

# EL BUQUE DE SALVAMENTO DE SUBMARINOS *KANGURO*

Juan Luis COELLO LILLO  
Círculo Naval Español



NO de los buques más desconocidos de la Armada española durante el recién finalizado siglo xx fue, sin duda, el buque de salvamento de submarinos *Kanguro*, que a su insólito y peculiar aspecto unía una no menos sorprendente denominación y ortografía. Unidad de discreta vida marinera, en las líneas que siguen no nos ha guiado otro propósito que el de acercarlo al lector interesado en la historia y vicisitudes de nuestros buques.

## Encargo de un buque de salvamento a un astillero de Holanda

En primer lugar, debemos tener en cuenta que el artículo adicional de la Ley Miranda de 17 de febrero de 1915, que dio origen a la adquisición de los cuatro primeros submarinos de la Armada, autorizaba también al Ministerio de Marina la adquisición por gestión directa de un buque especial de salvamento para submarinos, tipo de unidad cuya necesidad se consideraba por entonces como prioritaria, pues no en vano los primeros años de la existencia del submarino como buque de guerra estuvieron plagados de accidentes, muchos de ellos con un trágico balance de pérdida de vidas.

Pocos días después, el 10 de marzo, se recibía en Madrid una oferta de una firma holandesa especializada en la construcción de dragas y maquinarias especiales, de amplia experiencia y contrastada garantía técnica, la Werf Conrad, de Haarlem (Holanda). La propuesta incluía la especificación de un buque de salvamento para submarinos de hasta 650 toneladas y un borrador de contrato. Al tiempo que se pedía a la casa holandesa que ampliara la información sobre el buque, el Ministerio de Marina se dirigió a la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN) invitándola a presentar proposiciones y planos de buques de este tipo, respondiendo aquella el 20 de abril con el envío de dos proyectos: uno de Armstrong (el llamado «diseño 741») y otro de Vickers («diseño 653»). El primero era una embarcación de doble casco del tipo conocido comercialmente como *Kanguro* —denominación debida al buque de este tipo construido en Francia para la Marina del Perú, el llamado *Kanguroo* (con doble «o»)—, mientras que el segundo levantaba un peso de tan sólo 450 toneladas, cuando los planes de la Armada contemplaban para entonces el



Buque de salvamento *Kanguro*. (Foto: Casau, colección J. L. Coello Lillo).

levantamiento de submarinos de 650 a 700 toneladas. Además, las informaciones sobre ambos proyectos eran bastante escuetas y no se adelantaba nada sobre precios, ya que los socios británicos de la SECN preferían que el Ministerio de Marina explicitase el tipo de buque de salvamento que deseaba, para ajustar así el proyecto a lo pedido.

Pero esta aparente parsimonia de la SECN, en un tema prioritario en ese momento para el Ministerio de Marina, iba a ser aprovechada por la Werf Conrad, cuyo proyecto había recibido entretanto los informes favorables de los organismos técnicos de la Armada, a lo que había que añadir la condición de neutral de Holanda, alcanzándose en junio de 1915 un acuerdo para la construcción del buque de salvamento ofertado, cuyo precio quedó fijado en 79.000 libras esterlinas, equivalentes a 1.990.800 pesetas al tipo de cambio entonces vigente. El contrato se firmó el 21 de julio siguiente, debiendo presentarse el buque a realizar sus pruebas en un puerto holandés a los doce meses, con entrega definitiva en un puerto español. Al mismo tiempo se contrató una pequeña draga, que sería entregada en febrero de 1916.

### **Problemas para su entrega: el pleito con la Werf Conrad**

El acopio de materiales se llevó a cabo con toda la celeridad que permitían las circunstancias —recordemos que Europa se desangraba entonces en plena Gran Guerra—, poniéndose la quilla del buque poco después como obra número 486 del astillero y cayendo al agua el 28 de julio de 1916, con algún retraso sobre las fechas previstas, lo que comenzó a provocar problemas entre

el astillero y la comisión inspectora española. Pero éstos no habían hecho sino empezar, pues para entonces, y dada la situación de guerra en que se encontraban las costas holandesas, para la realización de las pruebas de mar era necesario contar con la autorización del gobierno holandés, que pudo conseguirse en octubre gracias a las gestiones de nuestro Ministerio de Estado.

Dichas pruebas debían llevarse a cabo en la rada de Nieuwdiep, pero pronto surgió un nuevo problema, el de la obtención del carbón necesario, que no fue posible solventar antes de julio de 1917, cuando el gobierno holandés suspendió el aprovisionamiento de carbón a todos los barcos extranjeros ante la gran escasez de dicho combustible en los Países Bajos. Nuestro buque de salvamento se quedaría por tanto sin poder realizar sus pruebas en tanto durase el conflicto bélico, y ello pese a los intentos de la parte española para situar en Holanda en barcos neutrales unas 600 toneladas de carbón que permitieran realizar las pruebas de recepción del buque y su navegación hasta nuestro país.

A este retraso motivado por las citadas causas de fuerza mayor se vino a añadir otra no menos importante, como fue la actitud de la Werf Conrad respecto al cumplimiento de las cláusulas del contrato, al alegar un notable encarecimiento de los costes de los materiales y mano de obra a causa del conflicto bélico, al que debían añadirse los gastos derivados de su conservación, seguros, intereses, etcétera, fijando el coste definitivo del buque al término del conflicto en cerca de 4.200.000 pesetas, como vemos más del doble del precio contratado en 1915, habiendo abonado la Armada hasta entonces al astillero en diversos plazos un total de 1.200.000 pesetas.

El Ministerio de Marina desestimó las reclamaciones de la Werf Conrad, al considerarlas exageradas y no ajustadas a los términos del contrato, y una vez resuelto el tema del suministro de carbón y conseguida nuevamente el 11 de marzo de 1919 la autorización del gobierno holandés para verificar las pruebas de la nave, se decidió en el siguiente mes de mayo el envío a Holanda de una comisión encargada de llevar a cabo dichas pruebas y recepcionar definitivamente el buque, comisión presidida por el capitán de corbeta Tomás de Sostoa Martínez, nombrado comandante del mismo. Pero la comisión española no pudo realizar su misión, y regresó a finales del mes de julio, tras negarse la firma holandesa a llevar a cabo las pruebas en tanto no se resolviesen las reclamaciones al contrato hechas al Ministerio de Marina, llegando a amenazar con la rescisión unilateral del mismo y la puesta en venta del buque al mejor postor.

El conflicto se prolongaría aún durante bastantes meses, y obligó a la intervención de los Ministerios de Estado de las dos naciones implicadas, llegando a cuestionarse por parte de la Armada la conveniencia de hacerse con el buque de salvamento, sobre todo tras la llegada de la paz y el hecho de que marinas como las británica y francesa no hubieran adquirido este tipo de buque. Pero, finalmente, se decidió acceder a la mayoría de las condiciones de la Werf

Conrad y evitar un largo, costoso e incierto procedimiento judicial ante un tribunal extranjero, llegando a un acuerdo con el astillero holandés en el verano de 1920 y nombrándose el 2 de septiembre una comisión de la Marina para la recepción definitiva del buque, presidida por el propio jefe del Arma Submarina, capitán de corbeta Mateo García de los Reyes, y recayendo su mando en el de su mismo empleo Francisco Martínez Doménech.

Por fin el polémico buque, terminado desde julio de 1917 y conocido por parte española con la denominación genérica de tipo *Kanguro* —con «k», por el motivo antes señalado—, pudo realizar las preceptivas pruebas de mar, saliendo de Amsterdam el 18 de noviembre de 1920 convoyado por el transporte *Almirante Lobo* y llegando a Ferrol el día 24 tras haber encontrado tiempo duro, lo que obligó a un intenso trabajo de navegación, teniendo diversas averías de poca consideración. Una vez reparadas, salió de Ferrol nuevamente en conserva con el *Almirante Lobo* con rumbo al Arsenal de La Carraca el 4 de diciembre, a donde llegó el día 8 para continuar seguidamente viaje a Cartagena, su base prevista, donde recalaría a mediados de mes.

Allí se incorporó a la recién denominada (21 diciembre) División de Instrucción de Submarinos, y quedó en tercera situación desde el 15 de enero de 1921, siendo bautizado el siguiente día 26 precisamente con el nombre de *Kanguro*, convirtiendo así en oficial la denominación con que venía siendo conocido por nuestros marinos desde que se contrató su construcción.

## El primer catamarán de la Armada (1)

En esencia, el *Kanguro* era una poderosa grúa flotante, capaz de levantar un submarino de 650 toneladas desde una profundidad de unos 40 metros hasta seis sobre el nivel del mar, dejándolo luego depositado sobre dos calzos situados entre los dos cascos que constituían la nave, que estaba conformada por tanto a modo de un gran catamarán. Dichos cascos estaban separados entre sí ocho metros, yendo unidos sólidamente a proa y popa —es decir, por su castillo y toldilla—, así como en su parte central por un gran castillete que albergaba los mecanismos de elevación de pesos, constituyendo la principal característica distintiva del buque y confiriendo a éste su peculiar aspecto.

Sobre dicho castillete se emplazaba el puente de mando, además de la caseta de control de los cuatro aparejos de elevación, con una capacidad unitaria de unas 165 toneladas, accionados por motores eléctricos cuyos cables

---

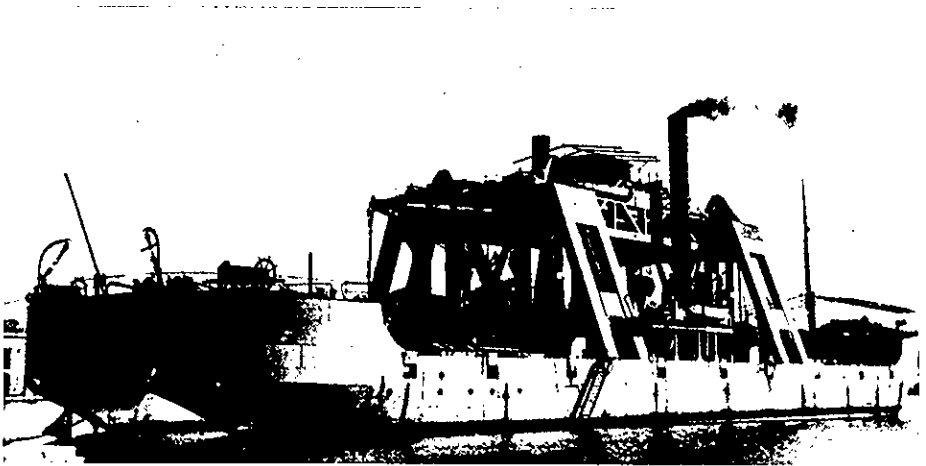
(1) Una detallada descripción del *Kanguro* la puede encontrar el lector en el artículo del entonces capitán de fragata y jefe del Arma Submarina Mateo García de los Reyes. «El nuevo buque de salvamento de submarinos», en REVISTA GENERAL DE MARINA, abril de 1921, pp. 435-446.

eran asegurados al submarino a rescatar por los buzos, una vez situado el buque de salvamento sobre él. Estos mecanismos se complementaban con cinco grúas, cuatro de ellas horizontales y situadas en los extremos del castillete, con capacidad para cinco toneladas, más una quinta eléctrica situada en la parte superior del castillete y con movimiento en sentido longitudinal, destinada a extraer pesos del submarino, una vez colocado éste a flote sobre los calzos. Estos últimos, de formas adecuadas al casco de un submarino, podían desplazarse a lo largo del hueco central del *Kanguro* hasta quedar asegurados en los lugares convenientes. Para las prácticas de salvamento se adquirió también un casco de plancha de hierro, de la longitud y diámetro de un submarino y que podía llenarse de agua para obtener el peso que se deseara, hasta un máximo de 700 toneladas.

En cuanto a la maquinaria propulsora, con un peso total de 223 toneladas, se repartía por igual entre ambos cascos, consistiendo en cada uno de ellos en una máquina alternativa vertical de triple expansión de unos 630 caballos indicados de potencia máxima, alimentada de vapor por una caldera cilíndrica de tres hornos y accionando su hélice correspondiente.

El buque disponía de los oportunos pañoles, alojamientos y talleres para emprender reparaciones limitadas, lo que le confería cierta capacidad para actuar como nodriza de una pequeña agrupación de submarinos, siendo utilizado varias veces como tal durante sus primeros años de servicio.

El principal defecto del *Kanguro* para el desempeño de su función de salvamento era la carencia de un motor auxiliar de combustión interna, tipo diesel, lo que obligaba, cuando había algún submarino navegando, a tener permanentemente encendida y en presión una de las dos calderas principales, con un elevado consumo de combustible y desgaste del material; en caso



Buque de salvamento *Kanguro*. (Foto: colección J. L. Cocello Lillo).

contrario, si los servicios del buque resultaban necesarios, no se podría contar con él en unas diez a doce horas, tiempo necesario para encender y levantar presión. Por lo que sabemos, no llegó a instalarse ningún motor diesel, manteniendo siempre el *Kanguro* esta importante limitación, así como su escasa velocidad, inferior a los 10 nudos.

Las características principales del buque de salvamento eran las siguientes: desplazamiento: 2.480 t normal, 2.750 a plena carga; dimensiones: eslora 92 m máxima, 84 m entre perpendiculares; manga 20 m; puntal 5,79 m; calados 3,50 m normal y 4,20 m con un submarino a bordo; separación entre cascos: 8 m; maquinaria: 2 máquinas alternativas verticales de triple expansión de 630 caballos indicados de potencia máxima cada una, 2 calderas cilíndricas de tres hornos (presión de trabajo 13,4 kg/cm<sup>2</sup>), 2 ejes, 1.260 hp; velocidad: 9,57 nudos máxima en pruebas, 8,7 máxima con un submarino a bordo, 7,2 económica; combustible (carbón): 150 t normal, 200 máximo; autonomía: 1.266 millas a toda fuerza y 2.448 a velocidad económica; armamento: 4 cañones Nordenfelt de 42 mm (montados a finales de 1921); planta eléctrica: 2 grupos electrógenos de 200 kW cada uno; dotación: 97 (a su entrada en servicio en 1921).

### Actividades del *Kanguro*. De la paz a la Guerra Civil

El *Kanguro* fue un buque de tranquila vida marinera, siendo de reseñar durante sus primeros años de servicio su presencia en el primer ejercicio aeronaval de la Armada, celebrado en Barcelona el 18 de septiembre de 1921, así como el viaje llevado a cabo a las islas Canarias en 1922, seguido a finales de ese mismo año de un periplo por diversos puertos del Mediterráneo donde tuvo ocasión de exhibir sus novedosos equipos de salvamento. Pero, sobre todo, hay que destacar su participación en los trabajos de salvamento del acorazado *España*, varado en el cabo Tres Forcas el 26 de agosto de 1923, haciéndose cargo durante 1924 del rescate y transporte hasta Cartagena de la artillería del desgraciado buque, muy especialmente de los grandes y pesados cañones Vickers Armstrong de 305 mm y 50 calibres que constituían su armamento principal.

Con la entrada en servicio de los submarinos de la clase C, a finales de los años veinte, el *Kanguro* comenzó a mostrar sus limitaciones, llevando desde entonces una vida anodina en su base de Cartagena, con escasas navegaciones.

El inicio de la Guerra Civil en julio de 1936 sorprendió al *Kanguro* fondeado en El Espalmador, adonde había sido remolcado tras declararse el «estado de guerra» en Cartagena durante la reciente huelga de gas y agua en aquella ciudad, con la misión de reforzar el destacamento de Infantería de Marina encargado de la vigilancia del polvorín ubicado en dicho lugar. El buque de

salvamento se encontraba en la llamada segunda situación, con dotación reducida, desde el pasado día 1 de abril, encontrándose compuesta su oficialidad a mediados del mes de julio por: comandante, capitán de corbeta Cayetano Rivera Almagro; segundo comandante, teniente de navío Alfredo Oliva Llamusí; alféreces de navío Óscar Scharfhausen Kebbon, Gregorio Gómez Meroño y Agustín Albarracín, y teniente de Intendencia Dictinio del Castillo Elejabeitia, habilitado del buque. Su último jefe de máquinas, capitán maquinista Manuel Cerdido Aneiros, había desembarcado en el mes de junio anterior, no habiendo tampoco destinado ningún oficial médico a bordo.

El día 20 de julio por la mañana, el *Kanguro* recibió un radio del destructor *Almirante Valdés* previniendo a la dotación contra sus oficiales, que fue entregado a su comandante por el cabo radio de servicio. Poco después, un remolcador con marinería armada procedente del Arsenal se atracó al buque de salvamento, comunicando a la dotación su intención de detener al mando; la dotación del *Kanguro* permaneció al margen del asunto, sin ponerse de su lado ni en contra. El comandante y los oficiales fueron detenidos y conducidos a la Comandancia General del Arsenal donde, después de ser cacheados y permanecer allí unas horas, se les facilitó ropa de paisano, mandándoles el comandante del Arsenal, contralmirante Camilo Molins Carreras, irse a sus casas. En cuanto al buque, de nulo valor militar, quedaría por tanto del lado del Gobierno del Frente Popular, figurando durante todo el conflicto en las filas de la Marina republicana.

Son muy escasas las noticias que se tienen del *Kanguro* a lo largo de la contienda civil, permaneciendo siempre en Cartagena. A finales de 1936 se encontraba mandado por el segundo maquinista Tomás Díaz Martínez. En 1937 se convirtió en el buque insignia de la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cartagena, creada en dicho año, en cuyo cometido parece que continuó hasta el final del conflicto.

### **Un final inesperado: empleo de su planta propulsora en dos guardacostas**

Con la llegada de la paz, y la práctica desaparición del servicio de los submarinos de la clase *B*, el *Kanguro* se consideró como innecesario para el servicio, quedando en segunda situación desde el 1 de mayo de 1939, antesala de su baja el 20 de octubre siguiente. No obstante, ésta debió reconsiderarse poco después, pasando el buque en primera situación desde el 1 de febrero de 1940, afecto al Departamento Marítimo de Cartagena, hasta que fue nuevamente dado de baja, esta vez definitiva, el 23 de noviembre de 1943, procediéndose a su desguace en 1946.

Pero no todos los elementos del *Kanguro* iban a caer a manos del soplete. Y es que, dado su poco uso durante sus años en servicio, la planta propulsora del buque de salvamento se encontraba aún en un aceptable estado; ello, unido

a las dificultades y escaseces del momento, animó al Estado Mayor de la Armada a considerar su utilización en algún nuevo casco destinado a tareas de vigilancia, encargándose a la Dirección de Construcciones e Industrias Navales Militares, en marzo de 1943, el estudio de algún buque en que aprovechar sus máquinas.

El resultado de dicho estudio sería el llamado proyecto n.º 42 de buque guardacostas, de junio de 1944, que en su forma definitiva n.º 42-R (R por revisado) fue aprobado por el Consejo Superior de la Armada en mayo de 1945, siendo lo más destacable que se preveía la construcción de dos unidades, utilizando en cada una de ellas la mitad de la planta propulsora del *Kanguro*, consiguiendo así un importante ahorro y una óptima utilización de los elementos de aquella.

Como es conocido, con dicha maquinaria se dotaron la pareja de guardacostas de 478 toneladas a plena carga y 11,25 nudos *Procyón* y *Pegaso*, botados en la Factoría de Cartagena de la Empresa Nacional Bazán el 27 de julio de 1948. Conocidos popularmente como «canguritos», debido a la procedencia de su planta motriz, ambos guardacostas prestaron servicio desde su entrega en febrero de 1951 hasta su baja en marzo de 1974, lo que supondría una vida total para la maquinaria del *Kanguro* de casi 54 años de servicios a la Armada. Como anécdota, debemos reseñar las diferentes condiciones evolutivas de ambos buques, al girar las hélices en sentidos contrarios.

Para terminar, nos referiremos a los poderosos aparatos elevadores del *Kanguro*, también en buen estado, que tras el desguace del buque de salvamento permanecieron en el Arsenal de Cartagena en espera de algún uso, estudiándose a partir de finales de 1950 su instalación en un buque de salvamento y nodriza de submarinos de nueva construcción, a solicitud de la Escuela de Submarinos. Aunque el proyecto llegó a estar bastante avanzado, contemplando un buque de 1.047 t a plena carga, dos motores diesel con 1.200 caballos de potencia y dimensiones de 62,20 metros de eslora total por 11 de manga, 5,60 de puntal y 2,53 de calado medio a plena carga, lo cierto es que la maquinaria elevadora del antiguo *Kanguro* se terminaría vendiendo a comienzos de 1953 a la firma madrileña Hierros y Metales, S. A., quedando suspendido, por tanto, el desarrollo del proyecto.

#### FUENTES

- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán, Viso del Marqués (Ciudad Real). Sección Buques, *Kanguro*.
- Archivo Histórico de la Flotilla de Submarinos, Cartagena.
- Diario Oficial del Ministerio de Marina (años 1919 a 1943).
- Estado General de la Armada (año 1936).