

EL TORPEDEAMIENTO DEL VAPOR NAVARRA EN AGUAS DE ALTAFULLA DURANTE LA GUERRA CIVIL

A los que buceando frente al río Gayá han podido contemplar la «espina dorsal» de un buque.

Febrero de 1937. La campaña que de forma encubierta venían desarrollando los submarinos italianos contra el tráfico naval republicano, iniciada el mes de diciembre anterior, estaba tocando a su fin, en lo que a su primera fase se refiere.

Esta, se había desarrollado con la actuación simultánea de grupos de submarinos —entre cuatro y seis unidades— que cubrían los principales puertos en poder de la República.

El séptimo y último grupo de esta campaña, compuesto por cinco submarinos, había zarpado de sus bases italianas el día 2 de febrero, correspondiendo a cada uno de ellos bloquear los sectores siguientes: Ettore Fieramosca, zona de Barcelona; Nereide, la de Cartagena; Babilonia, la de Almería; Ferraris, la de Tarragona y Topacio, la de Valencia.

Era, pues, el Ferraris el encargado de realizar el bloqueo de la zona comprendida entre Vinarós i Vilanova i la Geltrú, y una línea a distancia de 30 millas de la costa¹.

Este submarino, de reciente construcción, perteneciente a la clase Arquimede, había entrado en servicio el año 1935, y sus características principales eran: desplazamiento 925/1.259 Tons., eslora 70,5 mts., 2 motores Tossi de 1.500 H.P. en superficie y 2 eléctricos Marelli en

1. Parte de Campaña del submarino Ferraris al jefe de E.M. de la Armada. Roma 11 febrero 1937. Servicio Histórico del E.M. de la Armada.



Vista del vapor embarrancado Navarra, desde un bombardero
de la Aviación Legionaria italiana de Baleares.

inmersión. Velocidad máxima 16/7,7 nudos. Autonomía 10.300/105 millas; armamento, 8 tubos lanzatorpedos (cuatro a proa y cuatro a popa), 2 cañones de 100 mm. y 2 ametralladoras de 13,2 mm.; dotación, 6 oficiales y 49 clases y marinería.

Al mando del capitán de corbeta Primo Longobardo, y como comandante adjunto español, el teniente de navío Juan García-Frías, zarpó de la base de Nápoles el día 2 de enero a las 21.30 horas, arribando a aguas de Tarragona en la madrugada del día 5, tras una navegación cuyo principal objetivo era la de pasar desapercibidos a cualquier avistamiento naval o aéreo.

Durante todo este día patrullan en inmersión frente al puerto, no avistando más que un velero de tres palos, que el comandante italiano rehusa torpedear, por considerarlo un blanco de poca importancia.

Se alejan de la costa a la anochecida para cargar baterías, regresando en la mañana del día 6, y reconocen de nuevo el puerto de Tarragona, comprobando la presencia en él de un petrolero y un mercante de la compañía Ibarra. El petrolero era el Campeador, de CAMPSA, descargando 6.000 Tons. de gasolina, procedente de Batum (URSS) y del Cabo Quintres, cargando víveres para Bilbao².

Durante el resto de la singladura observan que el tráfico de buques discurre muy próximo a la costa, lo que hace prácticamente imposible la aproximación en inmersión por la falta de calado para realizar un ataque.

El día 7 transcurre con las mismas características de la singladura anterior.

El 8, al encontrarse a 2 millas al sur del faro de la escollera, ven salir del puerto a toda máquina al petrolero y aunque intentan alcanzar en inmersión la posición de lanzamiento, no lo consiguen, perdiendo la oportunidad de atacar un blanco tan codiciado³. El desánimo a bordo es patente.

Ante esta contrariedad y considerando que la táctica empleada por los buques mercantes de navegar pegados a tierra, hacía inútil el acecho frente al puerto, pretendiendo abarcar todos los puntos de recalada lo que se conseguía era estar generalmente en los espacios muertos.

2. Los nombres de los buques mercantes han sido contrastados con la «ficha estadística» de la Junta de Obras del Puerto, correspondientes a las fechas del parte de campaña.

3. Un submarino de las características apuntadas, sólo podía dar la velocidad de 7 nudos, máxima en inmersión, durante algo más de una hora, hasta agotar la batería. De no presentarse el blanco en condiciones favorables para una aproximación, había que desistir de alcanzar la posición de lanzamiento, y por tanto del ataque.

Así que creen más conveniente realizar el acecho en unos de los extremos del arco natural de las aguas de Tarragona, cabo Salou o cabo Gros. Optan por cabo Gros.

Apenas llegados al cabo, aparece por Levante un mercante sin bandera pegado a la costa.

Se ordena alistar dos tubos de proa, iniciando la aproximación perpendicularmente a la costa, con lo que el fondo disminuye rápidamente. Poco después pueden leer a través del periscopio el nombre del buque: Navarra.

Era este mercante, un vapor con casi 30 años sobre sus cuadernas, construido en 1908 en los astilleros de Thomson and Son, de Sunderland (UK), con un registro bruto de 1.693 Tons. y 2.100 peso muerto. Sus dimensiones 73,2 metros de eslora, 10,6 mts. de manga y 4,9 de calado. Pertenecía a la compañía naviera Ramos de Barcelona que lo había adquirido a la compañía Transmediterránea hacia relativamente poco tiempo.

Durante la aproximación se estima los datos para el lanzamiento —distancia al buque 700 metros, rumbo 240 grados, velocidad 8 nudos, ángulo de mira 11 grados— disparando seguidamente dos torpedos. La sonda bajo la quilla es de 12 metros. Eran las 16 horas.

Momentos después del lanzamiento, el mercante mete toda la caña a estribor arrumbando a la playa hasta quedar varado en la arena. Se observa desde el submarino como arrian un bote que se dirige a la costa lleno de gente, mientras sale gran cantidad de vapor por la chimenea. Suponen que uno de los dos torpedos debe haber alcanzado al mercante, pero el hecho de no haber oído la explosión, de haberle dado tiempo a varar sin apreciables señales de hundirse y no observarle ningún desperfecto, decide al comandante a lanzar un tercer torpedo cuya explosión se oyó claramente, observándose que había producido una gran brecha en el costado, a proa del puente. Este lanzamiento fue realizado con uno de los tubos de popa, dado que el submarino había llegado a tener tan poco fondo después del lanzamiento anterior, que se vio obligado a invertir el rumbo.

Los detalles del crucero del submarino Ferraris a partir de este momento ya no interesan a este relato. Permaneció en aguas de Tarragona realizando varios intentos de ataque, que tuvo que suspender por tratarse de buques extranjeros, hasta el día 15 en que recibe orden de regresar a su base.

Retrocedamos unas fechas. El día 10 de febrero la prensa republicana, en lugar no demasiado destacado, bajo el titular «Un buque

torpedeado por los piratas» informaba del hecho de haber sido torpedeado a la altura de Torredembarra el vapor Navarra. Dicho buque fue avistado cuando se hallaba a unas 7 millas de Tarragona, y sin que precediera aviso alguno, el buque pirata disparó 3 torpedos uno de los cuales alcanzó a nuestro buque en la caja de cadenas, por encima de la línea de flotación y en la proa.

El capitán del Navarra se dio perfecta cuenta a tiempo de la presencia del submarino faccioso y enfiló a toda máquina la playa, navegando en zig-zag. Así pudo esquivar los 3 (sic) primeros disparos del submarino pero no el último, que le alcanzó cuando el buque llegaba a la arena, lo que permitió salvar a la tripulación y buena parte de la carga consistente en alimentos ⁴.

El día 13 de febrero llegaba a Barcelona por vía aérea, procedente de Marsella, el diputado comunista francés Jean Cristofol para efectuar una encuesta con motivo del torpedeamiento del Navarra declarando a su llegada:

«he sido delegado por el "Comité de solidaridad y de Ayuda al pueblo español", con el fin de averiguar todo lo relacionado con el caso del Navarra, a cuyo efecto me trasladaré a Tarragona.

El hecho es grave, porque en una carta que recibimos a raíz del torpedeamiento de dicho buque, sus tripulantes confirman que el submarino que les atacó era alemán, y esto lo hemos de poner en claro a fin de delatar a la opinión internacional este nuevo atentado del fascismo internacional y llevar el asunto a la Cámara.

Hemos tenido que lamentar el fallecimiento de nuestro querido camarada Marcel Basset, jefe de la delegación portadora del cargamento, totalmente integrado por víveres y medicamentos, con destino a las mujeres y a los niños españoles; es decir, que los fines de la expedición eran pura y estrictamente humanitarios. Afortunadamente pudimos poner a salvo gran parte de las mercancías.

El Navarra salió de Marsella el día 8. Dos días antes una mano criminal quiso impedir nuestros propósitos, provocando un incendio en el buque, aprovechando unos momentos de descuido en la vigilancia a bordo. Afortunadamente, el fuego pudo ser dominado, dando al traste con las criminales intenciones de los fascistas, autores del siniestro.

*Probablemente a mi regreso de Tarragona, después de reunirme y de conferenciar con mis compañeros, podré facilitar una nota sobre el acuerdo que hayamos tomado.»*⁵.

El día 15 era trasladado a Barcelona desde Tarragona el cadáver del francés M. Basset, conducido por compañeros del Socorro Rojo Internacional, siendo expuesto el féretro en el paseo Pi y Margall frente al local del PSUC⁶.

El 17 era trasladado a Marsella en ambulancia para recibir sepultura⁷. A partir de esta fecha no se vuelve a hablar del Navarra. La guerra continuaba y ya no era noticia destacable.

No obstante alrededor del buque y de su cargamento se estaban desarrollando actividades conducentes a rescatar parte del material transportado.

El remolcador Montcabrer, de Barcelona, se traslada a Altafulla en un intento de sacar de la varada al Navarra. Al comprobar que no es posible la operación, debido a los destrozos existentes en el casco del buque se abandona el proyecto de reflotarlo y remolcarlo a puerto seguro.

Quedaba el cargamento compuesto por víveres, ropa y medicinas según las notas de prensa. A esta composición de la carga, habría que añadir armamento y pertrechos de guerra.

El hecho de que el buque había sufrido un incendio en Marsella, al parecer intencionado antes de hacerse a la mar, podría deberse a la circunstancia de transportar este material militar.

Se hace eco también del mismo el general Belforte: *«el 28 de enero de 1937 arriba a Marsella el vapor Navarra para embarcar 1.200 Tons. de material vario depositado hacia ya días en el puerto. El Navarra debía partir el 1 de febrero, pero de imprevisto se produjo un incendio prontamente dominado por los bomberos que acudieron inmediatamente. Durante el incendio fueron descargadas numerosas cajas con indicaciones de piezas de recambio y conservas alimenticias. De hecho*

4. «La Vanguardia», 10 de febrero de 1937. El diario «Llibertat» de Tarragona había dado cuenta del suceso en una escueta nota.

5. «La Vanguardia», 13 de enero de 1937.

6. «La Vanguardia», 16 y 18 de febrero de 1937.

7. Testigos locales presentes en la acción, manifiestan que Basset, murió ahogado al caer al agua cuando se disponía a embarcar en el bote que se arrió después de haber varado el «Navarra», al hacer abandono del buque.

*algunas de las cajas se rompieron dejando constancia de su contenido. Ametralladoras desmontadas»*⁸.

Por otra parte, en el submarino Ferraris constaba en la hoja de información reservada de buques próximos a salir de Marsella, el Navarra con un cargamento de camiones⁹.

Como puede verse, había afirmaciones para todos los gustos.

Ante la imposibilidad de reflotar el buque se toma la decisión de descargar todo el material que sea factible de ser extraído de las bodegas. A mediodía del 10 de febrero, sólo dos días después de haber sido torpedeado, comenzaba la descarga¹⁰. Esta descarga la realizan 5 ó 6 barcas de pesca de la base de Tarragona, una gabarra y un pontón de la JOP, remolcados por éstas.

Pudo obviarse la dificultad de la descarga en rada abierta y sin medios adecuados, por la circunstancia de que la caldereta que alimentaba de vapor las maquinillas de los puntales de descarga, se hallaba en el entrepuente de la bodega, que al no haber sido dañada durante el ataque, permitió la utilización de dichos puntales, aligerando considerablemente la manipulación del material y el tiempo de descarga.

Este material desembarcado se depositó en el tinglado del muelle Paralelo de Tarragona, haciéndose cargo del mismo un delegado de la Comisaría de Armamento del ministerio de Marina y Aire, dato revelador de la entidad del cargamento transportado por el buque¹¹.

Al quedar la descarga fuera del control de la aduana y de la Junta de Obras del Puerto, no poseemos datos cuantitativos de este material, y sí sólo testimonios orales de los que intervinieron en la descarga, en la que destacan gran cantidad de fardos de ropa confeccionada o en pieza y víveres. No recuerdan medicinas; y del material militar, caretas antigás, fusiles en cajas con rotulación francesa, algunas pistolas y maquinaria para montar un taller de encartuchado, así como gran cantidad de rollos de alambre de acero liso y de poco diámetro¹².

El día 20 de febrero se daba por terminada la descarga de las mercancías que habían podido ser recuperadas¹³.

8. Belforte. *La guerra civil en Spagna*, tomo 11, págs. 242-243.

9. Parte de Campaña del Ferraris antes citado.

10. Aduana de Tarragona. Documento núm. 120. Registro de entrada 11 febrero 1937.

11. Aduana de Tarragona. Documentos núms. 122 y 125. Reg. entrada 12 febrero 1937.

12. Testimonios de A. Palau Ricomá, capataz de la descarga, y D. Pedrol Rius, patrón de la embarcación Joven Narcisa que intervino en la descarga.

13. Aduana de Tarragona. Documento núm. 161. Reg. de entrada 22 febrero 1937.

El Navarra quedó abandonado, sufriendo los rigores del tiempo y de la mar, que lo fueron desmantelando poco a poco.

En ocasiones era ametrallado por los aviones que procedentes de Baleares atacaban la costa republicana ¹⁴.

El día 12 de julio de 1938 un hidro Heinkel He-59 de la Legión Cóndor, estacionado en Pollensa, salía con orden de atacar los barcos varados en la costa de Tarragona, ignoramos con que resultados ¹⁵.

Al llegar la paz, la comisión de la armada para Salvamento de Buques, que prácticamente reflató todas las unidades que eran susceptibles de ser nuevamente utilizadas, debido a su mal estado, descartó la posibilidad de hacerlo con el Navarra, que terminó desguazado en el mismo lugar en que embarrancó, justo en la desembocadura del río Gayá.

Tras la guerra civil, al submarino atacante del mercante Navarra, Ferraris, le esperaban días azarosos. Durante la Segunda Guerra Mundial, intentando atacar un convoy aliado a poniente del estrecho de Gibraltar, fue averiado por aviones de la escolta del convoy y obligado a salir a la superficie a causa de las averías, siendo cañoneado por el destructor inglés Lamerton, que hundió al sumergible con más de un tercio de la dotación, el 25 de octubre de 1941 ¹⁶.

Primo Longobardo, comandante del Ferraris durante el ataque al Navarra, al mando del submarino Pietro Calvi y ya en la Segunda Guerra Mundial, murió heroicamente en la noche del 15 de julio de 1942, cuando el submarino fue obligado a emerger con graves averías producidas por la escolta del convoy atacado, entablando desesperado combate en superficie hasta hundirse con casi toda la dotación. Unos pocos naufragos fueron rescatados por la corbeta inglesa Lutworth, siéndole concedida al capitán de fragata Longobardo a título póstumo la medalla de oro al valor militar, máxima condecoración italiana ¹⁷.

14. JOAN NOGUERA I SALORT, *La Guerra Civil a Tamarit (1938-39)*, «Estudis Altafullencs», 8 (1984), 91.

15. Parte de operaciones de la Jefatura Regional Aérea de Baleares. Legajo 252-4 Servicio Histórico del E.M. de la Armada. Se trataba de los vapores Betis, embarrancado en Calafell; Navarra, en Altafulla, e Isla de Menorca, en las proximidades de Cambrils.

16. B. POLLINA, *I sommergibili italiani*, Roma (Ufficio Storico della Marina Militare), 1971, p. 234.

17. *Le medaglie d'oro al valore militare*, Roma (Tipografica Regionale), 1965, p. 49.

El comandante-adjunto español, Juan García-Frías, siguió su carrera naval hasta alcanzar el almirantazgo ¹⁸. Entre sus mandos más destacados está el de la flotilla de submarinos ¹⁹. Ingeniero, geógrafo, dedicó la mayor parte de su actividad a la investigación matemático-astronómica, siendo el impulsor de un sistema para resolver rápidamente el problema de la situación astronómica basado en el lugar geométrico de una serie de centros de curvatura y de la envolvente de estas curvas, conocido comúnmente por sistema de involutas, que fue muy utilizado durante las décadas de los cuarenta y cincuenta.

FRANCISCO GONZÁLEZ HUIX

18. B. POLLINA, *op. cit.*, p. 205.

19. Estado general de la Armada, varios años.