

# LOS BUQUES DE LA ARMADA EN BARCELONA

Albert CAMPANERA I ROVIRA



lo largo del siglo xx, no ha habido muchos buques de la Armada que tuviesen Barcelona como puerto base, pero sí con gran vinculación con la ciudad, por lo que haremos un recordatorio de ellos.

Vale la pena recordar por su especial vinculación a la ciudad a la corbeta *Tornado*, de brillante historial guerrero; como ejemplo, el apresamiento del vapor filibustero USS *Virginus*. Permaneció 40 años fondeada en el puerto desarrollando el papel de Asilo Naval Flotante, institución a la que la Marina dotaba de material obsoleto para estos menesteres; acabó sus días hundida en el curso de un bombardeo aéreo en el año 1938. En sus aulas, por cierto, recibió educación Joan Salvat-Papasseit, uno de los más destacados poetas catalanes del primer tercio de siglo.

El crucero torpedero *Temerario*, otro buque largamente fondeado en Barcelona, desde 1909, con una dilatada historia en ultramar, destacando como el último navío español destinado al Apostadero del Río de la Plata. Recuperado tras la debacle colonial, transcurrió sus últimos años de vida operativa en el Mediterráneo en tareas de presencia naval y orden público, dado el perfil revolucionario de la ciudad, especialmente durante la gran huelga general del año 1917.

A principios de los años 20, arribó, a remolque del *Cíclope*, el crucero *Río de la Plata*, un buque en la antesala del desguace, destinado a ser el primer alojamiento de la marinería para la recién creada División de la Aeronáutica Naval nacida en Barcelona, fondeando de punta en el muelle del Contradique. Esta división contaba además con el contratorpedero *Audaz*, hermano de los sacrificados en Santiago de Cuba, y el pontón *Cocodrilo*, un viejo cañonero que tras diversas vicisitudes acabó convertido en laboratorio flotante de zoolo-gía marina, desguazado *in situ* el año 1930.

El portahidroaviones *Dédalo* es sin duda el más importante de los que tuvieron Barcelona como base en la década de los años 20, por una razón bien



Corbeta *Tornado*.

sencilla, su transformación se había realizado en los talleres Nuevo Vulcano, y en él estaba la sede de la Aeronáutica Naval. Amarrado de punta en los muelles del Contradique o del Carbón, su estampa forma parte de numerosas fotografías de la época, aunque su fin tuviera lugar como chatarra para los altos hornos de Sagunto.

Después de la Guerra Civil, el advenimiento de la Segunda Guerra Mundial, la dura posguerra y una situación política delicada aconsejaron destacar a Barcelona destructores de la clase *Sánchez Barcáiztegui* de los adscritos a la 2.<sup>a</sup> Flotilla, manteniéndose durante unos cinco años y por periodos rotatorios de uno o dos meses los *Escaño*, *Gravina*, *Alcalá Galiano*, *Ulloa*, *Churruca* y *Almirante Miranda*, caracterizados primeramente por las espectaculares marcas de neutralidad que lucían en amuras, aletas y carapachos, atracando generalmente por estribor al muelle de la Aeronáutica Naval, conocido también como

muelle del Contradique, en cuyo testero figuraba un aparatoso búnker de hormigón.

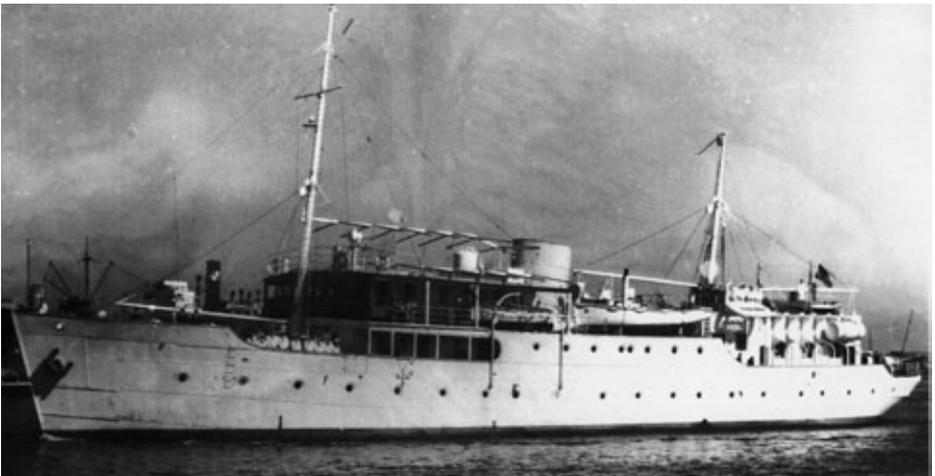
Al constituirse en 1948 la División Naval del Mediterráneo, desaparecieron los destructores. Tiempos duros, en los que la Marina hacía lo que podía por mantener presencia naval. Por esta razón arribó el patrullero de fortuna *RR-10*, más conocido como *Rediez*, porque servir a bordo no era nada fácil y mucho menos limpio. Sobre el castillo destacaba una plataforma para el soporte de una pieza Vickers de 47/50 mm. El buque era en realidad un remolcador de rada de modestas prestaciones, caracterizado por una larga chimenea,



Portahidros *Dédalo*.

atracado generalmente por estribor al muelle Barcelona o al del Carbón para repostar, siendo el último buque de la Marina que utilizó carbón como combustible en Barcelona.

Mientras, delante del edificio de la entonces conocida como Junta de Obras del Puerto, lucía fondeado de punta, todo pintado de blanco, el planero *Juan de la Cosa*, ex *Artabro*, un buque especialmente diseñado en tiempos de



Planero *Juan de la Cosa*.



Minador *Eolo*.

la II República, con un novedoso sistema de propulsión eléctrica, para la expedición científica que había de dirigir el capitán de Aviación Francisco Iglesias Brage a la Amazonia, misión frustrada por razones políticas. Superviviente de la Guerra Civil, desde Barcelona realizó varias comisiones propias de su especialidad en aguas catalanas y de las baleares. Terminadas estas, marchó en 1952 para el desempeño de otras comisiones, no regresando jamás.

La década de los 50 son los años del minador *Eolo*, posiblemente uno de los buques que más destacadas estelas dejó en estas aguas. Sus patrullas, salvamentos, aprehensiones, etc., le hicieron popular, siendo un destino muy codiciado por tener precisamente su base en Barcelona. Atracado por babor o estribor al muelle de Bosch i Alsina, era parte sustancial del ambiente portuario. Tras una permanencia de casi ocho años, marchó definitivamente en 1957, participando en la campaña de Ifni-Sáhara. Desaparecido el buque, varios de los que hicieron su servicio militar a bordo fundaron, hacia 1960, la Asociación de Antiguos Marineros del *Eolo*, que aún hoy perdura, teniendo, gracias a una gentileza de la Armada, un pequeño museo en la sede de la actual Comandancia Naval de Barcelona.

Después vendría un patrullero de construcción americana y propulsión diésel, uno de los 317 PC (*Patrol Combat*) que sirvieron a los aliados en el

curso de la Segunda Guerra Mundial. Fue comprado como chatarra en Canadá por un naviero vasco con la idea de transformarlo en yate, quien percatado del coste de la obra intentó su venta a la Marina, que lo rechazó, pero al no encontrar ningún comprador lo cedió gratuitamente a la Institución, deshaciéndose del problema. Una vez incorporado a la Marina fue armado de manera harto sencilla, recobrando su primitivo rol. Bautizado con el nombre de *Javier Quiroga*, desarrolló múltiples trabajos, bastantes de ellos en colaboración con el CRIS (Centro de Recuperación e Investigaciones Submarinas). Entre las más singulares figura la búsqueda de un supuesto ovni caído en el golfo de León. De mantenimiento complicado por la falta de repuestos, y con la dificultad de adquirirlos en el extranjero, pasó prácticamente toda su vida operativa en Barcelona, hasta 1970, atracado generalmente al muelle de Bosch i Alsina.

Al *Quiroga* lo sustituyó una pareja de dragaminas del diseño alemán *M-40*, pero de construcción española con casco de acero, modernizados con la ayuda americana, que se relevaban por temporadas, primero el *Navia*, después el *Eo* y finalmente el *Eume*. Unos buques que, no obstante el programa de modernización, continuaban estando fuera de tiempo, por lo que no es de extrañar que fueran conocidos como los *Pepos*; pero su presencia en el muelle de Bosch i Alsina daba un aire diferente a la ciudad. En 1973 el *Eo* fue declarado Importante del Puerto, galardón que le ofreció el periódico *El Vigía* por sus habituales comisiones desde Barcelona.

Después vendría otro dragamina, este de casco de madera y construcción americana, un verdadero y moderno buque de guerra dentro de su especialidad, de cuyo modelo la United States Navy ordenó la construcción de 198



Dragaminas *Llobregat*.



Patrullero *Deva* (P-29).

unidades, 12 de las cuales fueron españolas, los únicos buques nuevos de esta procedencia que recibió la Marina. El segundo de ellos fue bautizado con un nombre con ascendencia catalana, como la del río Llobregat, razón por la cual su bandera de combate le fue ofrendada por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat. Este homogéneo grupo de unidades recibió el nombre de ríos, siendo conocidos popularmente como los *Patitos*. Tras 25 años de servicios sobre sus cuadernas, el *Llobregat* tuvo la desgracia de sufrir un incendio en la cocina en el transcurso de una comisión, afortunadamente sin víctimas, y ya que no se consideró conveniente su reparación fue dado de baja en 1976.

También paso por estas aguas otro patrullero más moderno y de peculiar silueta, el *Deva*. Resultado de un dise-

ño genuinamente español, defendió los intereses nacionales frente a los coralleros italianos y franceses que estaban expoliando el cabo de Creus y las islas Pitiusas. El *Deva* formaba parte de una serie compuesta de 10 unidades, que arrastraba limitaciones fruto de un presupuesto de construcción muy ajustado; por esta razón era conocida como la de los *Tacañones*, algunos de los cuales aún se mantienen en servicio. Este patrullero es bueno recordar que fue uno de los pocos buques de la Armada en repararse en el deponente y dique flotante de Barcelona, con su mote de *El Lento*, el primero en ser dado de baja de toda la serie.

Entre los años 70 y 80, con el *Espalmador* arribaron por fin los auténticos patrulleros, nuevos y brillantes, de casco de aluminio y propulsión diésel, nada que ver con toda la amalgama de buques que en las postrimerías de su vida operativa pasaron por Barcelona. Por esto los pescadores y contrabandistas adjetivaron al *Espalmador* como *el Rápido*, porque sus 24 nudos de velo-

ciudad disuadía a la mayoría de infractores. Durante mucho tiempo, *grosso modo* entre 1980 y el 2005, fue un buque tan familiar en el puerto como el mismísimo monumento al almirante de la mar oceánica don Cristóbal Colón, y cuando necesitaba reparaciones lo sustituía el *Alcanada*. Fueron estos dos patrulleros que por la valía de sus comandantes y dotaciones se ganaron un merecido lugar en la historia del puerto de Barcelona. Vale la pena comentar el obsequio de la Cofradía de Pescadores de Roses de sus banderas de combate; el barqueo de los restos mortales del capitán de la Marina Mercante Manuel Deschamps, héroe de la guerra hispano-norteamericana con destino al Panteón de Marinos Ilustres; la entronización de una imagen de la Virgen del Carmen a bordo de la mano del cardenal-arzobispo de Barcelona; colaboraciones en ejercicios con la OTAN y diversas misiones de control pesquero, auxilio marítimo, escolta y salvamento.

Amarrados generalmente al muelle Barcelona paramento norte, ambos fueron de los primeros en causar baja en la Armada en el año 2010. Estos buques formaban parte de una serie de cuatro unidades y todos ellos recibieron nombres de pequeños islotes, sustituyéndolos el *Conejera*, cabeza de la serie procedente de Málaga, donde en su momento fue uno de los protagonistas del incidente por el islote de Perejil. Destinado a Barcelona, arribó con la peculiaridad de constar con la misma dotación del *Alcanada*. De esta manera



Patrullero *Alcanada* (P-34).

pasaron por el puerto a lo largo de los últimos 30 años tres de los cuatro patrulleros que formaron la serie, exceptuando el *Dragonera*, que no fue nunca.

*De facto* la historia acaba aquí, porque después de una de las reorganizaciones de la Armada, con la transferencia de las misiones propias de estos bonitos buques al Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Barcelona ha dejado de ser base de operaciones. Pero a veces la suerte juega con el destino de los buques, como ha sucedido en este caso, cuando el pasado día 21 de febrero del 2012 el Gobierno español vendió por la cantidad simbólica de 100 euros el *Conejera* a la República de Senegal, con la finalidad de ayudar a este país en las misiones de patrulla, control de pesca, emigración y salvamento marítimo, camino que siguió el *Dragonera*, vendido igualmente al Gobierno de Mauritania por las mismas razones. Así, aunque el *Conejera* sea ya historia en el puerto de Barcelona, estas dos unidades felizmente se mantienen en servicio.

No sería justo finalizar este trabajo sin escribir algo acerca de sus noveles comandantes, jóvenes alféreces y tenientes de navío, plenos de ilusiones y empuje que, además de ganar experiencia con su primer mando a flote en solitario, resultaron unos magníficos representantes de la Armada, haciendo realidad la simbiosis pueblo-ejército, ganándose muchas amistades en una ciudad complicada para los militares en general.

En esta historia se han obviado las unidades inferiores a las 100 toneladas, consideradas irrelevantes, como las lanchas *V-6*, *V-13*, *PV-132*, *P-237*, *LVR-II* y *QF-05*.

