

LA FLOTA DE PYSBE DURANTE LA GUERRA CIVIL (1936-1939)

JUAN P. SAN GIL

INDICE

INTRODUCCION

1.- EN LOS COMIENZOS DE LA GUERRA CIVIL

1.1.- La Flota de PYSBE en 1936

1.2.- Los primeros meses de la Guerra

2.- LOS "BOUS" DE LA MARINA VASCA

2.1.- La militarización de los bacaladeros

2.2.- Los bous se incorporan a la marina de Euzkadi

2.3.- Primeras operaciones con la Marina Vasca

2.4.- El combate de Cabo Matxitxako

2.5.- El bloqueo naval de Bilbao y la campaña de Vizcaya

2.6.- Los bous vascos en la Marina Republicana

3.- LOS GUARDACOSTAS DE LA MARINA FRANQUISTA

3.1.- El "Galerna" incorporado a la Marina Franquista

3.2.- Las operaciones durante las campañas de Vizcaya y Santander

3.3.- La rutina de los servicios de vigilancia en el Cantábrico

4.- UN TRANSPORTE DE GUERRA DE LA MARINA REPUBLICANA

5.- LOS BARCOS DESPUES DE LA GUERRA

INTRODUCCION

El pasado número de BILDUMA recogió la primera parte de un trabajo sobre la Flota de Arrastre de Pasajes durante 1936-39. En este número se publica la segunda parte, centrada en reflejar la historia de los seis buques de la empresa

pasaitarra Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España a lo largo de la guerra. El hecho de que sus seis bacaladeros estuvieran repartidos entre los dos bandos en liza y de que operaran en todos los teatros del conflicto hace que la historia de la Flota de PYSBE condense de algún modo la de todas las embarcaciones civiles militarizadas y convertidas en improvisados buques de guerra para atender las necesidades bélicas del momento.

Esta segunda parte relata, por separado, las andaduras de los bacaladeros de PYSBE con la Marina vasca y con la Marina franquista en el Cantábrico, y con la Marina republicana en el Mediterráneo. Con la Marina vasca sirvieron cuatro de los bacaladeros, de los que uno resultó hundido, dos siguieron con la Marina republicana y otro fue recuperado por los rebeldes. Con la Marina franquista operaron dos de los barcos (uno procedente de la Marina vasca) y tres más con la Marina republicana (dos procedentes de la Marina vasca). Estos cinco pudieron sobrevivir a la guerra, fueron devueltos a sus armadores y regresaron a sus faenas de pesca. Su vida activa aún se prolongaría durante cerca de 25 años más.

1.- EN LOS COMIENZOS DE LA GUERRA CIVIL

1.1.- La flota de PYSBE en 1936

La empresa PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España) fue creada en 1919 por D. Luis Legasse y de Bigot, vecino de Pasajes, y D. Grandioso de Celaya y Zabalza, vecino de Rentería, para dedicarse a la pesca en general, comercio de pescado y especialmente todo lo relacionado con el bacalao. En 1927, PYSBE se transformó en sociedad anónima dedicada a la pesca, preparación y venta de bacalao¹. Entre sus accionistas figuraban el propio rey Alfonso XIII y su madre la reina Cristina, junto a otros miembros de la nobleza y de la alta burguesía. Como presidente del Consejo de Administración fue elegido D. Luis Pradera. Aunque su sede social estaba en San Sebastián, instaló su factoría en Pasajes de San Juan, en la vieja Casa del Almirante. Junto a ella construyó luego un muelle para el atraque de los barcos y la descarga del bacalao. Más adelante adquiriría también las antiguas Fundiciones Arrieta y los terrenos y edificios de la Sociedad Astaltoa².

Los primeros barcos bacaladeros de PYSBE fueron de procedencia francesa, contruidos en La Ciotat por la Société Provençale de Constructions Navales y entregados en 1927. Recibieron los nombres de *Euskal-Erria* y *Alfonso XIII*. En 1931, con la llegada de la República, el *Alfonso XIII* cambiaría de nombre y pasaría a llamarse *Hispania*. Eran estos barcos grandes y robustos, de 1.190 y 1.197 toneladas de registro bruto respectivamente, con la proa reforzada y ligeramente

1.- *Pasajes, un Puerto, una Historia* por Gorka Reizabal Arruabarrena, Paloma González-Amezua Carrión y Antonio González González (Gabinete de Prensa y Relaciones Publicas). Junta del Puerto de Pasajes/MOPU, Pasajes, 1987, pág. 157.

2.- *Alfonso XIII. Un Rey y sus Barcos* por Rafael González Echegaray. Santander, 1978, págs. 198 y ss.

inclinada para poder navegar en zonas heladas. Llevaban máquinas de vapor que les permitían alcanzar 10 y, a veces, hasta 11 ó 12 nudos de velocidad. El puente y la chimenea estaban situados hacia popa para dejar sitio a unas voluminosas bodegas donde almacenar el bacalao una vez descabezado y salado. Llevaban una dotación de 50 tripulantes.

En 1928 se recibió una segunda pareja, *Galerna* y *Vendaval*, construida en los astilleros escoceses de Hall Ruseell Co. Ltd., en Aberdeen. Eran algo mayores, 1.204 toneladas de registro bruto, pero de aspecto casi idéntico a sus predecesores. A ellos siguieron dos nuevos buques de modelo más perfeccionado, *Mistral* y *Tramontana*, construidos en 1929 en los astilleros Cox & Co., de Falmouth, y con 1.252 toneladas de arqueo. Finalmente, en 1936 se encargó a Dinamarca, a los astilleros de Frederikshavn, una cuarta pareja, esta vez con propulsión de motores de combustión interna. Los barcos, aunque fueron completados en 1937, no llegarían a entregarse hasta después de acabada la guerra y entonces recibirían los nombres de *Abrego* y *Cierzo*. Sin lugar a dudas, puede afirmarse que estos seis buques eran en 1936 los mayores y mejores del mundo dentro de su clase.

En los años treinta, los bacaladeros de PYSBE faenaban de forma individual en los bancos de Terranova y Labrador. Iban también con frecuencia a Groenlandia y ocasionalmente a Islandia, norte de Noruega u otros caladeros. En general se hacían cada año dos campañas, de cuatro a seis meses, que coincidían con cada uno de los semestres del ejercicio. Desde la primera campaña, realizada en 1927, las capturas fueron crecientes. En los años inmediatamente anteriores a la Guerra Civil se alcanzaban cifras en torno a las 10.000 toneladas anuales. En 1935, PYSBE suministraba el 20% de todo el bacalao consumido en el Estado español³.

Las tripulaciones de PYSBE fueron inicialmente adiestradas por especialistas extranjeros, generalmente franceses e islandeses, que les acompañaban en las campañas de pesca. Progresivamente irían siendo sustituidos por personal propio. La mayoría de los capitanes y pilotos y el personal de cubierta eran guipuzcoanos o vizcaínos, mientras entre los maquinistas, fogoneros y paleros abundaban los naturales de Galicia. Como curiosidad habría que señalar que los tripulantes de los barcos de PYSBE estaban exentos del servicio militar. Siendo una empresa puntera y pionera en muchos aspectos, PYSBE llegó a convertirse también en una verdadera escuela de formación de excelentes profesionales del mar. Por ella pasarían muchos oficiales y especialistas que luego nutrirían otras empresas.

1.2.- Los primeros meses de la guerra

En julio de 1936, al iniciarse la Guerra Civil, los seis bacaladeros permanecían amarrados en Pasajes mientras se preparaba una próxima campaña en Terranova. Mandaba por aquel entonces el *Euskal-Erria* Antonio Andonegui, Gabriel San-

3.- *Pasajes, un Puerto, una Historia*, op. cit., pág. 160. Sobre la historia de PYSBE puede consultarse el artículo "Una sucinta historia de la pesca del bacalao" por Enrique Pérez-Sostoa publicado en la obra *Itsasoa*, Eusko Kultur Eragintza, Etor S.A. Donostia-San Sebastián, 1989, volumen 7.

todomingo el *Hispania*, Germán Gómez el *Galerna*, Gabriel Aguirre el *Vendaval*, Miguel Pascual el *Mistral* y Eustaquio Arrinda el *Tramontana*⁴.

La Junta de Defensa de Guipúzcoa, que asumió las labores de gobierno en la provincia, se incautó el 6 de agosto de la factoría de Pasajes. Todos los pertrechos y suministros de la Flota de PYSBE fueron requisados. El mismo día entraba el *Mistral* en el puerto de Bilbao, procedente de Pasajes, con un cargamento de bacalao. Una vez descargado, regresaría a Pasajes para embarcar todo el material requisado en la factoría zarpando de nuevo rumbo a Bilbao⁵.

Ante el avance de las tropas rebeldes del general Mola, que el 5 de septiembre habían ocupado Irún, la Junta de Defensa de Guipúzcoa ordenó el 6 de septiembre el inicio de la evacuación de Pasajes. Ese día, al anochecer, salieron del puerto el *Vendaval*, *Euskal-Erria*, *Galerna*, *Tramontana* e *Hispania*, cargados de personal civil y llevando además algunos pertrechos y víveres que pudieron embarcar. Al día siguiente entraron en Bilbao, al tiempo que lo abandonaba el *Mistral*, camino de Gijón, a donde iba a carbonear. El día 9, el *Euskal-Erria*, *Vendaval*, *Galerna* e *Hispania* regresaron otra vez a Pasajes para proseguir la evacuación. El *Hispania* recogió un cargamento de hierro y volvió a entrar en Bilbao el día 11. El 12, con las tropas rebeldes en las puertas de Pasajes, los otros tres bacaladeros abandonaron definitivamente su puerto base; el *Galerna* y el *Vendaval*, cargados hasta los topes, fueron directamente a Bilbao, mientras que el *Euskal-Erria* entraba en San Sebastián para recoger a los últimos rezagados. El día 13 atracaron todos en Bilbao al tiempo que los rebeldes ocupaban Rentería, Pasajes y San Sebastián.

El 17 regresó el *Mistral* de su viaje a Asturias cargado de carbón. Durante unos pocos días todos los bacaladeros permanecieron reunidos en la ría bilbaína. La Junta de Defensa de Vizcaya —bajo cuya dependencia quedaban ahora los barcos— organizó, a través de su Departamento de Comunicaciones, un servicio de enlace marítimo entre Bilbao y Bayona con el fin de trasladar correspondencia y pasajeros. A esta labor se destinaron dos bacaladeros, *Galerna* y *Vendaval*, de manera que pudieran alternarse. Los viajes, tanto a la ida como a la vuelta, se hacían generalmente de noche, siguiendo una derrota a unas 50 millas de la costa para evitar a los buques de guerra enemigos. El primer viaje lo realizó el *Galerna* poco antes de que llegara al Cantábrico la Flota Republicana y continuó hasta mediados de octubre. El enlace mediante bacaladeros se suspendió el 15 de octubre a causa del apresamiento del *Galerna* por bous franquistas.

En esta ocasión, el *Galerna* había salido de Bayona a las tres y media de la tarde al mando del primer oficial Jorge Martín Posadillo, ya que el capitán Germán Gómez había decidido quedarse en Bayona el viaje anterior. Al oscurecer y contra todo sentido de precaución, el *Galerna* encendió las luces. A las seis de

4.- Testimonio al autor de Javier Olabeaga Etxabe, recientemente fallecido, que en 1936 era oficial del *Euskal Erria* y pasó luego al *Vendaval*.

5.- Alfonso XIII. *Un Rey y sus Barcos*, op. cit., págs. 201-202.

la tarde fueron avistados 4 bous armados que resultaron ser los franquistas *Alcázar de Toledo*, *Virgen de Iciar*, *Denis* y *Virgen del Carmen*. El *Alcázar de Toledo* le hizo 3 disparos de aviso y el *Galerna* se detuvo, siendo luego abordado y conducido a Pasajes. Como más tarde se supo, Germán Gómez y Jorge Martín Posadillo⁶ habían informado previamente a las autoridades franquistas de su salida, conviniendo con ellos la ruta a seguir con el fin de que pudiera ser interceptado sin dificultad. Varios de los tripulantes y pasajeros del *Galerna* fueron torturados y posteriormente fusilados por los franquistas, entre ellos el sacerdote José de Ariztimuño, "Aitzol", y el delegado y 3.º oficial del buque Salvador Echenique. El *Galerna* fue posteriormente reacondicionado y artillado en Pasajes y Ferrol e incorporado a la Marina de Guerra franquista.

Entretanto, la Flota Republicana (acorazado *Jaime I*, cruceros *Libertad* y *Cervantes* y 6 destructores) había llegado al Cantábrico para apoyar a las fuerzas gubernamentales en el Norte. El 26 de septiembre entraron en Bilbao varios destructores y el 29 lo hicieron el *Jaime I*, *Libertad* y *Cervantes*, reuniéndose allí en días sucesivos toda la Flota y varios submarinos llegados con anterioridad⁷. El mismo día 29 uno de los bacaladeros de PYSBE, el *Tramontana*, zarpaba de Bilbao reclamado por el ministro de Marina y Aire para cumplir misiones especiales en el Mediterráneo. Después de una corta escala en Santander llegaría a Cartagena el 7 de octubre. Pasaría el resto de la guerra en aquellas aguas.

La estancia de la Flota Republicana en el Norte fue corta, el 13 de octubre emprendía el regreso a Cartagena. En Bilbao quedaron sin embargo algunas unidades, el destructor *José Luis Díez* y los submarinos C-2 y C-5, además del *Torpedero* n.º 3, llegado en la evacuación de Guipúzcoa. Con ellos se organizó una agrupación naval denominada Fuerzas Navales del Cantábrico (en adelante FNC) encargada de coordinar las actividades de los buques republicanos en ese mar.

2.- LOS "BOUS" DE LA MARINA VASCA

2.1.- La militarización de los bacaladeros

Era evidente que las recién creadas Fuerzas Navales del Cantábrico disponían de medios muy limitados para cubrir los objetivos que les fueron asignados: evitar el bloqueo de la costa republicana por las unidades navales enemigas, garantizando el libre ejercicio de la pesca y las comunicaciones con Francia. Frente a ellas, la Marina franquista disponía en el Cantábrico del acorazado *España*, el crucero *Almirante Cervera* —en ocasiones relevado por el *Canarias* o el *Baleares*—,

6.- Jorge Martín Posadillo se incorporó después a la Marina Franquista como oficial segundo de la Reserva Naval y fue comandante del dragaminas *Bilbao*, antiguo *Maite* de la Flota de Pasajes.

7.- En el mes de agosto habían llegado al Cantábrico los submarinos C-3, C-4 y C-5 y poco después, ya en septiembre, el C-2, C-6 y B-6. Este último fue hundido por bous rebeldes el 19 de septiembre con la complicidad de su comandante.

el destructor *Velasco*, los cruceros auxiliares *Dómine* y *Ciudad de Valencia* y una veintena de torpederos, guardacostas y pesqueros armados. Por eso la Jefatura de las FNC, en un intento por ampliar los medios disponibles, decidió artillar los bacaladeros de PYSBE, para que actuaran en misiones auxiliares de vigilancia costera y escolta del tráfico mercante. Se disponía para ello de 4 cañones de 101'6 mm., marca Vickers, que habían sido desmontados y desembarcados del acorazado *Jaime I* durante su estancia en Bilbao.

El primer barco en ser artillado fue el *Mistral*. Las obras de acondicionamiento necesarias se llevaron a cabo en los astilleros Euskalduna, quedando listo a mediados de octubre. El segundo bacaladero seleccionado fue el *Galerna*, pero su apresamiento lo impidió. Sucesivamente irían pasando por Euskalduna el *Vendaval* —listo a finales de octubre— el *Euskal-Erria* y el *Hispania* —armados ya en noviembre—. A todos se les instaló 1 cañón de 101'6 mm. a proa y 2 ametralladoras antiaéreas Steyr de 8mm. Además al *Mistral* se le instaló a popa 1 cañón Vickers de 76'2 mm. procedente del bou rebelde *Tiburón* que había sido capturado en agosto por la aviación republicana y obligado a entrar en Santander⁸.

Inicialmente conservaron sus tripulaciones de PYSBE, reforzadas con algunos artilleros de la Armada. Sí desembarcaron, en cambio, todos los capitanes y algunos oficiales. Como nuevos capitanes fueron designados Manuel Galdós para el *Mistral*, Enrique Moreno para el *Vendaval*, Augusto Fernández Linares para el *Euskal-Erria* y Santiago Asolo para el *Hispania*. Todos ellos eran capitanes mercantes sin preparación militar; los tres primeros procedían de la oficialidad de PYSBE. La base de estos barcos quedó instalada en Portugalete en la dársena de Galdames. A pesar de su condición de bacaladeros la gente les conocía popularmente como los "bous" armados.

Según quedó dicho, el primero en entrar en servicio fue el *Mistral* que el 18 de octubre realizaba ya su primera misión de vigilancia. En días sucesivos iría alternando en esa labor con el *Torpedero n.º 3*. El *Vendaval* no saldría hasta el 3 de noviembre y lo haría para dirigirse a Gijón, con escala en Santander, a tomar carbón. Las misiones que habitualmente se encomendaban a estos buques eran

8.- Para la elaboración de este apartado y los siguientes de este trabajo se ha consultado una amplísima documentación relativa a las ocho embarcaciones de PYSBE (incluida la pareja construida en Dinamarca que no se entregó hasta 1939) y a las Marinas Vasca, Franquista y Republicana en las que sirvieron. La documentación incluye Ordenes de Operaciones, Partes de Campaña, Cuadernos de Bitácora, Diarios de Navegación, Informes diversos, Oficios emitidos y recibidos, Nóminas, Movimientos de buques en diversos puertos, etc., y permite reconstruir con gran detalle todas las actividades de los barcos durante la Guerra. Procede de diversos archivos, a saber:

- Archivo del Partido Nacionalista Vasco (Bilbao) que amablemente puso a disposición del autor D. Iñaki Anasagasti.

- Centro de Microfilm de Euskadi (Bergara)

- Servicio Histórico de la Armada (Madrid), donde se conservan el Archivo de la Zona Marítima del Cantábrico, el Archivo Rojo (Republicano), el Archivo Nacional (Franquista) y el Archivo Burgos

- Archivo Histórico Nacional-Sección Guerra Civil (Salamanca)

- Archivo General de la Administración (Alcalá de Henares)

Al ser tan extensa la documentación empleada resultaría muy prolijo citarla de forma concreta en cada párrafo escrito y se ha preferido utilizar las citas para indicar aquellas otras fuentes que no sean las señaladas en esta nota.

de dos tipos. La vigilancia costera y protección de los pesqueros que faenaban en aguas próximas y la escolta de buques mercantes que venían de Bayona a Bilbao. En el primer caso los bous iniciaban su trabajo al clarear el día y regresaban al atardecer. En el segundo caso salían de noche, escalonándose a lo largo del itinerario que debía seguir el convoy; a medida que el convoy llegaba a su zona de vigilancia se iban incorporando a él, entrando en Bilbao generalmente de día.

La primera salida del *Euskal-Erria* se produjo el 14 de noviembre. Zarpó de Portugalete casi al filo de la medianoche en compañía del *Mistral* porque había informes de que un mercante griego pretendía entrar en Pasajes o San Sebastián con armas⁹. Ya de regreso debían escoltar hasta Bilbao a un convoy de cuatro mercantes, cargados de ropas y pertrechos para el Ejército vasco, que esperaban en Bayona, y también a otro mercante extranjero que debían encontrar al Norte de Punta Galea. El día 15 por la mañana, cuando los dos bous hacían rumbo a la costa francesa, fueron avistados por el destructor *Velasco* que se colocó por la popa y abrió fuego. A pesar de su inferioridad¹⁰, el *Mistral* y el *Euskal-Erria* repelieron el ataque con decisión, haciéndole frente con su artillería mientras mantenían el rumbo a la costa francesa. En la segunda salva el destructor alcanzó al *Mistral* junto a la pieza de popa, resultando heridos dos tripulantes.

Poco después fue el *Euskal-Erria* el que alcanzó al *Velasco* en la sala de máquinas, pero a continuación se le encasquilló su único cañón y tuvo que retirarse, quedando sólo el *Mistral*. Continuó el combate durante una hora hasta que el *Velasco*, después de lanzar un torpedo contra el bou vasco y fallar, puso rumbo a Pasajes, perdiendo mucho vapor a causa del impacto recibido y con un herido a bordo. Mientras tanto, el *Mistral* y *Euskal-Erria* continuaron su marcha hasta llegar a aguas francesas. El encuentro había terminado tácticamente en tablas con la retirada general de ambos contendientes; sin embargo, la victoria moral era de los bous vascos que, a partir de ese día, superaron el temor a enfrentarse con un verdadero buque de guerra y perdieron el respeto al *Velasco* para el resto de la campaña.

Los dos bous regresaron después a Bilbao la madrugada del 16 de noviembre. Salió para proteger su entrada el *Hispania* que, de paso, debía escoltar al mercante *Artea Mendi* que venía de Leningrado con un cargamento de armas. Fue ésta su primera misión. Los cuatro mercantes que esperaban en Bayona salieron finalmente al anochecer del 17 y entraron en Bilbao el 18 de madrugada, escoltados en el último tramo por el *Euskal-Erria* y el *Vendaval*.

9.- La información resultó ser falsa.

10.- El *Velasco*, aunque algo anticuado, era un verdadero buque de guerra, armado con 3 cañones de 101'6 mm. y 2 de 47 mm. antiaéreos, así como 4 tubos lanzatorpedos, frente a los 2 de 101'6 y 1 de 76'2 que sumaban los dos bous. Podía alcanzar los 30 nudos de velocidad frente a los 10 de los bous vascos. Lo mandaba el capitán de corbeta Francisco Núñez Rodríguez.

A partir de esa fecha, hasta comienzos de diciembre, la actividad de los bous disminuyó. El *Mistral* estaba reparando los desperfectos del combate, mientras el *Hispania* efectuaba un repaso de sus calderas. Sólo el *Vendaval* y el *Euskal-Erria* registraron alguna actividad. Este último marchó el 20 de noviembre a Gijón para carbonear, no regresando hasta el 24.

El 1 de diciembre, el *Euskal-Erria*, *Mistral* y *Vendaval* salieron poco antes de la medianoche para escoltar al mercante *Mar Rojo* que venía de Bayona. Lo localizaron al día siguiente por la tarde y entraron con él en Bilbao el 3 por la mañana. Durante los primeros días de diciembre todos los bous multiplicaron su actividad; el servicio de vigilancia costera se mantuvo ininterrumpidamente entre los días 3 y 12, alternándose en el mismo los 4 barcos.

2.2.- Los bous se incorporan a la Marina de Euzkadi

Hasta este momento, los bous armados habían venido dependiendo de hecho de las FNC, pero su situación jurídica no estaba claramente establecida. Habían sido incautados por la Junta de Defensa de Guipúzcoa, pero después de la evacuación de la provincia quedaron al servicio de la Junta de Defensa de Vizcaya. Después de que ambas Juntas se disolvieran para dejar paso al Gobierno Vasco, la Jefatura de las FNC decidió por su cuenta su artillado. El Gobierno Vasco, paralelamente, había creado una Sección de Marina el 25 de octubre bajo la dirección de Joaquín de Eguía¹¹. Con el fin de delimitar oficialmente la jurisdicción a que habían de quedar sometidos estos buques, la Sección de Marina propuso que el Gobierno Vasco se incautase de ellos y así se hizo. El 30 de octubre el lehendakari José Antonio Aguirre firmó los decretos de incautación de los 4 bacaladeros¹².

Otro asunto que estaba pendiente de aclarar era el de las tripulaciones, que seguían siendo mixtas, compuestas de marinos de PYSBE y artilleros de la Armada. Por ello, intervino nuevamente la Sección de Marina creando un "Voluntariado de Mar", al que podían incorporarse todos aquellos que se hubieran dedicado, al menos por seis meses, a la navegación mercante o a las faenas de la pesca. El decreto fue firmado por el presidente Aguirre el 4 de noviembre¹³. Una vez recibidas las solicitudes de inscripción en el Voluntariado de Mar, se pidió a las organizaciones políticas y sindicales a que pertenecían los voluntarios que refrendasen las capacidades profesionales y la lealtad al régimen de sus afiliados. Con las respuestas recibidas se confeccionaron finalmente las dotaciones de los bous.

El 9 de diciembre se acordó rebautizar a los bacaladeros con los nombres de los cuatro territorios vascos del Sur. Así, el *Hispania* pasó a llamarse *Araba*;

11.- El proceso de creación y la composición de la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi ya se resumió en el anterior trabajo sobre la Flota de Arrastre de Pasajes publicado en BILDUMA, n.º 4.

12.- *Diario Oficial del País Vasco*, n.º 25, 2/11/36.

13.- *Diario Oficial del País Vasco*, n.º 33, 10/11/36.

el *Euskal-Erria*, *Bizkaya*; el *Mistral*, *Gipuzkoa*, y el *Vendaval*, *Nabarra*. Además se aprobaron los nombramientos de los comandantes, asignándoles la categoría de tenientes de navío. El único cambio habido se produjo en el *Bizkaya*, donde Alejo Bilbao sustituyó a Augusto Fernández Linares¹⁴. El 12 de diciembre se efectuó el acoplamiento definitivo de las tripulaciones que, además de algunos traslados, suponía el desembarco del personal de la Armada y de los que no habían solicitado su ingreso en el voluntariado de Mar o no fueron considerados aptos¹⁵. A partir de este momento, los bous pasaron a depender completamente de la Marina de Euzkadi.

Más adelante se fueron incorporando también a la Marina Vasca otros bous artillados de menor porte: el *Goizeko Izarra* y el *Iparreko Izarra*, armados con 1 cañón de 57 mm. a popa y 1 ametralladora cada uno, y el *Donostia*, armado con 1 cañón de 76'2 mm. a proa, otro de 47 mm. a popa y 2 ametralladoras. Avanzado ya 1937 se iniciaron las obras de acondicionamiento en dos bous más, que fueron bautizados *Gazteiz* e *Iruña*, pero no pudieron completarse por falta de material artillero.

2.3.- Primeras operaciones con la Marina Vasca

A partir del 14 de diciembre dio comienzo el periodo de máxima actividad de los bous. Todos los días entre el 14 de diciembre y el 18 de enero, con excepción del 21, 24 y 25 de diciembre, prestaron servicio alguno de los bous, incluso hubo ocasiones en que actuaron los 4 bous juntos. El caso más excepcional fue el del *Gipuzkoa* que participaría en todos los servicios realizados en ese periodo.

Las primera misiones fueron de vigilancia costera y protección de la pesca. El 19 de diciembre salieron por la mañana los 4 bous —era la primera vez que operaban juntos— para efectuar ejercicios de tiro y continuar después en labor de vigilancia. Estando en ella, el 20 de diciembre, el *Bizkaya* avistó a 6 millas al norte de cabo Matxitxako a un mercante sospechoso. Tras darle caza durante más de una hora lo detuvo a 20 millas de cabo Villano. Resultó ser el mercante alemán *Pluto* que iba de Pasajes a La Coruña. Poco después se incorporó el *Nabarra* y entre los dos lo condujeron a Bilbao. Próximos a llegar recibieron una comunicación por radio: "Extranjeros sólo podrán ser detenidos dentro de las 3 millas"¹⁶. En vista de esa orden los bous dejaron en libertad al mercante.

14.- *Diario Oficial del País Vasco*, n.º 68, 15/12/36. El *Vendaval* adoptó en realidad el nombre de *Nabafa*. Según la grafía vasca de la época la "r doble" se representaba como "r acentuada". Lo mismo se hacía con los nombres de otros barcos citados en el trabajo anterior: *Goizeko Izafa*, *Iparreko Izafa*, *Ondarfoa*, e incluso el *Euskal-Erria* se mencionaba en los documentos de la Sección de Marina como *Euzkal-Efia*, aunque en este caso nadie le había cambiado o adaptado oficialmente el nombre. Para mayor comodidad del lector y de la imprenta, se ha preferido mantener la representación "r doble" en vez de "r acentuada".

15.- Los bous quedaron inicialmente con 40 ó 48 tripulantes según llevaran 1 ó 2 cañones. En enero llegarían a 44 y 50 respectivamente y en junio a 56. Además, a partir de diciembre, los bous llevaron izada la ikurriña a proa.

16.- En 1936, las aguas internacionalmente reconocidas como territoriales alcanzaban hasta 3 millas de la costa, aunque ambos contendientes reivindicaban las 6 millas. Sin embargo, las autoridades republicanas, salvo en algún caso aislado, respetaron escrupulosamente las 3 millas de distancia. Los buques franquistas, en cambio, no solo detuvieron con frecuencia mercantes extranjeros más allá de las 3 y de las 6 millas, sino que hundieron o apresaron a varios de ellos fuera de esos límites.

Una vez en Bilbao se pudo saber que la orden había partido del jefe de las FNC, capitán de corbeta Federico Monreal, sin haber consultado con el Gobierno Vasco. A los pocos días Monreal era relevado en el mando y la Jefatura de la Marina de Euzkadi disponía que, en lo sucesivo, los bous no debían cumplimentar ninguna orden de FNC sin su previo conocimiento. En realidad la falta de confianza de las autoridades vascas en el personal y unidades de las FNC venía de antes, pero el asunto del *Pluto* fue la gota que colmó el vaso¹⁷. En adelante la Marina Auxiliar de Euzkadi actuaría bajo la única dependencia del Gobierno Vasco.

El 22 de diciembre volvieron a salir los bous *Bizkaya*, *Gipuzkoa* y *Nabarra* para escoltar al mercante *Duero* que venía de Bayona y continuar al día siguiente en misión de vigilancia. Durante la vigilancia, el 23 de diciembre, el *Bizkaya* avistó a 5 millas de Matxitxako a un barco sospechoso con rumbo este y poco después lo detuvo. Era otro mercante alemán, el *Palos*, que se dirigía a Pasajes. En esta ocasión, acompañado también por el *Nabarra*, pudo conducir el buque a Bilbao. Allí se comprobó que llevaba material de guerra para los franquistas, por lo que su carga fue confiscada y un pasajero español indocumentado detenido.

El 28 de diciembre se autorizó al *Palos* a proseguir su viaje sin la carga y el pasajero. Horas antes de salir, se presentó en aguas próximas a Bilbao el crucero alemán *Königsberg* para exigir la liberación del mercante con todo su cargamento. Se le comunicó que ese mismo día efectuaría su salida. Pero la liberación del *Palos* no puso fin al incidente, especialmente cuando los alemanes comprobaron que la carga había sido desembarcada. En previsión de cualquier eventualidad, la Marina vasca reforzó el dispositivo de vigilancia costera, haciendo salir a los 4 bous los días 29, 30 y 31 de diciembre y 2, 3 y 4 de enero. El día de año nuevo, en el que un buen número de tripulantes disfrutaban de permiso sólo salieron el *Bizkaya* y *Gipuzkoa*.

Efectivamente, los alemanes habían decidido tomar represalias. El 1 de enero, el *Königsberg* trató de apresar al mercante *Sotón* frente a Santoña cuando se dirigía de Gijón a Bilbao. El mercante puso rumbo a Santoña a toda máquina y consiguió eludir la captura aunque quedó varado a la entrada del puerto por estar baja la marea. El mismo día, el acorazado *Admiral Graf Spee* detenía al mercante *Aragón* cuando salía de Almería y le obligaba a entrar en Ceuta. Por último, el 3 de enero, el *Königsberg* apresó al carguero santanderino *Marta Junquera* a la altura de cabo Ajo. Días después puso en libertad a su tripulación y condujo el buque a El Ferrol.

17.- El Gobierno Vasco tenía sobrados motivos para esa desconfianza. Salvo honrosas excepciones la mayoría de los mandos de las FNC eran simpatizantes del enemigo que se dedicaron a hacer inoperantes los buques —incluso saboteándolos— y a fomentar la indisciplina entre sus tripulaciones, acabando por desertar en su mayor parte a lo largo de 1937. Concretamente se pasaron a los franquistas uno de los tres jefes que tuvieron las FNC, tres de sus oficiales del Estado Mayor, tres comandantes de destructores, tres comandantes de submarinos y varios oficiales más.



Foto 1.- El Nabarra en la ría de Bilbao (Foto: Archivo Peru Ajuria).



Foto 2.- El Bizkaya navegando en alta mar durante un servicio de escolta.
(Fotografía cedida por la Filmoteca Vasca-Euskadiko Filmategia).

Los días siguientes, los bous realizaron varias misiones de vigilancia costera y de escolta. Durante una de ellas se produjo un nuevo combate con el destructor *Velasco*. Fue el 8 de enero. Habían salido de Portugalete el *Gipuzkoa* y el *Nabarra* algo después de la medianoche del 7 al 8 de enero, al tiempo que el destructor *José Luis Díez* lo hacía desde Santander. Debían proteger la entrada en Bilbao del mercante ruso *Ijora* que venía con material de guerra. El último en salir fue el *Nabarra*. Aproximadamente a la 1, cuando estaba a la altura de Castro, divisó la silueta de un mercante con la proa en dirección a Bilbao y por la amura de estribor la de un destructor que también se dirigía hacia Bilbao. El *Nabarra* les tomó por el mercante ruso y el *José Luis Díez* y les hizo la señal luminosa de reconocimiento. Inmediatamente el mercante ciabogó y puso proa a mar abierto, al tiempo que el destructor rodeaba al bou por la popa, se colocaba por su aleta de babor y abría fuego. El *Nabarra* lanzó entonces un cañonazo contra el mercante, sin alcanzarle, mientras disparaba al destructor con las ametralladoras. A continuación orientó el cañón contra el destructor y le lanzó 3 disparos cuando escapaba también mar adentro. Ninguno de los barcos fue alcanzado, a pesar de que el combate se había producido a muy corta distancia. Sin saberlo, el *Nabarra* había sorprendido al vapor *Genoveva Fierro*, habilitado como minador, y al destructor *Velasco* que le escoltaba, cuando se disponían a fondear un campo de minas en los accesos a Bilbao, consiguiendo desbaratar la operación¹⁸. El *Ijora* pudo entrar en Bilbao unas horas después, aunque el *Velasco* capturó al retirarse a otro mercante ruso, el *Smidovich*, que también se dirigía a Bilbao con víveres.

La última operación importante de los bous en enero de 1937 reunió al *Araba*, *Gipuzkoa* y *Nabarra*. Salieron de su base el día 16 al amanecer. La misión encomendada era proteger la entrada en Bilbao del vapor *Mar Rojo*, prevista para ese día por la mañana. El *José Luis Díez* salió al mismo tiempo de Santander para cooperar en la operación. El *Gipuzkoa*, con ligeras averías, tuvo que regresar a poco de salir, continuando los demás buques a la espera del mercante. El *Mar Rojo* se retrasó y cuando fue localizado era ya de noche. Entró finalmente con su escolta el 17 de madrugada.

Al tiempo que se completaba esta misión se estaba produciendo también un dramático suceso. La madrugada del 16 de enero, el *Genoveva* y el *Velasco* habían repetido el intento de minar los accesos a Bilbao. Esta vez habían conseguido sembrar 97 minas y 50 artefactos rompedoras. El 16 por la noche salieron de vigilancia nocturna los bous *Goizeko Izarra* e *Iparreko Izarra*. Poco antes de la medianoche, el *Iparreko* escuchó una fuerte detonación y otra más hora y cuarto después. Al día siguiente se supo la razón: el *Goizeko Izarra* había chocado con una mina y había desaparecido con sus 18 tripulantes. Apenas pudieron encontrarse restos del buque. El día 18 se inició el rastreo del campo minado, pero a poco de comenzar, se produjo otra baja más, el dragaminas *Mari Toya* que chocó con otra mina y se hundió rápidamente, pereciendo 6 de sus tripulantes. Durante un par de días no entraron, ni salieron buques del puerto. El tráfico se reanudó

18.- El resumen de este combate se basa en el testimonio personal al autor del segundo oficial del *Nabarra*, Javier Olabeaga Etxabe. Respecto del destructor *Velasco* vale aquí todo lo señalado en la nota (10).

cuando los dragaminas consiguieron limpiar un pequeño pasillo próximo a la costa, por la parte de Castro Urdiales, que se iría agrandando en días sucesivos.

La Jefatura de la Sección de Marina aprovechó esta circunstancia para hacer pasar por Euskalduna a todos los bous, con el fin de limpiar fondos y efectuar algunas mejoras. Los trabajos se habían iniciado ya el 8 de enero en el *Bizkaya*, que quedó listo el 22. Le siguió el *Gipuzkoa*, que estuvo listo para fin de mes, y luego el *Nabarra*, terminado a comienzos de febrero. En particular se procedió a colocar a los tres bous una segunda pieza de 101'6 mm. a popa, desembarcando la de 76'2 que montaba el *Gipuzkoa*¹⁹; se instalaron también unas protecciones que cubrieran a los servidores de la artillería y se blindó ligeramente el puente de mando. El *Araba* fue desartillado y entró en dique en febrero para sufrir modificaciones más profundas²⁰. Desgraciadamente la caída de Bilbao le sorprendió antes de tener concluidas las obras.

La primera salida de los bous, después de estos trabajos, tuvo lugar el 7 de febrero. Era ya de noche cuando zarparon el *Gipuzkoa*, *Bizkaya* y *Nabarra*, junto con el *José Luis Díez*, para escoltar al mercante *Briquetas Zorroza* desde Bayona. La escolta se ejecutó sin novedad y todos los buques entraron en Bilbao el día 8 a primera hora de la tarde, salvo el *José Luis Díez* que lo hizo el 9. El *Nabarra* volvió a salir una hora después para proseguir con un servicio de vigilancia. El 15, los 3 bous y el *José Luis Díez* ejecutaron un nuevo servicio de escolta. En esta ocasión se trataba de los mercantes *María Amalia* y *J.L. Ibarra* procedentes de Bayona, que llegaron sin contratiempos.

La escasez de carbón disponible impidió realizar salidas más frecuentes. Por ello, el día 19 salieron el *Bizkaya* y *Gipuzkoa* para Gijón con el fin de llenar las carboneras. Durante su estancia en Gijón efectuaron un servicio de vigilancia costera el 25 de febrero sin ninguna novedad remarcable. El 28 salieron de regreso a Bilbao con casi 800 toneladas de carbón cada uno, arribando a destino el 1 de marzo al amanecer. En su ausencia, el *Nabarra* tuvo que permanecer inactivo y únicamente hicieron algunas salidas los bous más pequeños.

2.4.- El combate de cabo Matxitxako

Después de repartirse el carbón traído de Asturias se encomendó a los bous una nueva misión. Tenían que escoltar al mercante *Galdames* desde Bayona. El barco venía con 173 pasajeros, 5 toneladas de monedas de níquel acuñadas en

19.- Los 2 nuevos cañones instalados en el *Bizkaya* y *Gipuzkoa* los había traído desde Cartagena el mercante *Aurora* que entró en Bilbao el 22 de diciembre. El segundo cañón del *Nabarra* era el cañón de proa del *Araba* que había sido previamente desartillado.

20.- Con el fin de aumentar las condiciones de flotabilidad del *Araba* se le instalaron unos mamparos transversales de gran consistencia para crear compartimientos estancos. Igualmente se repararon sus calderas y se dispuso la instalación de un dispositivo especial para disminuir su consumo de combustible y mejorar el andar. También se modificó su superestructura, reduciendo de tamaño el puente y blindándolo y sustituyendo su arboladura por un sólo palo detrás del puente. Se reforzaron las plataformas artilleras a proa y popa, pensando probablemente en instalar piezas de superior calibre que las de los otros bous.

Bélgica para el Gobierno Vasco y carga general²¹. El 4 de marzo, con las primeras luces del día, zarparon de Portugalete los bous *Gipuzkoa*, *Nabarra*, *Donostia* y *Bizkaya*. El *José Luis Díez*, que también debía colaborar en la operación, había salido antes. A lo largo del día, los bous estuvieron ensayando evoluciones conjuntas, navegando en línea y en paralelo. Poco antes de las 9 de la noche, los 4 bous se encontraron con el *Galdames* en el punto fijado y se organizó el convoy. Por la banda de estribor se colocaron el *Nabarra* y el *Donostia* y por babor el *Gipuzkoa* y el *Bizkaya*.

Al avanzar la noche empezó a soplar viento de poniente que fue arreciando por momentos. El cielo se encapotó y comenzó a descargar en chubascos de agua y granizo, levantándose fuerte marejada. El convoy tuvo que reducir notablemente su marcha. En la oscuridad el *Galdames* fue desviándose poco a poco de su ruta, cayendo hacia estribor y obligando a los bous que iban por esa banda, el *Nabarra* y el *Donostia*, a seguir rumbos más al Norte de lo previsto. Debido a la mala visibilidad y a que los buques iban con las luces apagadas y la radio en silencio, el *Gipuzkoa* y el *Bizkaya*, que habían mantenido el rumbo previsto, perdieron el contacto con el resto del grupo. Al amanecer, ambos buques trataron de localizar de nuevo el convoy, rastreando el *Gipuzkoa* desde cabo Villano hacia Santoña, mientras el *Bizkaya* navegaba hacia el Este desandando el camino. La búsqueda resultó infructuosa y cuando ambos buques regresaban a Bilbao se toparon inesperadamente con el crucero franquista *Canarias*, situado a unas 20 millas al norte del Abra bilbaína. El *Canarias* se había colocado en esa posición con el fin de interceptar la llegada a puerto del *Galdames* y de otro mercante, el *Mar Cantábrico*, que venía de Veracruz (México) con un importante cargamento de armas y de cuyos viajes se tenía conocimiento con antelación²².

De los dos bous, el *Canarias* avisto sólo al *Gipuzkoa* que venía de la parte de Santoña y abrió fuego contra él. Eran entonces las 13 horas 30 minutos. El *Gipuzkoa* puso rumbo a Bilbao a toda máquina y contestó al fuego. A los pocos minutos una salva del *Canarias* le alcanzó, un impacto le desmontó el cañón de popa y otro provocó un incendio en el puente. Además 5 tripulantes resultaron muertos y muchos otros heridos. Pero el *Gipuzkoa* continuó disparando y alcanzó a su vez al *Canarias* produciéndole un muerto y un herido. Persiguiendo al

21.- La descripción del combate de Matxitxako se basa en el testimonio del que fuera segundo oficial del *Nabarra*, Javier Olabeaga, y en el Parte de Campaña del crucero *Canarias* (Servicio Histórico de la Armada).

22.- El *Canarias* era un moderno crucero pesado con blindaje en sus partes sensibles. Desplazaba más de 10.000 toneladas, era capaz de alcanzar los 34 nudos de velocidad y estaba armado con 8 cañones de 203'2 mm., 8 de 120 mm. y 8 de 40 mm. Su tripulación superaba los mil hombres y la mandaba el capitán de navío Salvador Moreno. Frente a él, el *Gipuzkoa*, *Bizkaya* y *Nabarra* eran simples barcos de pesca sin protección, que alcanzaban con dificultad los 11 nudos de velocidad y a los que se había armado circunstancialmente con 2 cañones de 101'6 mm. cada uno. El *Donostia* era aun más pequeño, con una velocidad parecida y armado con 1 cañón de 76'2 mm. y 1 de 47 mm. Las tripulaciones de los cuatro barcos apenas sumaban 180 hombres, los mandaban los comandantes Manuel Galdós, Alejo Bilbao, Enrique Moreno y Francisco Elortegui. La superioridad del *Canarias* sobre los bous vascos era abrumadora.

Gipuzkoa, el *Canarias* se colocó al alcance de la batería costera de Punta Galea que empezó a disparar para ayudar al bou. En seguida, el crucero rebelde hizo rumbo Norte y se retiró y el *Gipuzkoa*, incendiado y con serias averías, pudo entrar en Portugalete. Entretanto el *Bizcaya* se había topado cerca de Matxitxako con un misterioso mercante con bandera estoniana, que había apresado el *Canarias* poco antes del combate. Resultó ser el inglés *Yorkbrook* que transportaba armas. Inmediatamente el *Bizcaya*, aprovechando que el *Canarias* se hallaba ocupado con el *Gipuzkoa*, le ordenó seguir sus aguas y entró con él en Bermeo, recuperándose así el buque y el armamento que fue inmediatamente descargado.

Al resto del convoy se habían unido ahora dos pesqueros de arrastre, *Pantzeska* y *Joseba Mikel*, que volvían a puerto una vez finalizado su trabajo diario. El grupo venía confiado, ajeno a lo que había ocurrido, ya que la información disponible no hablaba para nada de la presencia del *Canarias* y además se había arriado la antena de la radio para hacerle un repaso. Cuando se volvió a izar empezaron a recibirse llamadas de aviso comunicando la presencia del *Canarias* en aquellas aguas. Se puso rumbo Norte para salir de la zona pero al poco rato fueron avistados por el *Canarias*. Inmediatamente abrió fuego contra el *Galdames*. Eran las 14 horas 45 minutos. El *Galdames* recibió dos impactos que causaron la muerte de una mujer y tres niños. Para evitar más víctimas entre el pasaje, izó bandera blanca y paró las máquinas. Disparó luego contra el *Donostia* y finalmente contra el *Nabarra*.

El comandante del *Nabarra*, Enrique Moreno, a pesar de la desigualdad de fuerzas, decidió presentar batalla al crucero y hundirse combatiendo antes que rendir su barco. Puso rumbo a tierra y ordenó contestar el fuego. El *Pantzeska* y el *Joseba Mikel* aprovecharon este momento para ponerse a salvo. Durante más de dos horas el *Nabarra* sostuvo combate con el *Canarias* hasta que un disparo del crucero le alcanzó directamente en las calderas. El *Nabarra* no tenía salvación y hubo que abandonarlo. El comandante, el primer oficial y algunos más prefirieron quedarse a bordo y hundirse con él. Sólo 20 de sus 49 tripulantes lograron alcanzar los botes salvavidas, siendo recogidos luego por el *Canarias*. El *Donostia* que había permanecido al margen por el escaso alcance de su artillería, puso entonces rumbo a Francia; entraría en Arcachón el día 6 de madrugada. El *Canarias* volvió entonces sobre el *Galdames* y le ordenó dirigirse a Pasajes. Días más tarde, el 8 de marzo, el *Canarias* apresaba también al *Mar Cantábrico*.

Los 20 supervivientes del *Nabarra* que fueron hechos prisioneros por el *Canarias* fueron juzgados unos meses después y condenados a muerte, pero la intervención directa ante Franco del comandante y del director de tiro del *Canarias* hicieron que se les indultara y se les pusiera en libertad en 1938 en reconocimiento a su valentía. No tuvieron la misma suerte la tripulación y pasajeros del *Galdames* que hubieron de sufrir largas condenas de prisión y alguno, como el representante de la Generalitat ante el Gobierno Vasco, Manuel Carrasco Formiguera, fue fusilado.

2.5.- El bloqueo naval de Bilbao y la campaña de Vizcaya

El combate de Matxitxako redujo sensiblemente las fuerzas de la Marina Vasca, que únicamente contaban ahora con 2 bous, el *Bizkaya* y el *Iparreko Izarra*. Se habían perdido definitivamente otros 2 bous: el *Nabarra*, hundido, y el *Donostia*, que quedará internado en Francia hasta el fin de la guerra. Por otra parte, el *Araba* seguía en reparación y el *Gipuzkoa*, seriamente averiado en el combate, había tenido que entrar en Euskalduna y tardaría mes y medio en volver al servicio. Su paso por el astillero se aprovechó para introducir algunas modificaciones notables en la superestructura y para blindar su puente de mando; algo parecido a lo que se proyectaba hacer con el *Araba*. Se pensó también en instalarle un dispositivo para el fondeo de minas, pero se desistió finalmente de la idea.

El combate de Matxitxako produjo además una fuerte reducción de las actividades de los bous. Hasta finales de abril, sólo se registraron dos salidas del *Iparreko* y otra del *Bizkaya*. A partir del 20 de abril, con la vuelta al servicio del *Gipuzkoa*, las salidas se hicieron más frecuentes aunque sin llegar a los niveles de diciembre y enero pasados. Por otro lado, a diferencia de los meses anteriores, los bous apenas saldrán ya de las aguas territoriales, operando habitualmente al abrigo de las baterías de costa. De alguna manera, la Jefatura de la Marina Auxiliar había asumido que los rebeldes habían conseguido el dominio del Cantábrico y que la actuación de los bous en mar abierto supondría su sacrificio inevitable y estéril.

El 31 de marzo, las tropas del general Mola iniciaron su ofensiva final contra Vizcaya. Simultáneamente hicieron llegar a las potencias extranjeras su intención de hacer efectivo el bloqueo de la costa cantábrica y en especial de Bilbao. Para mantenerlo, disponían ahora del acorazado *España*, el crucero *Almirante Cervera*, el destructor *Velasco*, 1 minador, 2 cruceros auxiliares y una decena de guardacostas y bous armados, entre los que se encontraba otro de los barcos de PYSBE, el *Galerna*. Frente a ellos, además de los bous vascos, la Armada Republicana sólo contaba con el destructor José Luis Díez, al que se incorporaría en abril el *Císcar*, y el *Torpedero* n.º 3. Había también un submarino, el C-2, que llevaba en reparación desde enero y no terminaría hasta junio. En mayo llegarían 2 submarinos más, el C-4 y el C-6. Pero casi todos estos buques sufrían el mal endémico de las FNC: sus comandantes eran franquistas emboscados que se dedicaban a fomentar la indisciplina de las tripulaciones y a mantener inoperantes los buques.

El pretendido bloqueo de Bilbao resultó finalmente poco eficaz. Por una parte, los rebeldes no disponían de suficiente número de buques para mantener una vigilancia permanente de todos los puertos republicanos del Cantábrico. Por otra parte, Francia y Gran Bretaña sólo reconocían como aguas territoriales las situadas a menos de 3 millas de la costa, impidiendo que se detuviera a sus mercantes o a los buques con civiles evacuados fuera de ese límite. Ambos países, además, enviaron a la zona fuerzas navales para proteger a los barcos de su bandera en aguas internacionales. Dentro de las 3 millas, las baterías costeras que defendían Bilbao ejercían un dominio absoluto sobre las aguas territoriales y una vez que entraban bajo su radio de acción los mercantes se encontraban a salvo de ser detenidos.

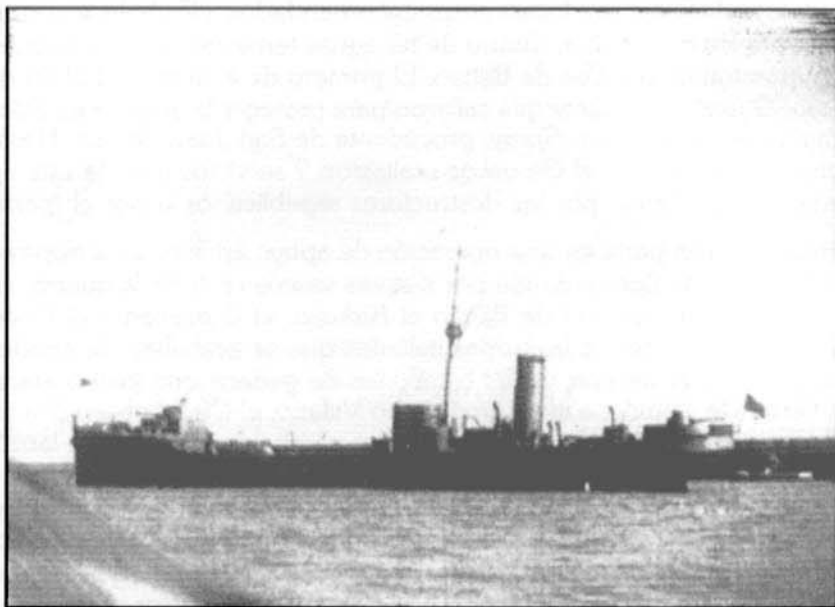


Foto 3.- El *Gipuzkoa* fondeado en el Abra en mayo de 1937.
Su superestructura había sido modificada después del combate de Matxitxako.
(Fotografía cedida por la Filmoteca Vasca-Euskadiko Filmategia).



Foto 4.- El *Araba* durante las labores de reflotamiento en Sestao el 19 de julio de 1937.

En esta fase de la guerra, los servicios encomendados a los bous vascos fueron generalmente los de escoltar, dentro de las aguas territoriales, a los buques mercantes que entraban o salían de Bilbao. El primero de ellos reunió el 20 de abril al *Bizkaya*, *Gipuzkoa* y *Císcar* que salieron para proteger la entrada en Bilbao del mercante inglés *Seven Seas Spray*, procedente de San Juan de Luz. Hasta finales de mayo, el *Bizkaya* y el *Gipuzkoa* realizaron 9 servicios más de este tipo, en ocasiones acompañados por los destructores republicanos o por el *Iparreko*²³.

Además tomaron parte en una operación de apoyo artillero a las tropas de tierra, la única de este tipo realizada por buques vascos en toda la guerra. El 1 de mayo, al amanecer, salieron de Bilbao el *Bizkaya*, el *Gipuzkoa* y el *Císcar* con la misión de bombardear a las tropas italianas que se acababan de apoderar de Bermeo y colaborar así con varios batallones de gudarís que iban a atacar a la vez por tierra. De camino, a la altura de cabo Villano, el *Císcar* observó la presencia de un bou que finalmente identificó como el rebelde *Galerna*. Le lanzó unos cuantos disparos mientras el bou huía, aunque no le persiguió por tener que cumplir con la misión ordenada. A mediodía, los 3 barcos estaban ya frente a Bermeo y pocos minutos después iniciaron el bombardeo. Durante cerca de una hora batieron los objetivos marcados hasta que al *Gipuzkoa* se le encasquillaron los dos cañones y tuvo que retirarse escoltado por el *Bizkaya*. El *Císcar* se retiró también poco después. Los combates en Bermeo durarían aún varios días más, pero sólo servirían para retrasar ligeramente el avance enemigo.

A petición del jefe de las FNC, la noche del 31 de mayo al 1 de junio, fuerzas de la Marina Auxiliar y de la Ertzaña se apoderaron de los destructores *José Luis Díez* y *Císcar* y desembarcaron a la mayoría de sus tripulantes. El jefe de FNC adujo como motivo la indisciplina de la marinería y de algunos suboficiales²⁴. Pa-

23.- Durante los meses de abril y mayo los bous *Gipuzkoa* y *Bizkaya* participaron en los siguientes servicios de escolta:

-20/4/37.- Escoltan con el *Císcar* al mercante británico *Seven Seas Spray* que entra en Bilbao cargado de víveres.

-23/4/37.- Junto con el *Iparreko* escoltan a los mercantes británicos *Mac Gregor*, *Hamsterley* y *Stanbrook* que entran en Bilbao con víveres. Se interponen los buques franquistas *Cervera* y *Galerna*, por lo que el *Bizkaya* lanza un disparo de aviso al *Galerna* y luego abren fuego las baterías de Punta Galea, obligándoles a retirarse.

-29/4/37.- Protegen la entrada en Bilbao de los mercantes británicos *Thorpehall*, *Marvia*, *Sheaf Field* y *Portelet* con víveres.

-6/5/37.- Escoltan con el *Iparreko* y *Císcar* la salida del *Habana* y *Goizeko Izarra* con civiles evacuados.

-9/5/37.- Junto con el *Císcar* escoltan la salida de los mercantes franceses *Carlmade*, *Chateau Palmer* y *Chateau Margaux* con evacuados.

-10/5/37.- Salen para proteger la entrada de 2 mercantes que no aparecen.

-14/5/37.- Protegen la entrada en Bilbao del *Habana* y *Goizeko Izarra*.

-16/5/37.- Con el *José Luis Díez* y *Císcar* escoltan la salida del *Habana* y *Goizeko Izarra* con civiles evacuados.

-21/5/37.- Escoltan con el *Císcar* la salida del *Habana* y *Goizeko Izarra* con niños evacuados.

-22/5/37.- Con el *José Luis Díez* escoltan a los vapores *Zurriola*, *Galea* y *Cabo Corona* que salen de Bilbao con evacuados.

24.- Ciertamente la conducta de la marinería y de algunos suboficiales de los destructores estuvo salpicada, durante su estancia en el Cantábrico, de frecuentes actos de insubordinación y su moral era bastante baja en buena medida por la labor de zapa de sus comandantes profranquistas. Pero el cambio de tripulaciones tenía en realidad otro motivo. El Jefe de las FNC, capitán de fragata Enrique Navarro, pretendía tener unas tripulacio-

ra sustituir a los desembarcados se recurrió al personal de la Marina Auxiliar. La mayoría de los tripulantes de los bous pasaron a los destructores, entre ellos los dos comandantes, Manuel Galdós y Alejo Bilbao, que fueron nombrados comisarios políticos de cada uno de los buques.

El 13 y 14 de junio, con Bilbao a punto de caer, llegaron a los bous nuevos tripulantes para sustituir a los trasladados a los destructores. Para mandar el *Bizkaya* se nombró a Ramón Garrastazu y para el *Gipuzkoa* a Policarpo Bilbao. Pero el 14 de junio por la noche, Garrastazu escapó a Francia después de apoderarse de un yate. Se envió para sustituirle a José Antonio Sopelana. El 15 de junio se embarcaron en los bous todos los víveres, ropas y efectos navales que se pudieron sacar de la base de Portugalete y, al amanecer, el *Gipuzkoa*, el *Bizkaya* y los demás bous y dragaminas zarparon rumbo a puertos cántabros. El *Bizkaya* entró directamente en Santoña, mientras el *Gipuzkoa* lo hacía en Laredo para continuar a Santoña al día siguiente. El *Araba* fue remolcado a los muelles de la factoría de "La Vasconia" en Sestao para aprovisionarse de carbón, pero cuando lo estaba cargando, el 16 de junio, fue volado el Puente Colgante. Con ello, el *Araba* quedaba atrapado dentro de la ría y, para evitar su captura intacto, fue hundido por su tripulación. Un mes después los franquistas conseguirían reflotarlo, incorporándolo más tarde a su Marina de Guerra.

El 17 de junio el *Galerna* descubrió a los bous vascos fondeados en Santoña y dio aviso al crucero *Almirante Cervera*. Al día siguiente por la tarde, el *Cervera*²⁵, escoltado por los patrulleros *Galerna*, *Ciriza* y *Fantástico*, se situó a unas 9 millas de Santoña y abrió fuego contra los bous con las piezas de mayor calibre. El ataque duró tan solo 7 minutos, lanzando en ese tiempo 36 proyectiles, dos de los cuales alcanzaron al *Gipuzkoa*. Los buques vascos fueron cogidos por sorpresa sin que las tripulaciones pudieran reaccionar. Sólo en el *Bizkaya*, donde estaba ausente el comandante, el primer oficial Avelino González Zulaika consiguió controlar a una parte de la dotación y responder al fuego. Sus disparos cayeron cerca de los patrulleros que acompañaban al *Cervera* obligándoles a alejarse. Como resultado del ataque un tripulante del *Gipuzkoa* resultó muerto.

A finales de junio, la Jefatura del Ejército Republicano en el Norte, después de consultar con los mandos navales y con el Gobierno Vasco, ordenó el desartillado de los bous. Los barcos quedaron definitivamente desarmados en julio. Sus cañones fueron desembarcados y trasladados a Santander. Al parecer se preten-

nes disciplinadas y obedientes en los destructores con el fin de asegurarse la posibilidad de escapar en ellos de Bilbao. Así lo hizo y el 15 de junio salieron ambos buques rumbo a Francia, llevando a bordo al jefe de las FNC junto con un buen número de responsables militares que escapaban de Bilbao. Una vez en Francia el jefe de las FNC, su jefe de Estado Mayor y varios oficiales desertaron y se pasaron a los franquistas.

25.- El *Almirante Cervera* era un crucero ligero de 7.975 toneladas, 33 nudos de velocidad y armado con 8 cañones de 152'4 mm., 4 de 101'6 mm., 2 de 47mm. y 12 tubos lanzatorpedos. Lo mandaba el capitán de navío Manuel Moreu. Además del *Bizkaya* y del *Gipuzkoa*, en Santoña estaban también los bous *Iparreko Izaarra* y *Gasteiz* y los dragaminas *D-12*, *D-16*, *D-17* y *L-6*. Ninguno de ellos fue alcanzado.

día reforzar con ellos las defensas costeras del puerto. A comienzos de julio se produjo también otro cambio de mando en el *Bizcaya*. El comandante Sopelana fue autorizado a marchar a Francia y le sustituyó Alejo Bilbao, desembarcado voluntariamente del *Císcar*.

2.6.- Los bous vascos en la Marina Republicana

La pérdida del territorio vasco y el repliegue a puertos cántabros supuso para la Marina de Euzkadi una pérdida de la autonomía operativa de que había disfrutado hasta entonces. La Jefatura de las FNC reclamó a la Consejería de Defensa del Gobierno Vasco la entrega de los bous con el fin de reunir bajo un solo mando todos los buques de guerra republicanos que operaban en el Cantábrico. El Gobierno Vasco, refugiado ahora en Santander no tuvo más remedio que aceptar. El 5 de agosto, a las 3 de la tarde, formaron en cubierta las dotaciones del *Gipuzkoa*, *Bizcaya* e *Iparreko Izarra* y, tras un sencillo acto de recuerdo a los compañeros caídos en combate, se procedió a arriar la *ikurriña* de los 3 buques que seguidamente fueron entregados a las FNC. Esa misma noche, con tripulación reducida, los barcos fueron conducidos a Santander. Aunque no se les cambió formalmente de nombre, en adelante, en todos los documentos de FNC, figurarán con su ortografía castellana como *Vizcaya*, *Guipúzcoa* e *Iparreco*.

Una vez en la capital montañesa se procedió a artillarlos de nuevo, pero al realizarse la operación sin supervisión de ningún técnico, se cambiaron algunas piezas y las cañones resultaron inutilizables²⁶. Poco después, un buen número de sus tripulantes, entre ellos los comandantes, fueron desembarcados y sustituidos por personal de las FNC. El mando del *Vizcaya* fue encomendado al teniente de navío de la Reserva Naval Francisco Murga y el del *Guipúzcoa* al del mismo empleo Andrés Corsino de Tuya.

Entretanto, las tropas franquistas se iban acercando cada vez más a Santander. El 24 de agosto se ordenó la evacuación de la ciudad hacia puertos asturianos. El *Guipúzcoa* y el *Vizcaya* zarparon rumbo a Gijón, junto con otras muchas embarcaciones. Una vez allí, volvió a desmontarse la artillería del *Vizcaya*, dejando las 2 ametralladoras del puente como único armamento. El 26 de agosto, FNC les ordenó regresar a Santander para evacuar algunos grupos de soldados que aún resistían allí. Sin embargo, por el camino sorprendieron varios radios facciosos emitidos desde Santander y un grupo de pesqueros con el que se cruzaron les avisaron de que la ciudad había caído ya. Los tripulaciones pensaron que FNC les había enviado a una encerrona y tomaron la decisión de dirigirse a Francia, arribando a Burdeos el 28 por la tarde. En un último gesto de recuerdo a su pasado en la Marina de Euzkadi los bous izaron la *ikurriña* al entrar en la Gironde.

A poco de su llegada, los antiguos propietarios de PYSBE —afectos al régimen franquista— hicieron gestiones ante los tribunales franceses con el fin de hacerse

26.- Memorias de Alejo Bilbao, comandante del *Bizcaya*, escritas en la Prisión General de Burgos en 1941 (Centro de Microfilm de Bergara).

con la propiedad de los barcos. El 22 de septiembre consiguieron que el Tribunal Civil de Burdeos embargara los dos bous. El Consulado republicano en Burdeos rechazó la notificación del embargo alegando que se trataba de buques de guerra y por tanto, como propiedad de un Estado, inembargables. Pero los buques quedaron, por el momento, sin autorización para salir del puerto.

Esta medida del embargo de buques a petición de sus antiguos propietarios —reales o, a veces, ficticios—, aunque hubieran sido legalmente requisados, fue la artimaña que emplearon habitualmente los representantes franquistas para inmovilizar toda la flota mercante y pesquera refugiada en Francia. Para el verano de 1938 sus reclamaciones habían dado como resultado el embargo de la casi totalidad de los buques republicanos existentes en puertos atlánticos franceses. Unicamente se excluyeron de esta medida las unidades que pertenecían a la Armada Republicana antes de comenzar la guerra. A lo largo de 1937 y 1938, la Embajada en París efectuó numerosas gestiones ante los Ministerios de Marina, Asuntos Exteriores y Justicia de Francia para obtener el levantamiento del embargo, al menos, de aquellos buques requisados al servicio de la Armada. No tuvieron éxito estos intentos y en noviembre de 1938 se abandonaron definitivamente.

Sin embargo, mientras esto ocurría, la Marina Republicana puso en marcha diversos planes para el supuesto de que los barcos pudieran volver a salir. El primero de ellos, ideado por el propio Ministro de Defensa, Indalecio Prieto, parece ser que consistía en efectuar un desembarco sorpresa en Santoña con el José Luis Díez, los submarinos C-2 y C-4 y varios bous armados²⁷ para apoderarse por sorpresa del penal del Dueso y liberar a los 12.000 gudaris vascos que allí se encontraban prisioneros. Una vez armados, avanzarían sobre Bilbao para tomarlo y liberar a varios miles más reclusos en las cárceles de la villa y de otras localidades. En ese momento se enviaría aviación y se habría conseguido abrir de nuevo el Frente Norte²⁸. Aparte de este plan, sin duda bastante fantasioso, hubo otro mucho más realista consistente en efectuar una incursión por la costa cantábrica con alguno de los bous con el fin de atacar a los buques mercantes y pesqueros franquistas que operaban en aquellas aguas²⁹.

Para ello se hizo entrar en dique al Guipúzcoa el 15 de febrero de 1938 con objeto de limpiar fondos, pintar y efectuar las reparaciones necesarias. Además se reforzó su artillería, añadiendo a sus 2 piezas de 101'6 mm., otras 2 de 47 mm. procedentes del Torpedero n.º 3 y un nuevo telémetro. Después embarcó carbón y víveres con lo que, a comienzos de marzo, el barco estaba listo para volver al

27.- Además de los 3 buques de guerra y de los bous Guipúzcoa y Vizcaya, se habían refugiado en Francia los bous armados Donostia e Iparreko Izarra y más de una veintena de dragaminas.

28.- *Historia de la Guerra Naval en Euskadi* (6 vol.) por J.M. Romaña Arteaga. Editorial Amigos del Libro Vasco, Echevarri, 1984-86, págs.1644-45 (Volumen 6.º).

29.- *Boletín de Información del Departamento Marítimo de El Ferrol*, n.º 37, 4/2/38, y *Nota del Cuartel General del Generalísimo para la Comandancia del Departamento Marítimo de El Ferrol*, Salamanca, 24/3/38 (Servicio Histórico de la Armada).

servicio. En el *Vizcaya*, que había llegado de Asturias sin artillería, las obras se retrasaron varios meses. Informaciones franquistas aseguran que fue armado de nuevo con 2 cañones de 101'6 procedentes del destruido acorazado *Jaime I*.

Se habían producido también cambios en el personal de los buques. La mayoría de las dotaciones fue desembarcada a finales de 1937 y volvió al territorio republicano por la frontera catalana, aunque algunos prefirieron permanecer en Francia. Los barcos quedaron con tripulaciones reducidas y los comandantes también desembarcaron en octubre de 1937. Fueron sustituidos por el teniente de navío (R.N.) Antonio Fernández Santos, nombrado responsable de todos los bous y buques menores en Francia. A Fernández Santos sustituyó, en enero de 1938, el capitán de corbeta (R.N.) Francisco Miranda Díaz que, además, el 13 de marzo fue nombrado comandante del *Guipúzcoa*. Al tiempo, se envió a Burdeos personal suficiente para completar la dotación del bou.

Como ya se dijo, todos estos esfuerzos resultaron vanos pues, en vista de la orden de embargo que pesaba sobre los bous, el Gobierno francés no concedió el permiso de salida y los barcos tuvieron que permanecer en puerto hasta el fin de la guerra³⁰. En noviembre de 1938, el capitán Miranda no tuvo más remedio que repatriar a las tripulaciones y entregar los barcos al responsable de la flota mercante y pesquera en Francia, Pantaleón León. En marzo de 1939, una delegación franquista se hizo cargo de todos ellos como resultado de los acuerdos firmados con el Gobierno francés el 19 de febrero. El *Guipúzcoa* y el *Vizcaya* volverían a Pasajes en mayo de 1939.

3.- LOS GUARDACOSTAS DE LA MARINA FRANQUISTA

3.1.- El "Galerna" incorporado a la Marina Franquista

Dos de los barcos de PYSBE fueron capturados por los rebeldes en el curso de la contienda y pasaron a engrosar las filas de sus fuerzas navales. Fueron el *Galerna*, apresado el 15 de octubre de 1936 por la Flotilla de Patrulleros de Pasajes, y el *Alava*, antiguo *Araba*, encontrado hundido en Sestao al ocupar la localidad en junio de 1937.

El *Galerna* fue conducido a Pasajes y allí se iniciaron los primeros obras para su transformación en buque de guerra auxiliar. El 30 de octubre salió para El Ferrol a fin de completar las modificaciones y recibir su artillería. Fue armado con 2 cañones Vickers de 101'6 mm. y 2 más de 47 mm. de la misma marca; finalmente, se le añadiría 1 ametralladora antiaérea de 20 mm. Podía alcanzar cómo-

30.- En octubre de 1938, descartada ya la idea de efectuar un raid con el *Guipúzcoa* y *Vizcaya*, se realizaron algunas gestiones con el fin de llevarlo a cabo con el *Iparreco*, igualmente sin éxito. Se preparó entonces el vapor bilbaíno *Carranza*, dotándole únicamente de armamento portátil (una ametralladora, fusiles y bombas de mano), pero enterados los franquistas consiguieron que fuera embargado en noviembre, frustrando también este último intento.

damente los 8 nudos y llegar a 10 u 11 forzando máquinas. Su plantilla se fijó en 69 hombres, aunque en muchas ocasiones llevaba alguno más. El barco quedó listo el 15 de noviembre y se le asignó la categoría de "guardacostas".

En esta época, la Marina franquista disponía de varias Flotillas de Patrulleros en el Cantábrico: la de Pasajes, la de Ribadeo y las que defendían los puertos gallegos. El *Galerna* fue asignado a la de Pasajes³¹ y quedó bajo el mando de su comandante, el capitán de corbeta Pablo Suances. El 21 de noviembre se incorporó a la Flotilla.

La labor de esta Flotilla era, primordialmente, interceptar las comunicaciones marítimas entre Bilbao y Francia. La primera operación en que tomó parte el *Galerna* fue el intento de capturar al mercante *Mar Rojo* durante un viaje de Bayona a Bilbao. El guardacostas salió de Pasajes el 26 de noviembre y de nuevo el 2 de diciembre, pero en ninguna de las dos ocasiones consiguió localizar al mercante. El mes de diciembre su actividad fue escasa, pero el 1 de enero de 1937 volvió a participar en un nuevo intento de la Flotilla por apresar a un mercante que venía de Francia. Era el inglés *Blackhill* que al divisar a los bous franquistas, forzó máquinas poniendo agua por medio. El *Galerna* le lanzó 33 cañonazos sin hacer blanco y al acercarse el mercante a Bilbao, los buques atacantes abandonaron la persecución. De regreso, a la altura de Guetaria, un avión republicano les lanzó dos bombas sin ningún resultado. Al día siguiente volvieron a intentarlo con otro mercante, pero en esta ocasión, apareció el destructor *José Luis Díez*³² y abrió fuego. Los patrulleros se retiraron a escape al abrigo de Pasajes, sin ser alcanzados. Hasta el mes de febrero aún efectuarían algún servicio más de vigilancia y de escolta sin nada especial que reseñar.

En febrero de 1937 se preparó el *Galerna* para una misión especial. El 15 de marzo salió de Pasajes con el fin de efectuar un raid por las costas occidentales francesas para interceptar el tráfico marítimo republicano. El día 6 localizó a un vapor mercante a la altura de La Rochelle. Era el *Artiba Mendi* que venía de Hull cargado de patatas y carbón. El *Galerna* se le acercó ondeando bandera republicana para no delatarse y, cuando estuvo ya muy próximo, izó la monárquica, le enfiló con sus cañones y lo apresó. Luego lo condujo a Pasajes. El 11 de marzo avistó otro vapor a la altura de Ouessant, el *Conde de Zubiría*, dedicado al tráfico de mineral de hierro entre Bilbao e Inglaterra. En esta ocasión el mercante reaccionó en seguida, poniendo proa a tierra. Aunque el *Galerna* efectuó varios disparos e incluso le alcanzó con algunos proyectiles, el *Conde de Zubiría* pudo huir y llegar a Brest, donde desembarcó algunos tripulantes heridos³³.

31.- En ese momento, además del *Galerna*, formaban parte de la 4.ª Flotilla de Patrulleros, con base en Pasajes, los bous *Denis*, *Virgen del Carmen*, *Virgen de Iciar* y *Alcázar de Toledo*.

32.- El *José Luis Díez* era un destructor de 1.536 toneladas, armado con 5 cañones de 120 mm., 1 de 76'2 mm. y 6 tubos lanzatorpedos. Podía alcanzar teóricamente 36 nudos, aunque su mal estado de calderas no le permitía sostener más de 28 ó 30. Lo mandaba el alférez de navío Carlos Moya Blanco que desertaría y se pasaría a los franquistas en marzo de 1937.

33.- *La Marina Mercante y el Tráfico Marítimo* por Rafael González Echegaray. Librería Editorial San Martín, Madrid, 1978, págs. 119 y 123-4. Ver también *La Epopeya Romántica del Mar* de Víctor M.ª de Sola, Cádiz, 1942.

3.2.- Las operaciones durante las campañas de Vizcaya y Santander

El 31 de marzo las tropas franquistas iniciaron la ofensiva de Vizcaya. La Marina se encargó de establecer el bloqueo del puerto de Bilbao con todos los buques de que disponía en el Cantábrico. El *Galerna* tomó parte muy activa en estas operaciones. Fue, sin duda, el periodo más "movido" de su carrera. El 4 de abril efectuó acciones de castigo contra la costa santanderina y detuvo frente a Santoña al buque panameño *Andra*, cuando se dirigía a Castro a cargar mineral con destino a Inglaterra. El carguero intentó escapar por lo que el *Galerna* abrió fuego, alcanzándole y causándole varios muertos y heridos. Su tripulación lo abandonó y el *Andra* fue finalmente hundido frente a punta Cerdigo el día 5 por la mañana. El 6 detuvo al mercante inglés *Thorpehall* cuando intentaba entrar en Bilbao, aunque luego tuvo que dejarle pasar por acudir en su apoyo varios destructores británicos. El 8 abrió fuego por la noche contra un mercante que entraba en Bilbao, contestándole la batería costera de Punta Galea. El 9 bombardeó Bermeo y fue atacado por la batería de cabo Matxitxako y el 10 hundió un bonitero de Castro, el *Cesar*³⁴.

El 15 de abril volvió a salir de Pasajes con nuevo comandante, el capitán de corbeta Javier de Mendizabal. Cinco días después detuvo al vapor danés *Esther Mary* procedente de Bayona y lo condujo a Pasajes. El 23 intentó impedir la entrada en Bilbao de 3 mercantes ingleses, sin lograr su objetivo al aparecer buques de guerra ingleses y abrir fuego Punta Galea. El día 1 de mayo se topó con el destructor *Císcar* cuando éste se dirigía a bombardear Bermeo. El destructor republicano abrió fuego unos minutos después³⁵. Ante su inferioridad manifiesta, el *Galerna* optó por salir de allí a toda máquina y llamar en su ayuda al crucero *Cervera*. Pero el *Císcar*, después de lanzarle 26 cañonazos, se retiró sin darle caza para continuar con su misión. El 3 de mayo, el *Galerna* bombardeó el asentamiento de la batería de Matxitxako sin obtener respuesta y el día 6 capturó a los pesqueros *Campesino* y *Campeador* cuando faenaban frente a Castro. El resto del mes de mayo y comienzos del de junio continuó en sus labores de bloqueo, sin más novedad que un ataque aéreo sufrido el 13 de junio, frente a la costa cántabra, y que no causó daños.

El 16 de junio fue para el *Galerna* el día de mayor éxito en toda la campaña. La caída de Bilbao estaba ya próxima y buena parte de la población civil trataba de escapar por mar en cualquier buque disponible. El guardacostas había ocupado su zona de vigilancia frente al Abra bilbaína a primera hora del día 16. Justo había empezado a amanecer cuando avistó un grupo de 4 buques recién salidos de Bilbao: el remolcador *Ayeta Mendi* que remolcaba al vapor *Ixtas Ondo*, segui-

34.- *Naufragios en la costa de Cantabria* por Rafael González Echegaray. Librería Estudio, León, 1976, págs. 62-4 y 271. Ver también *Armada Española. Siglo XX* por Ricardo Cerezo Martínez. Ediciones Poniente, Madrid, 1983, tomo IV, pág.134.

35.- El *Císcar* era un destructor similar al *Díez*, pero desplazaba 1.650 toneladas, alcanzaba bien los 36 nudos y estaba armado con 4 cañones de 120 mm., 2 de 76'2 mm. y 6 tubos lanzatorpedos. Lo mandaba el alférez de navío José M.^a García Presno.

dos del petrolero *Gobeo* y del pesquero *Gure Itxaropena*. Se acercó a ellos, les hizo un disparo por la proa y les apresó, entregándolos después al minador *Júpiter*. Iban todos cargados de civiles que evacuaban Bilbao y el *Gobeo*, además, de combustible. A continuación realizó un bombardeo de la carretera Bilbao-Santander, a la altura de Cerdigo e Islares. Apenas había acabado esta misión cuando apresó a otro pesquero más, el *Galanta*, cargado también de mujeres y niños. En días sucesivos repitió el bombardeo de la carretera de la costa y, además, descubrió la presencia de varios bous vascos en Santoña, entre ellos el *Gipuzkoa* y el *Bizkaya*, lo que comunicó al crucero *Cervera*. El 18 participó en la escolta al *Cervera* mientras cañoneaba a los bous de Santoña. Al atardecer sufrió un ataque aéreo sin consecuencia.

Finalizada la campaña de Vizcaya, empezó para el *Galerna* la de Santander sin solución de continuidad. Durante sus servicios de vigilancia y bloqueo de la costa cántabra apresó al pesquero *Punta Sabinal* el 24 de junio frente a Santoña, una pequeña bonitera el 4 de julio y el pesquero francés *Liberté* el 6 de julio cuando pretendía entrar en Requejada con víveres. Sufrió varios ataques aéreos los días 6, 17 y 22 de julio e intercambió fuego con las baterías costeras de cabo Mayor el día 16.

El 11 de agosto, a mediodía, fue atacado frente a Santander por el destructor *José Luis Díez*³⁶ que, a pesar de lanzarle más de 300 proyectiles, no consiguió hacer blanco con ninguno; sólo cayeron sobre la cubierta y costado del guardacostas algunos cascotes que no causaron daños, ni bajas. El *Galerna*, por su parte, realizó 51 disparos pero todos quedaron cortos pues el destructor se mantuvo siempre fuera de su alcance. Una vez finalizadas las operaciones en Santander, el buque arrumbó a Pasajes, donde entró el 28 de agosto. Los próximos dos meses los dedicaría a efectuar un completo repaso de las máquinas y calderas.

3.3.- La rutina de los servicios de vigilancia en el Cantábrico

Cuando las tropas rebeldes entraron en Sestao, el 22 de junio de 1937, encontraron hundido en la ría, junto a la factoría de la Naval, al bou *Araba*. Ya se habían completado las modificaciones iniciadas el mes de febrero anterior, pero el barco estaba sin artillar. Inmediatamente fue rebautizado *Alava* y se nombró al capitán de corbeta Camilo Carrero para supervisar los trabajos de recuperación y reparación. El buque fue reflotado el 19 de julio y entró en dique el 11 de agosto. Después de efectuar las reparaciones necesarias, el *Alava* fue a El Ferrol para ser artillado. Se le instalaron 2 cañones Krupp de 88 mm. y 2 Vickers de 47 mm., así como 1 ametralladora antiaérea. Su velocidad y tripulación —en su mayoría procedente del *Torpedero n.º 2*— eran idénticas a las del *Galerna*. Como él, fue clasificado en la categoría de guardacostas. Quedó listo para el servicio el 1 de noviembre. Entretanto, las obras en el *Galerna* habían finalizado también y se había nombrado nuevo comandante, el capitán de corbeta Guillermo Arnaiz d'Almeida.

36.- En esta ocasión mandaba el *José Luis Díez* el ya teniente de navío José M.ª García Presno.

El 25 de octubre salió, por fin, de Pasajes el *Galerna* para prestar servicio y el 3 de noviembre lo hizo el *Alava*, por primera vez, desde El Ferrol. Durante el resto de la guerra, la actividad principal de estos guardacostas sería la de realizar cruceros de vigilancia por toda la costa cantábrica y dar escolta a los buques mercantes que transportaban tropas o cargamentos importantes. La presencia de buques de guerra republicanos en los puertos atlánticos franceses hacían necesarias estas precauciones. Su labor se fue haciendo rutinaria y gris pero era también intensa y constante. Salvo por la presencia ocasional de algún crucero auxiliar, el *Alava* y el *Galerna* eran los mayores buques de guerra franquistas en el Cantábrico, ahora que la guerra se había desplazado al Mediterráneo.

Sin embargo, entre la rutina habitual se intercalaba en ocasiones algún servicio especial. Así, el 17 de enero de 1938, el *Alava* embarcaba en El Ferrol material de minas de fondo y al jefe de la Base Naval de La Graña y zarpaba a continuación rumbo a Bilbao. La misión encomendada era trasladar el material a Bilbao y Santander para instalar las defensas submarinas de ambos puertos bajo la supervisión del citado jefe. El 18 llegaba a Bilbao y el 22 a Santander, completando la misión para el 26 de enero.

El mes de abril, entre los días 3 y 7, el *Galerna* y el *Alava*, junto con varios cruceros auxiliares y patrulleros, formaron una barrera antisubmarina frente a las costas gallegas debido a la previsible salida de Burdeos del submarino republicano C-4 rumbo al Mediterráneo³⁷. El 9 de abril iniciaron la escolta del destructor *Císcar*, que acababa de ser reflotado en Gijón y era trasladado al Ferrol para reparar. El mal estado de la mar le obligó a entrar en Avilés, donde el convoy esperaría hasta el 24 de mayo para reanudar la marcha, llegando al Ferrol dos días después. Este mes de mayo se produjo también un cambio en la jefatura del *Alava* que asumió ahora el teniente de navío Victoriano Sánchez Barcaiztegui y lo conservaría hasta el fin de la guerra. En julio ocurriría lo propio en el *Galerna*, cuyo mando ostentaría en lo sucesivo el teniente de navío Daniel Novás.

Los meses de verano no ofrecieron ningún hecho especial, si acaso la entrega al *Galerna* de una bandera de combate el 23 de agosto, regalada por la villa de Castro Urdiales. El 20 de septiembre, los guardacostas, patrulleros y bous armados existentes en el Norte quedaron organizados en dos Flotillas: la 1.^a formada por el *Galerna*, *Uad Martín*, *Virgen del Carmen* y *Fantástico*, que operaría en el Cantábrico occidental, y la 2.^a formado por el *Alava*, *Virgen de Begoña*, *Denis* y *Tito*, que operaría en el Cantábrico oriental. Siete días después, el *Galerna* y el crucero auxiliar *Ciudad de Alicante* salieron de Santander para efectuar un raid por la costa francesa, hasta Grand Sole, con el fin de verificar que no había pesqueros republicanos operando en el Golfo de Vizcaya. El 1 de octubre regresaron al Ferrol sin haber visto ninguno.

Septiembre fue el mes que aprovechó el *Alava* para efectuar un recorrido de máquinas y calderas en Pasajes. Estando en ese puerto, la Diputación Foral de

37.- En realidad el C-4 no salió hasta el 14 de abril y llegó a Cartagena, sin ningún problema, el 23 de abril.

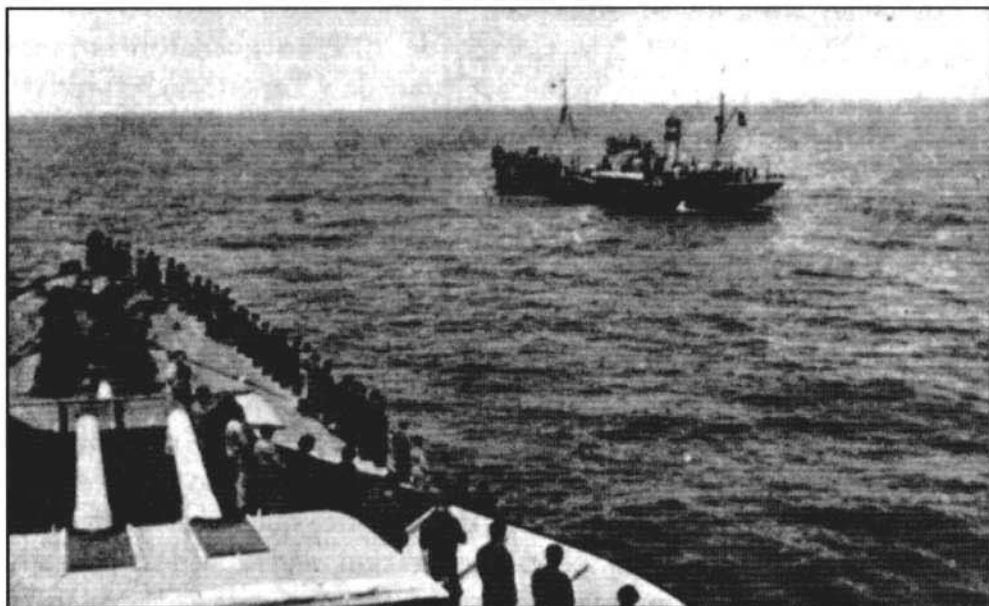


Foto 5.- El *Galerna* pasa junto al *Almirante Cervera* y recibe el saludo de su tripulación.

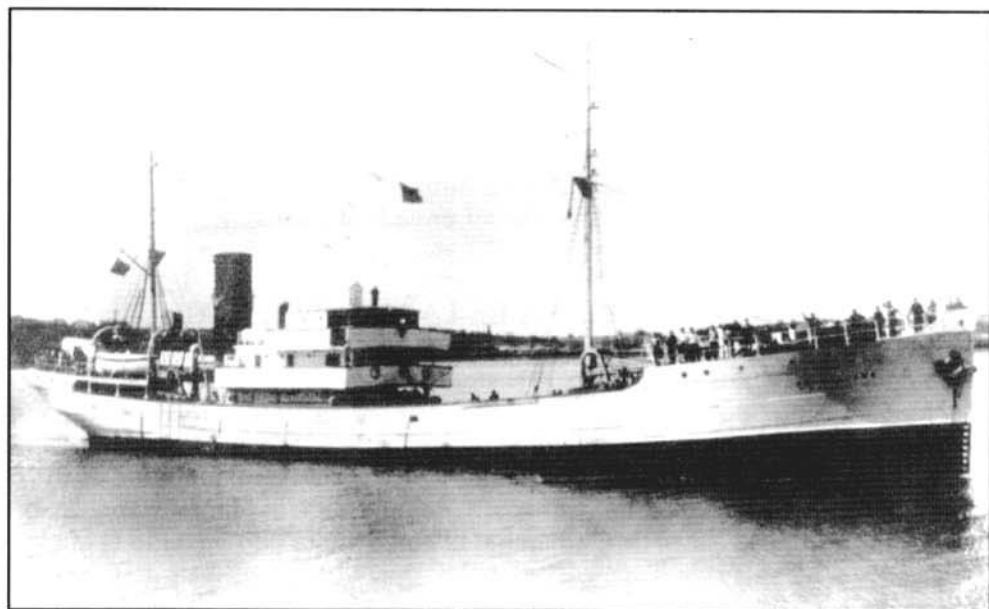


Foto 6.- El *Tramontana* en una foto de 1934.

Alava le hizo entrega de una bandera de combate el 22 de octubre. En noviembre, entre el 5 y el 7, el *Galerna* participó en una operación antiguerrillera en Galicia. Mientras fuerzas del Ejército debían una batida en la zona de monte Xiabre, el *Galerna* vigilaba la zona entre Vigo y Corrubedo, con el apoyo de 4 embarcaciones menores, para evitar la huida de guerrilleros por mar. Días después le tocó ejecutar una extraña misión. Salíó de Vigo el 15 de noviembre después de embarcar a dos oficiales alemanes. Los alemanes trataban de contactar con un buque panameño, que finalmente fue localizado en Bayona (Pontevedra) el 17 de madrugada. El *Galerna* le escoltó hasta cerca de Vigo. El buque panameño paró en medio de la ría sin entrar en puerto. A continuación, recogió a un grupo de alemanes que se habían acercado con el mayor sigilo y antes de amanecer zarpó con rumbo desconocido. Se trataba probablemente de militares o agentes especiales que abandonaban España discretamente.

En enero de 1939 le tocó el turno al *Alava* de participar en un nuevo raid por la costa francesa. En esta ocasión se trataba de colaborar con los cruceros auxiliares *Ciudad de Valencia* y *Ciudad de Alicante* que tenían como misión capturar a los mercantes vascos *Habana* e *Itxas Mendi*, ambos en Burdeos, y al panameño *Fina*, sospechoso de transportar material de guerra de Reval a El Havre o Burdeos³⁸. El *Alava* salió de Santander el 7 de enero y se mantuvo cruzando entre el estuario de la Gironde y Armen Rock. Después de reconocer a varios buques que no eran los buscados regresó a Santander el día 12. Una vez relleno de víveres y combustible, volvió a salir el 13 para vigilar la misma zona. El 22 entraba de nuevo en Santander y del 24 al 30 efectuaba una última incursión en ese área con idéntico resultado³⁹.

El último servicio encomendado a ambos guardacostas fue trasladar a remolque 2 barcasas desde El Ferrol a Cádiz. Salieron el día 8 de marzo y llegaron a Cádiz el 11. Regresaron al Ferrol dos días después, entrando el 16 de marzo. El día 27 se dio orden de desarmar el *Galerna* y devolverlo a sus armadores y el 31 se hizo lo mismo con el *Alava*. Ambos buques fueron entregados a la PYSBE en abril de 1939, terminando con ello su andadura militar.

4.- UN TRANSPORTE DE GUERRA DE LA MARINA REPUBLICANA

Como ya señalamos al principio, el sexto de los bacaladeros de PYSBE, el *Tramontana*, había salido de Bilbao el 29 de septiembre de 1936 cargado de dinamita, rumbo al Mediterráneo. Llevaba como comandante a Mariano Manresa Pallares. Arribó a Cartagena el 7 de octubre tras una breve escala en Santander. A su llegada quedaría movilizado como transporte de guerra de la Marina Republicana, al servicio de la Base Naval de Cartagena. El barco había sido enviado al Medite-

38.- *Armada Española. Siglo XX*, op. cit., tomo IV, pág. 232.

39.- El *Habana* y el *Itxas Mendi* no llegaron a salir y el *Fina* no pudo ser localizado.

ráneo a petición expresa del ministro de Marina y Aire, Indalecio Prieto, para dedicarlo a una misión muy especial: el traslado de oro del Banco de España desde Cartagena a Marsella para pagar las compras de material militar hechas en Francia⁴⁰.

El primero de estos viajes lo realizó el 12 de octubre con 250 cajas, cada una con 615 kgs. de oro. El día 18 estaba ya de regreso en Cartagena y el 29 volvía a salir con otras 748 cajas. El tercer viaje lo realizó el 9 de diciembre, en esta ocasión transportando 375 cajas de oro y regresando a Cartagena el 24 de diciembre. El cuarto y último fue en enero de 1937. Salió el día 10 con 315 cajas y volvió a Cartagena el día 29⁴¹. Todos estos viajes se hicieron, por supuesto, bajo la protección de la Flota Republicana que escoltaba al *Tramontana* hasta aguas francesas. A su regreso el barco solía recoger algún cargamento en Marsella o Barcelona para Cartagena.

Durante sus estancias en Cartagena, especialmente a raíz del torpedeamiento del crucero *Cervantes* por un submarino italiano el 22 de noviembre de 1936, el *Tramontana* realizó también misiones de vigilancia y descubierta de la Flota. Zarpaba del puerto al amanecer y se dirigía a Escombreras, donde esperaba a que salieran los buques de la Flota. Más tarde volvía a entrar en Cartagena antes de que regresaran.

Una vez finalizados los transportes de oro, el *Tramontana* siguió al servicio de la Base Naval dedicado a labores de transporte entre Cartagena y los puertos republicanos del Mediterráneo. Los viajes solían ser mensuales, siguiendo el trayecto de Cartagena a Barcelona y regreso, con alguna escala a la ida o la vuelta en Valencia, y se realizaban generalmente de noche. Sólo en una ocasión, en abril de 1937, el viaje se hizo a Almería. La carga que se transportaba era muy variada: carbón, acero, cemento, víveres, etc. Llegado el verano de 1937 se efectuaron algunos cambios en el barco. Se instaló a popa una ametralladora antiaérea y se hicieron algunas obras de acondicionamiento. Además desembarco el comandante Mariano Manresa y quedó en el puerto el teniente de navío de la Reserva Naval Isaac Echave. La tripulación siguió siendo la primitiva de PYSBE a lo que se agregaron algunos artilleros, en total 35 ó 36 hombres.

Después del verano los viajes continuaron al mismo ritmo. En el transcurso de uno de ellos, en octubre, el *Tramontana* fue atacado por un submarino que le lanzó dos torpedos. El ataque se produjo de madrugada cuando el barco cruzaba frente a Tarragona en dirección a Barcelona. Afortunadamente los torpedos pa-

40.- Para la elaboración de este apartado se ha utilizado, además de la documentación señalada en la nota (8), los testimonios personales del capitán maquinista (R.N.) Eduardo Echaniz Arrieta y del alférez de navío (R.N.) Antón Brouard, ambos oficiales del *Tramontana*.

41.- *El Oro español en la Guerra Civil* por Angel Viñas. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1976, citado en *Armada Española. Siglo XX*, op. cit., tomo III, pág.174.

saron por proa y popa sin alcanzar al barco⁴². A finales de 1937, el *Tramontana* pasó a depender directamente del Estado Mayor de la Marina, aunque siguió dedicado a los mismos cometidos. El 24 de febrero de 1938 inició el que sería su último viaje a Barcelona. Después de hacer escalas en Alicante y Valencia, llegó a la capital catalana el 28 y siguió, mas tarde, a Rosas. Transportaba en esta ocasión 250 minas que debían servir para establecer las defensas submarinas del puerto. Regresaría a Cartagena a comienzos de abril.

Después de un viaje rápido a Alicante para traer 180 toneladas de trigo, se le encomendó otra misión de traslado de metales preciosos del Banco de España. Esta vez tenía que llevar varios cientos de toneladas de plata hasta Barcelona. Una vez recogida la carga, salió de Cartagena el 15 de abril por la noche. De madrugada, cuando apenas había llegado a la altura de Alicante, recibió dos radios del Jefe de la Base Naval de Cartagena y del propio ministro de Defensa ordenándole suspender el viaje y entrar urgentemente en aquel puerto. El motivo era que las tropas rebeldes habían llegado al Mediterráneo por Vinaroz, cortando en dos el territorio republicano. En Alicante se le dieron instrucciones para regresar a Cartagena y transbordar su carga a los destructores de la Flota que, finalmente, serían los encargados de conducir la plata hasta Barcelona.

A finales de mayo de 1938, el Estado Mayor de la Marina Republicana ordenó al artillado del *Tramontana*. Durante el mes de junio se le montó en Cartagena 1 cañón Vickers de 101'6 mm. a proa, conservando a popa la ametralladora anti-aérea. Nunca llegaría a emplear el cañón en acción de guerra y la ametralladora sólo en una ocasión, durante un ataque aéreo contra Barcelona. Se aprovechó también para efectuar algunas reparaciones y el barco quedó listo el 19 de julio. Dos días después fue asignado a la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Valencia, que había quedado muy mermada por varios ataques aéreos recientes. Sin embargo, la adscripción del *Tramontana* a la Flotilla fue puramente nominal, porque el barco siguió prestando los mismos servicios de transporte que había venido realizando con anterioridad. La única diferencia era que ahora el trayecto iba de Cartagena a Valencia, con escala en Alicante, y vuelta. El corte del territorio republicano hacía aconsejable no continuar hasta Barcelona. Los viajes continuaron efectuándose al ritmo de uno, y a veces dos, al mes. Igual que el año anterior, uno de los viajes, realizado en septiembre, tuvo por destino Almería.

A estas alturas se habían producido también algunos cambios entre la tripulación del buque. El 31 de agosto habían desembarcado 14 tripulantes —entre ellos el comandante Isaac Echave— reclamados por el ministro de Hacienda para que se presentaran en Barcelona. Más adelante se trasladarían a Francia para hacerse cargo del tesoro de la República, que conducirían a México a bordo del yate *Vita*. El 1 de septiembre embarcó un nuevo comandante, el teniente de navío (R.N.)

42.- Testimonio al autor del capitán maquinista (R.N.) Eduardo Echániz. El atacante era probablemente uno de los submarinos "legionarios" que Italia cedió a los franquistas para que operaran con tripulación y mando italianos, bajo bandera española, entre septiembre de 1937 y febrero de 1938. Fueron el *Galileo* (operando como *Mola II*), *Ferraris* (*Sanjurjo II*), *Onice* (*Aguilar Tablada*) e *Iride* (*González López*).

Manuel Hoyos Amenabar. Sólo estaría un mes pues el 29 de septiembre tomaría el mando el alférez de navío (R.N.) Amadeo Uribe y permanecería en él hasta el fin de la guerra. También llegaron nuevos tripulantes para sustituir a los desembarcados y como servidores del cañón. Con ellos, la dotación del buque aumentó hasta 42 tripulantes. Por estas mismas fechas, el *Tramontana* volvió a quedar adscrito a la Base Naval de Cartagena.

El fin de la guerra estaba cada vez más próximo. La sublevación de Cartagena sorprendió al barco en el puerto. Cuando la Flota Republicana abandonó la Base Naval el 5 de marzo de 1939, el *Tramontana* siguió sus aguas. A bordo iban 101 personas que escapaban de la ciudad presintiendo el final. Entraría en Oran el 7 de marzo y sería entregado unos días después a los franquistas. El 23 de marzo salía de Oran rumbo a Cádiz. En abril sería entregado a sus antiguos armadores.

5.- LOS BARCOS DESPUES DE LA GUERRA

La guerra había acabado y cinco de los seis bacaladeros que la empezaron volvían a faenar con PYSBE. Poco después se recibirían también los dos que habían sido construidos en Dinamarca, el *Abrego* y el *Cierzo*. Estos dos barcos se habían completado a comienzos de 1937 y ambos bandos iniciaron una especie de carrera por apoderarse primero de ellos. Los franquistas enviaron un representante de PYSBE para hacerse cargo de los barcos, mientras el Gobierno Vasco decretó su incautación el 12 de diciembre de 1936 y envió también a un representante para ejecutar el decreto⁴³. Sin embargo las autoridades danesas decidieron impedir su salida hasta después de acabada la guerra.

La incautación por el Gobierno Vasco de los bacaladeros que luego sirvieron en la Marina de Euzkadi dió lugar también a un largo pleito judicial ante los tribunales británicos, cuando PYSBE formuló una demanda contra el Lloyd en reclamación del importe en que tenía asegurados los barcos. PYSBE había contratado en su día un seguro a todo riesgo que sólo exceptuaba la requisita de los mismos por las autoridades legítimas. Al final, el proceso se centró sobre la cuestión de si el Gobierno Vasco tenía o no facultades para incautarse de los buques y transformarlos en auxiliares de guerra. En la vista, celebrada en 1942, declararon entre otros Manuel de Irujo, representante vasco en Londres, y Joaquín de Eguía, el que fuera jefe de la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi. Los tribunales fallaron finalmente en 1947 desestimando la demanda de PYSBE y reconociendo la legitimidad de las actuaciones del Gobierno Vasco⁴⁴.

43.- Los barcos eran conocidos por los franquistas como *Buque 205* y *Buque 206*, mientras que el Gobierno Vasco les conocía como *Brisa* y *Ciclón*. En marzo de 1937, probablemente a iniciativa de Manuel de Irujo, se propuso designar a los barcos como *Navarra n.º 2* y *Navarra n.º 3*, en recuerdo del buque hundido en Matxitxako. Los bacaladeros recibirían finalmente los nombres de *Abrego* y *Cierzo* una vez devueltos a PYSBE.

44.- "Crónica de Londres. Un triunfo del Gobierno Vasco ante el Alto Tribunal de Londres. El Pleito de la PYSBE". Crónica de Manuel de Irujo publicada en *Euzkadi*, abril de 1947.

Los bacaladeros de PYSBE continuarían navegando hasta comienzos de los años 60, siendo desguazados finalmente en 1966 y causando baja en el Registro de Buques. El *Vendaval*, hundido en Matxixako mientras servía con la Marina de Euzkadi como *Nabarra*, no fue dado de baja y eso dió origen a un hecho curioso. En 1975, con la PYSBE en plena crisis, los Servicios de Recaudación de la Delegación de Hacienda de Guipúzcoa instruían un expediente contra la empresa para el cobro por vía de apremio de diversas deudas tributarias. De resultados del expediente, el Recaudador procedió al embargo de sus bienes. Entre estos bienes figuraba, nada menos, que el propio *Vendaval*, hundido casi 40 años antes pero del que nadie se había preocupado en cursar la baja al Registro Mercantil o al Registro de Buques de la Comandancia de Marina. El expediente se resolvería finalmente sin llegar a la subasta del barco que, por otra parte, probablemente siga inscrito todavía en ambos registros, sin hacer constar su desaparición el 5 de marzo de 1937. El *Nabarra*, ajeno a problemas burocráticos, sigue descansando en el fondo del mar, a más de 100 metros de profundidad.