

# EL TORPEDEAMIENTO DEL PETROLERO *CAMPEADOR*

Manuel RODRÍGUEZ AGUILAR  
Oficial de la Marina Mercante



ESDE finales del siglo XIX, el petróleo y sus derivados figuraron entre los combustibles más preciados, conformando un sector económico que iba a circular paralelo al desarrollo industrial y al progreso tecnológico de toda nación que se preciara de adelantada. La primera generación de empresas relacionadas con el petróleo nació en España en el último cuarto de siglo. Conforme pasaban los años se fueron instalando por la península Ibérica pequeñas industrias de importación, depósito y refinado de petróleo, conocidas como destilerías, cuya finalidad era el tratamiento del crudo y la distribución de los productos resultantes, cuyo principal artículo era el petróleo lampante o keroseno (y en menor medida se comercializaba la gasolina), que se presentaba a granel o enlatado para su reparto. La aplicación inicial de ese producto era la iluminación hasta el establecimiento de la electricidad.

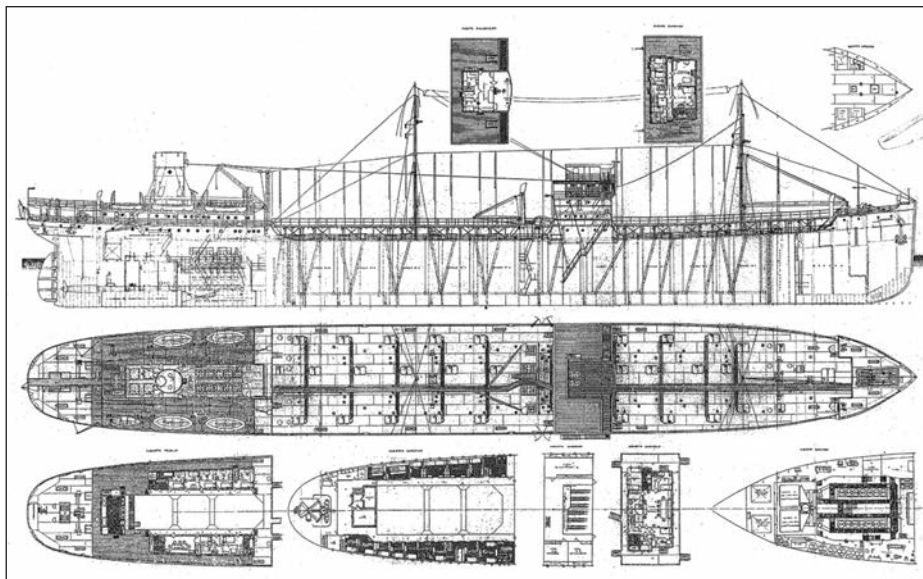
La llegada del siglo XX, y con ello el comienzo de la «era de la energía», hizo incrementar el interés empresarial, surgiendo las primeras competencias en relación con el comercio de los productos petrolíferos. En el proceso de expansión, las empresas españolas, la mayoría filiales de compañías internacionales, decidieron invertir en el sector marítimo y adquirir un novedoso tipo de buque especializado en el transporte de cargas líquidas. La apuesta por el transporte marítimo del petróleo, aunque arriesgada en sus comienzos, suponía la aceptación de los últimos desarrollos en la ingeniería naval, cuya nómina de nuevos buques-tanque aumentaría esos años de forma espectacular. Incluso la construcción naval española decidía incorporarse al progreso tecnológico: el martes 25 de enero de 1921 tuvo lugar en Bilbao, en las instalaciones de la Compañía Euskalduna, la ceremonia de botadura del primer buque-tanque construido en España. Su nombre era *Artza Mendi* y lo había encargado la Compañía Sota y Aznar.

## El Monopolio de Petróleos: CAMPSA y sus buques

Sin embargo, la política nacional relacionada con el mercado del petróleo sufrió un cambio radical, lo que desbarataría numerosas iniciativas empresariales privadas ante la aparición en 1927 del Monopolio de Petróleos en España. Su creación fue autorizada por el Gobierno mediante un Real Decreto-Ley, de 28 de junio de 1927, y en su primer artículo aparecían claros los principios fundamentales: «Se establece el Monopolio del Estado sobre la importación, las manipulaciones industriales de todas clases, el almacenaje, la distribución y la venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados...». El Monopolio se estableció sobre todo el territorio nacional, salvo las islas Canarias y los territorios africanos de soberanía española.

Siguiendo el camino fijado en las normas de creación, a finales de ese año se constituía la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S. A. (CAMPSA), que no era otra cosa que un consorcio formado por los nueve bancos españoles más importantes, manteniendo el Estado una participación minoritaria en la empresa (el 30 por 100). El Monopolio adjudicó a CAMPSA el contrato por un período inicial de veinte años, de conformidad con un Real Decreto de 17 de octubre de 1927.

Entre las primeras medidas tomadas por CAMPSA se encontraba la adquisición de la mayoría de los buques-tanque españoles en poder de las navieras privadas, casi todos con demasiados años y bastante trote a cuestras. Tras las



Planos del buque-tanque *Campeador*. (Revista *Ingeniería Naval*).

actuaciones iniciales, en 1929 se aprobó el primer plan de construcciones, puesto que necesitaba dar cumplimiento a la «obligación especial de la Compañía de poseer una flota propia», que era uno de los requisitos establecidos en su normativa de constitución. La decisión suponía una importante medida de alivio para los astilleros nacionales que sobrevivían esos años al borde del desastre, manteniendo una actividad mínima, y de paso reforzar la industria española de construcción naval. El ambicioso plan, que fue promulgado en 1930, suponía un total de 70.000 t de peso muerto, repartidas en dos buques de 10.800 cada uno, cinco de 8.400-8.500, uno de 4.700 y dos de 1.050. Para ello se presupuestaron 83 millones de pesetas y en esos momentos los encargos representaban el 60 por 100 de la cartera de pedidos de todos los astilleros nacionales.

Después de salvar numerosos obstáculos, la construcción del primer petrolero, que recibió el nombre de *Campoamor* (uno de los grandes), empezó en el mes de abril de 1930 en las instalaciones de Euskalduna, en Bilbao. El nuevo buque se entregó un año después. En el mismo astillero vasco se construyó el segundo de los grandes, bautizado *Campeador*, y adjudicado por 10.965.028,75 pesetas. La puesta de quilla de la construcción número 96 tuvo lugar en el mes de junio de 1931 y la ceremonia de botadura se celebró en febrero de 1932. La madrina fue María del Carmen Silvela y Castelló, esposa de Juan Gómez-Acebo y Modet, uno de los consejeros de CAMPSA. El Monopolio recibió en el mes de julio del mismo año un flamante petrolero de dos puentes, construido de acuerdo con la patente Isherwood Bracketless System de doble mamparo longitudinal. El buque tenía 7.932,06 t de registro bruto, 4.411,76 de registro neto y 9.976,00 de peso muerto. Sus principales dimensiones eran: 138,68 m de eslora, 17,98 de manga, 10,36 de puntal y 7,61



En esta imagen del *Campoamor* se aprecian las dimensiones y la disposición general de los petroleros grandes de CAMPSA. (*Revista Ingeniería Naval*).

de calado. Estaba equipado con un moderno equipo propulsor compuesto por dos motores diésel MAN de cuatro tiempos y siete cilindros, que proporcionaban una potencia total de 4.340 HP. El buque consiguió en pruebas una velocidad máxima cercana a los catorce nudos, que era transmitida mediante dos ejes y dos hélices. Los tanques de consumo tenían una capacidad de 1.212 t, con un consumo de 15 t de fueloil por singladura. El espacio destinado para la carga estaba compuesto por 30 tanques: 10 centrales y otros 20 laterales, babor y estribor. Para las operaciones de carga y descarga llevaban instaladas dos bombas duplex Worthington de tipo horizontal a vapor, con una capacidad de 325 t a la hora. El Lloyd's Register of Shipping otorgó al nuevo buque su máxima calificación: +100A1.

El nuevo petrolero, encuadrado en el grupo de los buques de altura de CAMPSA, empezó a navegar en el verano de 1932 bajo el mando del capitán Francisco Elorriaga. Los puntos de carga del *Campeador* eran variados: en el golfo de México, los puertos de Houston, Beaumont y Port Arthur (Texas); en la República Soviética de Georgia, Batum, y en la propia Unión Soviética, Tuapsé, ambos localizados en el mar Negro. Además, viajaba ocasionalmente a localizaciones como Haifa, Filadelfia, Trípoli o Aruba; en definitiva, los principales puertos petroleros en la década de los años treinta. En cuanto a los cargamentos, el petróleo siempre iba destinado a la refinería de la Compañía Española de Petróleos, S. A. (CEPSA) en Santa Cruz de Tenerife, mientras que los productos refinados se distribuían por las diversas instalaciones de CAMPSA a lo largo de la costa española.

En el verano de 1935, durante un viaje de Tenerife a Santander con media carga, el *Campeador* se encontró en mitad de la mar a un buque ardiendo. Se trataba del vapor británico *Methilhill*. Enseguida se puso en marcha el auxilio de una angustiada tripulación que no había podido hacer nada para controlar el incendio, teniendo que abandonar el barco. Varios días después los 22 tripulantes, con el capitán Johnstone al frente, desembarcaban sanos y salvos en Gibraltar. El capitán José María Cavanillas Cabello y el primer oficial Félix Garay recibieron el reconocimiento oficial por su actuación al premiarles la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos con la Medalla de Bronce.

## Petroleros en guerra

Al inicio de la Guerra Civil española CAMPSA poseía 11 buques de altura, seis auxiliares y tres pontones. Entre todos sumaban 106.280 t de peso muerto. De la flota, dos buques de altura y los tres pontones quedaron en zona nacional y todos los demás en la republicana, lo mismo que el único petrolero con bandera española que no pertenecía al Monopolio: el *Gobeo*. En esos momentos, el *Campeador* se encontraba en las instalaciones de Barcelona pasando una de sus revisiones periódicas. Tras más de 30 complicados días a

causa de la incertidumbre, las amenazas a algunos tripulantes y después de numerosos inconvenientes, se le ordenó partir el 24 de agosto para el golfo de México, donde le esperaba una partida de gasolina corriente y otra especial para aviación. Completaba el viaje número 35, y de capitán continuaba José María Cavanillas. Una vez cargado el buque en Port Arthur, y con las autorizaciones y permisos necesarios, se pusieron en camino para descargar las 9.616 t en Málaga.

El 21 de septiembre de 1936 el Gobierno republicano ordenó al grueso de su escuadra partir hacia el Cantábrico con la finalidad de detener o retrasar el avance de las tropas nacionales por la costa vasca. De esa forma, con solo cinco destructores para bloquear el estrecho de Gibraltar, sus aguas quedaban prácticamente libres para el tráfico de los convoyes nacionales desde el norte de África hacia la Península. Además, el 29 de ese mes llegaron a la zona los cruceros nacionales *Canarias* y *Almirante Cervera* dispuestos a hacerse con el control e imponer su poder artillero. Sin ir más lejos, ese mismo día el primero avistó al destructor *Almirante Ferrándiz*. Enseguida empezó un certero cañoneo que acabaría con el hundimiento del destructor. Por su parte, el *Almirante Cervera* se encargó del *Gravina*, aunque con menor puntería, lo que le permitió gracias a su velocidad huir de su cazador y buscar refugio en el puerto de Casablanca.

Para el *Campeador* el control del estrecho de Gibraltar que ejercían las unidades nacionales desde finales del mes de septiembre iba a trastocar su viaje de vuelta. En una primera decisión, el petrolero desvió su ruta y puso proa a Casablanca, donde llegaría en los primeros días del mes de octubre. Se trataba de un buque importante y con un cargamento muy necesario que había que salvar a toda costa. En el puerto africano iba a coincidir con otros mercantes españoles y con el destructor *Gravina*, que aprovechaba el tiempo para reparar las averías sufridas en el denominado combate del cabo Espartel.

En el puerto marroquí se desarrollaron inquietantes historias, en las que se vieron involucrados el capitán (que tenía a su mujer y a su hija a bordo), con inclinación hacia la causa nacional, el «comité de guerra», formado por la mayoría de los tripulantes del *Campeador*, y aparentes espías realizando extrañas maniobras. Conforme pasaban los días se dispararon los rumores que afirmaban que los nacionales pretendían hacerse con el control del buque, para lo que era necesario retenerlo en puerto. Aunque la tripulación era consciente del peligro que suponía prolongar el internamiento, tampoco tenía claro abandonar la seguridad del puerto de Casablanca, temiendo ser apresados por los nacionales que patrullaban por las aguas próximas. La importancia del bino mio buque-cargamento y los preocupantes mensajes recibidos en las oficinas centrales de la compañía hicieron que desde Madrid se desplazara hasta la ciudad marroquí Germán Blix Sertucha, jefe del Departamento Marítimo de CAMPSA, «para tratar de la suerte» del petrolero.





El petrolero *Campeador* visto por su amura de estribor. (Foto: A. Benítez. Archivo de Díaz Lorenzo, del libro *La estela del petróleo*).

Tras un corto periplo de veinte días y con escaso éxito, la escuadra republicana desplazada al Cantábrico regresó al mar Mediterráneo. Entre los días 17 y 18 de octubre, aprovecharon los fallos en el reconocimiento aéreo y la defectuosa información proporcionada por los aviones para llevar a cabo el paso por el Estrecho, que fue completado de noche y a máxima velocidad, entrando en el Mediterráneo sin novedad para recalar poco después en Málaga. A pesar de los comunicados que informaban de que los buques de Casablanca se iban a incorporar al convoy en «una maniobra complementaria», finalmente permanecieron atracados en el puerto marroquí esperando una mejor ocasión. Y eso iba a ocurrir durante el mes de noviembre, cuando los cruceros nacionales desplazaron temporalmente su zona de operaciones a las islas Baleares y a las aguas catalanas. Así, el destructor *Gravina* lo cruzó la noche del 8 al 9 de noviembre «sin ser detectado por la vigilancia nacional» y el petrolero lo haría unos días más tarde. Después de una tensa y larga espera el *Campeador* pudo descargar su cargamento de gasolina en Cartagena.

A primeros del mes de enero de 1937 la Marina Mercante republicana perdió al petrolero *Campuzano*, uno de los de 8.500 t de peso muerto, capturado en el Mediterráneo por los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*. Desde los primeros días de ese mismo año se reanudaron los viajes del petrolero *Campeador*, con el Mediterráneo oriental como origen de los puntos de carga. Su nuevo capitán era Félix Garay Gorordo, natural de Plencia. A finales del mes de enero embarcó un cargamento de 8.853 t de gasolina en Batum. Era su viaje número 36. Hasta mediados de marzo no tomaría una nueva partida de 9.923 t de gasolina en el mismo puerto soviético. El siguiente viaje le llevaría en el mes de mayo a cargar por tercera vez en Batum 8.610 t de gasolina. La

descarga de los cargamentos se repartía, según las necesidades, entre los puertos de Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante y Cartagena. Estos tres viajes se realizaron tomando todas las precauciones lógicas por el estado de guerra, pero sin novedad. Sin embargo, durante esos meses los republicanos perdieron una nueva unidad: el petrolero *Campeche*, otro de 8.500 t de peso muerto, que resultó dañado al chocar con una mina. Y a finales de julio perdería al *Campeamor*.

### El último viaje del *Campeador*

En día 22 de julio el petrolero *Campeador* inició su viaje número 39 en Alicante. Su destino era el puerto rumano de Constanza, y la carga, una partida de gasolina, tenía como destino inicial Barcelona. La tripulación estaba compuesta por 42 hombres y seguía al mando el capitán Félix Garay. En la primera parte del recorrido se sirvió de la escolta de los destructores *Almirante Valdés* y *Almirante Ferrándiz*, que lo dejaron frente al cabo Ténès, en la costa argelina.

Durante el primer semestre de 1937 la ayuda soviética había continuado llegando con regularidad a la España republicana, algo que preocupaba en gran medida al Gobierno de Burgos. A pesar del aumento de actividad de los cruceros, la Escuadra nacional se veía incapaz de cortar ese suministro masivo de armas y petróleo, teniendo que solicitar ayuda a Italia. Con el envío de una comisión especial y la buena predisposición en el Gobierno italiano, la colaboración no se hizo esperar, a pesar de algunas resistencias ante las probables repercusiones internacionales que a buen seguro iban a surgir. De forma inmediata, en el mes de julio se inició el despliegue de aviones, submarinos y buques de superficie italianos con el propósito de cortar las líneas de comunicación entre el mar Negro y el Levante español. Las áreas de patrulla se establecieron, además de en la costa levantina española, en el canal de Sicilia y por el mar Egeo, paso obligado del tráfico mercante republicano.

Las operaciones de carga de las 9.516 t de gasolina transcurrieron con normalidad y en los primeros días del mes de agosto la tripulación se preparó para el viaje de vuelta. La partida del buque fue el día 4 a las 08:00 horas. El paso del *Campeador* por el Bósforo fue detectado un día más tarde por los servicios de contraespionaje y, muy especialmente, por los agentes del servicio de inteligencia italiano. De esa forma, el despliegue organizado por la Regia Marina se encontraba al tanto de que el petrolero *Campeador* acababa de entrar en el Mediterráneo.

La vigilancia de los buques italianos surtió efecto, y el día 9 de agosto a las 02:00 fue detectada la presencia del petrolero (posteriormente confirmada), información que más tarde sería comunicada al almirante de la Flota nacional, solicitando los italianos la presencia de un crucero auxiliar para colaborar con el destructor que lo seguía de cerca. El almirante de la Flota ordenó al *Mallor-*

ca (uno de los buques armados de Trasmediterránea que estaba en Palma) dirigirse a la isla de Favignana, en la costa oeste siciliana. En previsión de que el *Mallorca* no pudiera llegar a tiempo se decidió alistar también en Palma al crucero *Baleares*. Al día siguiente el *Vicente Puchol* (otro de los buques de Trasmediterránea) partió desde Palma para colaborar en la captura.

En el petrolero la tripulación se mantenía atenta a cualquier señal que pudiera alterar la navegación, que se había realizado sin novedad hasta el inicio del día 11. En esos momentos el buque llevaba rumbo 327 y unos 10 nudos de velocidad. A las 09:00 horas fue detectada una embarcación que se aproximaba desde el noroeste. Cuando estuvo más cerca pudieron comprobar que se trataba de un buque de guerra, con unas grandes letras, SA, pintadas en rojo en las amuras y enarbolando pabellón italiano, intercambiando ambos los saludos de ordenanza. Tan cerca pasó el recién llegado que pudieron leer en su popa el nombre: *Saetta*. El destructor, que había partido desde su base en Augusta, había reconocido con certeza al petrolero español. Por su parte, el *Mallorca* llegó a Favignana el día 11 a mediodía y lo primero que hizo fue carbonear. A las 15:30 horas el destructor italiano comunicó la posición del *Campeador* — 10 millas al sur de Lampedusa —, su rumbo y velocidad, información que fue recibida por el comandante del *Mallorca*. Puesto que era conocido que la Marina italiana estaba dispuesta a torpedear al petrolero español al llegar a las aguas tunecinas, el crucero auxiliar partió inmediatamente con rumbo a cabo Bon, en la costa noreste tunecina. Conocida la situación, el *Baleares* también modificó su rumbo al encuentro del petrolero. En medio de la operación, el mensaje del almirante de la Flota era claro: «Absolutamente necesario capturar *Campeador*».

Desde su encuentro, el destructor *Saetta* se convirtió en la sombra del petrolero, situado a unas cuatro o cinco millas por su popa. De acuerdo con las declaraciones de los tripulantes a las 16:30 horas apareció otro buque de guerra de características similares. En este instante surge una significativa discrepancia en las versiones, ya que según el parte de operaciones del destructor *Saetta* el buque de guerra actuó en todo momento en solitario. No obstante, en la misma zona también operaba el submarino italiano *Santorre di Santarosa* que, informado de la aproximación del petrolero español hacia su zona de patrulla, se preparó para interceptarlo. La espera, unas veces sumergido y otras en superficie, se hizo interminable. Como la detección se realizó bajo el agua, el comandante ordenó emerger para una completa identificación, volviendo a sumergirse a cota periscópica con el fin de iniciar los preparativos para el ataque. Sin embargo, ante la presencia de otros buques desconocidos, optó por descender a mayor profundidad y esperar. Pasado cierto tiempo se sintió en el submarino una tremenda sacudida, que incluso afectó a sus instalaciones internas. Se trataba del ataque del *Saetta*, lo que dejaba a la dotación del submarino con la miel en los labios.



Volviendo con las declaraciones de los tripulantes, el segundo buque se colocó cerca del *Saetta* y ambos intercambiaron señales y realizaron maniobras, al tiempo que lanzaban cortinas de humo, pero sin abandonar la persecución. Debido a su lejanía desde el petrolero, no pudieron apreciar el nombre o el pabellón de su segundo acompañante. Los extraños movimientos, «interpretados como maniobras de guerra», causaron alarma en el petrolero y los hombres se dispusieron a preparar los botes salvavidas. Antes de ponerse el sol, los tres buques encendieron las luces de navegación, y a las 19:20 horas pusieron rumbo y se alejaron, aunque sin perder el contacto. Pasado un tiempo vieron aproximarse a sus perseguidores, que apagaron las luces y poco a poco avanzaron hasta colocarse a la altura del *Campeador* por su costado de estribor. Desde el petrolero podían distinguir sus siluetas recortadas en la oscuridad. Dichas maniobras se ajustaban a las órdenes dictadas por las autoridades italianas de Marina en los supuestos de ataque por buques de superficie, que tenían que realizarse con torpedos, descartando tajantemente el uso del cañón.

Cuando el primer oficial, Andrés Ferrer, se disponía a tomar demora del faro de Kélibia, sobre las 19:50 horas, un torpedo hizo blanco en la popa del petrolero, a la altura de la cámara de máquinas. El comandante del *Saetta* había dado la orden de atacar al comprobar que este había modificado ligeramente el rumbo, que las aguas tunecinas estaban cada vez más próximas y que no aparecía el crucero auxiliar nacional. La explosión fue muy violenta y alcanzó a buena parte del personal de guardia en la máquina, falleciendo varios en el acto. El *Campeador* se quedó sin propulsión y sin energía eléctrica. El capitán subió al puente y ordenó el abandono del buque, dirigiéndose la mayoría hacia los dos botes salvavidas que estaban en popa y a babor. Cuando el primero, con 24 tripulantes, tocó el agua y se disponían a arriar el segundo, se produjo una nueva explosión en la misma zona que la anterior. Entre las dos habían transcurrido de cinco a siete minutos. En el segundo bote pudieron embarcar otros seis hombres y desde la cubierta algunos más tuvieron que tirarse al agua con el chaleco salvavidas. En el momento del ataque el *Campeador* se encontraba a unas 14 millas al sureste de cabo Bon.

De nuevo hay que hacer un inciso porque se producen diferencias en las versiones con respecto a la secuencia de ataque y a las horas. En ese sentido, según el parte de operaciones del destructor *Saetta* el primer torpedo se lanzó a las 20:14 (hora oficial italiana, lo mismo que las demás). El segundo, disparado a las 20:17, no acertó al petrolero. Y los torpedos tercero y cuarto lo hicieron a las 20:20 y 20:31 horas, respectivamente.

Todos los supervivientes trataron de alejarse del buque lo más rápido posible, esperando una nueva explosión o el incendio de la carga, como así ocurrió pasados unos cinco minutos de la segunda; correspondía al tercer torpedo lanzado con éxito por el *Saetta*. El buque se incendió, produciendo las llamas un enorme resplandor, que sirvió para que algunos tripulantes fueran testigos de que los barcos italianos se habían acercado a comprobar los efectos



Espectacular imagen del incendio del petrolero *Campeador* tras el torpedeamiento. (Revista *L'illustration*. Colección Manuel Rodríguez Aguilar).

del ataque, sin hacer nada por los náufragos, para desaparecer poco después. El incendio se generalizó al combustible derramado sobre el agua, mientras comenzaba a escorar a estribor y a hundirse de popa. Grandes llamaradas y una gigantesca columna de humo acompañaron al moribundo petrolero, que se resistiría a desaparecer bajo las aguas hasta la mañana siguiente.

A las 20:20 horas desde el *Mallorca* divisaron una luz roja por su amura de babor. Conforme se acercaban pudieron comprobar que se trataba del incendio de combustible líquido de un buque y por la situación pensaron que podría tratarse del *Campeador*. El crucero auxiliar, que había navegado con las luces apaga-

das, se mantuvo en las proximidades, dejando de manifiesto un sentimiento de frustración: «El Comandante del *Mallorca* expresó en su Parte de Campaña la seguridad de haber podido interceptar al *Campeador*». De acuerdo con la información proporcionada por el *Mallorca* y los cálculos de los almirantes Moreno de Alborán, la captura habría sido factible: «El *Campeador* llegaría a la altura de cabo Bon a las 21:00 (120 millas a 10 nudos). El *Mallorca* llegaría a la altura de cabo Bon a las 20:15 (65 millas a 14 nudos). Por consiguiente, al *Mallorca* le sobrarían tres cuartos de hora para haber interceptado al *Campeador* antes de que este montase cabo Bon y hubiese podido arribar a Túnez». El *Mallorca* estuvo toda la noche por la zona sin encontrar náufragos, comprobando al amanecer que «la amurada del naufragio estaba ya reducida a su tercera parte y no se veía la superestructura». Aunque el incendio continuaba, el comandante decidió regresar a la mañana siguiente a Favignana, mientras que el del *Baleares* ordenaba dirigirse a otro servicio, el cual había estado informado de toda la operación desde el crucero auxiliar.

## Consideraciones finales

De los 42 hombres del petrolero *Campeador* se salvaron 35: dos rescatados por el mercante británico *Clintonia*, que los desembarcó en Cartagena; tres por el también vapor británico *Dido*, que los condujo hasta Gibraltar, y los otros 30 llegaron en los dos botes salvavidas hasta la costa tunecina, varios de

MINISTERIO DE ESTADO

CIRTA ME

Comunicado a Gabinete Información

11

Recibido a las 13

Túnez, 17 de agosto 1937

Recibido el 17 de agosto 1937

Vicecónsul

España

Cifr. Núm. 222 11

Ministro ESTADO-Valencia.

RESERVADO.

Cumplimentando telegrama 160 V.E. Declaración que con fecha 13 corriente ha prestado en este consulado Félix Garay Gorordo capitán buque "Campeador": que hallándose a las nueve mañana día once corrientes al buque Campeador a unas diez millas al sur de Lampedusa con rumbo Cabo Bon, apareció un buque de guerra con bandera italiana, que procedente del Noroeste se acercó al Campeador cambiando con él los usuales saludos y aproximándose tanto que pudo leer claramente su nombre de "Saetta" en popa y las letras SA pintadas en rojo y de gran tamaño en proa. Dicho buque no se separó ya durante todo el día de las proximidades del Campeador. A las diez y seis horas treinta minutos, apareció otro buque guerra tipo y características iguales al italiano ya citado, si bien no pudo comprobarse su pabellón y nombre por no haberse acercado tanto como el anterior. Los 2 buques de guerra se unieron y maniobraron juntos, sin dejar de seguir al Campeador a unas 4 ó 5 millas de distancia por su popa. Que a la noche se encendieron las luces de navegar en el buque español y lo mismo hicieron los de guerra que le seguían. Que estos últimos al poco tiempo apagaron sus luces y se adelantaron poniéndose por el costado de estribor del Campeador a poca distancia del mismo, ya que a pesar de ser de noche se podía ver perfectamente sus siluetas. Que a las diez y nueve horas 50 minutos, hallándose en su despacho sintió una violentísima sacudida de su buque por efecto de un proyectil en el departamento de máquinas, quedando apagadas todas las luces del buque e inutilizada la T.S.H. Que inmediatamente subió al puente de mando y viendo que el barco se hundía de popa, ordenó fueran arriados los botes de salvamento y se trasladaron a la parte de popa donde dichos botes estaban situados. Que una vez arriado el primero de ellos y estando en curso la maniobra de hacerlo proliamente con otro, recibió el buque un segundo proyectil, también en el departamento de máquinas, levantándose por efecto del mismo una columna de agua. Que el intervalo de tiempo entre los dos golpes le calcula de unos cinco a siete minutos. Que ya una vez el segundo bote en agua, pero sin largar todavía de los apoyos, recibió el barco un tercer golpe de características y efectos idénticos a los anteriores, calculando que se dió entre el segundo y tercero un tiempo igual al ya indicado entre el primero y el segundo. Que en su vida se alojó del costado del buque junto con 5 tripulantes más que le acompañaban en el bote, estando bastante más lejos el otro bote, primeramente arriado. Que cuando el declarante y sus compañeros se encontraban apenas a unos cien metros, del buque "Campeador", se produjo un incendio en el mismo, acompañado seguidamente de explosión. Que a fuerza de remos

Núm. ....

dirigió el bote hacia la costa de Túnez encontrando antes de llegar a ella una lancha pesquera que les resolvió hasta al pequeño puerto de Kelibia, a donde llegaron a las cero horas, 45 minutos del día 12. Que algunas horas más tarde volvió en una embarcación al lugar del siniestro pudiendo comprobar que el incendio continuaba. Que el propio día 12 y puesto ya en contacto con el vicecónsul de España en Túnez, Rafael Gubern que acudió a Kelibia fueron trasladados los naufragos a la ciudad de Túnez donde fueron atendidos por las autoridades francesas y tunecinas y el representante de España ya citado siendo hospitalizados dos tripulantes que se encuentran heridos. Que el declarante afirma sin ningún género de duda que la agresión que fue objeto el buque de su mando Campeador partió de los buques de guerra italianos que le seguían y se hallaban cerca del mismo en el momento de su hundimiento, no obstante lo cual no prestaron auxilio alguno a los naufragos, lo que acaba de demostrar su culpabilidad evidente. Han desaparecido doce hombres de la dotación que, junto con los 30 total de los salvados constituyen la dotación del buque. Que la posición del Campeador en el momento que fue atacado era de unas 14 millas sureste del Cabo Bon. Firma Garay.- GUBERN.

Declaraciones del capitán Félix Garay Gorordo ante el cónsul en Túnez. (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores).

ellos con heridas de diferente consideración. Una vez conocidas las declaraciones de los supervivientes, el Gobierno republicano remitió el 21 de agosto una amplia nota al secretario general de la Sociedad de Naciones, en Ginebra, poniendo en su conocimiento los detalles del ataque al petrolero *Campeador*, lo mismo que a otros mercantes republicanos, y denunciando la agresión por parte de las unidades navales italianas. En su nota pedía una reunión urgente del Consejo para examinar en sesión extraordinaria la cuestión, «ante la excepcional gravedad de la situación creada por la criminal y reiterada agresión de que son víctimas buques mercantes españoles por fuerzas navales italianas». El Consejo, a propuesta de su presidente, aprobó durante el mes de octubre una resolución en la que declaraba «que todos los ataques de esa índole contra cualquier barco de comercio son reprobados por la conciencia de las naciones civilizadas, de las cuales se hace intérprete el Consejo en este momento». Una respuesta en la misma línea que en otras ocasiones anteriores. La opinión pública mundial se hizo eco de la creciente escalada de agresiones a buques mercantes en el Mediterráneo. El Gobierno británico, muy sensibilizado por estar afectado, o el Gobierno soviético, con varias bajas entre sus buques mercantes, presentaron notas de protesta, mientras que las autoridades italianas declinaban toda responsabilidad a cerca de los hechos. El Comité de No Intervención iba a permanecer al margen y solo en la Conferencia de Nyon se fijaron algunos límites de actuación, se impusieron medidas de protección y se aplicaron restricciones a las dos partes. Las consecuencias fueron importantes para ambos bandos, pero la guerra todavía continuaría casi dos años más. En 2009 se localizó en aguas tunecinas el pecio del *Campeador*, en posición tumbada y entre 94 y 75 metros de profundidad.

## Bibliografía y agradecimientos

Para conocer las operaciones navales en la Guerra Civil española es imprescindible consultar la extensa obra de los almirantes Moreno de Alborán *La guerra silenciosa y silenciada*. En cuanto al movimiento de los petroleros al servicio de la República es interesante el artículo «El suministro de productos petrolíferos a la República en guerra», escrito por Guillem Martínez Molinos. Por otra parte, la presencia de un buque de guerra italiano siempre requiere la consulta del libro *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, de Franco Bargoni. En el Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores pude encontrar interesante documentación sobre el torpedeamiento del *Campeador*, entre ella, las declaraciones de todos los tripulantes supervivientes.

Quiero mostrar mi agradecimiento a Luis Jar, que me orientó sobre la bibliografía, y a Juan Luis Coello Lillo, investigador naval, que me hizo interesantes observaciones.