V-20. ¡ORDEN CUMPLIDA!

Julio MARRA-LÓPEZ PARDO DE DONLEBÚN

(RR)

L comenzar el año 1964 la E. N. Bazán construía en su factoría de San Fernando los *RA-4, RA-5* y *RA-6*, remolcadores de altura los dos primeros y reconvertido en proyecto el último en buque de salvamento y que contaba en aquel momento con una dotación de quilla compuesta por comandante, segundo, un alférez de navío, jefe de máquinas, tres suboficiales buzos y dos marineros. Este buque sería rebautizado tiempo después con el nombre de *Poseidón*.

En esta situación, en el mes de marzo se recibió orden de que el personal del *RA-6* que tuviese la aptitud de buceador se trasladase a Algeciras cuando mejorasen las condiciones meteorológicas a fin de reconocer a la patru-

llera *V-20,* que se encontraba hundida en la bahía de Algeciras y que estaba localizada y balizada a 1.200 m de la punta de un espigón del puerto y en 30 m de profundidad, y proceder a su salvamento posteriormente en caso de ser posible.

Transcurridos más de 50 años de aquello, es mi intención dar a conocer un trabajo realizado por solo siete hombres, en condiciones precarias de material, con problemas que iban apareciendo en las distintas y sucesivas fases del proceso y que había que resolver sobre la marcha, improvisando y luchando además con condiciones meteorológicas y de mar a veces desfavorables y a profundidades de 26, 30 y 40 m, haciendo agotadoras inmersiones en aguas con visibilidad prácticamente nula y dedicando gran parte del tiempo en tierra, una vez acabado el trabajo diario en la mar, a la lenta y pesada, pero necesaria, tarea de recargar los equipos autónomos para las inmersiones del día siguiente.

A flote solo se disponía del lanchón de buzos (BZL) del Arsenal de La Carraca, que se había trasladado previamente a Algeciras y disponía de cámara de descompresión y un equipo de buzo clásico que no se utilizó. Con esto, con el equipo autónomo de cada uno del grupo y con un pequeño compresor portátil para la recarga, se inició el trabajo, que se desarrolló en seis fases.

Primera fase: localización

El 23 de marzo, ante la mejoría del tiempo, se decidió el traslado a Algeciras del siguiente personal: capitán de corbeta Alfredo Ríos Alonso, comandante del *RA-6*; teniente de Máquinas Francisco Arderíus González, jefe de Máquinas; brigada buzo Fernando Juan Rubio; subteniente buzo José Solano García —los tres pertenecientes a la dotación del *RA-6*— y subteniente buzo Antonio Navarro Siem, de Defensas Submarinas del Arsenal de La Carraca.

Una vez instalados y con el material de buceo a bordo del lanchón, el día 24 se salió a la mar por primera vez para comprobar que el objeto que estaba balizado era el pecio de la *V-20* y, realizada la correspondiente inmersión, apareció el primero de los muchos problemas que iban a ir surgiendo sucesivamente: se había balizado simplemente una piedra, por lo que se procedió a efectuar un rastreo con un rezón en una zona de unos 500 m de radio alrededor de la baliza, enganchándose cuatro veces, siempre en piedras o montones de fango, como se comprobó en cada inmersión, que en este primer día fueron de entre 26 y 31 m durante 34 minutos sin descompresión.

A fin de mejorar el rendimiento de la búsqueda, el día 25 se gestionó en la Junta de Obras del Puerto (JOP), hoy Autoridad Portuaria, la cesión de una lancha, de modo que se tendió una rastra de cable entre esta y el BZL y, durante cerca de cuatro horas, se estuvo rastreando en las proximidades de la baliza con resultado negativo, por lo que se tomó la decisión de continuar el

rastreo en la misma zona, pero en un rumbo opuesto al que se suponía navegaba la *V-20* cuando se fue a pique y, tras media hora aproximada, la rastra enganchó un objeto que, reconocido en la correspondiente inmersión, resultó ser el barco buscado, que se encontraba en 40 m de profundidad reposando en fondo de fango, muy escorado a babor y en aguas de visibilidad muy pobre.

Una vez convenientemente balizado el pecio, en la tarde del mismo día se regresó a San Fernando para rendir el preceptivo informe y quedar a la espera de órdenes.

Segunda fase: gestiones

El día 26 se recibió la orden de proceder al intento de puesta en seco del barco hundido, por lo que se estimó necesario disponer de un segundo compresor para no quedar expuestos a tener que suspender el trabajo en caso de fallo del único que había entonces. Para ello, dos miembros del grupo se trasladaron a Cartagena, al Centro de Instrucción de Buceo, donde, además del compresor se consiguieron tres equipos completos de buceo autónomo y dos más de tipo narguilé por si fueran necesarios. También se sumó al grupo el subteniente buzo José Jiménez Salinas, de la dotación del *RA-6*. En la madrugada del 29 llegaron a San Fernando de regreso, continuando viaje hasta Algeciras en la mañana del mismo día.

Entretanto, el 27 el resto del grupo se trasladó al Rancho de la Bola a fin de acopiar el material de cabullería que se estimó podría ser útil a la vista del estado en que se encontraba el pecio, desplazándose de nuevo a Algeciras el mismo día. En este momento se incorporaron el alférez de navío Julio Marra-López Pardo de Donlebún, de la dotación del *RA-6,* y el subteniente buzo Juan de Dios González Ramiro de Defensas Submarinas, este en sustitución del subteniente Navarro.

En Algeciras se consiguió que la JOP facilitase una cabria flotante con propulsión propia y capacidad para suspender el barco hundido, aunque no se podría disponer de ella hasta la tarde del día 2 de abril.

La idea del trabajo a realizar era la siguiente: pasar por debajo del casco dos cables (bragas), uno a proa y otro a popa y engrilletar los cuatro chicotes a sendos cables, que formarían el pie de gallo de la cabria, para a continuación levantar el pecio hasta que la cubierta estuviese al nivel de la superficie con el casco sumergido totalmente y, en esta situación, navegar hasta llegar al varadero de isla Verde, distante unas tres millas del pecio, depositar el barco encima del carro del varadero y, finalmente, virar del carro hasta dejar la embarcación en seco.

Esta maniobra, expuesta en tan pocas líneas, se preveía lenta, pesada y engorrosa dada la profundidad de 40 m, la mala visibilidad en el agua, la época del año que auguraba posibles malas condiciones de mar y tiempo y el

Rectángulo deformado.
(Fotografía facilitada por el autor).

disponer solo de siete hombres. Pero la realidad enseguida nos hizo ver que todo iba a resultar aún peor de lo previsto.

La primera decisión que se tomó fue encargar al Arsenal dos barras de hierro de la misma longitud que la manga del barco, que actuarían como separadores para que las bragas de cable no dañaran el casco de madera una vez suspendido; pero resultó que «quien corresponda» decidió completar la faena y, en vez de los simples separadores solicitados, se fabricó un rectángulo de hierro cuyos lados pequeños harían de separadores y los grandes eran lo suficientemente largos para que la posición de aquellos fuese correcta. El rectángulo en cuestión complicó el traslado a Algeciras por su peso y dimensiones y produjo en el grupo de buceadores cuando lo contemplaron por primera vez asombro y rechazo, pues era evidente que iba a complicar enormemente la faena bajo el agua, tanto que alguien comentó en plan jocoso: «El barco lo sacaremos, pero lo complicado va a ser sacar eso». La realidad, como se verá, dio la razón al grupo.

La segunda decisión fue, al disponer tan solo de siete hombres, hacer cada inmersión con un buceador únicamente, contraviniendo la primera norma del buceo, que precisa que sea por parejas.

Tercera fase: levantamiento desde 40 metros

Entre los días 28 y 31, el trabajo de los buceadores consistió en colocar las bragas de proa y popa —cables de acero de 15 m de longitud que pasaban por

debajo del casco— que, tras una serie de complicaciones debido a la falta de visibilidad y diversos enredos que se producían entre la maraña de distintos materiales, quedaron colocadas en su sitio, centradas y sujetas por medio de trapas a los pasamanos de cubierta, listas para ser engrilletados sus chicotes a los separadores.

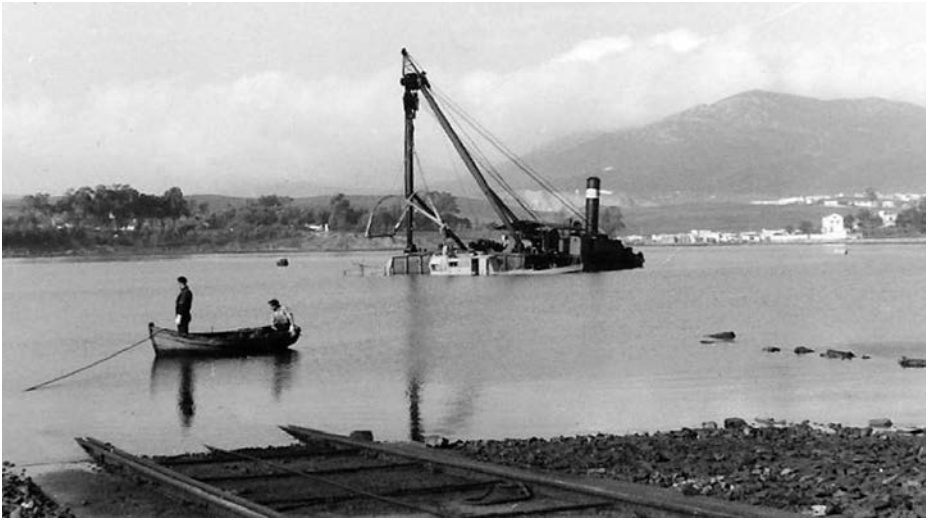
El 1 de abril no hubo inmersiones a causa del mal tiempo reinante, por lo que se aprovechó para montar en el rectángulo el pie de gallo con el que se suspendería del cuadernal de la cabria.

El día 2 se dedicó la mañana a comprobar la correcta situación de las bragas, despejar la cubierta en lo que se pudo y retirar diverso material suelto, que se depositó en la Comandancia de Marina, y por la tarde se embarcó en la cabria el rectángulo.

Al día siguiente se trasladó la cabria a la zona de trabajo, fondeándola encima del pecio con el rectángulo exactamente sobre él. A continuación se dio un cabo a cada uno de los cuatro chicotes de las bragas pasándolos por los vértices del rectángulo y se intentó arriarlo «por correo», lo que no se consiguió debido a su gran peso, por lo que se eliminaron los cabos anteriores y se procedió a arriar directamente el rectángulo sobre el pecio, siendo dirigido desde el fondo por un buceador a base de señales efectuadas con un cabo que le unía con el personal de superficie, única forma de comunicación en aquellas fechas. Como consecuencia de la pronunciada escora del barco a babor y la imposibilidad de manejarlo bajo el agua, solo fue posible situar el separador de popa en su sitio, mientras que el de proa quedó fuera, a babor del pecio, de forma que el rectángulo formaba un ángulo de unos 60º con la línea de crujía de la embarcación. Por último, se comprobó que los chicotes de la braga de proa no alcanzaban a los vértices de proa del rectángulo, por lo que fue preciso largar el pie de gallo de la cabria, quedando el rectángulo en el fondo.

Se decidió entonces prolongar las bragas utilizando dos cables de la misma longitud, que se engrilletarían en los chicotes de cada una y pasarían por los vértices del rectángulo para afirmar por fin en el otro chicote, trabajo que se emprendió el día 4. Y como las cosas siempre se complican, al intentar pasar por el vértice más alejado de proa, se comprobó que no era posible por estar descansando el cáncamo correspondiente junto a una piedra que impedía el paso del cable. Hubo que esperar al día siguiente para virar desde la cabria a fin de librar la piedra, pasar el cable y volver a arriar. En popa no hubo problemas. Por último, se engrilletó el pie de gallo al rectángulo, quedando lista la maniobra para proceder el día siguiente al levantamiento.

El día 6, una vez fondeada la cabria encima del pecio, se aclaró la maniobra lo más posible en cubierta y se unió la parte superior del pie de gallo al cuadernal de suspensión de la cabria. Se viró del aparejo y la *V-20* despegó del fondo quedando suspendida, por lo que se continuó virando hasta que el cuadernal llegó a tope en la parte superior de la cabria. En ese momento, dada la longitud de las bragas prolongadas y del pie de gallo, el barco estaba



Suspendido y en varadero. (Fotografía facilitada por el autor).

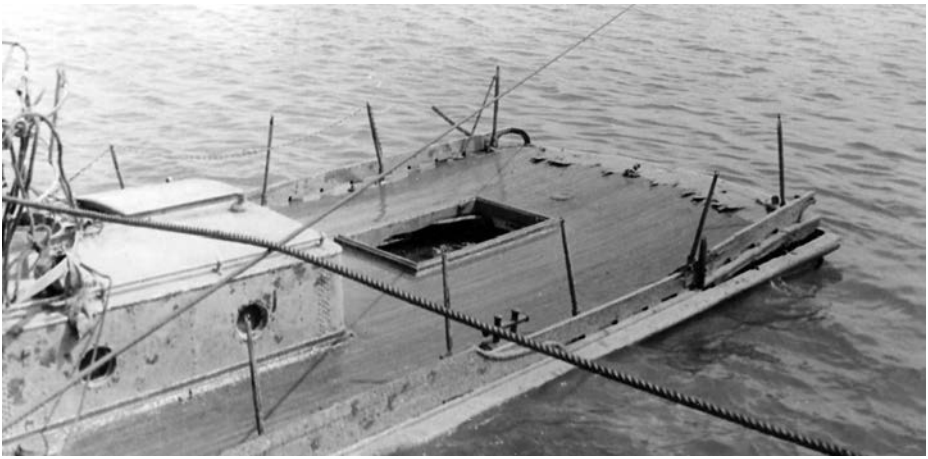
suspendido a una cierta profundidad, por lo que se navegó hacia tierra para que la sonda fuese disminuyendo hasta que volvió a quedar varado con una escora similar a la anterior sobre el costado de babor y en 26 m de sonda. Se desengrilletó el pie de gallo del cuadrilátero que había quedado en posición similar a la anterior y se dejó la lancha balizada.

Cuarta fase: levantamiento desde 26 metros

El día 7, al reconocer la lancha, se observó que el rectángulo estaba totalmente fuera del barco, en la banda de babor, por lo que fue preciso desplazarlo hasta el casco con el aparejo. Una vez conseguido, se pretendía acortar en lo posible la longitud del conjunto del aparejo, para lo que se largaron las alargaderas de las bragas, dándolas de nuevo por la parte superior del rectángulo a fin de engrilletar en ellas directamente el pie de gallo. Al finalizar los trabajos del día se dejó balizado el pecio.

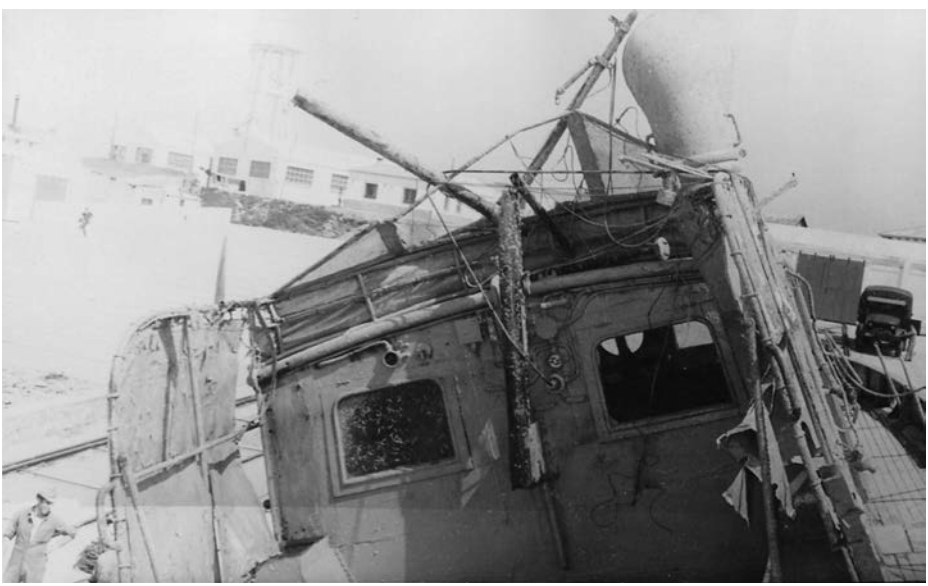
El siguiente día se salió a la mar, pero el fuerte viento de levante, tan frecuente en aquellas aguas, hizo que se desistiese de trabajar sobre el barco, dedicando el día a mantenimiento de los equipos de buceo.

El día 9, la boya que balizaba la zona había desaparecido, por lo que hubo que realizar una búsqueda con un rápido resultado positivo. La baliza se había hundido. Se terminó de preparar la maniobra del aparejo, quedando listo para engrilletarlo a la cabria y volver a colocar el rectángulo sobre cubierta.



Toldilla de la patrullera *V-20*. (Fotografía facilitada por el autor).

El día 10 se fondeó la cabria en posición y, una vez engrilletado el aparejo, se viró y, tras muchos esfuerzos, se consiguió posicionarlo en cubierta, con grave riesgo de la integridad física del buceador, que hubo de ayudar con su hombro a que el rectángulo salvase el cintón del costado. La maniobra estaba



Puente de la *V-20*. (Fotografía facilitada por el autor).

lista para arriar el aparejo real de la cabria. Tras muchos esfuerzos por el gran peso del cuadernal y el aumento de la mar que hacía que el movimiento en superficie se trasladase al fondo, se procedió a templar el aparejo y, al comprobar que todo estaba en orden, se continuó virando hasta despegar del fondo sin novedad, por lo que se siguió con el levantamiento. En ese momento se produjeron dos grandes estrechonazos que hicieron pensar en el fracaso de la operación, pero el barco seguía suspendido, por lo que se mantuvo el lento izado del pecio hasta que apareció en superficie el famoso rectángulo con sus lados largos totalmente deformados —como se puede apreciar en la primera fotografía que aparece en este artículo— y, colgando de él, venía la *V-20* íntegra.

Quinta fase: traslado

Se levaron los dos fondeos que mantenían en posición la cabria y se comenzó la navegación hasta el varadero, que se encontraba a unas tres millas al sur, con lentitud y muchas precauciones pues, además de la complicada maniobra, había fuerte viento de levante, que hacía que la mar batiera con fuerza contra la cabria y barco. Y, por si fuera poca la preocupación, salió en esos momentos del puerto de Gibraltar un buque de pasajeros de considerable tonelaje que fue aumentando su velocidad hasta producir un oleaje que nos hizo temer una vez más que todos nuestros esfuerzos iban a acabar de nuevo en el fondo. Afortunadamente, se superó el mal momento y, tras una navegación que se hizo eterna, se arribó al varadero, donde esperaba un nuevo contratiempo que hizo preciso arriar la maniobra hasta depositar el barco en el fondo. Aunque la dársena no estaba en servicio, se había avisado con antelación de la intención de llevar allí a la *V-20*, aunque no sirvió de nada, pues el panorama que se encontró fue el siguiente: el carro en el que había que depositar el barco no corría hacia abajo porque sus raíles contenían taludes de fango y piedras, que fue necesario limpiar, y además carecían de tope en su extremo sumergido, por lo que se balizó dicho final, así como el extremo inferior del carro, para evitar que se saliese una vez el estuviese la embarcación encima.

Sexta fase: puesta en seco

El día 11 se comenzó aligerando la maniobra para separar el rectángulo del barco y depositarlo, de momento, en el fondo. A continuación, y una vez sumergido todo el carro sobre sus raíles y comprobado que su balizamiento y el de los raíles eran correctos, se preparó la maniobra para suspender de nuevo la embarcación, ahora ya sin rectángulo, y depositarlo encima del carro. Una

Eje de estribor. (Fotografía facilitada por el autor).

vez firme en su sitio, se desengrilletaron las bragas y se retiró la cabria, reconociéndose a fondo su situación. Previamente se había pasado un cable de seguridad del carro a un chigre en la parte superior de la rampa para evitar su deslizamiento durante la noche. Finalmente, con la cabria se suspendió el rectángulo y se trasladó y depositó sobre el espigón del muelle.

Como no había energía para utilizar el chigre para virar del carro y dejar el barco en seco, se solicitó el auxilio de dos camiones *Reo* de Infantería de Marina. El día 12, con estos ya en el varadero situados arriba de la rampa, se engrilletó el cable del chigre de la parte anterior de cada uno de ellos al carro y empezaron a virar de los dos chigres, con lo que el carro con el barco encima empezó a subir por la rampa. Pero ¡más problemas!: uno de los camiones rompió la transmisión del motor al chigre y dejó de virar. Se decidió suprimir ese camión, y el otro, con el chigre firme, dio atrás despacio remolcando el carro y ¡al fin! la *V-20* estaba en seco. Orden cumplida.

Es de destacar el espíritu de superación del grupo de buceadores, que trabajó en profundidades apreciables, prácticamente sin visibilidad, en medio de cables y otros materiales pesados y con las grandes dificultades que presentó en todo momento el manejo del rectángulo, todo esto desde una pequeña embarcación de buzos, generalmente con mal tiempo y mar no en calma precisamente.

En una de las inmersiones a 40 m, uno de los buceadores, que trabajaba solo como ya se indicó más arriba, al terminar su misión e intentar el ascenso hacia la parada de descompresión, se encontró trincado por algo que le impedía el ascenso. Tras la primera impresión de miedo, y gracias a la buena

Casco. (Fotografía facilitada por el autor).

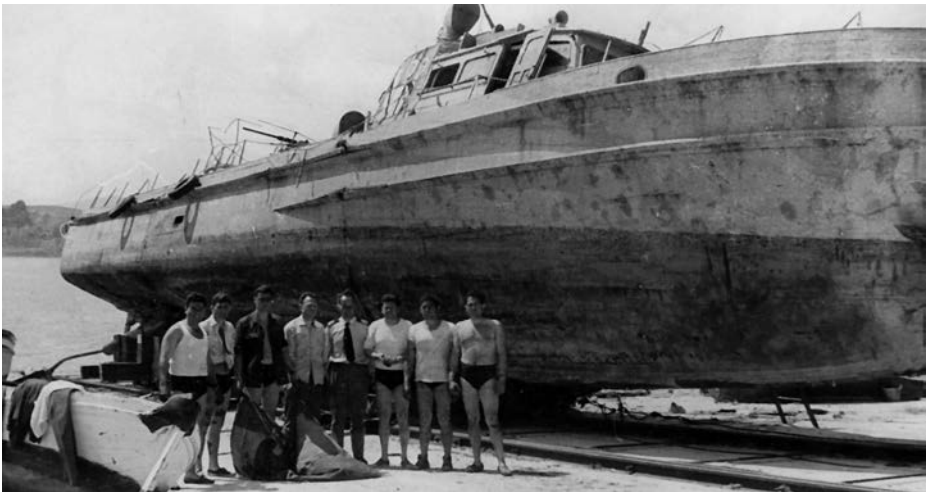
preparación física y mental, se calmó; pensó que cuando desde la superficie advirtiesen de que no llegaba a la descompresión, bajarían a buscarle y, ya tranquilo, consiguió zafarse de un cable que lo retenía y ascendió dentro del tiempo previsto.

Se salía a la mar diariamente a 07:00 y se regresaba entre las 14:00 y 15:00, salvo el día del traslado, que se prolongó por razones obvias. Durante las tardes se dedicaban entre tres y cuatro horas a la carga de equipos y preparación del material para el día siguiente.

Es digna de mención la magnífica disposición del capitán de corbeta del Arsenal, que sirvió de enlace para facilitar todas nuestras peticiones de material y que sufrió con el grupo todos los problemas e inconvenientes que surgieron. Asimismo, es destacable la total colaboración de la JOP y del personal de la cabria, especialmente de su patrón, que siempre puso todo su interés en el buen desarrollo de la operación.

Se hicieron inmersiones individuales en 40 m de hasta 40 minutos con paradas de descompresión de hasta 46 minutos, y en 26 m de hasta 50 minutos con 25 de descompresión. El trabajo completo duró 21 días y se hicieron en total 33 horas de inmersiones y 11 horas 30 minutos de descompresión.

El día 11, con el barco ya encima del carro, apareció en el varadero el almirante del Arsenal de La Carraca y, hablando con el capitán de corbeta Ríos, le dijo: «El capitán general está muy enfadado con ustedes». Al preguntar Ríos, extrañado, el porqué del enfado, contestó: «Porque piensa que llevan muchos días aquí y no hacen nada». A lo que este respondió: «Almirante,



Final. ¡Orden cumplida! (Fotografía facilitada por el autor).

dígale usted que venga a verlo». Al día siguiente, que fue el de la finalización, apareció el capitán general en un helicóptero, vio el panorama y se marchó sin decir nada.

Y, como remate, una vez reintegrados a sus destinos todos los componentes del grupo de buceo, se recibió con extrañeza la orden de presentarse al coronel médico, director del Hospital de Marina, que se dirigió al grupo de este modo: «Están ustedes siete ingresados en el Hospital». Todos ellos saltaron diciendo, con todos los respetos, que no estaban enfermos ni lesionados, a lo que respondió el coronel: «A mí me ha ordenado el capitán general que tienen que ser ingresados para descansar porque han estado ustedes haciendo un trabajo muy duro». Esto llevó a una distendida discusión y negociación entre el coronel y el grupo hasta que se llegó a un acuerdo: no ingresarían en el hospital, pero irían los siete a comer, en el horario del hospital, durante siete días, cosa que se llevó a cabo con satisfacción de los interesados, pues las religiosas Hermanas de la Caridad les prepararon unos suculentos menús, y no precisamente de comida de hospital.