

REMOLCADORES DEL SIGLO XX. PERIODO GUERRA Y POSGUERRA

Alejandro ANCA ALAMILLO
de la Asociación de Veteranos de la Armada



ON este artículo finaliza mi trilogía (1) dedicada a contar someramente la pequeña historia de los primeros remolcadores que tuvo la Armada española, y que la dirección de la REVISTA ha tenido a bien publicar a pesar de no haber sido estas unidades navales ni mucho menos las más vistosas e importantes que han integrado nuestra flota.

En esta última entrega contaremos su discreta participación en nuestro último conflicto civil, así como el final de la vida naval de aquellos primeros remolcadores que, a pesar de su modestia, cumplieron dignamente sus cometidos dejando una huella, que pretendemos sea imborrable, en las páginas de nuestra riquísima historia naval.

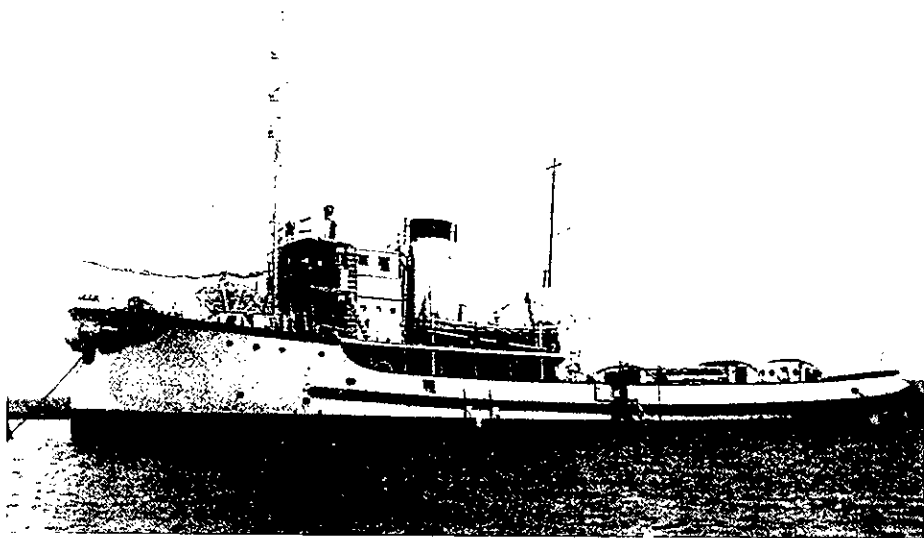
La Guerra Civil

Desde el inicio de la contienda los dos bandos implicados en la lucha pusieron todo su empeño en aumentar sus respectivas flotas armando al mayor número posible de unidades, incluidas las auxiliares. Los remolcadores no escaparon a esta militarización, encontrándose en poco tiempo debidamente artillados y, por tanto, listos para entrar en cualquier momento en acción. Como veremos ahora, algunos de ellos participaron activamente con desigual suerte durante el conflicto.

El *Ferrolano*, que en el momento del alzamiento se encontraba afecto al Polígono de Tiro Naval Janer, es el primero en causar baja. Prestando servicio en el bando nacional, acabó hundiéndose en el puerto de Melilla, a comienzos del mes de diciembre de 1937, mientras remolcaba al que luego sería crucero auxiliar de la flota nacional, *Mar Cantábrico*, pereciendo en el suceso cinco hombres de su dotación.

Al *Cartagenero*, al igual que el anterior, le sorprendió el alzamiento en Marín, desarrollando su actividad bélica integrado en la flotilla de *bous* del Cantábrico. La acción más destacable, digna de reseñar, en la que participó

(1) Ver cuadernos de nuestra REVISTA de agosto-septiembre de 2001 y abril de 2002.



El *Cíclope* mostrando sus elegantes líneas. (Foto: colección J. L. Coello Lillo).

este remolcador fue el 8 de agosto de 1936, en el apoyo que prestó al Ejército durante la toma de Luarca.

El *Cíclope* en el momento de producirse el conflicto se encontraba en Cartagena, donde pasó a engrosar la flota del bando gubernamental, siendo su comandante por aquel entonces el capitán de corbeta Miguel Buiza Fernández. Después de participar en el frustrado desembarco de Mallorca, pasó a Málaga, afecto a la flota, desarrollando labores de protección y patrulla hasta que el 5 de noviembre de 1938 fue alcanzado en el puerto comercial de Cartagena por la aviación nacional, quedando semihundido, hasta que en septiembre del año siguiente se le reflató, siendo reparado y reintegrado, como veremos posteriormente, en 1942 al servicio.

El *Galicia* se encontraba en Marín para pasar destinado a Ferrol, incorporándose el 25 de agosto de 1936 a la flotilla de *bous* de Ribadeo para tomar parte en el bloqueo de Gijón, y fue precisamente durante el inicio de las hostilidades cuando se produjo su hecho de armas más importante:

El 19 de septiembre, a las 1230 horas navegando a unas 15 millas al norte del cabo Peñas, avistó por su popa al submarino gubernamental *B-6*. Avisando inmediatamente al *bou* *Ciriza* y al destructor *Velasco*, arribó seguidamente hacia el submarino, abriendo fuego con su cañón proel de 57 mm, alcanzándo-



Un R-16 de la serie de seis que construyó para la Marina la Unión Naval de Levante. (Instituto de Historia y Cultura Naval).

le en el casco, sumergiéndose inmediatamente éste, lanzándole el *Galicia*, tras seguir su estela, una carga de profundidad; viéndose forzado a emerger el submarino por los impactos recibidos, puso proa a unos 1.500 metros de distancia del remolcador, disparando con su cañón de 76,2 mm, alcanzando con su primer disparo al puente y matando al marinero de 1.^a José Navira, que se encontraba sirviendo el cañón de proa. Se entabló entonces un encarnizado combate. Nuevos impactos se sucedieron en el *Galicia* produciéndole diversos daños y nueve bajas más en su dotación, teniendo que manejar personalmente su comandante el cañón de proa, mientras que el submarino intentaba escapar forzando sus motores, cosa que no consiguió, ya que a las 1630 horas el *Velasco* llegó en ayuda del remolcador, haciendo uso de su artillería de 101,6 mm con la que alcanzó con un proyectil a la cámara de máquinas del submarino, forzando la rendición primero, y su hundimiento después, y es que, como todos sabemos, un submarino en superficie casi siempre lleva las de perder, siendo recogida la dotación por el destructor. Esta acción le valió la Cruz Laureada de San Fernando al comandante del *Galicia*, el entonces alférez de navío Federico Sánchez-Barcáiztegui.

En cuanto al *Gaditano*, que se encontraba en el Arsenal de La Carraca, queda finalmente en poder de la Marina republicana, participando también en el intento de desembarco en Mallorca.

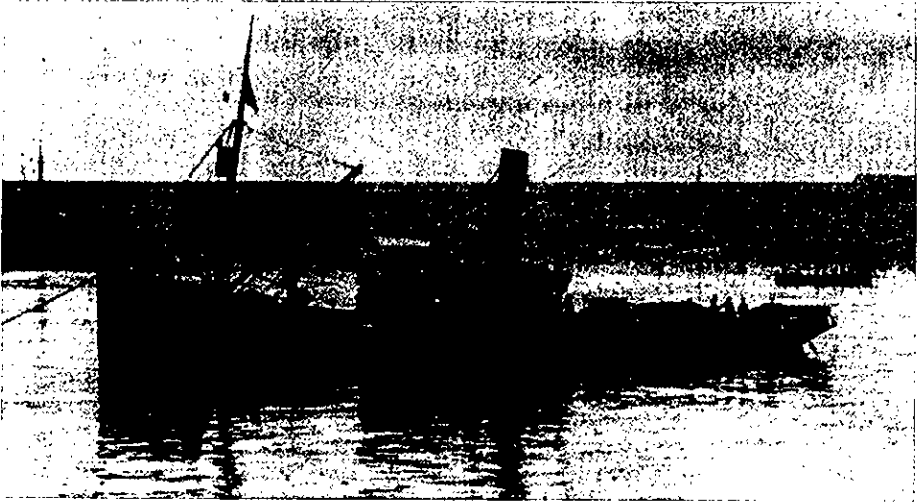
Ninguna acción relevante podemos comentar de los seis remolcadores construidos por la Unión Naval de Levante, quedando repartidos entre las dos

fuerzas beligerantes de la siguiente manera: los *R-11* y *R-12* permanecen en Cartagena durante toda la guerra. Este último se unió el 6 de marzo de 1939 a la flota nacional, con motivo de la sublevación de la ciudad a comienzos de aquel mes. Los *R-13* y *R-14* estaban basados en Mahón, participando los dos, en el antes citado intento de desembarco en Mallorca. Se da la curiosa circunstancia de que el primero de ellos —el *R-13*— fue abandonado por su dotación en las postrimerías del conflicto, siendo encontrado a la deriva por dos cañoneros nacionales cerca de las Baleares, que lo remolcaron hasta Formentera. El *R-15* se integró en las filas del bando nacional, prestando servicio en aguas del Cantábrico. Por último, el *R-16*, que poco antes del inicio de la contienda se encontraba en el puerto cartagenero, quedó por fin en el bando nacional al disponerse algún tiempo antes su cambio de destino a Ferrol, donde quedó integrado a partir de septiembre de 1936 en la flotilla de *bous*. No podemos cerrar este epígrafe sin recordar la importante incorporación que supuso para nuestra Marina el remolcador *Argos*. Construido en Gran Bretaña (2), fue botado con el nombre de *May Queen*, teniendo unas dimensiones de 37,50 metros de eslora, 7,10 de manga y 4,29 de puntal. En 1913 llega a España, donde pasa a formar parte de la flotilla de vigilancia de Tabacalera, integrándose en ella con la denominación de *Número 2*. Posteriormente, en 1931, es adquirido por Pesquerías Coruñesas, conservando esta última denominación. Años más tarde, se le acondiciona como buque de salvamento con el nombre de *Argos*, quedando basado en el puerto de Corcubión. Para cumplir su nueva misión, entre otros equipos, fue dotado con cinco bombas de achique de gran capacidad.

Al comenzar la guerra civil, el *Argos* era propiedad de la firma de Pérez Alejo y Cía., siendo requisado el 10 de agosto de 1936 por el bando nacional para prestar servicios de patrullero, armándose con un cañón de 57 mm. Durante el desarrollo de la contienda destacaremos la captura, acompañado del *bou Ciriza*, del mercante republicano *Alfonso Senra*, que en la noche del 11 de septiembre de aquel mismo año se dirigía rumbo a Gijón. En el mes de noviembre detiene a otro mercante, en este caso de nacionalidad sueca, el *Rona*, que transportaba 850 toneladas de armas para el Ejército republicano. A medida que fue transcurriendo el conflicto, el buque fue empleado para tareas de remolque y minador. Finalizada la campaña del Norte, el *Argos* es desarmado, quedando en el puerto gijonés de El Musel, realizando numerosas operaciones de rescate de buques hundidos que bloqueaban distintos puertos del litoral como integrante desde finales de 1937 de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques.

En agosto de 1939, su propietario intentó su venta, adquiriéndolo en enero de 1941 la empresa coruñesa Armadores de Buques Pesqueros, S. L., por un

(2) Según fuentes, construido en 1899 por Henry Robb Ltd. de Leith, o en 1903 por Scott, de Kinghorn, Inglaterra.



El *Argos* cuando estaba afecto a la Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques.
(Foto: colección A. Anca Alamillo).

importe de 450.000 pesetas, continuando arrendado por la Armada. Terminada la labor de la comisión, se procedió a reparar el buque con el fin de devolverlo a su armador, pero el alto coste que suponían sus reparaciones hizo ver a la Marina la conveniencia de quedárselo, llegándose a un acuerdo con su propietario y quedando autorizada su compra por un precio de 1.010.828,77 pesetas. Causó alta en la Lista Oficial de Buques el 31 de mayo de 1944, siendo destinado al Arsenal de Ferrol, tomando el nuevo nombre de *RA-2*. Fue artillado con un cañón de 76,2 mm que al poco tiempo tuvo que ser desmontado, ya que dificultaba enormemente la maniobra.

En febrero de 1948 pasó a depender del Departamento Marítimo de Cartagena y en 1954 es rebautizado con la nueva numeral alfanumérica *RA-3*.

Digna de mención es la participación del pequeño remolcador en las tareas de salvamento del buque de transporte americano *Mengara* que, durante las maniobras conjuntas celebradas en aguas de Tarragona en enero de 1955 y a causa de un temporal, quedó encallado en la playa de La Pineda.

Finalmente, el 14 de junio de 1960 fue definitivamente dado de baja en la Armada.

La posguerra

Una vez terminado el conflicto, el balance no podía ser más desolador, los buques se encontraban en una situación deplorable, lo que obligaba a empre-

der grandes y costosas obras para que pudieran recuperar su pérdida capacidad operativa. En un intento de mejorar la situación se procedió a la reparación de los mismos, incluidos los remolcadores, sometiéndoseles a grandes carenas con el objetivo de recuperarles para el servicio activo en el menor tiempo posible.

A su vez, la Armada de la posguerra se enfrentaba a otra necesaria reestructuración, que incluía todos sus aspectos. En estos años, por ejemplo, se volvió a instaurar —tras su desaparición en los años de la Guerra Civil— el Ministerio de Marina, se creó la Empresa Nacional Bazán, siendo la figura de la escuadra el núcleo principal de la fuerza. Los afanes de reorganización alcanzarían también al conjunto de embarcaciones que conocemos actualmente como Tren Naval. Así, una Orden Ministerial de 24 de abril de 1941 aplicaba una nueva denominación a las unidades auxiliares según sus funciones y características, que en el caso de los remolcadores se clasificaron, según su tonelaje, en remolcadores de altura (RA), de rada (RR), de puerto (RP) y en lanchas remolcadoras (RL). Desarrollando la anterior, se dictó otra orden de fecha 9 de mayo, en la que se les asignaba una nueva denominación, quedando a partir de entonces rebautizados de la siguiente manera:

<i>Auto núm. 1</i>	<i>RL-41</i>	<i>Auto núm. 2</i>	<i>RL-42</i>
<i>Auto núm. 3</i>	<i>RL-43</i>	<i>Pasajes</i>	<i>RP-27</i>
<i>Sálvora</i>	<i>RL-48</i>	<i>Toralla</i>	<i>RL-49</i>
<i>Cartagenero</i>	<i>RR-12</i>	<i>Cíclope</i>	<i>RA-1</i>
<i>Gaditano</i>	<i>RR-14</i>	<i>Galicia</i>	<i>RR-11</i>
<i>R-2 (3)</i>	<i>RR-15</i>	<i>R-3</i>	<i>RR-16</i>
<i>R-4</i>	<i>RR-17</i>	<i>R-11</i>	<i>RP-21</i>
<i>R-12</i>	<i>RP-22</i>	<i>R-13</i>	<i>RP-23</i>
<i>R-14</i>	<i>RP-24</i>	<i>R-15</i>	<i>RP-25</i>
<i>R-16</i>	<i>RP-26</i>		

Con el paso de los años a todos ellos les llegó su lógico final, excepto al *Cíclope*, que acabó su azarosa vida el 23 de octubre de 1952 camino de la Escuela Naval Militar de Marín: cuando enfilaba la ría de Pontevedra sufrió

(3) La nueva denominación asignada a los *R-2*, *R-3* y *R-4* fue realmente efímera. La Orden de 31 de mayo de ese mismo año los volvió a rebautizar como *RR-15*, *RR-16* y *RR-17*, al no reunir las condiciones maríneas exigidas a los remolcadores de altura, quedando finalmente clasificados como de rada.

una pérdida de presión en las calderas que le dejaron sin gobierno, para acabar varando irremediadamente en los bajos existentes al sur de la isla de Onza. Tuvo varios muertos y, debido a los considerables daños que le produjo el accidente, fue dado de baja en enero del año siguiente.

Esperando haber cubierto suficientemente esta pequeña pero, a mi juicio, importante parcela de nuestra historia naval reciente, finalizo este estudio dedicado a los casi olvidados remolcadores de vapor, no sin antes agradecer la ayuda prestada en la elaboración del mismo prestigioso investigador naval Juan Luis Coello Lillo, al que el lector debe en gran parte la calidad del mismo.

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

La mayor parte de los datos e informaciones aportadas en los tres trabajos que he publicado sobre los primeros remolcadores de la Armada española proceden de los fondos documentales de la Armada conservados en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, en Viso del Marqués (Ciudad Real), y en el Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada. También nos ha sido de mucha utilidad la consulta de las colecciones del Diario Oficial del Ministerio de Marina, Estados Generales de la Armada y Colección Legislativa de la Armada, así como los libros y artículos que se indican a continuación.

- AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles. 1885-1971*. Editorial San Martín, Madrid, 1972.
- ALPERT, Michael: *La Guerra Civil española en el mar, Siglo XXI de España Editores*, Madrid, 1987.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo: *Crónica de la Armada Española (1939-1997)*. Empresa Nacional Bazán, 1997.
- AMENÓS BALSELLS, Ramón: *Las primeras maniobras de la VI Flota en España*. REVISTA GENERAL DE MARINA, junio de 2001.
- BORDEJÉ MORENCOS, F. Fernando de: *Vicisitudes de una política naval (Antecedentes. Desarrollo de la Armada entre 1898 y 1936)*. Editorial San Martín, Madrid, 1978.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Las pérdidas de buques de la Armada durante la Guerra Civil de 1936-39*. REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero de 1989.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española. Los años de la Posguerra*. Aldaba Ediciones, Madrid 1995.
- Colectivo Lontra: *Los remolcadores oceánicos de la Armada*, en Revista de Defensa, núm. 235, noviembre de 1997.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Gris Provisional*. REVISTA GENERAL DE MARINA, abril de 1966.
- GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *El Astillero de San Martín. Un siglo de construcción naval*. Astilleros del Atlántico, Santander, 1979.
- ÍVARS PERELLÓ, Juan; RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: *Historia del buceo. Su desarrollo en España*. Ediciones Mediterráneo, Barcelona, 1987.
- LLABRÉS, Juan: *Antelo y Grandal*. Miscelánea. REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo de 1947.
- MIRANDA Y MARISTANY, Augusto: *Los trabajos para recuperar el España*. REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero de 1925.
- MORENO DE ALBORÁN REYNA, Fernando: *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada Española*. Empresa Nacional Bazán, 1984.
- NIETO GARCÍA, Vicente: *Remolcadores*, inédito, 1997.
- QUINTANA MARTÍNEZ, Eduardo: *La Marina de Guerra Española en África*. Cádiz, 1912.
- RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción naval militar española (1730-1980)*. Empresa Nacional Bazán, 1980.
- RODRÍGUEZ MARTÍN-GRANTZO, Gonzalo; GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *Submarinos republicanos en la Guerra Civil Española*. Ediciones Poniente, Madrid 1982.
- VV. AA.: *Barcos y Astilleros. La Construcción Naval en Cantabria*. Autoridad Portuaria de Santander, 1993.