con la propia *Pollensa* a la vista, que de haber actuado realmente como lancha torpedera, en modo alguno podía decirse que se tratara de una unidad torpedera genuina, inclinándose más bien por la tesis de que, en todo caso, fue adaptada para estos menesteres con la incorporación adicional de posiblemente un solo tubo lanzador. Queda por nuestra parte en el aire la incógnita sobre si fue o no fue.

En ella llamaba la atención un potente reflector situado a proa del puente, cuya misión era orientar y apoyar a los hidroaviones en sus operaciones de despegue y amerizaje durante la noche. En realidad, los hidroaviones bimotores *Heinkel 59 B-2*, a los que los españoles apodaban «zapatones», que integraban la escuadrilla de la Legión Cóndor, efectuaban frecuentes vuelos nocturnos de ataque a puertos del litoral catalán y levantino, siendo en estas maniobras de despegue y amerizaje del todo necesaria la colaboración de la *Pollensa*. En ocasiones, el haz luminoso procedente de la lancha se desviaba por unos momentos de objetivo y recorría fugazmente la costa, lo que dadas las circunstancias del momento —de noche totalmente cerrada y en los incier-



Lancha *Pollensa*.

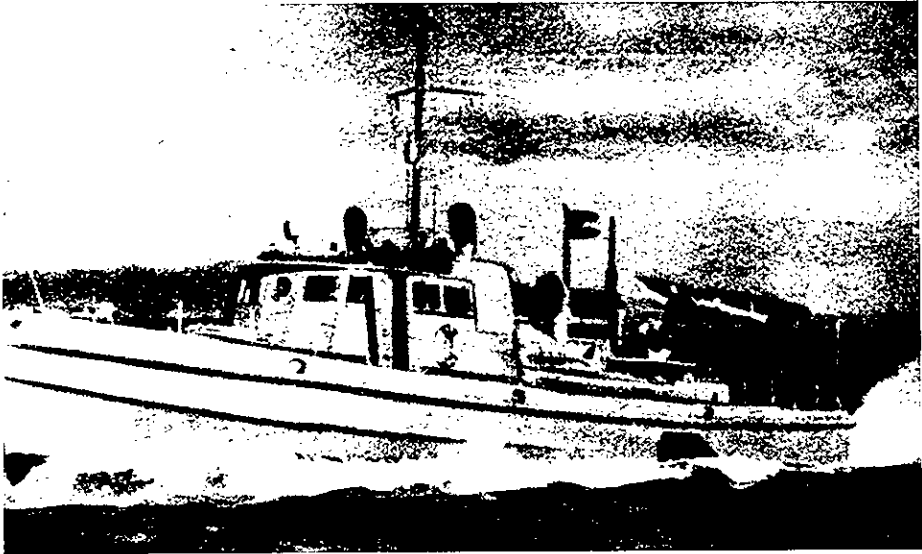
tos comienzos de una guerra— poco menos que sobresaltaba a los habitantes de las viviendas situadas en primera línea de la bahía y particularmente del puerto, ya en aquel entonces una de las estaciones vacacionales más antiguas de la isla. Más adelante, y para ayuda en estas operaciones, se procedió a tender una línea de boyas luminosas en plena bahía. Además de en estas misiones de apoyo, la lancha colaboraba en trabajos de remolque y en el traslado de las tripulaciones cuando los hidros quedaban fondeados fuera de la pequeña dársena portuaria. Lo cierto es que prestaba su colaboración en todo lo que se le pedía, que en aquellos momentos y circunstancias no era poco precisamente.

En realidad, la lancha en cuestión pertenecía a una larga serie de embarcaciones de la Lufwaffe —quizá sí procedentes de la Kriegsmarine— utilizadas fundamentalmente como auxiliares de los escuadrones de hidroaviones de patrulla y reconocimiento. Con un desplazamiento de 42 t, tenía la *Pollensa* una eslora de 26 m, por 4,66 de manga y 1,30 de calado. La propulsión corría a cargo de dos motores diesel MAN, los cuales proporcionaban un andar máximo de 19 nudos y, a velocidad económica, una más que respetable autonomía. Construida en madera, se comentaba también de ella que era una embarcación especialmente concebida para navegar en lagos y ríos, pero lo cierto es que su respuesta en la mar era igualmente excelente.

Imposible del todo conocer al detalle las actividades de la *Pollensa* mientras ésta permaneció bajo control de los alemanes, aunque sí cabe reseñar tres actuaciones en concreto: una, su salida a la mar en enero de 1938 para recuperar un *Heinkel* que en vuelo de reconocimiento sobre Menorca había sido dañado por la defensa antiaérea de la isla; dos, su muy activa participación en octubre de aquel mismo año, junto con el minador *Vulcano* y otras embarcaciones, en la búsqueda del hidroavión en el que perdió la vida el teniente coronel Ramón Franco y toda la tripulación, algunos de cuyos cuerpos pudieron ser rescatados y desembarcados en Pollensa, y tres, su única actuación, que se sepa, armada al efectuar una presa —buque mercante *Enri Teckener*— en enero de 1939, muy cerca de la propia bahía de Pollensa.

Nace la *Pollensa*

A punto de finalizar la guerra —mayo del 39— la lancha fue entregada a España, recibiendo, ahora sí, el nombre de *Pollensa*. Se dispara la rumorología y a nivel *vox populi* se comentaba que se trataba de «un regalo personal de Hitler a Franco», cosa, por supuesto, del todo incierta. Simplemente, cuando la Legión Cóndor abandonó las instalaciones de Pollensa, dejó en la isla la lancha —y con ella también algunos hidroaviones *Heinkel 59*— que tanto y meritorio trabajo había estado realizando.

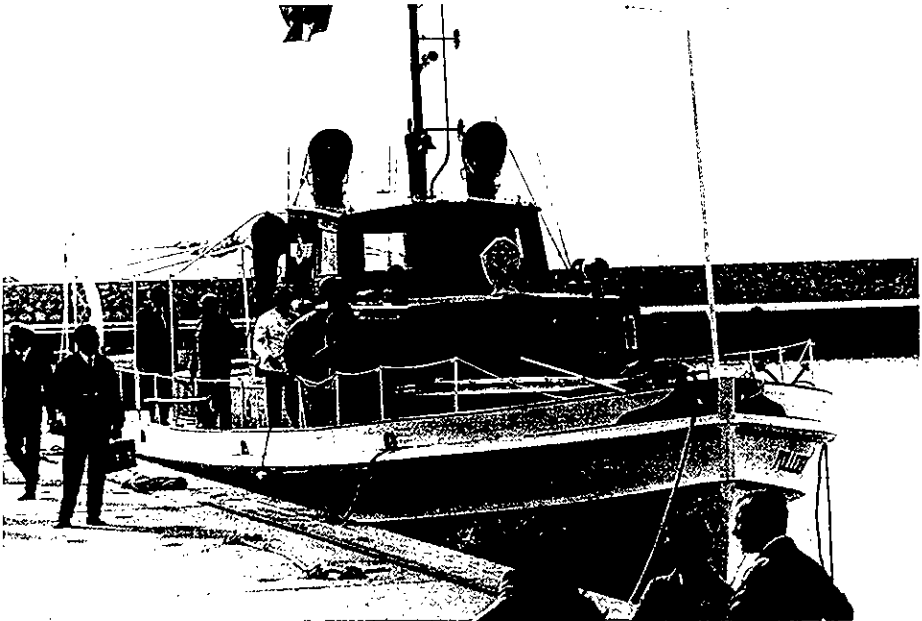


Lancha V-22.

Como primera medida cambió el gris militar por el color blanco y quedó al mando, sucesivamente, de varios jefes y oficiales de aviación procedentes de la Aeronáutica Naval y también de marinos mercantes o de la Reserva Naval. Ya con bandera española, su actividad sería incesante en su calidad de infatigable buque de salvamento afecto a la escuadrilla del Ejército del Aire basada en Pollensa. Destacaremos su participación en la búsqueda de supervivientes de un combate aeronaval entre aviones alemanes e ingleses a varias millas al sur de la isla de Cabrera; otra misión de parecidas características en aguas de las Columbretes; búsqueda de supervivientes —aunque desgraciadamente no los hubo— de un avión francés que transportaba escolares desde el norte de África a Francia..., y un largo etcétera.

Cierto que ahora ya no realizaba su labor de salvamento en solitario. A raíz de la constitución del Regimiento n.º 51 de Hidros, con los que al comienzo de la segunda guerra mundial España había organizado su propio servicio neutral de salvamento en el Mediterráneo occidental, la Luftwaffe proporcionó, entre junio y agosto de 1944, otras tres embarcaciones de iguales características, que inicialmente fueron bautizadas con las siglas *LS* —por lancha de salvamento— y numeradas del 1 al 3. Como pocos años antes ocurriera con la *Pollensa*, también estas lanchas cambiaron el color gris por el blanco y se pintaron grandes cruces rojas en los costados, además de las marcas tradicionales de neutralidad, en este caso pintadas verticalmente. Hasta finales de la contienda mundial sirvieron de complemento a los hidroaviones *Dornier* basados en Pollensa.

En 1946 estas tres unidades se convirtieron en las lanchas guardapescas V-20, V-21 y V-22 de la Armada, pasando a montar un cañón antiaéreo de 20 mm a popa y una ametralladora ligera a proa, armamento muy similar al de la *Pollensa* cuando llegó a Mallorca. La primera en causar baja sería la V-22, en julio de 1949, mientras que sus gemelas siguieron en servicio como unidades de vigilancia en aguas del Estrecho.



Lancha *Pollensa*.

En 1964 causó baja por accidente de mar la V-20. Sobre este hecho poseo información contradictoria, pues mientras algunas fuentes afirman que la lancha fue recuperada y desguazada años más tarde, otras la dan por definitivamente hundida en aguas del Estrecho, con la agravante de que, al parecer, el accidente arrojó el triste saldo de dos muertos y un desaparecido, en una dotación de doce hombres.

La última en causar baja fue, obviamente, la V-21, que todavía figuraba en la Lista Oficial de Buques de la Armada en 1978, con la anotación «previsto para el desguace en el plazo de un año». Como así fue.

La verdad es que estas lanchas dejarían muy poca huella en la Armada y muy a menudo incluso se las ignora.

Pero volvamos a la *Pollensa*, embarcación que realmente apenas conocía el descanso, porque cuando no era para ejercicios de salvamento real se la

requería para maniobras y otros menesteres, especialmente a partir de la creación del llamado Grupo de Salvamento, en cuyo momento volvió a cambiar su apariencia exterior: se cabinó parcialmente el puente superior, se suprimió el palo popel, en cuya base se aseguraba un puntal de carga para arriado e izado de los botes auxiliares, y se pintó de amarillo —como color distintivo internacional de salvamento— la cubierta y la superestructura, en la que destacan cuatro ostentosos manguerotes de ventilación que le daban un aire especial. En las amuras, y en sustitución de las marcas de neutralidad, figuraba ahora la escarapela nacional.

Entre sus salvamentos figurarían los nombres de no pocos buques mercantes en apuros: *Cintia*, *Mousie*, *Cristian*... Alternándose con remolcadores de la Armada, colaboraba también, esporádicamente, con el Ejército de Tierra en ejercicios de tiro a cargo de las baterías de costa situadas en las bahías de Pollensa y de Alcudia, en los que actuaba como embarcación de radioenlace con los puestos de tierra y en el fondeo de blancos fijos.

A raíz de constituirse oficialmente, en julio de 1955, el SAR (de Search And Recue) español, los escasos y antiguos hidros *Donier Do-24*, todavía disponibles (gracias en parte a las conocidas prácticas de «canibalización»), fueron reemplazados por modernos *Grumman Albatross*, de procedencia norteamericana, en los que se basaría la 55.^a Escuadrilla, que posteriormente pasaría a denominarse 801 Escuadrón.

En realidad, sólo la *Pollensa* parecía incombustible al paso de los años: *Heinkel*, *Macchi*, *Dornier*, *Romeo*, *Cant*, *Arado*, *Grumann*... iban sucediéndose las marcas y modelos de hidroaviones por otros más modernos y capaces, pero sólo la lancha de nuestra historia permanecía, cuando menos aparentemente, ajena al paso del tiempo.

La más bella

Era, sí, una embarcación bonita y con mucho carácter, especialmente a raíz de su última transformación.

Compartía amarre en la dársena de la base —terminada de construir a finales de 1947— con otras embarcaciones, entre las que destacaban una lancha para buzos, dotada de dos compresores manuales; una embarcación contraincendios, cisternas para combustible y algunas barcas a remo. También durante una época se contó con un viejo motovelero —el *Cabo Falcón*— que había sido adquirido por la aviación militar en 1926 para apoyo de la patrulla Atlántida en su *raid* a Guinea y que se perdió por embarrancamiento en mayo de 1959 al sur de Casablanca, tras ser sorprendido por un fuerte temporal cuando desde Gran Canaria se dirigía al Mediterráneo. Pero en aquel enjambre de pequeñas y medianas embarcaciones, la reina era, sin duda, la *Pollensa*, que por su beldad llegó incluso a intervenir en una película en la década de los 50,

figurando tratarse de un yate —para lo que fue preciso efectuarle algunos retoques—, con el nombre *Black Jack*, en la película del mismo nombre —*Jack el Negro*, en versión española—, interpretada en su personaje central con el excéntrico George Sanders.

Con respecto a esta apariencia de yate hay que decir que dada su confortabilidad y habitabilidad, y pese a tratarse en sus orígenes de una unidad de combate, en ocasiones excepcionales, la *Pollensa* también se prestaba gustosa como embarcación de recreo, en cortas salidas, para los familiares del personal destinado en la base o veraneantes alojados en los pabellones construidos al efecto, en la llamada «zona estival residencial». Y es que la bahía de Pollensa, con su puerto y la increíblemente bella península y playa de Formentor —nombre que, por cierto, da al patrullero de nuestra Armada *P-82*, de la clase *Toralla*—, era y sigue siendo lugar de privilegio, especialmente solicitado por jefes y oficiales del Ejército del Aire para sus vacaciones familiares de verano.

Pero también lo bello acaba marchitándose. Y es lo que irremediablemente le ocurrió a la lancha de nuestra historia. Aunque los cuidados —en realidad casi mínimos— eran extremos, la verdad, y pese a las apariencias, es que los años no habían ido pasando en balde. Se carecía de repuestos originales, lo que ya empezaba a hacerse notar, especialmente por lo que se refería a los motores. Pese a ello, la *Pollensa* siguió prestando excelentes servicios, mayormente en calidad de unidad colaboradora en ejercicios de salvamento en los que los principales protagonistas eran ahora los helicópteros del SAR. Por decirlo de alguna manera, la *Pollensa* no tenía «el vuelo, la velocidad, la maniobrabilidad y la autonomía de aquellos ruidosos aparatos de ala rotatoria». Estaba en clara desventaja y había llegado la hora del adiós. Puesta a subasta como material de desguace fue adjudicada a un chatarrero de Valencia, que la adquirió por 200.000 pesetas.

Rescate... y fin

Y aquí podría darse por terminada la historia... de no ser porque estando aún surta la lancha en la base de hidroaviones —ahora ya simplemente clasificada como aeródromo militar—, pendiente de ser retirada por el comprador, disfruta de sus vacaciones en el puerto de Pollensa el ya antes citado coronel Emilio Herrera, quien de inmediato inició una serie de gestiones encaminadas a recuperar, con destino al Museo del Aire, la propiedad de la embarcación, no en vano formaba parte ya —y de qué manera— de la historia de la aviación militar española. Encaminó bien sus pasos y el chatarrero no puso objeción alguna a cederla por el mismo precio de compra.

Había que preparar su transporte a la península y se iniciaron gestiones con la Armada, que puso a disposición de la causa dos dragaminas costeros de la

clase *Nalón*, que la remolcarían hasta el puerto de Palma. La operación se llevó a cabo con algunas dificultades, dado el estado de la obra viva de la embarcación, a la que para aligerar peso le fueron retirados los motores. La *Pollensa* fue despedida de la base, en realidad su casa, con emoción en ocasiones mal contenida —dicen quienes estaban allí que por los rostros de los asistentes resbaló alguna que otra lágrima...—, sobrevolada por un helicóptero y dos *Aviocar* del 801 Escuadrón del Ejército del Aire. Corría el año 1978. ¡Hacia medio siglo ya que había llegado a Pollensa!

Tras hacer frente a un temporal en la costa sureste de Mallorca, el dragaminas remolcador y el de escolta llegaban por fin a la Estación Naval de Porto Pi, donde la *Pollensa* quedaría amarrada. Hacía falta ahora un medio para hacerla llegar a Valencia —desde donde, en un trailer o por ferrocarril, sería trasladada a Madrid—, y por vía diplomática se recurrió a la VI Flota de los Estados Unidos, que se comprometió a prestar un buque anfibia como medio de transporte. Todo había quedado atado..., pero justamente en las fechas previamente establecidas los Estados Unidos entraban en guerra con la Libia de Gadafi y con ello se malograba el transporte al tener que desplazarse al golfo de Sirte el buque asignado.

La *Pollensa* permanecería todavía algunos meses surta en la Estación Naval de Porto Pi, y la verdad es que cada vez se hacía más difícil mantenerla a flote. Su casco, a base de tres forros de caobilla, ya apenas aguantaba. El deterioro general era ostensible, hasta que de mutuo acuerdo con la Jefatura del Estado Mayor del Aire se decidió por parte de la Armada hundirla en plena bahía de Palma.

El sueño de verla depositada en el museo de Aeronáutica y Astronáutica se había desvanecido. Pero allí, en Cuatro Vientos, la aguja de la *Pollensa* y algunos portillos desmontados antes de proceder al hundimiento recuerdan a una lancha que fue historia y que con toda seguridad pervive en la memoria de cuantos la conocieron. Y para quienes no sabían de ella, ahí quedan estas líneas y añejas fotos a modo de simple presentación.



BIBLIOGRAFÍA

- HERRERA ALONSO, Emilio: *Una bahía con alas*.
COELLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española*.
Boletín del Museo del Aire.