

González Echeveray, Rafael: Tres remolques. Ed. Mito
Montaña de Seguros. Santander

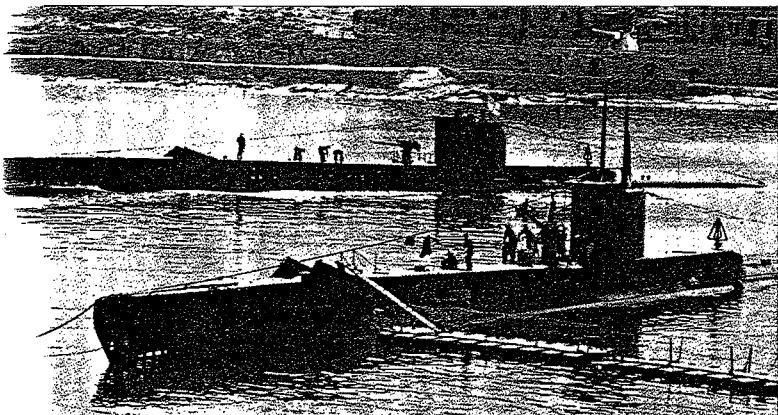
III

El pantallazo de la Isla de Malta alumbró un instante a la bocana de La Valetta y dio de lleno sobre el casco del remolcador "Rifleman" que avanteaba a poca máquina con un alambre largado por popa. Luego apareció el remolque; era el casco gris y raso de un submarino con las siglas Y-15, medio despintadas en la torreta. No era un espectáculo insólito pero sí olvidado, porque habían pasado ya trece años desde que terminara la guerra y la isla mártir se restañaba de sus heridas poco a poco.

Un nordeste frescachón levantaba garranchos en el Canal y embarcaba cáncamos de agua verde sobre la cubierta del submarino, baldeándola cuando, en las guiñadas, se atravesaba a la mar. Y las nubes se apelotonaban persiguiéndose en el cielo de una noche de fines de noviembre de 1958. San Demetrio de Gozo fue quedando al sur y el convoy, lentamente, se hundió en la negrura del estrecho que separa Sicilia de Túnez, la cintura galana y difícil del Mare Nostrum.

El "Rifleman" era un remolcador inglés construido ya al final de la guerra con el nombre de "Empire Vera" para los ser-

...ios costeros del Ministerio de Transporte. Un viejo caballo de
 5 toneladas de registro de la clase *coastwise*, nacido en las
 ...adas de Cochrane & Sons, de Selby, con otros siete gemelos.
 ...máquina de vapor de triple expansión, lenta y segura, le obli-
 ...aba al adorno de una chimeneota rechoncha y humeante sobre

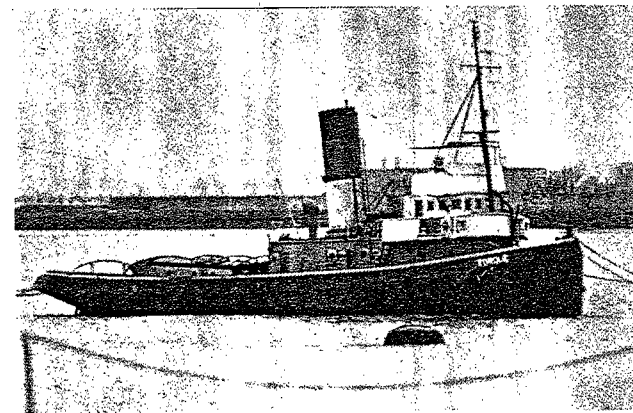


...guardacalor y la cola de popa, a ras de agua, apenas enseñaba
 ...baos de remolque y el gancho desde el seno de las olas. Ya
 ...ría dejado para entonces el hábito gris de la guerra y perte-
 ...cía a la United Towing Co, de Hull, la compañía de los remol-
 ...tores con las chimeneas blancas y tope negro y nombres de
 ...cios.

El Y-15 se llamaba "Argonaftis" y acababa de ser devuelto
 Grecia a la Gran Bretaña, precisamente en Malta, el 3 de
 ...ubre. Porque el "Argonaftis" era un submarino inglés, —el
 ...rulent" P95—, cedido en alquiler después de la guerra, el 29

de mayo de 1946 a la Real Marina Helena, en un lote con sus
 compañeros "Vengeful", "Veldt" y "Volatile" que pasan a llamar-
 se "Delphine", "Pipinos" y "Triaina". Se puso la quilla del "Vi-
 rulent" el 30 de marzo de 1943 en los astilleros de Vickers
 Armstrong (Walter) del Tyne; se botó el 23 de mayo del año si-
 guiente y se entregó a la Royal Navy el 1 de octubre de 1944,
 pasando a formar parte de la 7.ª Flotilla de Submarinos de su
 Graciosa Majestad.

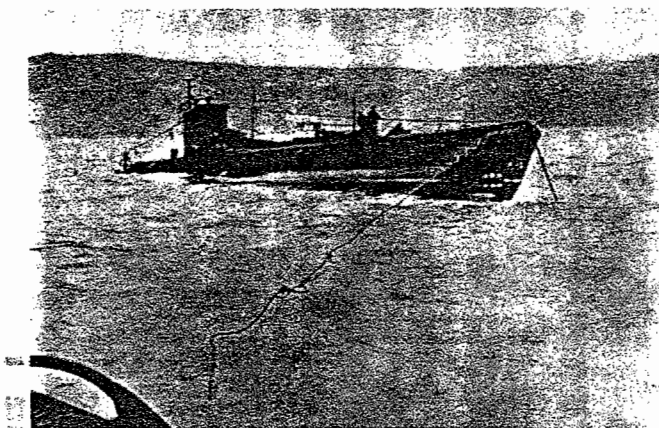
Era un sumergible pequeño, de patrulla, de la clase "V43",
 que desplazaba 650 tons. de superficie y 740 en inmersión; con



240 pies de eslora total por 16 de manga y 13 de puntal; estaba
 armado con un cañón de 3 pulgadas y 4 tubos lanzatorpedos de
 21. Eran estos buques, una versión mejorada de la famosa cla-
 se "U", pero con el casco parcialmente soldado, lo que les per-
 mitía una cota de inmersión de hasta cien metros de profundi-

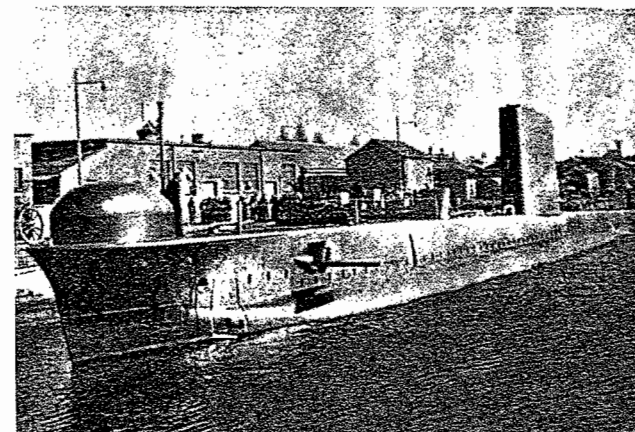
Los motores diesel *paxman* de 800 caballos, les permitían marchar en superficie de 13 nudos con 2 hélices y en inmersión con los motores eléctricos *G. E.*, daban nueve. Estos buques—42 en total— se proyectaron para la guerra en el Mediterráneo, por lo que, retirada Italia de la lucha en 1943, fueron de ellos cancelados en fase de construcción o cedidos a aliados europeos (2 a Polonia, 3 a Noruega, 1 a Holanda, Francia, 4 a Grecia, 3 a Rusia y otros 3 a Dinamarca).

No eran feos los “V43”, a pesar de su pequeña cubierta, que se rebasaba por popa la torreta. Su proa recta y lanzada les daba cierta elegancia; pero el diseño de la torreta no era feliz.

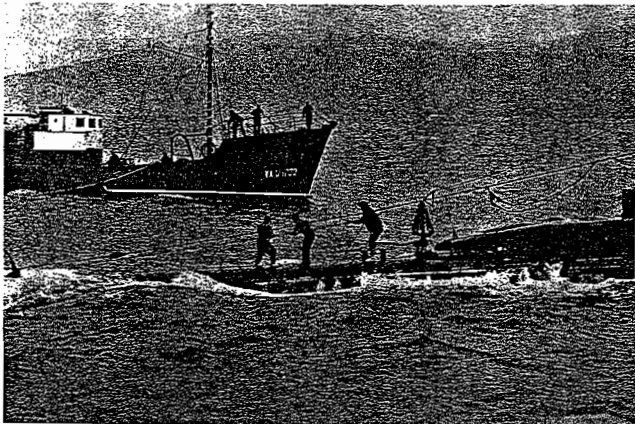


Leveaban una dotación de sólo 37 hombres y ocho torpedos. Su radio de acción era, con 39 toneladas de combustible, de 100 millas a 10 nudos en superficie y de 30 millas a 9 en inmersión.

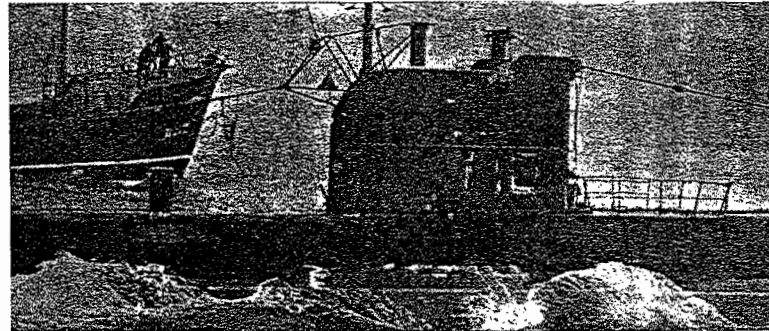
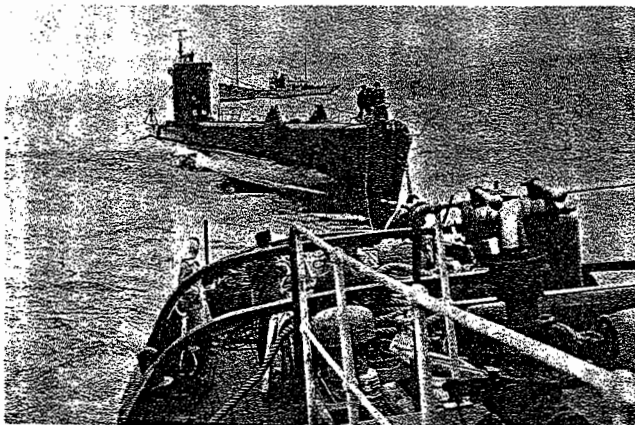
Una vez en la 7.ª flotilla fue destacado el “Virulent” a las aguas del Clyde, en Escocia, para efectuar prácticas de guerra antisubmarina hasta el mes de octubre de 1945, fecha en que pasó a la situación de reserva. No llegó, pues, a actuar nunca frente al enemigo.



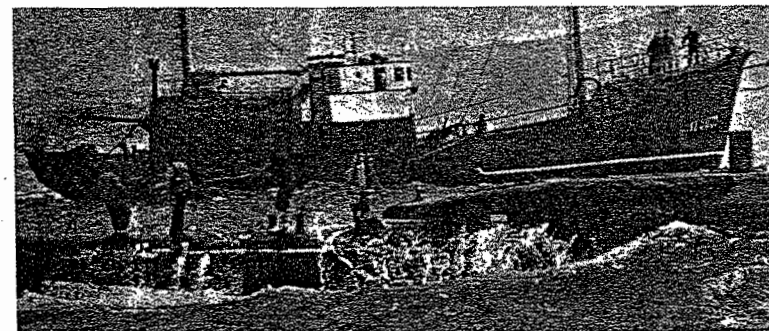
En el mes de mayo de 1946 fue transferido en alquiler a la Marina griega. Allí pasaron sus días de servicio activo, de isla en isla, con sol y mar bellas las más de las veces, hasta que le llegó la hora de la jubilación. Concluido el período de alquiler a la marina helena, el barco se devolvió en la base británica de Malta a donde fue conducido por su dotación. Pero la Marina Real inglesa ya no necesitaba de esta clase de submarinos que evidentemente se habían pasado de edad. El “Virulent” tenía entonces quince años; y eran demasiados. Por eso se ordenó su desguace en casa.



La giba blanca de la roca acostada en la medianía del Es-
tremo de Gibraltar surgió por la proa del "Rifleman" tras casi
seis días de dificultosa navegación con su remolque. Un des-
velo bien ganado en la base y la promesa de unas Navidades



en el dulce hogar de las Islas, eran la lógica esperanza de la
tripulación del remolcador. El submarino, por una elemental pre-
caución, iba sin gente a bordo y tan sólo con las luces regla-
mentaria de las bandas para hacerse ver en la noche.



El respiro de Gibraltar duró poco tiempo y con el último trueno de Punta Europa, el Atlántico recibió el convoy con el saqueo solémne de las cabezadas en la mar tendida. El Atlántico puro invierno, con su cortejo de borrascas y temporales, se arrojaba entero por la proa en una navegación de mil quinientas olas eternas.

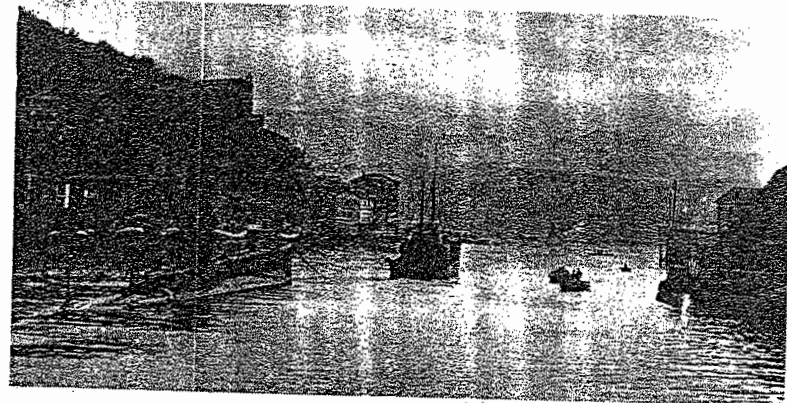
El Golfo de Cádiz, que es como la antesala del océano, también fue relativamente corto. Llegaron la mesa de Punta Saiz y San Vicente con su roca gigante en el adiós del cambio rumbo. Ahora quedaba toda la costa de Portugal, la terrible costa de Portugal preñada de tragedias y desastres, con la mar través y los puertos inhóspitos y difíciles y por donde navegaba el mundo, apenas sin verse, en la soledad estremecedora del Atlántico.

Y no vieron apenas el Cabo de Roca, ni las Berlingas; sólo una clara, entre dos chubascos, se presentó de través y lejísima pared escalofriante de los Farallones atacados de espumas. El "Rifleman", como un sheriff pelicularo del oeste, sin soltar su arma —el submarino viejo— avanteaba con grandes apuros cargado de la recompensa. Los dos juntos encadenados por las eslabonas de un alambre largo y generoso, enterrado en el agua, entre arroyos y estrechonzos, navegaban por la costa de la muerte marcándose ya a las fiestas que aún no había que dar por totalmente perdidas.

Pasaron más días. La recalada sobre Finisterre fue una porfía infernal; con barcos dando tumbos a todos los rumbos y parejas españolas como fardelas resbalando locas por las costas de todas las mares y cruzando la proa. El "Virulent" se estaba tenazmente en su último viaje al matadero. El Atlántico se hacía extraño al encontrárselo de nuevo al final de sus días. Y se resistía. Como un buey viejo y testarudo amarrado por

la cuerna, mirando hacia atrás y pataleando entre las olas. De vez en cuando el cable del remolque tesaba, emergía del agua chorreante y crujía con un alarido feroz. El "Rifleman" se frenaba de golpe y el "Virulent" vibraba como un tubo de acero que fuera a partirse. Pero no se partía.

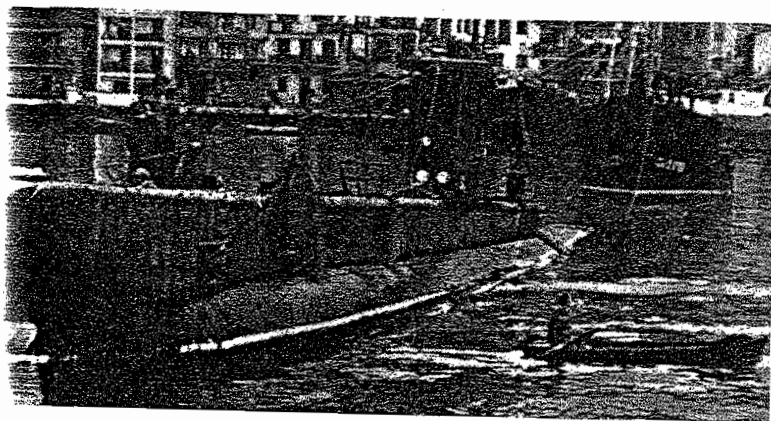
El *Bay of Biscay*, como dicen las cartas del Almirantazgo, les recibió, al fin, con todos los honores de ordenanza. En la más espantosa miseria, remolcador y remolcado perdían la cuenta



de los días de viaje. El día 16 de diciembre de 1958 las furias del Atlántico se volcaron terroríficas sobre el convoy y a eso de la media tarde, en un tirón espectacular que puso al "Rifleman" en un espasmo temblón, el alambre del remolque, tras dar un chasquido espantoso, faltó y el submarino de Su Majestad "Virulent" se quedó por la popa envuelto en espuma y velado por la cortina de un chubasco. El remolcador viró en redondo en busca de su

balde presa, pero cuando aclaró el chubasco no apareció por ninguna parte. Ni en la pantalla de su radar la menor traza brillante.

Sesenta y dos horas seguidas pasó el "Rifleman" dando vueltas y revueltas en persecución del submarino fantasma que había desaparecido como en una misteriosa inmersión precipitada. Dos días *pal y pal* en balde, pidiendo por radio noticias a todo el mundo. —"¿Han visto Vds. por ahí un submarino que se ha perdido?"— atravesado a la mar, corriendo en popa, manobrando. Y nada. Absolutamente nada. Al "Virulent" se lo ha tragado el Golfo sin dejar rastro y el "Rifleman", corto ya de combustible y de esperanzas, optó por seguir a casa con las tripulaciones vacías, avergonzado de su fracaso, chorreando roña por las juntas de las juntas del puente renegrido, con la chimenea despinada y costrosa y con el gancho de amarre desconsoladoramente roto... El Gobierno inglés dio por perdido el buque y pasó un



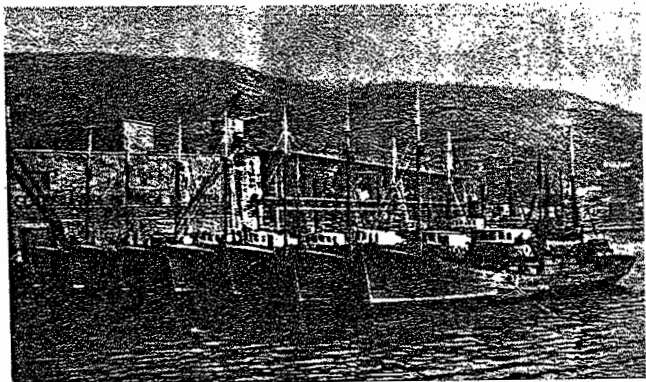
aviso a los navegantes advirtiéndoles del consiguiente peligro a flote en el Cantábrico.

Pasaron las Navidades; se fue el año 1958 y en los primeros días del nuevo se hizo a la mar desde Pasajes la pareja de los Dominaga, un par de pesqueros a motor de casco metálico y aire mediterráneo, con base guipuzcoana.

En efecto; estos dos barcos se habían construido por los Astilleros Neptuno, en Valencia, en el año 1947, con los nombres de "Nereida" y "Nereo". Eran de acero; con castillo: tenían 135 toneladas de registro y 21,5 metros de eslora por 6,1 de manga y 3 de puntal. Llevaban un motor diesel de trescientos caballos y una dotación de 13 hombres cada uno. Se construyeron para varios armadores levantinos y algo más tarde pasan a ser de Iriberry, S. A. En 1953 ya operan con base en Pasajes y toman los nombres de "María del Coro Dominaga" y "María Jesús Dominaga" respectivamente.

La parejita valenciana se defendía en las tarascadas invernales del Cantábrico por la gracia de sus buenos motores y el saber de su gente. Desde el día de Año Nuevo se aguantaba en la mar arrastrando por las playas del Gran Sol.

El domingo día 4 de enero, a eso de las tres de la tarde, en una clara entre chubascos rasos en los que los dos barcos se perdían de vista para volver a salir chorreando espuma en las arfadas, apareció ante los cristales cuajados de sal del puente chiquitín del "María Jesús", algo insólito atravesado a la mar. ¿Qué podría ser aquel pecio en forma de ataúd, barrido por las olas, más tiempo por debajo del agua que por encima y que a pesar de todo no se hundía? Se preguntaba su patrón Andrés Fajardo.



Los dos pesqueros pasaitarras se fueron acercando con precaución. Cuando ya estaban a tres cables de la aparición, el misterio empezó a desvanecerse. Era de verdad un submarino fantasma sin gobierno, al garette, sin bandera, sin gente... Era el "Virulent", con las cadenas y alambres de su remolque roto, enredada por la proa, que le hacían oscilar lastimosamente.

Buena marea acababa de hacer la pareja de Dominaga. Estaban a unas 40 millas de la costa asturiana y a más de doscientas del faro de Senocozulúa, a la entrada del puerto guipuzano de Pasajes. Dos días de brega —dura brega— hasta allá.

Tres hombres de la pareja —Arturo Rey, Antonio Loureiro y Manuel González— al día siguiente consiguen pasar a bordo de la cubierta del "Virulent" y hacer firme un cabo de remolque a la bita de proa. Después, poco a poco, se organiza el nuevo convoy. Los guñeos de Higuera y de Igueldo se apagaron de madrugada en la recalada mañanera por la proa. Era el día de los pesques. Los Dominaga enfilaban entre las dos Banchas con el

submarino por largo, tras unas faenas previas de preparación a las que cooperó un remolcador del puerto, con la presencia tranquilizadora del patrullero de la Armada española "V-17", que completaba el insólito cuadro. Abocaban la angostura de Pasajes y desfilaban mansamente ante las Cruces y Santa Isabel, enfilados al fondeadero. Al fin lo habían conseguido. Los pesqueros pasaitarras habían pescado nada menos que un submarino, mudo y silencioso. Todo San Juan y San Pedro y Ancho y mucha gente de San Sebastián y de los alrededores que había venido alertada por la noticia corrida como reguero de pólvora, lo contemplaba como una aparición fantasmal, flotando en medio del txirimiri.

La Marina Española naturalmente puso también sus ojos en aquel aguinaldo inesperado. El "Virulent" fue inspeccionado y revisado por oficiales de la especialidad. Un día la Oficina de Información de la Embajada inglesa en Madrid publicó una nota recabando la propiedad del pecio y dando cuenta de que por el Gobierno de Londres se presentaría una solicitud en forma para que el Gobierno español le devolviera lo que decía era suyo, comprometiéndose a abonar todos los gastos contraídos por el salvamento.

Y fueron pasando los meses. El interés real de las marinas británica y española no era excesivo: al fin y al cabo el "Virulent" era más bien viejo y sin secretos para nadie. Se fueron enfriando los ánimos. Londres se cansó de porfiar y por fin el 21 de enero de 1961, al cabo de dos años, salía a subasta pública en casi 65 millones de pesetas, cuando su valor real como chatarra se estimaba que ya que no podía pasar de los quince o veinte. De ello tendría que salir el importe del premio al esfuerzo de sus salvadores, que bien se lo habían ganado.

Pero todo eso para entonces era ya lo de menos. La pesca milagrosa y submarina había cerrado con broche de novela la

aventura del ocaso del "Virulent", un barco de guerra gris, vulgar y sin especial particular historia, fuera de la anécdota de su insospechado final: *"De como una pareja de San Sebastián pescara un submarino británico"*.

El "Virulent", naturalmente, se desguazó. Los *dominagas* siguieron también su mismo camino nueve años después. Y colorín colorado...