

Buque transporte de la Armada "Tarifa"

Manuel Quero Oliván

En este artículo se pasa a describir la resumida historia de otro de los buques cuyo nombre ha sido "Tarifa". Dada su dilatada vida y sus muchas vicisitudes se hace difícil resumir su larga y algunas veces complicada historia.

Para los anales de la Armada Española, organismo donde prestó su más dilatado periodo activo, es más bien conocido como el ex "Castillo Arévalo". No obstante este barco tuvo anteriormente los nombres de "Cádiz", "Janu", "Kenwood" y "New Londoner".

Este buque fue construido en el año 1912 por el astillero de la Irving Shipbuilding & Drydock Co. Ltd., situado en la ciudad de Hartlepool en Gran Bretaña.

En realidad, la historia que más cercana nos cae de la dilatada vida de este buque empieza cuando en los primeros meses del año 1937 la compañía naviera belga SOCDECO adquiere el ya veterano carguero de bandera panameña (mixto de carga y pasaje) denominado "Janu", de 1.374 toneladas de registro bruto (TRB), con el propósito de utilizarlo para el transporte de material de guerra y mercancías con destino a la República Española.

El "Janu" entró en actividad rápidamente y ya el día 3 de marzo arribó al puerto de Santander con un cargamento de proyectiles, cartuchos, pólvora y uniformes valorado casi en 37 millones de francos. Pero su carrera como buque de apoyo a la República Española fue bastante corta, ya que el 14 de ese mismo mes fue apresado en aguas del Estrecho por el patrullero "Huelva". En el diario de guardia del archiconocido y tarifeño Semáforo del Camorro, el semaforista de la Armada D. Manuel Leal lo dejó reflejado mediante la siguiente anotación: *"A las 13'15 un patrullero a la altura de Sierra Bullones, le ordena a un mercante que no se pudo distinguir la nacionalidad, le siga a Ceuta..."*. Posteriormente, este mercante sería llevado al puerto de Cádiz donde se le rebautizaría precisamente con el nombre de "Cádiz".

Este barco fue en sí el segundo de los buques apresados y declarados por el gobierno del General Franco como "buena presa", siendo incorporado seguidamente a la flota dependiente de la

Gerencia de Buques Incautados, cuestión jurídica ésta (el término presa) bastante discutida en el derecho internacional por sus connotaciones corsarias.

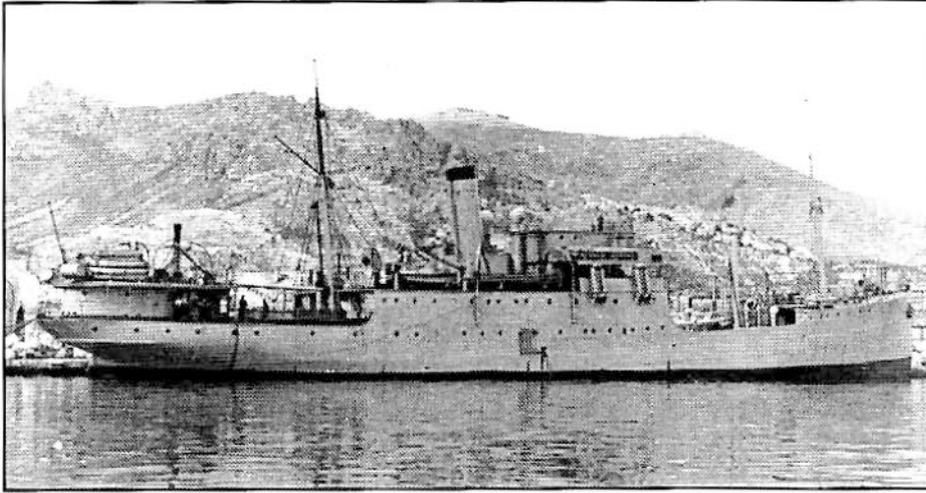
El primero de los barcos fue el buque soviético de 2.486 TRB denominado "Smidóvitx", apresado a la entrada del puerto de Bilbao por el destructor "Velasco", siendo rebautizado como "Pasajes" en un primer momento y como "Castillo Peñafiel" posteriormente.

El segundo, como se ha dicho fue el "Janu" (posteriormente "Tarifa"). El tercero en la lista fue otro barco también apresado en aguas del Estrecho, en este caso fue el griego "Gardeláki" propiedad de E. Theophilatos, de Ítaca (Grecia), de 2.282 TRB., el cual fue apresado el 28 de marzo de 1937 frente a Tarifa por el patrullero "Uad-Kert". No lo he visto consignado expresamente en el libro de guardia de la Vigía del Semáforo del Camorro, precisamente, por ser un día cerrado en lluvia y niebla, no obstante, bien pudiera ser el consignado aquella misma noche por el vigía D. Juan Estévez cuando anota: *"A las 22 se encuentra frente este Semáforo a un cañonero tipo Cánovas que reconoce a dos vapores, frente a este Semáforo que proceden del W."*. Este tercer barco apresado fue rebautizado con el nombre de "Algeciras".

Posteriormente, en octubre de 1943, con los buques mercantes apresados durante la guerra y los extranjeros hundidos en puertos españoles, se funda la "Empresa Nacional Elcano". A estos barcos, denominados popularmente como serie "Castillo" es el que pertenece el buque "Tarifa" motivo del presente artículo.

Ya con el nombre de "Castillo Arévalo" se incorpora a la "Comisión Española de la Armada para Salvamento de Buques"; comisión ésta que asumió la tarea de la recuperación de los buques hundidos en los puertos y aguas españolas durante la Guerra Civil.

Bajo las directrices de este organismo participó durante febrero y marzo de 1938 en las operaciones de recuperación y puesta a flote del destruc-



Transporte de tropas "Tarifa". (Foto: Museo Naval de Madrid)

tor "Ciscar" en el puerto gijonés de El Musel; labor de rescate muy complicada pues, mediante mangueras procedentes del "Tarifa", hubo que inyectar aire a presión en los compartimentos del destructor hundido para, una vez reflotado, llevarlo remolcado hasta un lugar cercano donde le esperaba sumergida una plataforma preparada al efecto.

Finalizada la Guerra Civil, el "Castillo Arévalo" siguió adscrito a la citada comisión, sirviendo como buque base del equipo de salvamento destacado en el puerto de Barcelona.

Ante la necesidad que tenía la Armada de disponer de buques de transporte propios, la Comisión cedió el "Castillo Arévalo" a la Marina de Guerra, causando alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada el 8 de octubre de 1941, dejando la Comisión de Salvamento de Buques.

Aunque al principio fue empleado como transporte de carga general, en 1942 se decidió emplearlo como transporte de tropas, siendo habilitado interiormente para poder alojar a un batallón de marinería. El 21 de noviembre de 1942 fue rebautizado como "Tarifa", pero el acondicionamiento para su nueva misión tuvo que esperar hasta 1944-45, periodo en que se le realizaron importantes reformas (instalación de pañoles (1), distribución de sollados (2), etc.), esto hizo que se incrementaran en exceso los pesos altos del buque, lo que, en términos marineros, es simple y llanamente: añadirle inestabilidad. Por este motivo, se le tuvieron que realizar nuevamente obras de adecuación añadiéndole unas 100 toneladas de lastre.

Prácticamente inalterado en su aspecto exterior, el "Tarifa" desempeñó durante varios años su nuevo cometido aquejado de una baja disponibili-

dad, motivada principalmente por el mal estado de sus calderas, capaces a lo más de desarrollar unos 964 caballos para una velocidad de 9,5 nudos, hasta quedar finalmente inmovilizado a últimos de 1948. Decidida su reparación, se le realizaron obras de gran carena entre junio de 1950 y abril de 1952, en las que lo más destacado fue la instalación de nuevas calderas que le permitieron alcanzar los 12,7 nudos en pruebas, pudiendo desarrollar la maquinaria hasta los 1.200 ihp (caballos de vapor indicados) de

potencia máxima y unos 916 a régimen de potencia normal, mientras que la autonomía se mantenía en cifras similares: 2.256 millas a 8 nudos con las calderas originales y 2.414 a 8,5 nudos con las nuevas calderas.

El transporte de la Armada "Tarifa" careció siempre de armamento, llegando a lo más a montar alguna ametralladora de pequeño calibre en emplazamientos de fortuna.

Pese al extenso historial de reparaciones a que fue sometido el "Tarifa" continuó siendo un buque viejo, gastado, con escasa velocidad y capacidad de carga y un elevado coste de mantenimiento, por lo que no resulta extraño que lo diesen de baja en tan corto espacio de tiempo.

Así pues, acusando el peso de sus muchos años de servicio, el "Tarifa" pasó a la situación de reserva el 26 de octubre de 1959 como preámbulo de lo que sería su inminente baja definitiva, que acaeció el 3 de enero siguiente, siendo desguazado en Cartagena.

Aunque sorprenda, el transporte "Tarifa" a pesar de ser un buque de mediano porte carecía de sistema de orientación inercial (giroscópica), por lo cual, el oficial de puente navegaba "fiándose" de la aguja magnética y, como todo navegante sabe, es siempre de relativa fiabilidad; esta "contrariedad náutica", entre otras, hacía que dicho buque tampoco fuese agradable para el oficial que lo mandaba, el cual, en navegaciones de altura, tenía que estar continuamente tomando estimaciones astronómicas para no errar el rumbo.

D. Manuel Castellanos Barbarroja, vecino de Tarifa, oficial de máquinas (ya retirado) y persona conocidísima en esta ciudad por haber prestado lar-

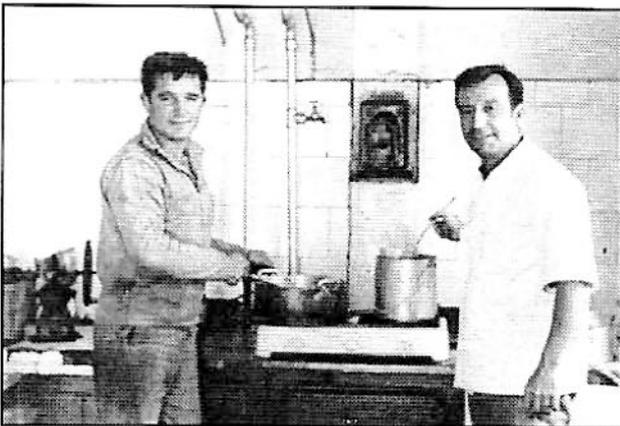
gos y muy estimados servicios como tal en la Estación Naval de Tarifa (también denominada Estación de Lanchas Rápidas), me contaba que prestó servicios como mecánico en este buque y que, entre las numerosas singladuras que hizo en él, una de ellas fue precisamente al puerto de Tarifa.

Recuerda el Alférez de Navío Castellanos que, procedente del puerto de Gijón, se transportaron en el "Tarifa" y para Tarifa unas 700 u 800 toneladas de hulla con destino a las cocinas de los pabellones de oficiales, suboficiales y cabos primeros de la Armada, pabellones estos situados frente al "Colegio Público Guzmán El Bueno", los cuales, tuvieron cocinas de carbón hasta principios de los años 70 del siglo pasado. Dicho mineral (hulla), conocido normalmente como "carbón de piedra", era de mejor calidad que el carbón vegetal de la zona, bastante caro y escaso por aquel entonces.

El mineral de hulla fue descargado en las inmediaciones de lo que hoy conocemos como "muelle del gasoil", lugar donde quedó depositado, siendo transportado posteriormente y poco a poco hasta las carboneras de la Estación Naval, lugar desde donde se repartía a los llamados "pisos de la Marina".

En los años difíciles que corrían, la picaresca corría también paralela a ellos, por lo cual, según me cuentan, buena parte del carbón tomaba rumbos misteriosos hasta cocinas particulares e incluso alguna que otra fragua de herrero donde el citado "carbón asturiano" era estimadísimo.

Según me comentaba el mayordomo de oficiales y jefe de cocina de la Estación Naval de Tarifa D. Antonio Núñez Flores (apodado "Catapún"), el cambio de la cocina de carbón a la de butano fue una bendición. En la fotografía que se acompaña puede verse al citado mayordomo y su ayudante ante



Ayudante y jefe de cocina de la E.N. de Tarifa. (Foto cortesía de D. Antonio Núñez Flores)

una de las cocinas de carbón que tenía la Estación Naval (la que aparece corresponde a la repostería de suboficiales) y, encima de ella, aparece la pequeña pero efectiva cocinilla de butano que, comprada en "Casa Villanueva" (antes de llamarse Galerías Villanueva) fue un verdadero alivio, sobre todo para los marineros ayudantes del cocinero, los cuales, tenían que enfrentarse diariamente a la limpieza de los utensilios de cocina tiznados por aquellos fogones.

Con el uso del butano, ya no hubo necesidad de traer más carbón, encargándose el suministro de butano y propano a la citada empresa "Galerías Villanueva" de tanta raigambre y años de servicio en esta ciudad.

Características del "Tarifa"

Eslora (máxima).....	82,30 metros.
Manga.....	10,66 metros.
Puntal.....	5,03 metros.
Calado medio a plena carga.....	4,90 metros.
Desplazamiento a plena carga.....	2.800 Tm.
Maquinaria.....	Alternativa de triple expansión.
Nº de calderas.....	Dos.
Combustible.....	Carbón.
Capacidad máx. de combustible.....	150 Tm.
Velocidad (máxima).....	12,7 nudos.
Dotación.....	88 personas.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- *Buques de la Armada Española. Los años de la postguerra.* Juan Luis Coello Lillo. Ediciones Aldaba. Madrid 1995.
- *Enciclopedia General del Mar.* José María Martínez-Hidalgo y Terán. Ediciones Garriga, S.A. Barcelona. Cuarta edición. 1988.
- "Els Castillo: la presa de vaixells estrangers". José Miguel Santandreu Soler. Revista *El Temps d'història*, 41. Noviembre 2004. (En catalán).

DOCUMENTACIÓN CONSULTADA

- Archivo fotográfico del Museo Naval de Madrid.
- Diario de la Vigía del Semáforo del Camorro, años 1935/36 y 37. Archivo del autor.

NOTAS Y ACLARACIONES

- (1) Pañoles: Son los diferentes almacenes del buque, por ejemplo, pañol del buzo, donde el buzo guarda sus enseres, pañol del contramaestre, donde el contramaestre guarda sus herramientas y repuestos. Hay alguna que otra excepción como es el caso del pañol de pólvoras o explosivos, al cual se le denomina la "Santabárbara".
- (2) Sollados: Habitaciones o dormitorios especialmente habilitados para el personal en general. Si lo es para una persona se le denomina "Camarote" y si es para alojar a pocas personas "Cámara".