

EL TRANSPORTE DE HIDROS *COMMANDANT TESTE*, DE LA MARINA NACIONAL FRANCESA, EN EL MEDITERRÁNEO CON MOTIVO DE LA GUERRA CIVIL, 1936-1939

Manuel GARCÍA GARCÍA



A casualidad, la suerte y saber algo de marcofilia naval dieron como resultado que en septiembre de 2011, buscando antiguas tarjetas postales de Barcelona, encontrara una muy interesante y difícil de hallar: una vista desde la torre Jaime I con el puerto, Aduana, Monumento a Colón, Ramblas, Gobierno Militar, etc., así como el viejo Cuartel de Atarazanas —derribado en febrero de 1935—, actual sede de la Delegación de Defensa y Comandancia Naval. Como en 1933 el 7.º Regimiento de Artillería Ligera abandonó el cuartel para ser cedido el edificio a la ciudad como equipamiento cultural, podemos situar la foto de A. Zerkowitz entre 1931 y 1933.

Sin duda fue comprada en la zona de las Ramblas de Barcelona a mediados de agosto de 1936 por un miembro de la dotación del transporte de hidros de la Marina Nacional francesa *Commandant Teste*, que la llevaría a bordo hasta su envío a Francia el 15 de diciembre de 1936, depositándola en la oficina de la *Poste Navale* embarcada en el buque, posiblemente en aguas de Palma de Mallorca, pues una pieza similar fue enviada desde ese puerto cuatro días después. Por la situación bélica de esa época, el correo, tanto oficial como de la dotación, tuvo que ser entregado en alguna escala en Argel, Orán o Tolón, etc., aunque también es factible su envío a través de una estafeta de cambio del litoral español. Las dotaciones de los buques franceses destacados en las costas españolas tenían concedida franquicia militar para el correo por vía de superficie, y por ello en la parte superior derecha está escrito a mano: *Franchise Militair*. En la izquierda se anota: *Expédié du Cdt. Teste Bâtiment déta-*



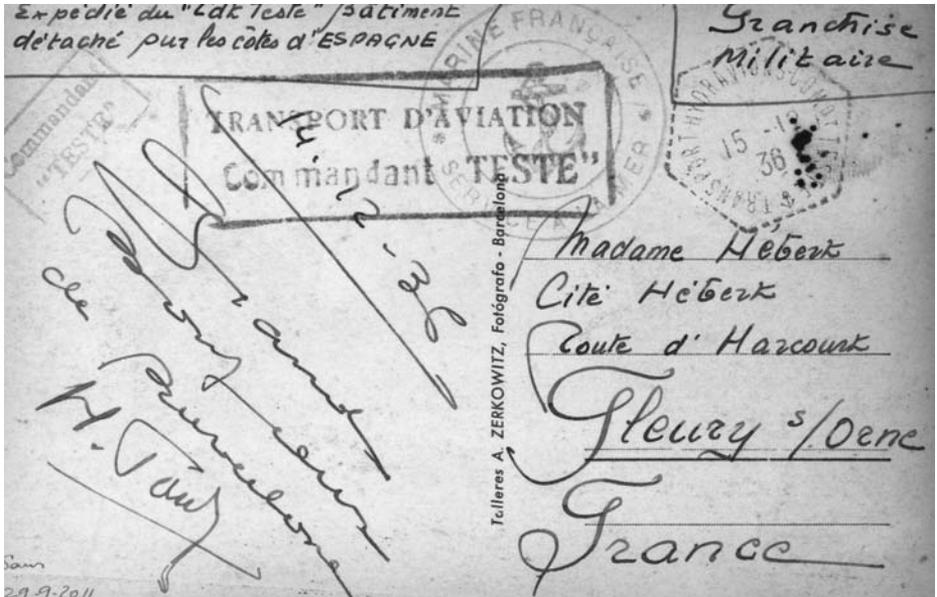
Reverso: las Ramblas desde el Puerto de Barcelona.
(Foto: A. Zerkowitz. Colección del autor).

che pur les côtes d'Espagne. Se le aplican tres sellos o «marcas» de a bordo: una pequeña, con *Commandant Teste*; otra alargada, con el texto *Transport d'Aviation Commandant Teste*, y la tercera, redonda, que le da carácter oficial, con un ancla en el centro y el texto: *Marine Française- Service a la Mer.* Por último, un fechador de forma hexagonal y líneas de puntos *Transport Hydroavions Comdt. Teste 15-12-36.* Debajo del año, una pequeña ancla, que hoy día identifica los matasellos de la Poste Navale, aunque son redondos en lugar de hexagonales.

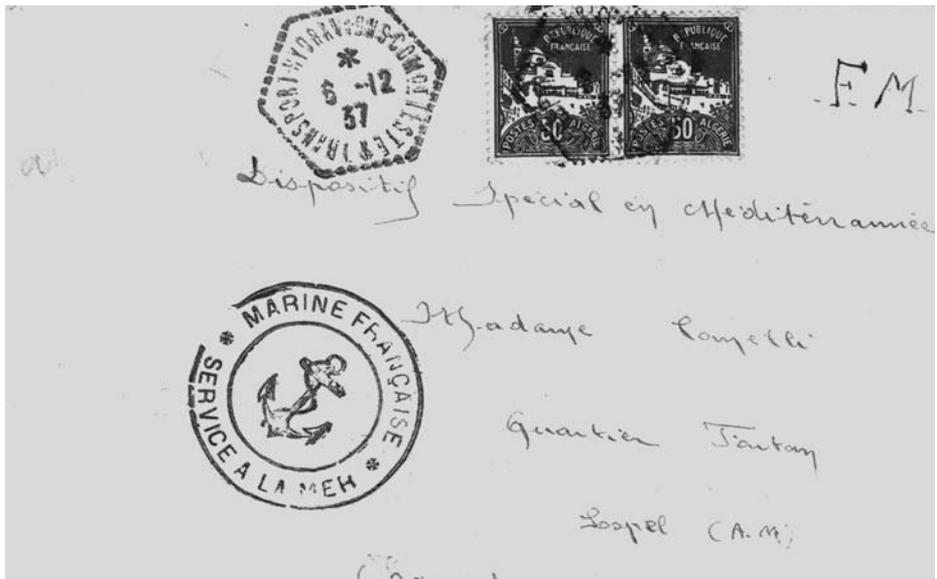
La tarjeta fue enviada a Francia, y el hecho de llevar dos marcas rectangulares «extras» y muy poco texto me hace pensar que la destinataria era coleccionista de «tema naval». Cuando la carta o tarjeta postal se cursaba por «avión», el remitente debía pagar la tasa aérea, como vemos en el sobre enviado

desde Argelia con fecha 5 de diciembre de 1937, con dos sellos de 50 céntimos de *Postes Algerie*. Si en lugar de Francia el destino fuera otro país, la sobretasa sería mayor. En la parte superior derecha consta «F. M.», pero el texto ya indica *Dispositif Speciale en Mediterrané*, o sea, en plenos acuerdos de Nyon. El postal era el sistema más común y barato usado en la época para comunicarse con familiares y amigos, aparte del telegrama o el teléfono, que era más caro.

Para no extenderme demasiado con este artículo, relataré el motivo de la estancia de esa unidad en aguas españolas, que no fue otro que la Guerra Civil española. A los pocos días del levantamiento militar, Francia, Gran Bretaña, Italia, Alemania, Estados Unidos, Portugal y Argentina decidieron enviar a las costas españolas buques de guerra, pasaje y mercantes para evacuar a sus



Anverso de la tarjeta postal de Barcelona con las marcas y fechador del *Commandant Teste* el 15 de diciembre de 1936. (Colección del autor).



Carta enviada a Francia desde Alger con tasa aérea. (Colección: Gómez-Agüero).

ciudadanos, o de otras nacionalidades (incluido españoles), asegurar las comunicaciones con los representantes diplomáticos y, si fuera necesario, aprovisionarles de víveres y medicinas. Las dotaciones usaban las oficinas de correos embarcadas, en cuyas marcas y matasellos figuraba el nombre del buque. Esas piezas son interesantes documentos que nos indican el puerto de ataque, escala o zona de actuación. Como la mayoría de estas piezas se enviaban fuera de España, es muy difícil conseguirlas, ya que a la destrucción de hogares en la Segunda Guerra Mundial se añade el hecho de que al fallecer el destinatario la familia no les daba importancia, las tiraba a la basura o quedaban en viejos álbumes de los «abuelos»... como sin duda ocurrió en este caso: comprado el álbum a algún «nieto», por un comerciante francés, separó las postales de España y las vendió o intercambió con un colega español, y este, a su vez, las trajo a Barcelona... donde localicé esta. Como vemos por su estado, ha pasado por muchas manos.

También hay «piezas postales» similares de buques de otros países, con el mismo grado de rareza, que describo brevemente:

El correo enviado desde buques italianos se localiza por la fecha que figura en el centro del matasellos de a bordo, junto a «R. Nave» y el nombre. En el caso de los Estados Unidos es fácil saber los puertos que tocaron sus buques, ya que tenían por norma —hasta la Segunda Guerra Mundial— poner entre las barras canceladoras del sello el nombre de este o texto alegórico para atender las peticiones del gran número de coleccionistas norteamericanos que les enviaban sobres autofranqueados con dirección de llegada. Las más difíciles de conseguir son las de unidades con poca dotación o que estuvieron poco tiempo en puertos españoles. En el caso alemán, la oficina postal embarcada tenía un número que identificaba el buque, con el texto *Deutsche Marine-Schiffpost* y la fecha, así como algún sello alusivo a la misión en España. Como ejemplo, el «1.^a» correspondía al *Köln*, el «5E» al *Deutschland* y el «26» al *Admiral Graf Spee*. En los casos inglés, portugués o argentino, no tenían oficina postal a bordo, pero sí sellos administrativos en su cartería o comandancia, siendo también difícil conseguir piezas de la Guerra Civil. Lo que antecede sería motivo de un artículo mucho más extenso.

Los periodos de actuación de los buques de guerra extranjeros son los siguientes:

- Entre el 18 de julio de 1936 y el 20 de abril de 1937: «Cada uno por su lado», como bien dice el vicealmirante francés René Sabatier de Lachadenède en su obra *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*. Como es lógico, todavía no se habían firmado las cláusulas del Tratado de no Intervención, dejando a cada país la posibilidad de actuar según su conveniencia o interés.

- Del 20 de abril al 13 de septiembre de 1937: «Control Naval»: Francia, Gran Bretaña, Italia y Alemania se ponen de acuerdo para tratar de controlar el tráfico marítimo con destino a las costas españolas.
- Del 13 de septiembre de 1937 hasta el final de la Guerra: el 1 de abril de 1939, Acuerdos de Nyon y París, por los cuales Francia, Italia y Gran Bretaña deciden actuar contra la «piratería» en el Mediterráneo.

Pero volvamos al *Commandante Teste*.

Tras los graves sucesos de los primeros días del Alzamiento, las potencias europeas envían buques para evacuar a sus ciudadanos, ya que el hecho de ser «extranjero» no era garantía para que se respetara su vida. El número de extranjeros en España era aproximadamente de 30.000 franceses, 10.000 ingleses, 15.000 italianos y 16.000 alemanes, así como belgas, suizos, holandeses, etc. Como ejemplo, los residentes franceses de las minas de Peñarroya o los ingleses de Riotinto.

El 22 de julio, Francia da la orden de enviar buques de guerra a los puertos españoles. Dos días después, el crucero *Duquesne*, con la insignia del contralmirante Marcel-Bruno Gensoul, llega a Barcelona, donde la colonia francesa era de cerca de 4.000 personas, y toma la dirección de las evacuaciones del litoral mediterráneo español, usando los buques de pasaje *Chellah* y *Djenne*.

Sobre las evacuaciones, leemos en la hemeroteca de *La Vanguardia* del 23 de julio de 1936, jueves, página 2: «En el puerto-Llegada de buques extranjeros. Han llegado a nuestro puerto los trasatlánticos franceses *Chella* y *Djenne*, los cuales procedían de Marsella y han venido a embarcar a su bordo a los elementos de aquella nacionalidad que vinieron a tomar parte en la Olimpiada Popular». Con fecha 25 de julio de 1936, sábado, su corresponsal en Marsella informa: «El vapor *Djenna* llegó esta madrugada procedente de Barcelona, llevando mil cuatrocientos veintitrés pasajeros ...Han sido recibidos por numeroso público que cantaba *La Internacional*».

El día 25, este dispositivo se refuerza con el envío de más buques a puertos españoles, arribando a la ciudad condal el destructor *Kersaint*, ya que la situación era muy grave, con manifestaciones, detenciones, asesinatos y anarquía generalizada, siendo incapaz la Generalitat de poner fin a este desorden. Otros países también envían sus buques a los puertos españoles.

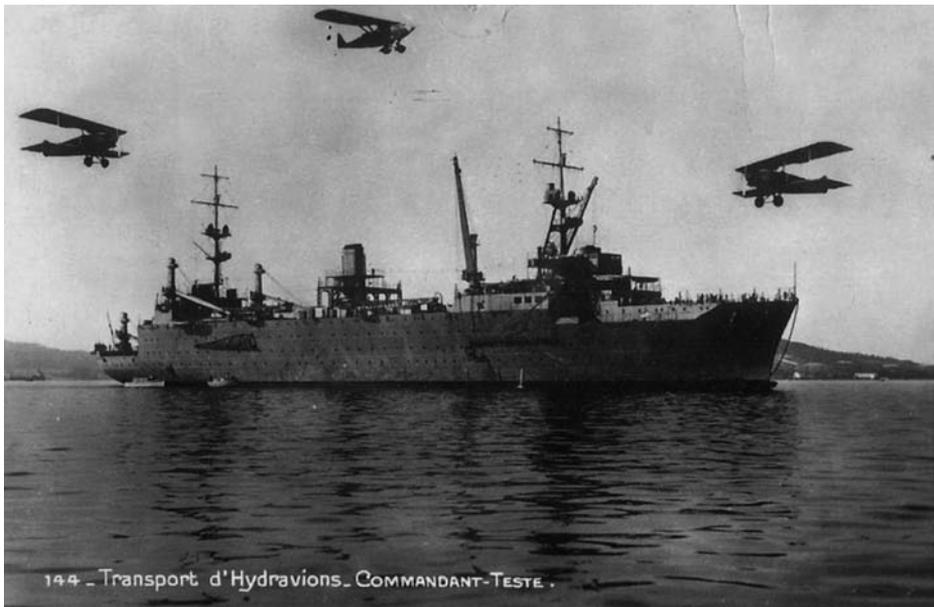
Este caldo de cultivo de euforia «revolucionaria», fomentado por varios agitadores, añadido a la anulación de permisos de verano y a la precipitación en la salida de puertos franceses, da lugar el 6 de agosto a un grave incidente a bordo del *Duquesne*, al negarse los «rancheros» a recoger la comida, secundados por la marinería, alegando que «era de mala calidad». Los oficiales dialogan con ellos y se restablece el orden al anunciarles que el contralmirante Gensoul ha tomado la decisión de que el buque regrese a Tolón, transbordando su insignia al destructor *Albatros*. Dos días después, el *Duquesne* atraca en esa base, donde acto seguido se nombra una «comisión investigadora». Algo

similar ocurrió entre la dotación del submarino *Tonnant* en periodo de armamento en La Seyne, aunque este caso fue mucho más grave, con trasfondo político, pues los agitadores comunistas pretendían apoderarse del submarino y entregarlo a la República española. En ambos casos, y tras terminar las comisiones investigadoras, hubo degradaciones, arrestos de 10 a 60 días, destinos a «unidades especiales» y expulsiones de la Marina.

Como consecuencia de lo que antecede, el transporte de hidroaviones *Commandant Teste* releva en Barcelona al *Duquesne*.

Leamos de nuevo *La Vanguardia* de esas fechas: página 6 del miércoles 12 de agosto de 1936: «Llegada de buques extranjeros. Llegó ayer a nuestro puerto el buque-taller *Commandant Teste*, el cual fondeó junto al dique flotante». En su edición del jueves 20 de agosto de 1936, página 9, publica: «Marítimas-Movimiento del Puerto-Día 19-Buques salidos de guerra: el acorazado alemán *Deutschland* con su equipo para la mar. Los destructores ingleses H 59 *Gallan* y el H 37 *Garland* con sus equipos para la mar. El cañonero español *Tetuán* con su equipo para la mar. El transporte de aviación francés *Commandant Teste* con su equipo para la mar».

La presencia del *Commandant Teste* se hará habitual en los puertos mediterráneos en misión humanitaria. Como ejemplo, el 24 de agosto de 1936, el

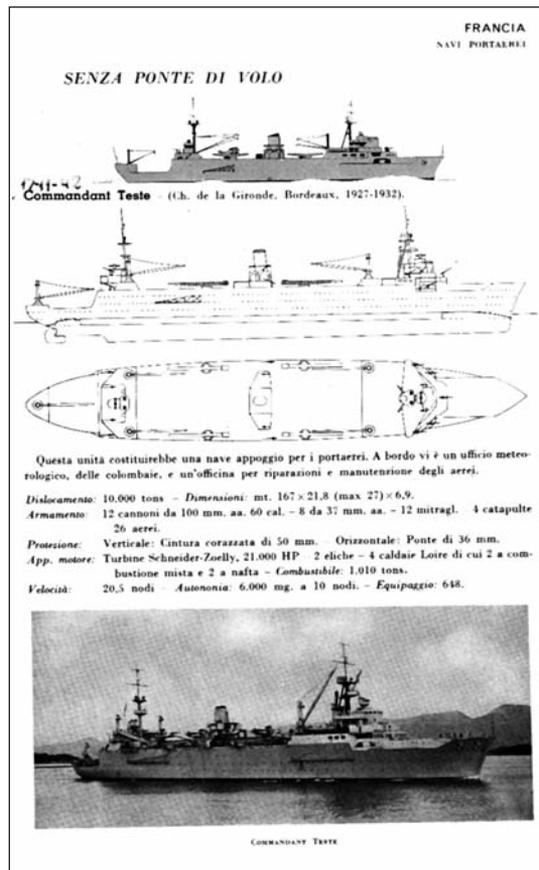


Composición o montaje de época con tres aviones que lo sobrevuelan y que nunca transportó, ya que no son «hidros».

hijo del presidente Companys llega a Tolón en el citado buque. También, el día 7 de diciembre de 1936, procedió al canje de rehenes o prisioneros. En este caso, la familia Baó por la familia Miasa de Melilla.

Sin embargo, los ataques en Barcelona terminan el 18 de noviembre de 1936, ya que, ante la llegada de mercantes con pabellón ruso o republicano con material de guerra —comprobado por los buques de guerra extranjeros—, el gobierno de Burgos anuncia bombardeos contra la ciudad e «invita» a los extranjeros y buques atracados a que la abandonen. Como consecuencia de ello, el contralmirante Ollive, jefe de la agrupación naval francesa, emite esta orden: «Permanezca en Barcelona dispersando buques franceses amenazados, manteniéndose a distancia suficiente para comunicar con el cónsul de Francia. Seguirán órdenes». El 26, ante el agravamiento de la situación, con bombardeos diurnos y nocturnos, «Marine París» ordenó: «Las instrucciones son evacuación de Barcelona. Cónsul solo conservará personal indispensable o se refugiará en un buque de guerra.» A partir de esa fecha, no atracan en Barcelona, fondeando en el antepuerto.

Los puertos habituales de ataque del *Commandant Teste* son Bugía, Orán o Argel, aparte de Tolón, donde permanece desde finales de octubre hasta el 8 de noviembre de 1937, entrando en dique del 17 de diciembre al 11 de enero de 1938. En ese intervalo, sus escuadrillas aéreas se reparten entre las zonas marítimas de Tolón y Argel Sin embargo, esta rutina se ve alterada en septiembre de 1938, ya que ante la situación política internacional con la amenaza de Hitler a Checoslovaquia, la Marina Nacional francesa decide tomar medidas de seguridad el día 5 de septiembre,



Almanacco Navale, 1940.
(Colección: Escribano Bergadà).

enviando a Orán al calarredes *Gladiateur*, y a Casablanca al *Commandant Teste* con la 13.^a División de Submarinos.

Con el fin de la guerra el 1 de abril de 1939, la «no intervención» deja de tener sentido, y el 20 de abril de 1939 se disuelve el Comité de Londres.

Para no relacionar las características de este atípico buque, reproduzco un interesante documento de época: página 162 del *Almanacco Navale* italiano, editado en 1940, el mismo año en que el buque es dañado el 3 de julio como consecuencia del ataque inglés contra la Escuadra francesa en Mers el-Kebir, conocido como «Operación Catapulta». El 18 de octubre de 1940 llega a Tolón siendo desarmado, y convertido, en junio de 1941, en buque escuela de Artillería. El 27 de noviembre de 1942, es hundido para evitar su captura por los alemanes. Los italianos lo reflotan el 1 de mayo de 1943, pero los alemanes lo confiscan en septiembre, siendo hundido por ataque aéreo aliado el 18 de agosto del 44, cuando era remolcado para su reparación. Fue reflotado en febrero de 1946, para ser reparado, pero al final fue vendido como chatarra y desguace el 15 de mayo de 1950. Como vemos, «se resistió» todo lo que pudo al infamante soplete.



BIBLIOGRAFÍA

SABATIER DE LACHADENÉDE, René: *La Marina Francesa y la Guerra Civil de España (1936-1939)*.

Diversos datos y archivos de tema naval en *Wikipedia* e Internet.