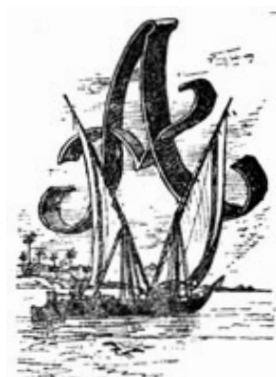




# HISTORIAS DE LA MAR

## NAUFRAGIO DEL DRAGAMINAS *GUADALETE* (DM-5)

José Manuel SOLLOSO GARCÍA



principios de los años cincuenta, las relaciones con los dirigentes nativos del Protectorado del norte de África eran excelentes; el gran visir de Marruecos Sidi Ahmed Abdelkirm Haddad reconocía ante el Gobierno español la gran labor social que tanto la administración civil como la militar estaba realizando con la población indígena del protectorado.

Por aquel entonces la Armada tenía destacados en el puerto de Ceuta dos dragaminas tipo *Bidasoa*, el *Guadalete* (DM-5) y el *Guadalhorce* (DM-4), que habían sido construidos junto a otros de similares características al finalizar la Guerra Civil,

Para la construcción de estos dragaminas, la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares adquirió en



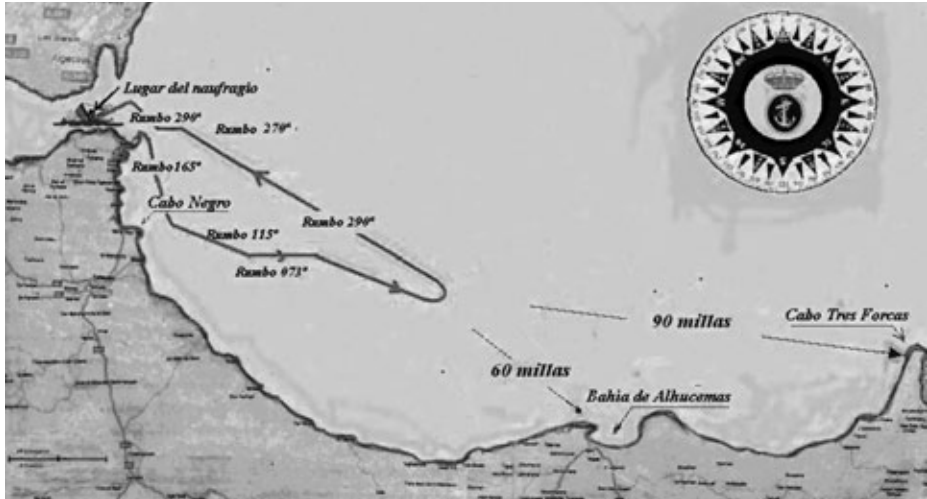
Dragaminas *Guadalete* (DM-5).

Alemania los planos de los dragaminas tipo *Minensuchboote* 1940 o M-1940, y en 1941 el Consejo Ordenador de las Construcciones Navales aprobó el proyecto n.º 6 del Centro de Estudios y Proyectos, DG-41m (modernizado) para la construcción de 14 dragaminas, que fueron realizados en dos ciclos, el primero de siete unidades, clase *Bidasoa* (carbón), y el segundo de siete unidades clase *Guadiaro* (fuel).

Una de sus características principales era el poco calado que tenían para facilitar la faena de rastreo y la recogida de minas en los cauces de los ríos, bahías y mares interiores como el mar Báltico, de donde tomaron su nombre: *dragaminas del Báltico*.

El *Guadalete* DM-5 clase *Bidasoa* fue construido en los astilleros ferrolanos de la Sociedad Española de Construcción Naval y botado el 18 de octubre de 1944, siendo entregado a la Armada el 17 de diciembre de 1946. En sus inicios entró a formar parte de la 2.ª Escuadrilla de Dragaminas con base en Cádiz, pero como sus actividades como dragaminas estaban muy limitadas ante la falta de los equipos necesarios para realizar rastreos de minas, fue trasladado a la 3.ª División de la Flota, y empezó a realizar misiones de vigilancia en las costas del Protectorado del Norte de África.

EL 25 de marzo de 1954, durante una de sus vigilancias, el dragaminas *Guadalete* fue el protagonista de un lamentable y desgraciado episodio, en el que naufragó, muriendo 34 miembros de su dotación. El día 24 de marzo de 1954 a las 2200 horas, el teniente de navío José María González de Aldama,



comandante del dragaminas, ordenó a su 2.º comandante tocar babor y estribor de guardia para empezar una vigilancia rutinaria en las costas africanas comprendidas entre Ceuta y Melilla. El tiempo que se avecinaba no era todo lo apacible que se desearía. En el puerto de Ceuta corría una fuerte brisa de levante que no hacía presagiar nada bueno, pero el comandante, que realizaba su primera singladura, tenía plena confianza en su veterana dotación, especialmente en el alférez de navío Alfonso Moreno Aznar (2.º comandante), quien lo habían asesorado convenientemente sobre las características y el comportamiento del buque en la mar.

Cuando el dragaminas sobrepasó la protección de punta Almina, los golpes de mar sobre su costado de babor no se hicieron de esperar. El comandante mandó poner rumbo al 168° a 120 rpm (9,4 nudos) y navegar en régimen de dos vigilancias esperando que mejorara el tiempo. A media noche, cuando estaba a la altura del cabo Negro, cambió de rumbo al 115°, tratando de mantener la misma velocidad para poder fondear en la bahía de Alhucemas. A las 0300 horas, el jefe de máquinas comunicó al comandante la necesidad de cambiar de rumbo para poder verter al mar las escorias y cenizas del hogar de la caldera de popa, porque era imposible que se pudiera realizar con seguridad al rumbo actual. El comandante ordenó poner rumbo al 073° proa a la mar, para facilitar el vaciado de las cenizas. En esa tarea colaboró toda la dotación, al mismo tiempo que el contra maestre 2.º, Mariano Romeral, acompañado de un grupo de marineros, revisaba el trincado de todos los elementos móviles estibados en cubierta, balsas, bote-auto y bote a remos.

De madrugada, en medio de aquel violento y fuerte temporal, las revoluciones de la máquina empezaron a oscilar y el jefe de máquinas, preocupado



Acuarela del dragaminas *Guadalete*.

por la situación en la que se encontraba el dragaminas, le dijo al comandante que era imposible poder mantener las revoluciones, porque el carbón era de baja calidad y estaba empapado en el agua salada que había entrado por las tapas de registro y los atmosféricos de las carboneras, lo que impedía navegar con seguridad por encima de 100 rpm (ocho nudos).

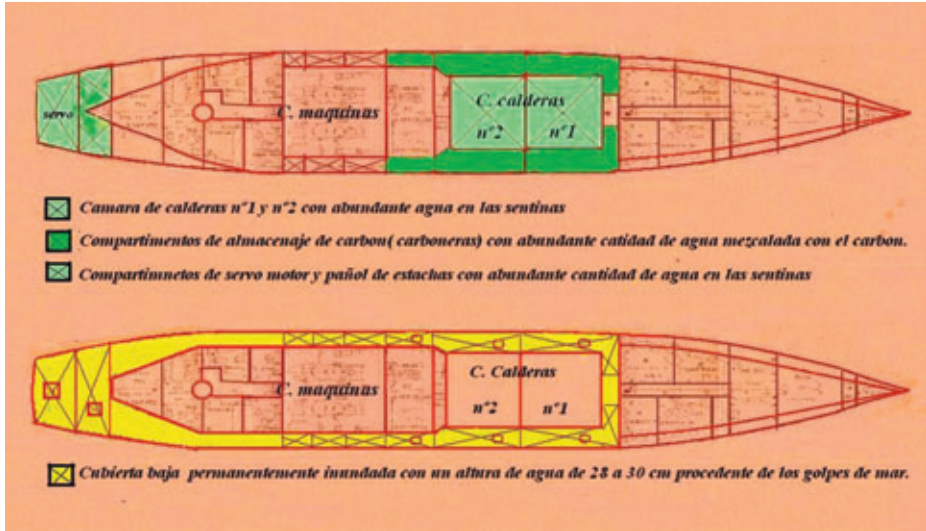
El comandante, viendo que la situación no era la más aconsejable para seguir navegando rumbo al fondeadero, que se encontraba a 60 millas, decidió dar la vuelta con la

esperanza de que amainara el fuerte temporal de levante y poder realizar la vigilancia en una situación más cómoda.

En esos momentos la situación del dragaminas había empeorado, la propulsión no era capaz de dar un mínimo de revoluciones para poder gobernar el buque. A las 0900 horas del día 25, los fogoneros y los mecánicos, después de un gran esfuerzo, pudieron levantar presión y tomar el control de la propulsión para hacer la ciaboga y poner rumbo al 280°, tomando la mar ligeramente de popa. La situación del dragaminas era cada vez más angustiosa, sus constantes cabeceos debido a la falta de peso en la popa obligaban al personal de calderas a consumir el carbón de las carboneras n.º 1 de babor y estribor para equilibrar los pesos de proa y popa y reducir la tendencia al cabeceo.

A las 0945 horas cuando el dragaminas navegaba a rumbo 290°, tuvo un fallo de gobierno y quedó a la deriva. No podía tomar el gobierno por emergencia en el compartimento de popa debido a la gran cantidad de agua acumulada en su interior, al mismo tiempo que la propulsión caía por debajo de los límites mínimos. A pesar de ello, la dotación trabajaba sin descanso y en condiciones inhumanas para mantener la presión de vapor en la caldera y poder navegar a un mínimo de revoluciones

A media mañana, había varios compartimentos de popa inundados y la caldera amenazaba con quedarse inoperativa debido a la gran cantidad de agua en las sentinas, imposible de achicar con el sistema de achique fijo. El comandante decidió cambiar de rumbo, poniendo popa a la mar tratando de mejorar la situación, pero el dragaminas, casi sin propulsión, era ingobernable y tuvo que volver al antiguo rumbo ante el riesgo de ser arrastrado por el



temporal hacia la costa. La situación lejos de mejorar empeoraba por momentos, convirtiéndose en insostenible pese al gran esfuerzo realizado por la dotación. A las 1300 horas, cuando el dragaminas había conseguido llegar al estrecho de Gibraltar, el serviola avistó un buque de guerra que, lejos de ayudarles, desapareció sin prestarle ningún tipo de ayuda, a pesar de que llevaba izadas en el palo las dos bolas negras indicativas de la pérdida de gobierno. A las 1400 horas, el comandante, asesorado por el jefe de máquinas, mantuvo el buque al garette durante una interminable hora, mientras se luchaba contra el reloj para conseguir levantar presión en la caldera de proa, empleando para ello todo el material combustible que había a bordo, sillas, mesas y bancos de madera, que empapados en gasoil era introducidos en el hogar de la caldera junto con el carbón mojado para conseguir levantar presión. Todo aquel esfuerzo fue inútil, el dragaminas se atravesó de nuevo y los fuertes golpes de mar provocaron que el agua almacenada en las sentinas de la caldera de proa entrara en la caldera, apagando el fuego del hogar y ocasionando con ello la pérdida de presión de vapor en la caldera para poder seguir navegando. Tan solo el motor diésel de emergencia permanecía operativo para pedir ayuda por radio y suministrar corriente a las luces de situación y a algunas de emergencia.

En esas trágicas circunstancias el comandante, consciente de la gravedad de la situación, reunió a toda la dotación en la cubierta alta y en el alerón de estribor del puente a la espera de dar la orden de abandono de buque. El contraмаestre y un grupo de marineros recorrieron todas las cubiertas, soltando las trincas de las balsas y de todo aquello que pudiera flotar y sirviera para

poder agarrarse una vez se hubiera hundido el dragaminas, mientras que a bordo se sucedían rápidamente y de forma continuada todos los preparativos para abandonar el buque. El temporal y el fuerte viento de levante continuaban zarandeando el dragaminas como si se tratara de un guiñapo, llegando a alcanzar escoras de 70°, momento en el cual el comandante dio la orden de abandonar el buque. El alférez de navío Miranda se hizo cargo de las claves secretas y del libro de bitácora, y el 2.º comandante informaba al comandante del abandono del buque, que poco después se hundía por estribor y de popa en un punto del estrecho de Gibraltar a 19 millas de Ceuta y a 30 millas a sur de Marbella, cuando el reloj del puente marcaba las 1830 horas.

Los náufragos que consiguieron sobrevivir a la tragedia, que flotaban a merced del frío, del fuerte viento de levante y a las olas con más de de doce metros de altura, se reunieron en dos grupos; uno, dirigido por el 2.º comandante, y otro por el contraмаestre, que permanecía a 600 yardas de distancia del primer grupo, agarrado a una de las balsas que milagrosamente no había sido arrastrada por el dragaminas.

A la media hora del naufragio apareció el mercante italiano *Podestá* que acudía en ayuda del primer grupo de náufragos, y después de dos horas de búsqueda localizaban al segundo grupo, cuando ya empezaba a anochecer. El contraмаestre, pese a su agotamiento, conseguía lanzar a la cubierta del mercante una falsa amarra y acto seguido organizó la evacuación de los náufragos para que pudieran subir a bordo del mercante por una larga escala de gato que no ofrecía ninguna seguridad. Varios de ellos, agotados, no pudieron resistir los golpes de mar y sus cuerpos se desplomaron en el vacío perdiéndose en el fondo de aquel mar enfurecido. El último en subir al mercante fue el contraмаestre, que una vez a bordo se desvaneció y cayó muerto por agotamiento pese a todos los esfuerzos que el personal sanitario realizó por salvarle la vida.

El *Podestá*, a pesar del retraso que llevaba, entró en el puerto de Algeciras para desembarcar los náufragos y los cuerpos de los que habían perdido la vida. El comandante realizaba el recuento de su dotación y comprobaba, con tristeza, que de los 78 miembros que la componían se habían salvado 44 y que los restantes 34 habían muerto o desaparecido.

Las señales de socorro emitidas desde el dragaminas habían sido recibidas en las comandancias de Cádiz y Ceuta, que mandaron en su ayuda desde Cádiz el destructor *Císcar*, y desde Ceuta el dragaminas *Guadalhorce* (DM-4) y el transbordador *Virgen de África*. Estos dos últimos, debido al estado del mar, tuvieron que dar la vuelta. El destructor *Císcar* llegó a la zona del naufragio al día siguiente, y en colaboración con el crucero inglés *Superb* recuperaron dos cadáveres, uno sin identificar y el del radiotelegrafista 1.º Manuel Samper Barrionuevo, que fueron llevados a San Fernando (Cádiz).

Los muertos que había recogido el mercante italiano y los otros dos que se recuperaron al día siguiente recibieron sepultura el día 27 en el Cementerio

Municipal de San Fernando (Cádiz) durante un acto solemne que fue presidido por el ministro de Marina Salvador Moreno, padre del 2.º comandante del dragaminas naufragado. El contramaestre 2.º Mariano García Romeral, natural de San Fernando, fue enterrado en su panteón familiar, y los restantes en el de la zona militar del cementerio.

En la ciudad de Ceuta, lugar en donde tenía su base el dragaminas, y su residencia la mayoría de los miembros de su dotación, se celebró en el Santuario de la Virgen de África un solemne acto funerario que fue presidido por las autoridades del Protectorado, la corporación municipal, siete supervivientes del naufragio, los familiares de los desaparecidos y gran cantidad de público. Finalizado el acto, se le puso un telegrama de condolencia al Ministerio de Marina, al mismo tiempo que la corporación municipal entregaba la cantidad de 292 pesetas a la hermana del cabo fognero Tomás Castillo Marín, natural de Ceuta, para que pudiera comprar ropa de luto.

A finales del mes de abril se recuperaron en la costa de Ceuta los cuerpos del jefe de máquinas Serafín Echevarría Expósito, del cabo 1.º radiotelegrafista José Castelló Pérez, del marinero de 1.º Jesús Aspiriz Otamendi, del marinero de 2.º Ventura Lobaleira Hermo y unos restos imposibles de identificar, pero que por las ropas se pudo saber que pertenecían a un miembro de la dotación del dragaminas naufragado. Los cuatro cadáveres fueron enterrados el 30 de abril, con gran solemnidad, en el Cementerio de Santa Catalina, después de haberse celebrado una misa funeral de *corpore in sepulto* en la explanada del edificio de obras del puerto.



A los pocos días del naufragio, el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, Pedro Sans, mandó realizar una investigación de carácter interno para aclarar lo sucedido.

En el informe, presentado el día 25 de mayo de 1954, se decía que dentro del cúmulo de averías producto de las deficiencias técnicas de su construcción, la deficiente calidad del carbón fue la principal causa del naufragio del dragaminas. El carbón tenía un bajo poder calorífico y su calidad era bastante mala, tenía un fuerte componente terroso y en muchas ocasiones se servía «suelto y húmedo», formando cuando ardía unos residuos de escoria de entre un 25 por 100 y un 30 por 100 de su volumen, lo que obligaba a los fogoneros a tener que realizar casi de forma continua la limpieza de los hogares de las calderas para poder mantener la presión mínima de trabajo. Estas deficiencias habían sido puestas de manifiesto por los comandantes de los dragaminas en sus partes de campaña, con la esperanza de que pudiera mejorar su calidad.

Diecisiete años después del naufragio del dragaminas *Guadalete* (DM-5), la Armada bautizo con su nombre un veterano cazaminas de origen americano, el USS *Dynamic* (MSO432) de la clase *Agresiva*, que había participado en las guerras de Corea y de Vietnam.

El cazaminas *Guadalete* (M-41) fue transferido a la Armada el 17 de julio 1971 en Long Beach, California, entrando a formar parte de la 2.º Escuadrilla de cazaminas de la Flotilla de Medidas Contra Minas (MCM) con base en Cádiz.

En 1974 pasó a desempeñar misiones de patrullero de vigilancia de costa con la numeral de PVZ-41, hasta que fue nuevamente incorporado a las MCM con base en Cartagena, en donde permaneció activo hasta 15 de julio 1998, fecha en la cual fue dado de baja después de casi medio siglo (1952 -1998) de servicio en dos armadas.

En la actualidad, en la Flotilla de MCM ningún cazaminas porta el nombre de *Guadalete*, y parecería muy justo retomar la continuidad de su nombre como recuerdo y homenaje a los 34 miembros de su dotación que perdieron la vida a bordo.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Proyecto núm. 6. Dragaminas tipo DG-41 m. Planos y características. 1949.  
MOLLÁ AYUSO, Luis: *Vivir y morir en el mar (1955-2005). 50 años del Guadalete (DM-5)*.  
Archivo del periódico *El Faro de Ceuta*. Director José Alarcón Caballero.  
Informe Pérdida del dragaminas *Guadalete* (DM-5). Contralmirante José García de Lomas, jefe de 3.ª División de la Flota 25 de mayo de 1954.