

NUESTROS PRIMEROS REMOLCADORES DEL SIGLO XX

Alejandro ANCA ALAMILLO
del Círculo Naval Español

Primeros encargos del siglo xx: el *Antelo*

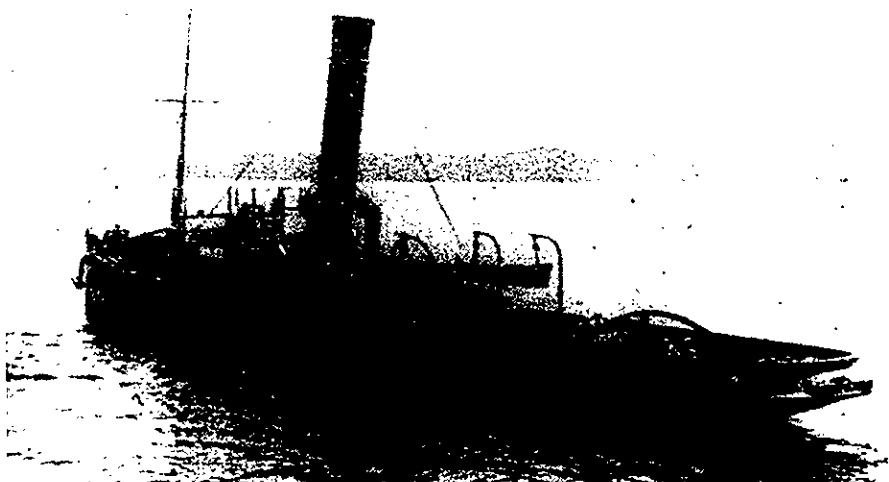


RAS la pérdida de nuestras últimas colonias ultramarinas de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, la Armada se enfrentó a una profunda y necesaria reestructuración de todo el material a flote que quedó después de nuestra guerra contra los Estados Unidos, encontrándose buena parte de estos buques obsoletos o inútiles para el servicio. El Ministerio de Marina, con acertado criterio, ordenó una política de bajas que derivó en la venta por gestión directa de muchos de ellos, pero esta decisión provocó a la vez una grave carencia en nuestra flota, al no poder reemplazar con nuevas unidades las bajas producidas debido a la difícil situación económica por la que atravesaba el país en aquellos momentos.

Dentro de este contexto se enmarcaba un Real Decreto de 3 de enero de 1900, que autorizó la construcción de un remolcador para el servicio de arsenales, especificando que la adjudicación del mismo se haría «sin las formalidades de subasta dada la urgente necesidad de disponer de él en el menor plazo de tiempo posible». Consecuencia directa de la norma citada sería el *Antelo*, que podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que fue el primer buque construido para la Armada en el siglo xx.

De la realización del mismo se encargó la sociedad denominada «La Constructora Naval Española», de Cádiz, que no era otra que la *Vea Murguía, Noriega y Cía.*, responsable de la construcción del gran crucero protegido *Emperador Carlos V*. La quilla del entonces denominado simplemente como remolcador *número 1* se arboló en marzo de 1901, para lanzarse al agua en el mes de octubre siguiente y ser entregado a mediados de 1902, pasando a prestar servicio en el arsenal de Ferrol.

De excelentes condiciones marineras, sus características eran las siguientes: 39,50 metros de eslora, 6,81 de manga, 2,42 de calado y 3,92 de puntal. Desplazaba 335 toneladas a plena carga. Una máquina vertical de triple expansión de acción directa le daba una potencia máxima de 650 caballos, alcanzando una velocidad de 13 nudos. La dotación estaba compuesta por un contraalmirante mayor de 2.ª clase, como patrón, un primer maquinista, un tercer maquinista y 15 marineros.



El *Antelo* en una de las escasísimas fotografías que del buque se conocen.
(Foto: colección J. L. Coello Lillo).

Como ya hemos señalado, en un principio se le denominó como *Número 1* para más tarde, en enero de 1905, a propuesta del capitán general del departamento de Ferrol, asignarle finalmente el nombre de *Antelo*. Hagamos aquí un pequeño paréntesis para recordar, aunque sea de forma breve, la figura del personaje al que debe su nombre: nacido en Ferrol, Andrés Antelo fue operario de este arsenal en los últimos años del siglo XVIII, distinguiéndose por su gran inventiva e ingenio; entre otros trabajos, participó activamente en la construcción de las bombas del dique número 1 del astillero ferrolano, además de dotar de reloj a la torre de la catedral de Santiago.

Volviendo al remolcador, señalemos el hecho, generalmente olvidado, de que también tuvo el honor de haber sido el primer minador de la Armada española. Aunque pueda parecer sorprendente para el lector, en efecto fue así: el 26 de junio de 1915 se dispuso su transformación para este propósito como resultado de las enseñanzas de la primera guerra mundial en el mar, dotándose de los medios necesarios para que fuera posible desde el mismo la conducción y lanzamiento de minas submarinas. Estos trabajos fueron realizados por la Sociedad Española de Construcción Naval en su factoría ferrolana, ascendiendo su importe a 6.487 pesetas de la época.

En el dilatado historial del *Antelo* nos encontramos con la varada que sufrió el 26 de abril de 1917 cerca del cabo Prioriño Chico. A pesar de lo

aparatoso del accidente, el buque sólo hacía un poco de agua por la cámara de máquinas y la popa, ya que las piedras sobre las que varó no penetraron en el casco. Rápidamente acudió a su auxilio el acorazado *Alfonso XIII*, descargando las minas que tenía a bordo para así facilitar su rescate. Al día siguiente se le intentó reflotar sin éxito con la ayuda del remolcador civil *Consort*, pasando a encargarse de los trabajos para su recuperación la Sociedad de Salvamento de La Coruña, cosa que se consiguió poco tiempo después.

El *Antelo* continuó realizando sus labores habituales durante el resto de su vida operativa hasta ser dado de baja en la Lista de Buques de la Armada el 19 de septiembre de 1931.

Nos gustaría reseñar en este epígrafe, aunque quizá no sea lo más apropiado, otra pequeña lancha remolcadora que ha quedado para siempre olvidada con el paso de los años: la *Grandal*.

Debo de confesar que ha supuesto para mí una gran satisfacción personal lograr conocer su origen y características básicas, fruto de una intensa labor de investigación entre miles de documentos del fondo correspondiente al arsenal de Ferrol, que se encuentra en el palacio del Viso del Marqués; gracias a este esfuerzo he conseguido saber, por ejemplo, que esta pequeña unidad no fue a diferencia del *Antelo*, una nueva adquisición de nuestra marina; la lancha *Grandal* era en realidad la anteriormente denominada lancha cañonera *Diamante*, construida por Otero Gil y recibida, junto con sus compañeras de serie, la *Perla* y la *Rubí*, en marzo de 1888, para desempeñar la vigilancia de las Rías Bajas. Cuando la Real Orden de 22 de junio de 1899 dispone que la *Diamante* deje de figurar en la Lista de Buques de la Armada, se ordenaba además que, una vez terminado su desarme, quedara afecta al servicio del arsenal de Ferrol; pero hay más: una carta de misma fecha específicamente que «... dicho buque se destinase al servicio de aquel arsenal en sustitución de una lancha de vapor cuyo alquiler se autorizo al Capitán General de Departamento para reemplazar al remolcador *Guipuzcoano*...». Dejando aparte la valiosa información que ha supuesto para nuestro trabajo estas informaciones, todo esto nos hace reflexionar sobre la gran necesidad que por aquellos años tenía el arsenal ferrolano de estas unidades, pues durante un periodo indefinido de tiempo se tuvo que recurrir al flete de particulares. Pero volvamos a saber qué paso exactamente con la *Diamante*.

Luego de habilitarse para su nuevo cometido, tomó el nombre de remolcador *Número 2*, disponiéndose su cambio de nombre en la misma fecha que el *Antelo*, pasando a denominarse *Grandal*, en recuerdo de otro operario de la mastranza del arsenal ferrolano, y del que desconocemos si fue alguien real o un personaje de ficción. En la novela que lleva su mismo nombre, escrita en 1897 por Francisco Suárez García, se nos describe a *Grandal* como un obrero de descomunal fuerza, sencillo, justo y horado, en una trama de buenos y malos, donde se nos desvela su trágico final, ya que según el relato murió asesinado en Cádiz.

Sus dimensiones eran las siguientes: 18,42 metros de eslora, 3,608 de manga y 2,020 de puntal. Su casco, de acero galvanizado, estaba dividido por cuatro mamparos estancos. Nada reseñable podemos destacar de su historial, desempeñando durante años las labores rutinarias de esta clase de unidades.

En febrero de 1913, y debido a su deplorable estado, se hizo urgente su retirada del servicio, planteándose el gran problema de su sustitución, pensándose en un primer momento en reemplazarla por una lancha de muy parecidas características que se encontraba surta en el arsenal. Dicha lancha, denominada *Ferrol*, tenía las siguientes dimensiones: 17,30 metros de eslora, 4,40 de manga y 2,05 de puntal. Montaba una máquina de 80 caballos y *a priori* se presentaba como la unidad idónea para su relevo; pero luego de estudiarse detenidamente el asunto, y debido al informe desfavorable del ingeniero encargado de su examen, se llegó a la conclusión de que la *Ferrol* no era precisamente la más apropiada para desarrollar el cometido.

Mientras todo esto sucedía, y en fecha que desconocemos, se dio definitivamente de baja a la *Grandal*, autorizándose la venta de su casco a finales de 1914.

Otro remolcador de esta época fue el *Pasajes*. Construido para la Marina por la casa Eraso y Cía. de Pasajes, se le asignó el nombre de esta localidad en febrero de 1918. Era de casco de madera, dividido en compartimentos estancos. Sus dimensiones eran las siguientes: 18,50 metros de eslora por 4,70 de manga, calando 2,20. Propulsado por una máquina de alta y baja presión que le proporcionaba una fuerza de 75 CV, su dotación la componían ocho hombres.

De anónimo historial, poco o casi nada podemos contar relevante durante su vida activa, permaneciendo en las listas de buques de la Armada durante casi medio siglo, hasta su baja en el año 1967, luego de ostentar en su casco desde 1941 el nombre de *RP-27*.

También tenemos constancia, gracias a la crónica de Quintana sobre la Marina de guerra española en África y, por qué no decirlo, a mi examen meticuloso en el Diario Oficial del Ministerio de Marina del año 1909, de la existencia de otro remolcador, adscrito al arsenal de La Carraca y que llevaba por nombre el de *Arlanza*.

Si bien desconocemos por completo alguna de sus características técnicas, sí podemos contar un servicio menor de la pequeña unidad en aguas africanas.

Corría el año de 1911. La rebelión en Marruecos contra el sultán que motivó la intervención francesa hizo que, en previsión de lo que pudiera ocurrir en los territorios de nuestra jurisdicción, se enviaran fuerzas del segundo regimiento de *Ferrol* a la zona, fuerzas éstas que se dividieron en dos batallones, integrados por 200 hombres el primero y 100 el segundo, saliendo de aquel puerto a bordo del trasatlántico *Cataluña* de la Compañía Trasatlántica, arribando en La Carraca el 18 de abril, donde una parte de los efectivos fueron reembarcados en el auxiliar *Número 6*, propiedad de la citada compañía, y otra pasó a embarcarse en el remolcador, desembarcando ambos buques la fuerza aquella misma noche en la Avanzadilla.

El quinteto de 1921

Aunque el gran peso de una nos haga caer en el olvido de la otra, dos fueron en realidad las razones por las que se compraron con carácter de urgencia en el extranjero estos buques.

Es obvio que la primera viene determinada por la urgente necesidad de alistar unidades con el objetivo de no disminuir el servicio de bloqueo en la costa de Marruecos, en tanto llegaba el material apropiado —guardacostas de los tipos *Uad* y *Alcázar*—, encargado en el futuro de cumplir adecuadamente este servicio. Así, el Real Decreto de 31 de agosto de 1921 autorizaba la adquisición de remolcadores sin formalidades de subasta o concurso, pudiendo ser contratados directamente por la administración con cargo al crédito de dos millones de pesetas correspondientes a la asignación que existía dentro del capítulo I del presupuesto urgente destinado a la llamada «Acción en Marruecos». La otra razón, no menos importante, era la imperiosa necesidad de reemplazar a los escasos escampavías que todavía quedaban por aquellas fechas en servicio, y que realizaban, entre otras, las labores propias de los remolcadores.

La Comisión de Marina en Europa comenzó a trabajar a toda prisa desde su sede en Londres con el fin de realizar las oportunas gestiones para la compra de varias unidades de este tipo, adquiriendo finalmente cinco buques de estas características.

Una vez llegados a España se les acondicionó convenientemente para su empleo en Marruecos, dotándoseles de veteranas piezas Nordenfelt de 57 mm procedentes del cañonero *Marqués de Molins*, que se encontraba en situación de desarme.

Nos ocuparemos primero de los *Ferrolano*, *Gaditano* y *Cartagenero*, al ser los tres idénticos, tanto en origen de su construcción como en características.

Construidos en 1918-19 en Lytham (Inglaterra) por la firma The Lytham Shipbuilding and Engineering Co. Ltd., no llegaron a participar activamente en la primera guerra mundial. Precisamente al finalizar ésta, la Disposal and Liquidation Commission británica vendió los buques el 5 de octubre de 1921 a la firma Chrichton, Thompson & Co. Ltd., establecida en Londres, que a su vez los revendió a nuestro país en contrato legalizado en el Consulado General de España el 12 de noviembre siguiente.

De esta manera los llamados en principio *H.S.78*, *H.S.80* y *H.S.82* pasan a ser conocidos en nuestra Marina como *Ferrolano*, *Gaditano* y *Cartagenero*, respectivamente.

El *Gaditano* llegó a España ese mismo mes de diciembre, mientras que los *Ferrolano* y *Cartagenero* demoraron su llegada hasta enero del año siguiente.

De casco de acero, sus modestas dimensiones eran las siguientes: 25,46 metros de eslora, 6,55 de manga y 3,50 de puntal. Desplazaban unas 300 tonela-

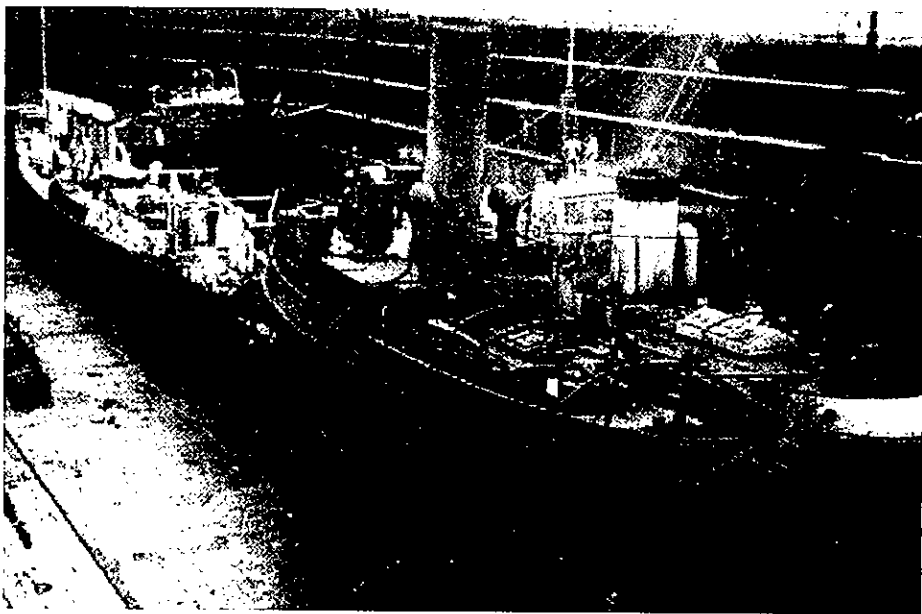
das y estaban propulsados por una sola hélice, desarrollando una potencia máxima de 430 CV. La dotación se completaba con 18 hombres.

Los tres, como ya señalamos, fueron enviados a Marruecos, permaneciendo en aquellas aguas hasta bien entrado el año 1922. El *Ferrolano* pronto se distingue, junto con los torpederos *Número 14* y *Número 20*, el cazatorpedero *Bustamante* y el falucho *Faraón*, consiguiendo realizar una eficaz protección de los convoyes que se dirigían a apoyar a los peñones de Vélez de la Gomera y de Alhucemas. Por abril llega a Ferrol, donde pasa a realizar las funciones propias de su clase dentro del arsenal, para años más tarde, concretamente en 1929, incluirlo en la escuadrilla afecta al Polígono de Tiro Naval Janer, formada ésta por el cazatorpedero *Villaamil*, el torpedero *Número 3* y el guardacostas *Uad Martín*.

El *Gaditano*, después de su experiencia africana, pasa en agosto al arsenal de La Carraca.

Del *Cartagenero* sabemos que, tras pertenecer a las fuerzas navales que nuestra Marina tenía en el norte de África junto al *Gaditano*, fue el que más tiempo permaneció en este destino, hasta que en 1935 se le envía a la Escuela de Tiro de Marín.

El *Cíclope* fue el cuarto buque llegado a España por esta misma circunstancia. Construido en 1919 por la firma Ferguson Bros Ltd. en su astillero de Port Glasgow, antes de llegar a nuestra Marina sirvió por un breve espacio de



El *Cartagenero* en dique seco. (Foto: Instituto de Historia y Cultura Naval).

tiempo en la Marina británica, donde ostentaba el nombre de St. Clement. De casco de acero, sus dimensiones eran las siguientes: 43,50 metros de eslora, 8,85 de manga y 4,50 de calado. De 1.200 CV de potencia, su dotación la componían 36 hombres, siendo artillado con un cañón Skoda de 7 cm.

El contrato de compraventa entre la Armada y la firma Chrichton, Thompson & Co. se firmó el 29 de octubre de 1921, fijándose el importe del mismo en 22.000 libras. El buque se encontraba en el puerto de Portland, donde se entregó formalmente a nuestra Marina, dándosele de alta a comienzos del mes de diciembre siguiente. Antes de llegar a España, se le ordenó dirigirse a Brest para recoger una lancha gasolinera que dejó con anterioridad en ese puerto el transporte *Contramaestre Casado*, debiendo llevarla a Cádiz. Como sus hermanos, recién llegado a España en 1922, desarrolló un breve periplo africano.

Quizá debido a ser en aquella época el mayor remolcador que existía en la Armada —superaba las 800 toneladas de desplazamiento— se le equiparó el 21 de noviembre de 1923 como cañonero de 2.ª clase, cosa hasta cierto punto lógica, debido a que, como hemos visto en los casos anteriores, desempeñaba por aquella época más dicha labor que la propia de esta clase de barcos.

En julio de 1924 se envió al *Cíclope* a Marsella con el fin de remolcar a la grúa flotante *Atlas*, de 45 t, adquirida en mayo por nuestra Marina, y que debiera haber facilitado la recuperación del *España*, que se encontraba desde el 26 de agosto del año anterior embarrancado en el cabo de Tres Forcas, junto a Melilla. Aunque fue del todo imposible su salvamento, al menos la grúa desembarcó las planchas de blindaje del acorazado antes de se partiera finalmente en dos.

También participó activamente en las operaciones del desembarco de Alhucemas, en septiembre de 1925. Digno es de mencionar el transporte desde Cádiz hasta cala Quemada de una caldera de 50 toneladas destinada a habilitar una planta destiladora allí instalada, y que era fundamental para asegurar las necesidades de agua potable de las fuerzas desembarcadas. Más adelante, el *Cíclope* tuvo el cometido, ayudado por dos barcasas *K*, de evacuar las bajas sufridas durante el desarrollo de la operación.

Otra destacada comisión fue la que realizó en noviembre de 1929, cuando llevó a Cartagena el submarino ideado por Isaac Peral, que permanecía arrumbado hasta ese momento en el arsenal de La Carraca, y que finalmente fue sacado de su olvido, quedando expuesto como monumento frente al edificio de la Base y Escuela de Submarinos.

También en 1930 cambia su destino al departamento de Cádiz, para volver a depender de las Fuerzas Navales del Norte de África en 1935.

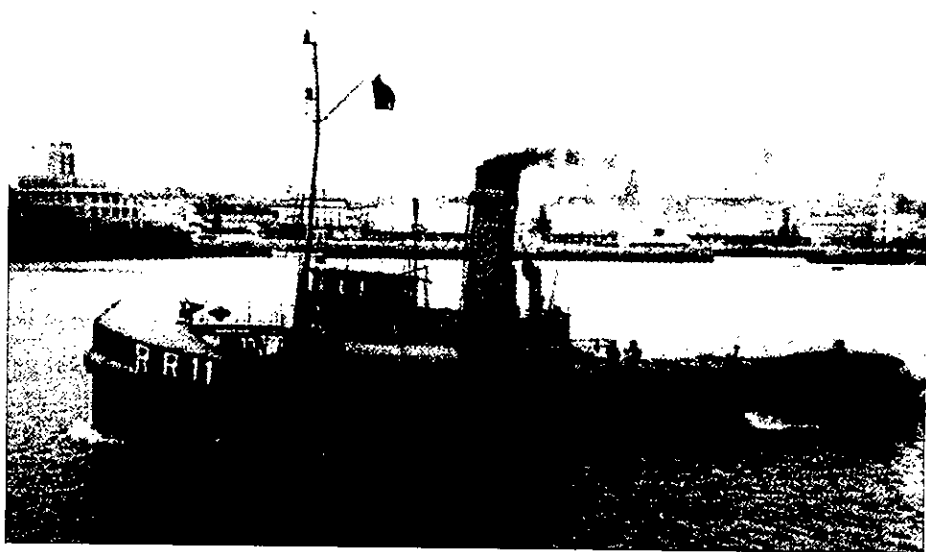
El último de origen foráneo fue el *Galicia*. Muy común ha sido el error de atribuir a este remolcador una procedencia inglesa, cuando en realidad fue construido en Holanda; la razón es bien sencilla, pues también como los anteriores fue adquirido por la Comisión de Marina española en Europa, radicada

en Londres, pero aunque las gestiones administrativas partieron de esta ciudad el buque se adquirió por 9.000 libras en el puerto de Rotterdam, donde se encontraba ostentando su primigenio nombre de *Z.A.R.I.* El contrato fue presidido por el coronel de Ingenieros Carlos Preysler, para ser levantada el acta de recepción en Ferrol el 18 de febrero de 1922.

Salido de los astilleros N.V. van der Kuy & van der Ree's Machinefabrick Scheepswerf, Rotterdam, tenía 30,65 metros de eslora, 6,40 de manga y 3,35 de calado. Era de casco de acero, desarrollando 550 CV de potencia, desplazaba unas 350 toneladas con una velocidad máxima de 10 nudos. Iba armado con un cañón Nordenfelt de 57 mm y su dotación estaba compuesta por 18 hombres.

Al llegar a España ostentaba la denominación provisional de *R-5*, para adoptar oficialmente el nombre de *Galicia* por Real Orden de 1 de marzo de 1922. Como dato curioso, recordemos que antes se pensó en llamarle *Mahonés*, desestimándose este nombre a última hora por motivos que desconecemos.

Tras su breve experiencia africana, el 22 de julio se le afecta al Polígono de Tiro de Marín, debiendo entonces desmontar su artillería; es precisamente durante este periodo cuando fue protagonista de un curioso accidente ocurrido el 22 de enero de 1923, mientras remolcaba desde Ferrol dos gabarras destina-



El *Galicia*, en una foto tomada posteriormente al año 1941, ostentando su nueva denominación.
(Foto: Instituto de Historia y Cultura Naval).

das a constituir depósitos flotantes de carbón de aquella base. Sorprendido por un temporal a la altura de Corcubión, perdió el remolque de las mismas, dándose la especial circunstancia de que en su interior transportaba unas 200 minas Vickers, que aparecieron después diseminadas en diversos lugares de la costa, siendo inmediatamente recuperadas en los días siguientes a los hechos.

El Tren Naval de 1923

Aunque más adelante entraremos a fondo en lo que ahora conocemos como «Lista de Unidades del Tren Naval», bastantes años antes de su creación, nos hemos encontrado con varias relaciones parciales, enviadas por las distintas dependencias, fechadas en 1923, en las que al menos se intentaba indicar por departamentos los buques que en aquel momento lo integraban. Recordemos que estas unidades menores no se incluían en las listas de buques que figuraban en los anuales estados generales de la Armada, siendo imposible saber con certeza el número de unidades existentes.

Por Real Orden de 12 de diciembre de 1923 se pidió a los capitanes generales de los tres departamentos que remitiesen con urgencia al Estado Mayor Central del Ministerio la relación de los remolcadores, lanchas, barcasas, aljibes y demás elementos flotantes auxiliares, incluyéndose a los que estuvieran tanto en los arsenales como en las bases navales afectas a su jurisdicción.

De las respuestas recibidas, hemos compuesto la siguiente relación donde, lamentablemente, se echan en falta las embarcaciones afectas al arsenal de La Carraca:

- Ferrol: remolcadores *Antelo*, *Ferrolano* y *Pasajes*. Lanchas de vapor *Toralla*, *Sálvora*, *Fradera* y *Orión*. Aljibes *B* y *D*. Barcaza *K-1*.
- Bases navales de Vigo, Marín y Arosa: remolcador *Teis*. Lanchas de vapor *Aldán*, *Vigo* y *Victoria*.
- Cartagena: remolcadores *Cartagenero* y números *1*, *2* y *3*. Aljibes *Eulalia* (Número *1*), *Pilar* (Número *2*) y los números *3*, *4* y *5*. Estación Torpedista: pontón (antiguo crucero) *Isabel II*.
- Estación Torpedista de Mahón: faluchos *San Armengol*, *Weiler* y *Bienvenida*.

Poco podemos aportar para un mayor conocimiento de estas unidades; de hecho, de alguna lo único que hemos conseguido es una fotografía y poco más, sin embargo de otras sí que hemos encontrado algo más de información, como es el caso de las que nos ocupan seguidamente:

El remolcador *Teis* prestó servicios en la Base de Ríos para, años más tarde, pasar a Marín, siendo reparada su caldera en el año 1926. Sabemos que

sobrevivió a la guerra civil, y que en el año 1941 se la rebautizó como *RL-47*, estando basada en el arsenal de Ferrol. Años más tarde, la única referencia que hemos podido encontrar referente a esta lancha, es una orden fechada el 24 de mayo de 1955 por la que se sacaba a concurso público la adjudicación de obras para la construcción de un nuevo casco, pero desconocemos si dicha licitación fue finalmente adjudicada o quedó desierta, precipitando su baja oficial algún tiempo más tarde.

La lancha de vapor *Aldán* fue construida en los astilleros de Pasajes. De casco de madera, sus dimensiones eran 15 metros de eslora por 3,20 de manga y 1,50 de puntal. Podía alcanzar una velocidad de 7,85 nudos gracias a su máquina de 20 caballos de potencia, que movía una hélice de cuatro palas de bronce. Su capacidad de carboneras llegaba a las cuatro toneladas, y su dotación estaba integrada por seis hombres.

De las lanchas remolcadoras *Auto números 1, 2 y 3* sabemos que eran de casco de madera, variando en algo las dimensiones de la primera respecto a sus dos compañeras: tenía la *Número 1* 12,30 metros de eslora, 3 de manga y 1,10 de puntal, y las dos restantes, 12,80 metros de eslora, 2,84 de manga y 1,62 de puntal. Todas ellas sobrevivieron a nuestra contienda civil, cambiando también su denominación en 1941, rebautizándose como *RL-41, RL-42 y RL-43*, respectivamente. Las órdenes de 6 de mayo de 1960 —en el caso de la *RL-41*— y de 29 de noviembre de 1961 —en el caso de las *RL-42 y RL-43*— las dieron definitivamente de baja en la Armada.



La lancha remolcadora *Teis*. (Foto: Instituto de Historia y Cultura Naval).

Los enigmáticos remolcadores de La Carraca y la serie de seis construida por Corcho Hijos

Otros remolcadores prácticamente desconocidos son los que se construyeron por aquellos años —probablemente autorizados en el año 1921— en el arsenal de La Carraca. En un informe que hemos encontrado fechado en 1929 se trata de ellos, detallándose su estado de construcción; sólo uno había sido botado, tres se encontraban en grada y dos en proyecto. Estos dos últimos creemos que nunca se llegaron a construir.

El citado informe señalaba defectos graves de diseño, detectados en el único remolcador botado y que afectaban principalmente a su estabilidad, debido a su escasa manga y excesiva potencia (800 caballos). Bautizados como *R-1*, *R-2*, *R-3* y *R-4*, suponemos que el primero de ellos nunca llegó a prestar servicio en la Armada, subsanándose con éxito en el resto los graves defectos citados, ya que prestaron dilatados servicios en nuestra Marina. Sus dimensiones eran de 37,80 metros de eslora, 8,38 de manga y 3,05 de calado.

Señalar únicamente que en los estados generales de la Armada de aquellos años aparecen una serie de seis remolcadores numerados correlativamente del 1 al 6 que, sospechamos que deben corresponder a éstos

También nos ha sorprendido encontrar a lo largo de nuestras investigaciones referencias de otros seis remolcadores de puerto construidos para la Armada a finales de los años 20, ya que desconocíamos totalmente su existencia. Desgraciadamente, pocos datos podemos aportar sobre ellos. Realizados para dotar al arsenal de Ferrol por la sociedad santanderina Corcho Hijos (antes denominada Astilleros de San Martín) en 1927, se les asignaron los números de construcción del 25 al 30. Al parecer su entrega se dilató varios años por causas que desconocemos, llegando a prestar sus servicios en nuestra Marina. Gracias a una foto que hemos podido encontrar de ellos, podemos tener una idea general de sus dimensiones, que delatan su escasa entidad naval.

Los seis remolcadores del concurso de 1933

Pero la carencia de remolcadores no quedó del todo cubierta con los anteriormente descritos, se necesitaban más unidades de tipo medio con los que cubrir debidamente las labores de puerto. Un decreto de 6 de junio de 1933 autorizó al ministro de Marina a contratar por medio de concurso la adquisición de seis remolcadores de 100 toneladas, además de dos buques aljibes, seis barcasas petroleras y un gánguil, demostrando así el déficit que de estas unidades auxiliares existía en aquel momento.

La construcción nacional de los mismos estuvo en gran parte determinada por la «discriminación positiva», que se aplicaba con el fin de proteger la industria nacional de aquel tiempo; ésta consistía en admitir la concurrencia

extranjera sólo en segunda convocatoria de concurso y, aun en ésta se daba siempre preferencia a la sociedad española si no superaba el 10 por 100 de la proposición más módica extranjera.

Dura fue la competencia entre los constructores navales españoles, acudiendo a la llamada la Sociedad Española de Construcción Naval, la Constructora Guipuzcoana, la Sociedad Hijos de J. Barreras, S. A., y la Unión Naval de Levante.

Su propuesta más elaborada, junto con el compromiso de entregar los mismos completamente pertrechados por un importe total de 2.575.479 pesetas, dieron como ganadora del concurso a la Unión Naval de Levante, sociedad constituida el 11 de abril de 1924, siendo su director general, desde mayo de 1930, Manuel Soto Redondo, que firmó en representación de su empresa la escritura del contrato, formalizado en Madrid el 19 de septiembre de 1933.

Construidos en el astillero que la empresa poseía en Valencia, sus dimensiones eran las siguientes: 24 m de eslora, 5 de manga, 2,60 de puntal y 2,24 de calado. Desplazaban algo más de lo esperado, 154 toneladas a plena carga. El aparato propulsor se componía de una máquina de vapor de triple expansión que desarrollaba una potencia de 280 CV, alcanzando una velocidad de casi 10 nudos sin remolque y cinco con él. Diez hombres debían completar su dotación.

Entregados en mayo de 1935, los *R-11* y *R-12* fueron destinados al arsenal de Cartagena; los *R-13* y *R-14* pasaron a Mahón, en tanto que los *R-15* y *R-16* quedaron afectos al arsenal de Ferrol.

