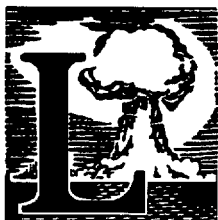


VIEJOS BARCOS, ¿BARCOS OLVIDADOS?

(Pequeñas pinceladas sobre la Marina Mercante
en la guerra civil)



A intervención de las unidades de la Marina Mercante en los bandos contendientes durante la guerra civil, 1936-1939, es uno de los temas que, aún en el día de hoy, sigue presentando claroscuros, debido a que los antecedentes y fuentes, tanto orales como escritas, que podrían ayudar a aclararlos, van camino de la desaparición.

Al estallar el conflicto el 18 de julio de 1936, veintinueve de las cincuenta unidades que poseía la compañía

Trasmediterránea permanecieron al servicio del gobierno. Treinta y tres meses más tarde, el día 1 de abril de 1939, el parte de guerra nacionalista correspondiente a esta fecha finalizaba con la frase «la guerra ha terminado».

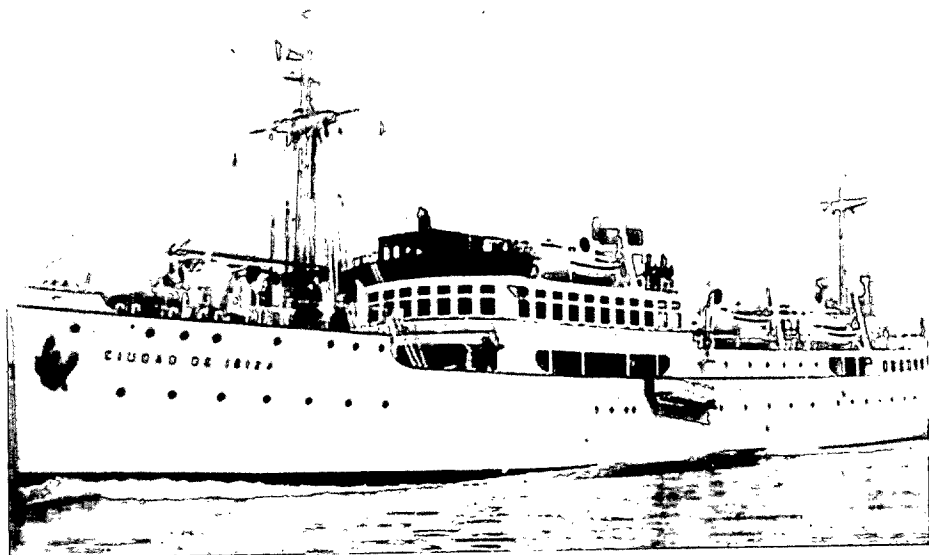
Durante este periodo bélico, de las veintinueve unidades de la citada naviera que al inicio de la contienda arbolaban pabellón republicano, solamente tres de ellas seguían batiendo el día 1 de abril de 1939, último del conflicto: el vapor *Escolano*, refugiado en Port-Vendres; el *Torras y Bages*, en Marsella, y el *Capitán Segarra*, en el puerto argelino de Orán.

A lo largo del conflicto, de estas veintinueve unidades de Trasmediterránea, cinco fueron apresadas por la flota nacional, ocho hundidas en la mar con pérdida total, nueve hundidas por efecto de los bombardeos aéreos (reflotadas y reparadas al finalizar la guerra) y, finalmente, tres incautadas, sin motivo aparente, en puertos de la Unión Soviética por las autoridades soviéticas: el *Ciudad de Ibiza*, *Ciudad de Tarragona* e *Isla de Gran Canaria*. Estos barcos jamás fueron devueltos por los rusos.

De estas unidades y de su actuación durante la guerra hablaremos someramente a continuación, siquiera como pequeño homenaje a un final que, probablemente, nunca merecieron.

Ciudad de Ibiza

Fue construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante de Valencia en el año 1933.



Ciudad de Ibiza (1933-1937).

Características:

Eslora: 75,9 m.

Manga: 11,1 m.

Puntal: 6,9 m.

TRB: 2.034 toneladas.

Esta motonave, con un historial muy breve durante la guerra civil, era una de las últimas unidades de la Trasmediterránea entradas en servicio y, hasta el estallido de la guerra, había cubierto la línea Barcelona-Baleares o Barcelona con los puertos del levante mediterráneo.

El estallido de la guerra le sorprende en Barcelona, recién arribado de Ibiza, y queda incautado. A los pocos días sale para Guinea Ecuatorial española con escalas previas en Valencia y Málaga. De este último puerto sale directamente para la colonia. A los pocos días arriba a la capital de la isla de Fernando Poo, Santa Isabel, el día 3 de agosto. Tras una corta estancia de dos días sale para el continente. En el fondeadero de Bata lleva a cabo escasas operaciones de carga y regresa a la Península. Llega de nuevo a Barcelona el día 21 de septiembre para entrar en reparación.

No se le conoce actividad alguna durante los meses siguientes y será uno de los primeros buques en salir para la Unión Soviética. Arribará a Odessa el

21 de julio de 1937 y, a los pocos días de su llegada, queda confiscado por las autoridades soviéticas.

Formando parte ya de esta Marina Mercante, recibió el nombre de *Belestok* y resultó hundido en el mar Negro durante la segunda guerra mundial.

Ciudad de Tarragona

Construido en los astilleros de la Unión Naval de Levante para la Trasmediterránea en 1932.

Características:

Eslora: 75,2 m.

Manga: 12,5 m.

Puntal: 6,9 m.

TRB: 2.200 toneladas.

El estallido de la guerra civil sorprende a este buque, que cubría la línea Barcelona-Mahón-Alcudia, fondeado en esta última rada. A las 2000 del 19 de julio, mientras espera zarpar para Barcelona y en la confusión de los primeros momentos, hacen acto de presencia a bordo un teniente de la Guardia Civil y el delegado marítimo del distrito, con la orden de trasladar a Palma de Mallorca a una parte de la tripulación para embarcarla en otro buque de la compañía del que habían desertado algunos marineros al declararse el estado de guerra en la capital del archipiélago.

Mientras contemporiza con los visitantes, el capitán ordena levar anclas y salir hacia Barcelona, llevándose detenidos a los dos funcionarios.

A la amanecida del día 20 y en la bocana del puerto de Barcelona, el práctico les informa de la imposibilidad de entrar a causa del tiroteo que aún se produce en las inmediaciones del puerto. El barco permanece fuera y entra en Barcelona a mediodía para desembarcar al pasaje, la escasa carga y los dos detenidos.

El día 23 queda requisado por el gobierno de la República, saliendo para Marsella en lastre a por un cargamento de munición, mientras es escoltado por el *Torpedero núm. 17*. En la mañana del 24 fondea en la rada de Marsella y queda a la espera. Al día siguiente, a mediodía, el cónsul de España en Marsella se traslada en una embarcación al torpedero y comunica al comandante la orden de regreso inmediata a Barcelona de ambos buques.

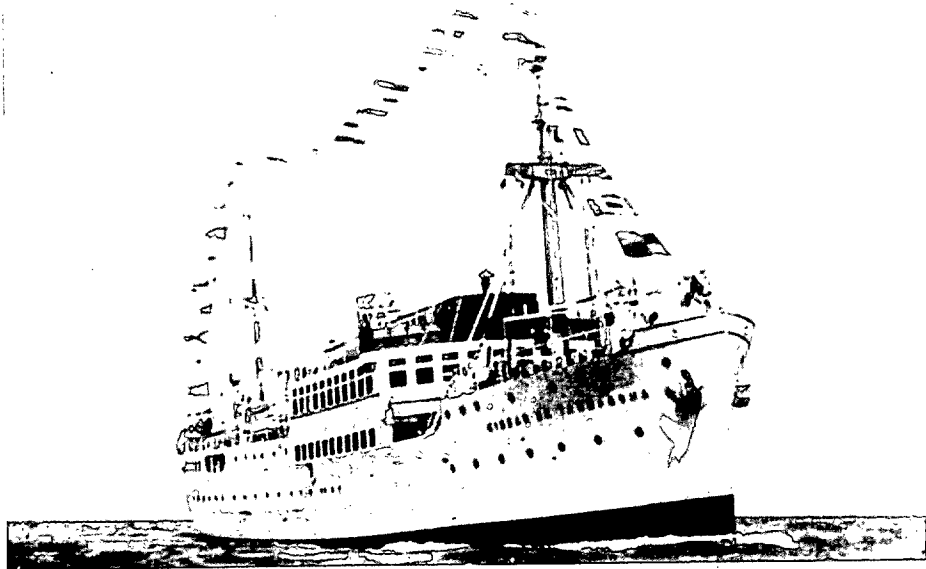
Tras dos horas de navegación, el torpedero informa al *Ciudad de Tarragona* que no tiene combustible suficiente para llegar a Barcelona, debido a que la orden de salir con urgencia para Marsella le había impedido carbonear, operación que pensaba realizar en este último puerto, y que la imperiosa orden de salida dada por el cónsul había frustrado.

El *Ciudad de Tarragona* toma a remolque al torpedero hasta la mañana siguiente en que largará el remolque en las proximidades de Barcelona, en donde atracarán ambas unidades.

Hasta la fecha, la mayoría de los tratadistas de la guerra civil consideran como una verdad incuestionable que este transporte de munición fue la primera intervención del gobierno francés en auxilio de la República. Pero, como hemos visto, no llegó a materializarse debido a que el Quay d'Orsay, forzado por una indiscreción de la prensa, se vio obligado a notificar que no podía realizarse ninguna entrega de armamento a un gobierno extranjero sin que los servicios administrativos del departamento fueran consultados previamente y, en este sentido, no se había recibido ninguna solicitud.

Esta postura venía forzada asimismo por el abandono de la Embajada española por su titular J. F. de Cárdenas el 22 de julio, al que se unirá la práctica totalidad de la legación, no sin antes haber puesto en antecedentes del posible embarque de la munición al presidente de la República, Lebrun, y al embajador británico, así como filtrar esta información a la prensa, que el «Echo de París» convertirá en escándalo.

La reunión del Consejo de Ministros francés del día 25, forzada por este clima, hace que se adopte una posición negativa con respecto a esta primera petición, que sólo representará un pequeño paréntesis puramente testimonial en el suministro de armas, en el que nos hemos detenido para desmitificar la leyenda de este primer transporte de armas en auxilio de la República española, protagonizado por el *Ciudad de Tarragona*.



Ciudad de Tarragona (1933-1937).

A su llegada a Barcelona quedará inmerso en los preparativos de la expedición y posterior desembarco del capitán Bayo en Mallorca, realizando algunos viajes entre Barcelona y Mahón con personal y material.

El 17 de agosto, con 600 milicianos a bordo, de los cuales 30 son mujeres (1), sale de Barcelona y fondea a primeras horas del día siguiente en punta Amer, en donde desembarca la fuerza bajo el fuego de la artillería enemiga.

Regresa a Barcelona, donde permanecerá amarrado hasta el día 2 de septiembre, en que saldrá para Ibiza con el fin de recoger a la escasa guarnición que queda en la isla y trasladarla a Valencia. El 4 de septiembre había acabado la aventura mallorquina y las tropas del capitán Bayo regresan a la Península.

A renglón seguido cubrirá la línea rápida de pasaje-correo entre Barcelona y Valencia con algunas interrupciones, como la del 7 de septiembre de 1936, con un transporte de tropas de Mahón a Barcelona, o el día 10 del mismo mes para evacuar personal de la isla de Ibiza, antes de retirarse y ser abandonada.

El 16 de octubre da un rápido viaje a Orán de sólo unas horas de estancia en puerto. Algunos autores atribuyen este viaje al transporte de los alistados en las Brigadas Internacionales en el norte de África con destino a Alicante.

A continuación seguirá cubriendo la línea de Barcelona a Valencia, hasta el 4 de enero de 1937, fecha en la que forma convoy con los motoveleros *Sal*, *Calamar*, *Cala Portals* y *Cala Picó*, escoltados por una flotilla de destructores, con destino a Mahón.

En Mahón quedará inmovilizado casi dos meses —hasta el 1 de marzo— en que dará dos viajes a Barcelona, para quedar de nuevo inmovilizado en reparación hasta el día 20 de julio. En esa fecha es requisado para efectuar un viaje a la Unión Soviética.

A su llegada a Odessa, el 10 de agosto, queda confiscado por las autoridades soviéticas (2). Con el cambio de bandera lo hará también de nombre y pasará a llamarse *Lutwof*. Cubrirá, hasta el estallido de las hostilidades entre la Unión Soviética y Alemania, la línea entre Yalta y Odessa en el mar Negro.

Tras la invasión de la Unión Soviética por los ejércitos alemanes, aparecerá hundido al ocuparse el puerto de Odessa. Una comisión encargada de recuperar este buque y reintegrarlo a España no consiguió sus objetivos y quedará de nuevo en poder de la Unión Soviética al reconquistar su ejército los puertos del mar Negro.

(1) Hacemos referencia a estas milicianas debido a que, inexplicablemente, algunas de ellas quedaron en tierra al reembarcar la expedición el día 4 de septiembre. Hechas prisioneras, fueron fusiladas sobre el terreno.

(2) Los buques que quedaron incautados por la Unión Soviética, magníficas unidades que ya no regresarían a España, fueron: *Cabo San Agustín*, *Cabo Quilates*, *Inocencio Figaredo*, *Juan Sebastián Elcano*, *Mar Blanco* y las tres motonaves de la compañía Trasmediterránea que son objeto de este artículo.

Isla de Gran Canaria

Construido en Sestao (Vizcaya) en 1921 para la Compañía Marítima del Nervión, fue adquirido por Trasmediterránea en el año 1928.

Características:

Eslora: 109,4 m.

Manga: 14,6 m.

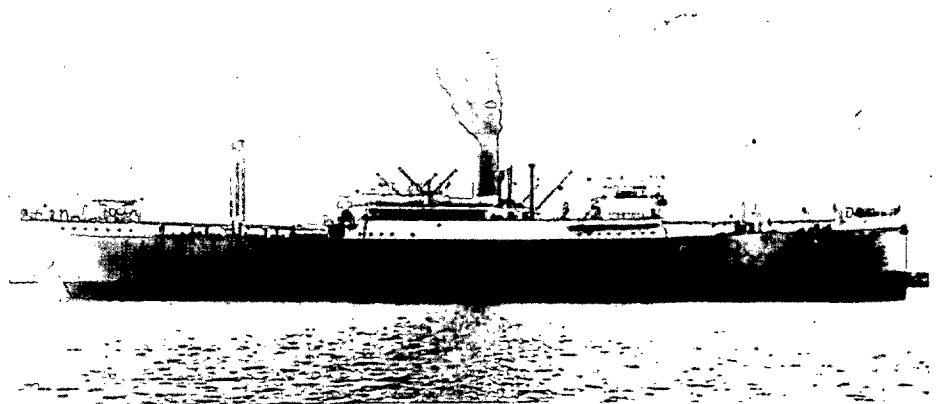
Puntal: 9,5 m.

TRB: 5.128 toneladas.

Diez días antes de que estallara la guerra civil, esta unidad llegó al puerto de Barcelona para entrar en reparación. En esta situación permaneció algo más de cuatro meses.

El día 4 de diciembre sale para Valencia con el fin de cargar víveres con destino a la zona republicana del Cantábrico peninsular. Se hace a la mar el 19 de diciembre. Cruza el estrecho de Gibraltar ya controlado por los nacionales y, tras hacer escala en los puertos de Bilbao, Santander y Gijón, donde desembarca los víveres transportados, se hace de nuevo a la mar el día 1 de febrero de 1937 para regresar al Mediterráneo.

Siete días más tarde recalaba de nuevo en Valencia, donde el capitán y la tripulación son agasajados por el resultado feliz y por la rapidez con que se ha llevado a cabo la travesía.



Isla de Gran Canaria (1928-1937).

Desde el 8 de febrero, fecha en que arriba a Valencia, hasta el 17 de marzo, en que sale con un cargamento de naranjas para el puerto soviético de Odessa, solamente ha dado un corto viaje a Barcelona para llevar un cargamento de cítricos.

Arriba a Odessa el 25 de marzo, en donde tras desembarcar las naranjas cargará 500 toneladas de víveres, 970 toneladas de material de guerra y 50 camiones. Saldrá para Valencia el día 6 de abril. Tras la llegada a este puerto y la descarga de material, se hace de nuevo a la mar el día 7 de mayo, otra vez con destino a Odessa, puerto al que arribará una semana más tarde.

En este puerto y en el de Sebastopol cargará 1.145 toneladas de material de guerra, del que se desconoce su composición, 220 toneladas de alimentos, cubiertas de automóvil y cinco tractores. Una vez embarcado regresa a Valencia el día 11 de julio de 1937. Tras descargar este material sale de nuevo a la mar con un cargamento de cítricos y destino Odessa el día 2 de agosto.

A su llegada al puerto soviético formará parte, con el nombre de *Orel*, del grupo de buques españoles incautados por aquel país y de los que no existe resolución alguna que avale esta apropiación por parte de la Unión Soviética.

Hasta aquí estas pequeñas pinceladas de lo que fue de algunos barcos que, sin arbolarse el pabellón de las marinas de guerra de los bandos contendientes, también tuvieron su pequeña historia en aquel terrible enfrentamiento fratricida.

Existen otras historias, muchas más. Si el tiempo y la amabilidad de los lectores y rectores de esta REVISTA GENERAL DE MARINA lo consideran oportuno, podrán ser desgranadas en sucesivas entregas.

Francisco GONZÁLEZ HUIX (RNA) (R)

