

LA GUERRA CIVIL EN ALGECIRAS Y SU ENTORNO GEOGRÁFICO

Manuel RODRÍGUEZ BARRIENTOS
Capitán de la Marina Mercante

Introducción



CUANDO se produce el alzamiento militar de julio de 1936, el puerto de Algeciras cobra una gran importancia porque se convierte en el único en que es posible desembarcar las fuerzas de Marruecos que deben marchar sobre Madrid. Otro puerto de desembarco podría haber sido el de Málaga, pero esa ciudad no se sumó al movimiento y los sublevados no pudieron contar con él hasta febrero de 1937.

En la mañana del 19 de julio de 1936 llegaban a Algeciras los vapores *Cabo Espartel* y *España núm. 5*, que traían al II Tabor de Regulares de Ceuta. Los escoltaba el cañonero *Dato*, que «se aproximó a La Línea y desde las cercanías del puerto de Gibraltar cañoneó al cuartel de Infantería de Ballesteros para intimidar a la guarnición que no se había sumado al movimiento» (1).

El *Cabo Espartel* pertenecía a Ybarra y Cía., y el *España núm. 5* era uno de los buques alemanes internados en puertos españoles durante la Primera Guerra Mundial y pertenecía al Estado español, que hacía años que lo empleaba como transporte. El 17 de julio de 1936 había llevado una Bandera de la Legión de Villa Sanjurjo (Alhucemas) a Melilla, e inmediatamente se hizo a la mar y se puso a las órdenes del Gobierno de Madrid. Pero al día siguiente el *Dato* lo capturó en el Estrecho y lo llevó a Ceuta. En los meses de noviembre y diciembre de ese año, y en marzo de 1937, realizó varios viajes más a Algeciras, con tropas y material de guerra.

(1) ALGARBI RODRÍGUEZ, J. M., y TORRES BARRANCO, F. J: *Apuntes sobre la Guerra Civil en el Campo de Gibraltar: el papel de Gibraltar*. Almoraina, 21, 1999.



Cañonero *Dato*.

El miércoles 22 de julio de 1936, a las tres de la tarde, buques de guerra gubernamentales se acercaron al fondeadero de Puente Mayorga y, apoyados por tres aviones, bombardearon La Línea en un intento de ayudar a las fuerzas republicanas que, llegadas en tren a la estación de La Almoraima, intentaban avanzar sobre Algeciras para hacer retroceder a las llegadas de Ceuta. Pero por la tarde, aviones rebeldes procedentes de la base de Tetuán hacían lo propio con la escuadra y con la estación de La Almoraima y obligaban a los trenes a retroceder hasta las estaciones de Castellar y Jimena de la Frontera.

Ante la grave situación que en esos días se vive en Algeciras, son muchas las personas que huyen por mar con destino a Gibraltar, ya que la verja de La Línea se encuentra cerrada. El *Aline II* (pequeña motonave propiedad de la Sociedad de Vapores «La Punta de Europa» y destinada al transporte de pasajeros en la bahía de Algeciras) es el único barco que mantiene la comunicación con aquella plaza, si bien fueron numerosas las pequeñas embarcaciones —incluso botes a remo— que se llegaron a utilizar con el fin de buscar refugio en el Peñón. El afán de escapar dio lugar a verdaderos actos de piratería, como fue el caso del motovelero *Catalina Partida*. Este pequeño y viejo buque de la matrícula de Ceuta y construido en 1858 tenía una eslora de 18 m y un arqueo bruto de 47 toneladas y era propiedad de don Fernando Partida Palma. Cuando dos o tres días después del alzamiento se encontraba surto en el puerto de Algeciras, procedente del de Ceuta, fue asaltado por unos individuos que obligaron a la tripulación a hacerse a la mar con rumbo desconocido.

Después se supo que el motovelero se había refugiado en Gibraltar y su armador, tras laboriosas gestiones encaminadas a su rescate y con la ayuda obtenida de las autoridades nacionalistas, consiguió sorprender a los tripulantes y traerlo a Algeciras hacia finales de octubre o principios de noviembre de 1937.

El «convoy de la Victoria» y el ataque del *Jaime I*

En la tarde del miércoles 5 de agosto de 1936, festividad de Nuestra Señora de África, lograba arribar a Algeciras el llamado «convoy de la Victoria», que traía desde Ceuta un considerable contingente de tropas y material de guerra. El convoy, que contó con la protección del cañonero *Dato*, del *Torpedero número 19* y del guardacostas *Uad Kert*, estaba integrado por los correos de Trasmediterránea *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta* y los remolcadores *Arango* (de 567 toneladas de registro bruto y pabellón hispano-marroquí) y *Eduardo Benot* (de 25 metros de eslora y 111 toneladas de registro bruto), que tuvo que regresar a Ceuta por avería.

El destructor gubernamental *Alcalá Galiano*, que se acercó a toda máquina procedente de Poniente, intentó evitar el paso del convoy dirigiéndose a los correos que marchaban en cabeza, contra los que rompió fuego; pero el *Dato* maniobró sobre el destructor para atraer su atención y logró que éste cesase el ataque a los mercantes y se retirase francamente, desapareciendo detrás de Punta Europa.

Dos días después, el acorazado *Jaime I* se presentaba en la Bahía con los cruceros *Miguel de Cervantes* y *Libertad* y el destructor *Almirante Ferrándiz*, y atacaba Algeciras. Desde las siete de la mañana hasta las dos de la tarde no cesó el cañoneo del *Jaime I* sobre la ciudad. Después marchó a colocarse cerca de puente Mayorga, pero no hubo tregua: la aviación sustituyó entre tanto al acorazado. A las tres y media de la tarde se retiró la escuadrilla aérea y el *Jaime I* reanudó el fuego sobre Algeciras hasta las siete de la tarde aproximadamente, hora en que desapareció por donde vino rumbo a Tánger. Los daños causados fueron: destroz total del restaurante Casero, destrucción de la torreta del Consulado argentino y de parte del inglés e insignificantes deterioros en otros edificios de la Marina y paseo de la Conferencia. Una bomba de aviación cayó en el edificio donde estaba instalada la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, destrozó su salón de actos y la secretaría y deshizo su archivo que, merced a una gran labor, pudo ser reconstituido casi en su totalidad. Se registraron algunos heridos y una víctima mortal: un soldado marroquí que disparaba su ametralladora en el puerto, entre cuyos bloques dejó la vida.

El cañonero *Dato*, que se encontraba fondeado, también sufrió el ataque de tan potente adversario y, aunque se defendió tenazmente, resultó incendiado,



Crucero *Miguel de Cervantes*.

por lo que su comandante, el capitán de fragata Manuel Súnico y Castedo, decidió vararlo para evitar su pérdida total. En su reflotamiento intervino el remolcador de altura *Arango*, una de las unidades que habían integrado el convoy del Estrecho. El 30 de septiembre el *Dato*, una vez a flote, marchó a Cádiz para ser reparado en el Arsenal de La Carraca. Iba escoltado por los patrulleros de la 2.^a Flotilla *Iñasi* y *Pemartín*, dos *bous* armados incorporados a la Marina de guerra nacional, que a la altura de Trafalgar lo entregarían a otros de la 1.^a Flotilla, salidos para esperarle.

No fue el *Dato* el único buque dañado por el *Jaime I*. El *Ciudad de Ceuta* resultó alcanzado por un proyectil que penetró por su costado de babor, atravesó la cámara de primera clase e hizo explosión en la brazola de la escotilla. También resultaron dañadas algunas embarcaciones menores, entre ellas el pesquero *Río de la Plata*, de la matrícula de Villajoyosa, que había sido incautada por el comandante militar de Marina, teniente de navío Alejandro Mackinlay, precisamente por disposición del comandante del *Dato*, para prestar servicio de contraespionaje, contrabando y salvamento y para transporte de carbón desde Gibraltar con destino a los patrulleros con base en Algeciras.

Pesqueros convertidos en patrulleros

La presencia de los patrulleros nacionales en Algeciras se hizo notar pronto. Se trataba de una serie de pesqueros que, dotados en el Arsenal de La

Carraca de ametralladoras y piezas de cañón de calibre menor, se integraron en la Marina de Guerra. El primero de todos ellos fue el *Lanzón*, guardapesca afecto en Cádiz a Servicios Marítimos, que en la tarde del mismo 18 de julio fue puesto por su capitán, don Manuel Lousado, a disposición del comandante de Marina de aquel puerto y del almirante jefe del departamento. A esta pequeña unidad le siguieron varios *bous*, que asimismo fueron armados: *Iñasi*, *Toralla*, *Panxón* (después *Pemartín*), *Juan* (luego *Juan Miguel*), *Atlántico núm. 1* (luego *Atlántico*)... En un principio se les encargó misiones de vigilancia para evitar la entrada de buques enemigos en la bahía gaditana; pero roto el bloqueo de aquella zona algunas de estas pequeñas unidades recibieron orden de partir para Algeciras. Se trataba de los *Iñasi*, *Pemartín*, *Lanzón* y *Juan Miguel*. En tanto que a los dos primeros les correspondió —como ya se ha dicho— escoltar al averiado *Dato* hasta Cádiz, los otros fueron enviados a barrer las proximidades del puerto de Ceuta, que era necesario mantener libre de submarinos enemigos debido a la inminente llegada de los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*, que procedentes de Galicia iban a aprovisionarse de combustible.

Más tarde el *Lanzón* y el *Juan Miguel* regresarían a su labor de vigilancia en la bahía de Cádiz, y el *Iñasi* y el *Pemartín* se encargarían, con el guardacostas *Uad Kert*, de hacer el barrido de los puertos de Algeciras y Ceuta, y de la vigilancia de las aguas al este de Punta Europa y en el Estrecho, siguiendo las informaciones de paso de submarinos y buques enemigos.

Otros *bous* militarizados en el sur fueron los *Pacífico*, *María Teresa*, *Virgen de la Cinta núm. 7* (que pasa a ser el *Huelva*), *Virgen de la Cinta núm. 5* (que pasa a llamarse *Cinta*), *Canosa* (luego *Índico*) y *Pesquerías Cantábricas núm. 1* (después *Cantábrico*). El primer *Pemartín* (ex *Panxón*) tomó el nombre de *Ruiz de la Puente*, y el *bou Pesquerías Cantábricas núm. 3*, el de *Pemartín* (segundo patrullero con este nombre). También el *Pedro* (después *Pedro I*), capturado en el Estrecho por patrulleros nacionales el 2 de agosto de 1936 cuando se dirigía a Barcelona con sesenta toneladas de pescado.

Estos buques, luego de servir con base en Cádiz y Huelva, pasaron a integrarse en las Fuerzas Navales del Norte de África, donde ayudaron al control del tráfico. La jefatura, con sede en Algeciras, la ostenta, en un principio, el capitán de fragata Súnico, anteriormente comandante del *Dato*, y más tarde el de la misma graduación José Garat.

Estos patrulleros, protegidos por el cañonero *Cánovas del Castillo*, gemelo del *Dato*, realizan diversos servicios en aguas del Estrecho. A la labor de vigilancia para tratar de interceptar el paso de buques enemigos se une la de convoyar a los nacionales que, día a día, sin descanso, traen a Algeciras al Ejército marroquí y el material de guerra que buques mercantes, de nacionalidad alemana e italiana principalmente, descargan en Melilla y otros puertos del Protectorado Español de Marruecos. Son aquéllos los *Ciudad de Algeciras*, *Ciudad de Ceuta*, *Ciudad de Alicante*, *El Montecillo*, *Ciutat de Tarragona*, *Altube Mendi*, *A. Lázaro*, *V. Puchol*...

Capturas en el Estrecho

El número de buques mercantes, nacionales y extranjeros, interceptados durante la Guerra Civil por las Fuerzas Navales del Norte de África a su paso por el Estrecho, llegó a alcanzar la cifra de trescientos veinticinco (2).

De ese elevado número, los mercantes extranjeros que pudieron ser declarados buena presa fueron inmediatamente abanderados en España. En principio se les asignaba nombres de puertos de la España nacional, y más tarde, con la creación de la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales, se les dio nombres de conocidos castillos.

El vapor *Janu*, de la Societé Belge des Enterprises Commercielles, con sede en Amberes, llegó a Santander a primeros de marzo de 1937 con un cargamento de armas en su primer viaje al servicio de la República. Pocos días después, el 14 de marzo, cuando navegaba en lastre por el Estrecho, fue capturado por el patrullero *Huelva*. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Cádiz* y fue empleado como unidad de transporte militar. El 1 de julio de 1938 pasó a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales con el nombre de *Castillo Arévalo* y ese mismo día era transferido a la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques destacado en el puerto de Barcelona. Construido en 1912 por Irving Shipbuilding & Dry Dock Co. Ltd., de Hartlepool (Inglaterra), sus características principales eran: eslora total, 83,20 metros; registro bruto, 1.374 toneladas; peso muerto, 1.100 toneladas.

El 28 de marzo de 1937, el patrullero *Uad Kert* capturaba en el Estrecho al vapor griego *Gardelaki*, propiedad del armador C. Theopilatos, que transportaba carga a granel para la zona de levante controlada por el Gobierno de Madrid. Conducido a Algeciras, era declarado buena presa y destinado al transporte militar de guerra con el nombre de *Algeciras*, que conservaría hasta que el 1 de julio de 1938 fue incorporado a la Gerencia de Buques Mercantes para Servicios Oficiales con el nombre de *Castillo Tarifa*. Había sido construido en 1888 por T. Turnbull & Sons, de Whitby (Inglaterra). Sus características principales eran: eslora total, 87,78 metros; registro bruto, 2.282 toneladas; peso muerto, 3.450 toneladas.

El 5 de abril de ese mismo año, también en el Estrecho, el patrullero *María Teresa* apresó al vapor *Nagos*, que conducía un cargamento de pirita de hierro. Este buque era propiedad del armador griego J. G. Livanos y estaba matriculado en Chios. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Huelva*, que conservó hasta que en julio 1938 se integró en la Gerencia y pasó a llamarse *Castillo Monforte*. Había sido construido en 1912 por S. P. Austin & Sons Ltd., de Sunderland (Inglaterra). Sus características principales eran: eslora total, 81,38 metros; registro bruto, 1.926 toneladas; peso muerto, 2.756 toneladas.

(2) MARTEL, Carlos: *Patrulleros y Minadores*. Cádiz, 1942.

El 18 de julio de 1937, el patrullero *Huelva* capturó el vapor *Alix*, propiedad del armador noruego A. S. Salvesen, con sede en Oslo, y lo condujo a Ceuta. Al comenzar la Guerra Civil, la Bolsa de Londres lo había fletado en varias ocasiones para traer diversos cargamentos a España y regresar con fruta al norte de Europa. Declarado buena presa, fue abanderado en España con el nombre de *Málaga*. En marzo de 1938 tomó en Cádiz un cargamento completo de sal con destino a Santoña. El día 30, terminada la descarga, zarpó para San Esteban de Pravia y, a causa de una espesa niebla, embarrancó en los acantilados de cabo Quejo. Cuando se intentaba reflotarlo, un temporal del noroeste lo destrozó y desapareció por completo. Había sido construido en 1917 por A/S Akers Vaersk, de Oslo. Sus características principales eran: eslora total, 74,71 metros; registro bruto, 1.115 toneladas; peso muerto, 2.000 toneladas.

El 17 de diciembre de 1937, el crucero auxiliar *A. Lázaro* capturó al vapor griego *Polimnia*, propiedad del armador E. Michalitsianos. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Coruña*. El 1 de julio de 1938 pasó a la Gerencia y fue dedicado al transporte de guerra con el nombre de *Castillo Simancas*. Había sido construido en 1907 por C. Connell & Co. Ltd., de Glasgow (Escocia) y sus características principales eran: eslora total, 121,92 metros; registro bruto, 4.937 toneladas; peso muerto, 7.950 toneladas.

El 21 de diciembre de 1937, el crucero auxiliar *Mallorca* interceptó y capturó al vapor de bandera francesa *François*, propiedad de la Société Commerciale l'Affretements et de Comissions. El buque se dedicaba al contrabando de material militar, por lo que fue declarado buena presa. Abanderado en España, se le dio el nombre de *Vigo*. En 1939 se rebautizó *Castillo Andrade* y fue arrendado a la Compañía Trasmediterránea. Construido en 1914 por Richardson Dock & Co. Ltd., de Stockton (Inglaterra), sus características principales eran: eslora total, 115,97 metros; registro bruto, 3.457 toneladas; peso muerto, 6.000 toneladas.

El 21 de enero de 1938, el crucero auxiliar *V. Puchol* apresó al vapor *Pomaron*, que enarbolaba bandera estoniana aunque pertenecía a la naviera Strubin & Co., con sede en Londres. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Bilbao* y más tarde se rebautizó *Castillo Butrón*. En fecha 8 de julio de ese mismo año pasó a la Gerencia. Había sido construido en 1899 por A. Rodger & Co., de Glasgow (Escocia) y sus características principales eran: eslora entre perpendiculares, 79,21 metros; registro bruto, 1.743 toneladas; peso muerto, 2.700 toneladas.

El 22 de enero de 1938, el crucero auxiliar nacional *Mallorca* capturó al vapor estonio *Juss*. Declarado buena presa, se le dio el nombre de *Sevilla*. En fecha 31 de julio siguiente pasó a la Gerencia y fue rebautizado *Castillo Gibralfaro*. Construido en 1905 por Short Bros. Ltd., de Sunderland (Inglaterra), sus características principales eran: eslora total, 78,94 metros; registro bruto, 1.587 toneladas; peso muerto, 2.505 toneladas.

A mediados de marzo de 1938, el cañonero *Lauria* detuvo al carguero soviético *Lensovet*. Conducido a Cádiz, fue declarado buena presa y abanderado en España con el nombre de *Castillo Bellver*. Pasó a la Gerencia de Buques Mercantes para servicios oficiales. Había sido construido en 1923 por J. L. Thompson & Sons, de Sunderland (Inglaterra). Sus características principales eran: eslora total, 115,26 metros; registro bruto, 4.718 toneladas; peso muerto, 6.838 toneladas.

El 26 de mayo de 1938, el patrullero *Iñasi* capturó al vapor danés *Jan*, perteneciente a la compañía Holm & Wonsild, que conducía un cargamento de carbón. Declarado buena presa, el 30 de junio siguiente se incorporó a la Gerencia con el nombre de *Castillo Coca*. Construido en 1918 por Kjöbnehavns Flydk & Skbs., Copenhague (Dinamarca), sus características principales eran: eslora total, 79,58 metros; registro bruto, 1.739 toneladas; peso muerto, 3.010 toneladas.

El 31 de mayo de 1938, el crucero auxiliar *V. Puchol* capturó al carguero soviético *Postishev*, que transportaba un cargamento completo de carbón. Declarado buena presa, fue incorporado el 1 de julio siguiente a la Gerencia con el nombre de *Castillo Olite*. Este buque tuvo un trágico final al ser hundido por las baterías republicanas cuando intentaba entrar en Cartagena con un contingente de tropas nacionales. Del total de 2.112 hombres que iban a bordo perdieron la vida 1.476. Había sido construido en 1921 por Rotterdam Droogdok Maats, de Rotterdam (Holanda). Sus características principales: eslora total, 110,12 metros; peso muerto, 3.545 toneladas; peso muerto, 6.216 toneladas.

El 21 de julio de 1938 fue capturado el vapor *Skulda*, de bandera noruega, que el 8 de agosto siguiente se incorporó a la Gerencia con el nombre de *Castillo Daroca*. Había sido construido en 1910 por Bergens M/V, de Bergen (Noruega), y sus características principales eran: eslora total, 70,15 metros; registro bruto, 1.105 toneladas; peso muerto, 1.781 toneladas.

El 9 de noviembre de 1938, el vapor *Nicolau Eleni*, del armador griego Georgios Nicolaus, de El Pireo, fue capturado por las Fuerzas Navales del Estrecho. Declarado buena presa, fue incorporado a la Gerencia y rebautizado *Castillo Madrigal*. Construido en 1920 por Sunderland S. B. Co. Ltd., sus características principales eran: eslora total, 118,87 metros; registro bruto, 4.528 toneladas; peso muerto, 8.345 toneladas.

El 19 de noviembre de 1938, vapor letón *Everards* fue capturado por el planero armado *Malaspina*. Declarado buena presa, el 27 de diciembre de 1938 fue incorporado a la Gerencia con el nombre de *Castillo Fuensaldaña*. Había sido construido en 1910 por W. Gray Co. Ltd., de Hartlepool, y sus características principales eran: eslora total, 106,71 metros; registro bruto, 3.075 TRB; peso muerto, 6.180 toneladas.



Acorazado Jaime I.

Las motonaves de Trasmediterránea *Ciudad de Algeciras* y *Ciudad de Ceuta*

Estos buques gemelos cubrían las líneas del Estrecho desde que fueron construidos en 1927 y 1928, respectivamente, con los primitivos nombres de *Miguel Primo de Rivera* y *General Sanjurjo*.

Al producirse el alzamiento el *Ciudad de Algeciras* se encontraba en Ceuta y, con motivo de los acontecimientos, suspendió su salida regular con destino a Algeciras. A las 2300 horas del mismo día 18 de julio salió para Cádiz al mando del teniente de navío Antonio Díaz González-Aller, escoltado por el destructor *Churruca* y transportando entre los dos al Primer Tabor de Regulares Indígenas de Ceuta número 3, compuesto por un total de 220 hombres. Cuando regresaban a Ceuta, la dotación del destructor se amotinó y se pasó al bando gubernamental, pero el *Ciudad de Algeciras*, aunque con la tripulación prácticamente amotinada también, entró en Ceuta. Permaneció en ese puerto hasta que el 5 de agosto pasó a Algeciras, en esta ocasión al mando del teniente de navío Leopoldo Boado, formando parte del «convoy de la Victoria». El bloqueo al que la escuadra republicana sometió las aguas del Estrecho retuvo al *Ciudad de Algeciras* hasta el 30 de septiembre, en que pudo regresar a Ceuta. Durante los meses de octubre y noviembre realizó varios

viajes a Algeciras, y a mediados de diciembre pasó al Arsenal de La Carraca donde se le montó un ligero armamento. A mediados de enero de 1937, artillado y al mando de un oficial de la Armada, regresó al Estrecho donde, adscrito a las Fuerzas Navales del Norte de África, realizó funciones de patrullero.

El *Ciudad de Ceuta*, que se encontraba en Cádiz, salió el 18 de julio de 1936 para Ceuta. El 5 de agosto también formó parte del «convoy de la Victoria», al mando del teniente de navío Corral. Alcanzado por los disparos del acorazado *Jaime I* cuando éste bombardeó el puerto de Algeciras, sufrió diversos daños en su obra muerta, lo que no impidió que continuase con los transportes de tropa y material de guerra. Igual que su gemelo, fue artillado y quedó adscrito a las Fuerzas Navales del Norte de África. Una orden de la Dirección General de Tráfico Marítimo de la España nacional, de fecha 19 de abril de 1937, establecía los servicios civiles que a una parte de la flota de la Compañía Trasmediterránea correspondía servir, entre los que figuraba la línea diaria Algeciras-Ceuta. La pareja *Ciudad de Ceuta* y *Ciudad de Algeciras*, una vez desartillados, volvieron a prestar la misión de buques correos.

Mercantes internados en Gibraltar

Al producirse el alzamiento, hasta un total de cinco buques españoles quedaron internados en aguas de Gibraltar, detenidos por sus tripulaciones adictas al Gobierno de Madrid. Uno de ellos era el vapor *Cabo Roche*, de Ybarra y Cía., cuyos armadores gestionaron su incorporación a la España nacional. El 22 de junio de 1937 fue entregado al cañonero *Lauria*, que lo acompañó hasta Algeciras, donde permaneció varios días. Otro, el *Arnabal Mendi*, de Sota y Aznar, entró en aquella plaza el 29 de enero de 1937 huyendo de buques de guerra nacionales, y fue entregado más tarde en aguas del Estrecho al cañonero *Cánovas del Castillo*, que lo condujo a Ceuta con su cargamento valorado en cinco millones de pesetas. En la recuperación de estos buques tuvo una destacada intervención el vicecónsul de España en Gibraltar, don Leopoldo Yome Pizarro, quien desarrolló una acción verdaderamente peligrosa y estuvo, en algunas ocasiones, en trance de ser arrojado al agua por las tripulaciones.

Un heroico capitán mercante

Es notable el caso del vapor *El Montecillo*, de la bilbaína Compañía General de Navegación. Este carguero, de 101 metros de eslora y 3.083 TRB, había sido incautado por el Gobierno republicano. Lo mandaba el capitán don Juan Díaz González, quien por su heroica conducta al rescatar y entregar el buque a

la España nacional, con su carga y tripulación, se convirtió en el primer marino mercante distinguido con la Cruz Laureada de San Fernando, que le fue impuesta por el general Franco.

En la relación de méritos, anexa a la orden de 7 de junio de 1946, por la que le fue concedida tan alta condecoración militar, se decía lo siguiente:

«El día 14 de agosto de 1936 el vapor *Montecillo*, mandado por el capitán de la Marina Mercante don Juan Díaz González, cargó en Bilbao 1.000 toneladas de lingotes de hierro, 1.000 de cobre y 12 de material de guerra, consignado todo ello por el gobierno rojo, saliendo con destino a Alicante el día 20 del citado mes, entrando en Gibraltar cinco días después con el pretexto de hacer carbón. En dicho puerto saltó a tierra el Capitán, y marchando a Algeciras, se presentó al Comandante Militar de la Plaza, el hoy General D. Manuel Coco Rodríguez, quedando desde aquel momento, y a petición propia, militarizado a las órdenes de la Autoridades nacionales.

Obedeciendo órdenes de éstas salió de Gibraltar, con su buque, el día 26 de agosto del nombrado año, con el propósito de burlar el bloqueo de la escuadra roja en el estrecho y conducir el barco a Ceuta o Algeciras, dispuesto a hundirlo, en último extremo, para evitar llegase a poder de los rebeldes.

Como la dotación del buque se hallaba armada y compuesta en su mayoría de elementos rojos, el capitán Díaz interesó de las Autoridades nacionales que el buque fuera bombardeado en el caso de no poder realizar su propósito, evitando así cayese en manos de los enemigos de España. En el Estrecho fue bombardeado y ametrallado el buque dos veces por hidroaviones nacionales, permaneciendo el citado capitán en todo momento en el puente, y aprovechando la confusión que se produjo, dominó a los tripulantes, haciéndose con el buque y entregándolo en Ceuta a las Autoridades nacionales con toda su carga y tripulación.»

Fueron varias las ocasiones en que *El Montecillo* estuvo en Algeciras en el transcurso de la Guerra Civil, con tropas y material de guerra. Y en cuanto al capitán Díaz, ingresó en la Reserva Naval Movilizada el 15 de marzo de 1937. En agosto de 1939 pasó a ser práctico del puerto de Barcelona, cargo que ejerció hasta su fallecimiento en 1951, a la edad de 49 años.

El tráfico marítimo en el puerto de Algeciras durante la Guerra Civil

Si bien en Algeciras, durante todo el tiempo que duró la contienda, fue constante el movimiento de buques nacionales dedicados al transporte de tropas y material bélico, así como el de buques de guerra, no ocurrió lo mismo con los dedicados al tráfico puramente mercantil. De hecho, los buques

mercantes españoles —salvo en muy contadas ocasiones, y casi siempre por razones ajenas al propio comercio marítimo— dejaron de tocar en Algeciras hasta que concluyó la Guerra Civil.

En cuanto a los mercantes de banderas extranjeras, ocurrió que al iniciarse el conflicto hubieron de interrumpir prácticamente su tráfico con los puertos nacionales, ya que cualquier contacto comercial con éstos resultaba arriesgado debido a que la zona nacional carecía de reconocimiento internacional. Pero el 18 de noviembre de 1936, los Gobiernos de Italia y Alemania reconocieron oficialmente al Gobierno del general Franco. Esta circunstancia, y el hecho de que desde finales de septiembre, con la bajada de los cruceros nacionales al Mediterráneo, se pudo romper el bloqueo a que la Flota republicana tenía sometido el Estrecho, el tráfico de buques extranjeros en los puertos del sur de la Península adquirió gran intensidad. En el de Algeciras se reanudó hacia mediados de enero de 1937.

Según consta en el «Cuaderno de Practicaje», diligenciado mes a mes por el entonces único práctico del puerto de Algeciras, Juan González López, y visado por los sucesivos comandantes de Marina de la época, las entradas de cargueros extranjeros en el puerto de Algeciras durante el bienio 1937-1938 fueron las siguientes:

NACIONALIDAD	1937	1938
Alemana	36	32
Británica	3	19
Danesa	5	-
Italiana	3	1
Noruega	3	
Totales	50	52

Como se desprende del contenido de este cuadro, fueron mayoría los buques de bandera alemana, y las razones de ello, por evidentes, no son preciso explicar. Casi todos pertenecían a las conocidas navieras Neptun, D. G., de Bremen (*Achilles, Ajax, Apollo, Arion, Atlas, Bessel, Euler, Gauss, Helios, Hercules, Hero, Hestia, Kepler, Klio, Kronos, Juno, Olbers, Pluto, Triton*); a la Oldenburg P. D. R., de Hamburgo (*Las Palmas, Pasajes, Porto, Rabat, Sebu, Tánger*) y a la Slogan R. M., también de Hamburgo (*Barcelona, Castellón, Catania, Gírgenti, Lipatri, Procida, Savona, Tarragona*).

El *Ciutat de Tarragona* era un pequeño carguero del armador catalán Matías Mallol Bosch. Tenía una eslora de 55 metros, 825 TRB y 1.064 toneladas de peso muerto. El día 21 de julio de 1936 llegó a Ceuta, procedente de Gijón,

con un cargamento completo de carbón para Gandía. Fue militarizado como transporte de guerra y realizó diversos viajes desde los puertos del Protectorado Español de Marruecos a la Península, con tropas y material de guerra. En Algeciras estuvo a mediados de diciembre de 1936, a finales de febrero de 1937, y después, entre primeros de junio y primeros de septiembre de este mismo año, hizo siete viajes más.

El 15 de abril de 1937 estuvo en Algeciras el *Mari-Eli*, de 69 metros de eslora, 1.078 TRG y 1.500 PM, que cuando estalló la guerra pertenecía a la Naviera Irala, de Bilbao. Durante el conflicto actuó como transporte de guerra en la Marina nacional, dando continuos viajes con tropas y material.

Otro buque español que pasó por Algeciras durante la Guerra Civil fue la motonave *Altube Mendi*, uno de los cinco buques que —de un total de cuarenta y cuatro con que contaba la naviera Sota y Aznar— quedaron del bando nacional al comenzar la Guerra Civil. Construido en 1929, tenía una eslora de 107,3 metros y 2.955 TRB. El 18 de julio se encontraba en Sevilla y fue incorporado, como buque transporte naval, a las Fuerzas Navales del Norte de África, con base en Ceuta. En trece ocasiones llegó a estar en Algeciras entre diciembre de 1936 y agosto de 1937.

Un pequeño buque que prestó servicio en Algeciras durante la Guerra Civil fue el pesquero *Galatea*, de la matrícula de Villajoyosa, que estuvo destinado al transporte de víveres y tejidos desde Gibraltar para el ejército de este campo.

En el transcurso de la contienda civil, el puerto de Algeciras fue visitado en más de una ocasión por buques de guerra italianos. El 3 de julio de 1937 lo hizo el *Pessagno*, en el que llegaron 150 balillas italianos de ambos sexos, a los que acompañaban un almirante italiano, el ministro de Italia en Tánger y el cónsul de España. Les esperaban en el muelle el representante consular de Italia, el gobernador civil, el alcalde y otras autoridades, además de numeroso público. Una vez desembarcados, los balillas se dirigieron al hotel para almorzar y después marcharon a Gibraltar en vapor especial, donde embarcaron en otro que les conduciría a Nápoles (3).

Por las mismas fechas arribó el destructor *Mirabello*, procedente de Marruecos, con treinta niños falangistas españoles que constituían el primer grupo de la expedición de cuatrocientos que habían sido especialmente invitados por el Duce a una visita a Italia, donde pasarían el verano. Siguieron rumbo a Gibraltar, donde embarcarían en el *Duilio* (4). De este mismo buque desembarcaría en nuestro muelle el 10 de mayo de 1938, de paso para Sevilla, el embajador de Italia en la España Nacional (5).

(3) *Azul*, Semanario Comarcal de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S., núm. 34, Algeciras, 5 de julio 1937.

(4) *Ibídem*.

(5) *Ibídem*, núm. 71, 21 de mayo 1938.

Tres días antes de que finalizase la guerra, el martes 28 de marzo, tuvieron lugar en el puerto dos acaecimientos dignos de mención. El primero, la llegada del destructor *José Luis Díez*, devuelto a España después de haber permanecido internado en Gibraltar desde que en la noche del 29 al 30 de diciembre de 1938, acosado por tres minadores y un cañonero nacionales que le causaron graves averías, se viese obligado a embarrancar en la playa de los Catalanes, a levante del Peñón.

El otro hecho destacable fue la inauguración del buque escuela de los Flechas Navales (Sección Naval del Frente de Juventudes). Se trataba del veterano vapor *Aline* —que durante muchos años había estado dedicado a la travesía de Algeciras a Gibraltar—, inactivo desde 1935 y que fue abandonado por su propietario, que huyó al producirse el alzamiento. Convertido en Escuela de Flechas Navales con el nombre de *José Antonio*, cumplió su misión docente amarrado de popa a un pequeño muelle construido y cedido al efecto por la Junta de Obras del Puerto (6).



BIBLIOGRAFÍA

- ALGARBANI RODRÍGUEZ, J. M. y TORRES BARRANCO, F. J.: *Apuntes sobre la Guerra Civil en el Campo de Gibraltar: el papel de Gibraltar*. Almoraina, 21, 1999.
- MARTEL, Carlos: *Patrulleros y Minadores*. Cádiz, 1942, Establecimientos Cerón y Librería Cervantes, S. L.
- Azul*, Semanario Comarcal de Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S., núm. 34, Algeciras, 5 de julio 1937.
- Ibídem, núm. 71, 21 de mayo 1938.
- Mundo Ilustrado*, núm. 84, julio de 1941. Madrid.

(6) *Mundo Ilustrado*, núm. 84, julio de 1941. Madrid.