

# Colaboraciones especiales



## **El hundimiento del vapor *Poeta Arolas* en la guerra civil española y su posterior reconstrucción en Cartagena**

**Manuel Rodríguez Aguilar**

# El hundimiento del vapor Poeta Arolas en la guerra civil española y su posterior reconstrucción en Cartagena

**Manuel Rodríguez Aguilar**

*Mi agradecimiento a Miguel S. Puchol Franco, por su entusiasmo y colaboración, y a Juan Luis Coello Lillo.*

Cartagena fue una ciudad duramente castigada por los bombardeos durante la Guerra Civil española. Nada menos que setenta y cinco ataques aéreos se registraron de forma oficial, aunque según las fuentes, esta cifra podría variar ligeramente. El hecho de encontrarse dentro de su puerto la Base Naval Principal (BNP) de la Marina republicana la hacía figurar en un lugar destacado entre los principales objetivos de los bombarderos nacionales. Una de sus consecuencias es que numerosos buques mercantes y de guerra resultaron averiados o terminaron sus días hundidos en sus aguas.

El vapor *Poeta Arolas* era uno de los buques mercantes que integraban en los años treinta la flota de la Compañía Trasmediterránea. Fue botado en el año 1919 por la Compañía Euskalduna, de Bilbao, con el número de construcción 44. Las ceremonias de botadura se repetían esos años con frecuencia en los astilleros puesto que la industria naval vizcaína todavía no había experimentado el fenómeno de contracción que aparecería tras la Primera Guerra Mundial. Era similar al *Mar Tirreno*, construido dos años antes para la Compañía Marítima del Nervión, y también a su compañero de naviera, el *Guillém Sorolla*, que desaparecería tristemente sin rastro en el mes de octubre de 1922. Sus propietarios lo recibieron en 1920 después del proceso de terminación en el muelle de armamento. Se trataba de un buque clásico de "tres islas", con 96,30 metros de eslora entre perpendiculares, 13,44 de manga, 9,02 de puntal, 3.253 TRB, 1.868 TRN y 4.500 toneladas de Peso Muerto. Para el transporte de la carga disponía de cuatro bodegas con entrepuentes, dos a proa de la superestructura central y las otras dos a popa. La jarcia estaba compuesta por dos palos y ocho puntales, dos de servicio por bodega. Integraban su planta propulsora tres calderas de vapor y una máquina alternativa de triple expansión, todas fabricadas por la firma británica John G. Kincaid & Co. Ltd., en Greenock. Su máquina principal, que desarrollaba una potencia de

310 NHP, le proporcionaba al nuevo vapor una velocidad superior a los 10 nudos.

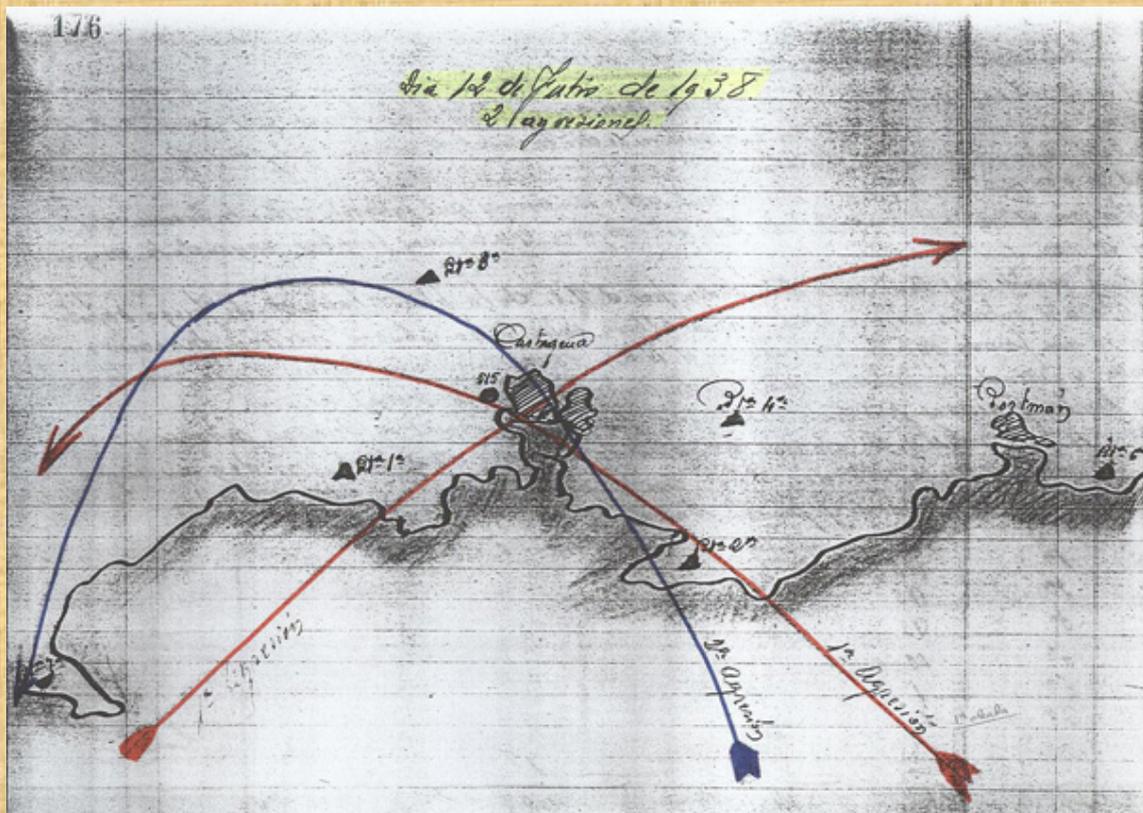
Sus primeros tiempos de navegación coincidieron con algunas salidas al extranjero. El *Poeta Arolas* conoció varios puertos americanos, como los cubanos de La Habana, Matanzas o Cienfuegos, además de Nueva York, y los puertos británicos de Liverpool o Cardiff. La Campaña de Marruecos requirió de sus servicios entre 1921 y 1923, desempeñando a las órdenes del Gobierno numerosos envíos de tropas y material de guerra entre la Península y el Norte de África. Sin embargo, nuestro protagonista no participó en el año 1925 en el Desembarco de Alhucemas, a diferencia de muchos de sus compañeros de flota. A pesar de estar obligada su naviera a prestar servicios extraordinarios auxiliares de la Marina militar en virtud del contrato suscrito con el Estado el 11 de abril de 1921, el hecho de estar dedicado a servicios oficiales y no a servicios libres le salvó de cambiar de actividad de manera forzosa. A partir de esos años iniciales, la Compañía Trasmediterránea dedicó al vapor-correo *Poeta Arolas* a la línea regular entre puertos peninsulares y los principales puertos canarios, con escala intermedia en las ciudades norteafricanas de Ceuta y Melilla. Conducía carga general y algunos pasajeros, siendo un clásico en los puertos en que recalaba.

El inicio de la Guerra Civil española le cogió en el puerto de Santa Cruz de Tenerife. A mediados del mes de julio de 1936 partió con destino a Santander. Desde la capital cántabra viajó días más tarde hasta Bilbao, donde sería incautado por el Gobierno republicano. A partir de ese momento comenzaron los viajes a diferentes puertos para tomar cargamentos de mercancías que contribuyeran al esfuerzo bélico del ejército republicano y también al abastecimiento de alimentos para la población civil. Su aportación fue como la de otros muchos buques mercantes que trabajaron de forma incansable en unos momentos muy difíciles. Siempre llegó a su destino esquivando las acometidas de los buques de guerra y de los aviones enemigos, además de soportar las circunstancias adversas propias de la mar.

El 6 de noviembre de 1936 llegó a Cartagena procedente de Alicante con una pequeña partida de carga general. Completada la descarga, partió de la Base Naval Principal (BNP) ese mismo día a órdenes. En la documentación oficial no constaba el destino, aunque es muy probable que lo hiciera con rumbo al Estrecho de Gibraltar, para tomar el camino de las islas Británicas. La siguiente referencia del *Poeta Arolas* aparece el 7 de enero de 1937, cuando arribó de nuevo a Cartagena con 3.400 toneladas de carbón que había cargado en la ciudad galesa de Cardiff y que estaban destinadas a la Marina republicana. En el mes de marzo de ese mismo año algunos periódicos recogían una curiosa noticia. Nuestro protagonista había

viajado hasta el puerto de Odessa, en el Mar Negro, con 56 cajas de naranjas que, en nombre de Castellón, se enviaban a las autoridades soviéticas como ofrenda para los niños rusos. Se supone que aprovecharía el viaje para tomar cargamento diverso para España. Durante los siguientes meses, sus transportes de carga general y de alimentos sirvieron para mitigar el hambre de los habitantes del levante español. En el mes de febrero de 1938 fue detectado en Marsella cargando lingotes de acero para Sagunto. A finales del mes de abril de 1938, el *Poeta Arolas* fue incorporado a la Marina republicana y su tripulación militarizada. Su nueva condición implicaba cambios en el buque. Por ello se le realizaron en Cartagena varios cambios con el objeto de habilitarle como Transporte de Guerra, cuyas obras finalizaron en el mes de mayo. Entre otras actuaciones, fue armado con dos cañones Vickers de 101,6 mm (4 pulgadas) y se le adjudicó el numeral T-A.

El *Poeta Arolas*, que todavía tenía en sus bodegas parte del último cargamento de trigo en sacos, resultó hundido el 12 de julio de 1938 en el Arsenal, en un lugar muy próximo a donde estuvo la "Machina", esa grúa que servía para colocar la arboladura en los mástiles de los buques. Sucedió durante un ataque de la Aviación nacional por medio de los aviones Savoia-Marchetti S.79 de la 2ª Brigada Aérea Hispana (BAH). Cinco días antes, una orden de operaciones firmada por el general Franco había declarado objetivo prioritario a la ciudad de Cartagena y a su puerto. Para cumplir con el mandato de la orden, en la 2ª BAH se prepararon 12 bombarderos trimotor S.79 con la siguiente distribución: dos aportados por la escuadrilla 3-G-28, cinco por la 4-G-28, cuatro por la 5-G-28 y uno por la 6-G-28. Los aparatos volaron el día 9 del sevillano aeródromo de Tablada hasta Armilla, en Granada, y al día siguiente lo harían hasta la base de Son San Juan. Desde la isla de Mallorca despegaron el día 12, alrededor de las 09:30 horas, con su mortífero cargamento hacia su objetivo. Uno de los aviones tuvo un problema con el motor central y regresó al aeródromo de Ibiza, y otros dos se habían extraviado en viajes de días precedentes. Por tanto fueron finalmente nueve los bombarderos que infligieron un duro castigo a la ciudad de Cartagena y a su puerto, utilizando bombas españolas de 250 kilogramos (cuatro por avión), que eran muy parecidas a las D-250 italianas. El ataque comenzó sobre las once de la mañana y los aviones lo hicieron viniendo desde el mar, con dirección Sur-Norte, a unos 5.500 metros de altura. La artillería antiaérea, que había sido avisada mediante señales por los buques de vigilancia a las 11:02 horas, rompió fuego sobre el primero de los aviones a las 11:07 horas, empleando gran número de munición, a pesar de la rapidez con que los aviones realizaron el ataque. Los aparatos salieron, después de arrojar su cargamento de bombas, con dirección Sur-Este y ninguno de ellos sufrió daños.



Esquema elaborado por la DCA (Defensa Contra Aeronaves) correspondiente al día 12 de julio de 1938. El ataque que hundió al *Poeta Arolas* está marcado como "2ª agresión". Imagen facilitada por Miguel S. Puchol Franco.

El bombardeo fue calificado de caótico y deslavazado. No obstante, los bombarderos alcanzaron el puerto y el Arsenal, dentro de los cuales resultaron dañados cinco buques. En la ciudad se produjeron numerosos destrozos. Incluso se vieron afectados los castillos de San Julián y Galeras, lo que da idea de la amplitud de la zona afectada. Para la población tuvo trágicas consecuencias puesto que el balance final fue de 41 personas muertas y 108 heridas de diferente consideración. Al abultado número de víctimas contribuyó la tragedia que tuvo lugar en unos de los refugios antiaéreos que se habían habilitado para la población. En concreto, dieciséis personas murieron por aplastamiento en la boca del refugio de la Cuesta de la Baronesa.

Uno de esos cinco buques averiados era el *Poeta Arolas*. El vapor, el más afectado de todos, sufrió el impacto de tres bombas. La primera no explotó, aunque ocasionó algunos destrozos al perforar la cubierta alta en las proximidades de la escotilla de la bodega nº 2, babor. La segunda hizo blanco en la zona central del buque y explotó en el interior de la cámara de máquinas, entre las cuadernas 68 y 70, estribor. La violencia de la explosión produjo una especie de embudo de un metro de diámetro en el doble fondo, que dejó innumerables

destrozos en la máquina principal, en las auxiliares, en el mamparo estanco principal 61, en las cubiertas principal y segunda, en las carboneras, en las lumbreras y averías menores en otras partes, dejando devastada la zona central del buque. La tercera fue la que causó el hundimiento del vapor *Poeta Arolas*, después de una larga trayectoria a través del interior del buque. El impacto tuvo lugar a la altura de la brazola de la bodega número 4, estribor, atravesando las cubiertas principal y segunda, y el doble fondo, donde provocó en el forro un desgarró de 80 centímetros entre las cuadernas 45 y 47. Por el agujero salió la bomba al exterior y fue en ese momento cuando explotó en el fondo de la dársena. Sus consecuencias fueron el rápido hundimiento del mercante, que acabó apoyado sobre el fango con un importante destrozo en la obra viva.



Imagen aérea del día del ataque. El *Poeta Arolas*, remarcado por la elipse, aparece hundido en la entrada del Arsenal. Fuente: IHCA.

La explosión en el fondo de la dársena, con poca agua bajo la quilla, fue demoledora. Produjo un quebranto en el buque y una deformación en la obra viva de 46 metros de extensión, con una caída relativa del talón del codaste de 66 centímetros. La enorme abolladura presentaba una flecha máxima de 45 centímetros y su centro se encontraba a unos 27 metros de la popa. Los destrozos eran muy importantes y nuestro protagonista, aunque se trataba de un transporte útil y eficiente para la Marina republicana, con 20 años de antigüedad y una reparación muy complicada fue abandonado por las autoridades en el mismo lugar de su hundimiento. La carga que

mantenía en sus bodegas se extrajo, la mayoría mojada. Los sacos se abrieron y el trigo se extendió frente a los Tinglados nº 1, 2 y 3 del muelle de Alfonso XII, para que se secase y, en su caso, pudiera aprovecharse. Teniendo en cuenta que la escasez de alimentos y el hambre hacían esos días estragos entre la población, las autoridades tuvieron que poner vigilancia para que el trigo no desapareciera durante la noche.



Bomba de 250 kilogramos, como la que hundió al *Poeta Arolas*.  
Fotografía de Angelo Emiliani facilitada por Miguel S. Puchol Franco.

Después de casi ocho meses de abandono, durante los cuales sería despojado de todos los elementos útiles que pudieran servir para otros buques, volvió a entrar en los planes de la Marina. Sus responsables necesitaban disponer de espacio en ese muelle y consideraron oportuno su reflotamiento. El *Poeta Arolas* se encontraba apoyado sobre el fondo y adrizado, y no fue demasiado

complicada su recuperación tras taponar los agujeros del casco y bombear el agua de su interior. Otra cosa muy distinta era una posible reparación, que sin hacer unos cálculos demasiado complejos se estimaba inviable por su dificultad y el gran coste debido a los graves destrozos que presentaba y al valor económico y comercial del vapor en esos momentos. Por ello, se decidió buscarle una nueva ubicación más acorde a su estado, para lo cual se le remolcó hasta la bahía de Escombreras. Allí "desterrado" no molestaría. En su improvisado retiro quedó varado en fondo arenoso, con su proa mirando hacia el interior de la bahía, una apreciable escora a babor y el ancla de estribor fondeada.



Una vista general de Escombreras con el Poeta Arolas varado en la playa. Fuente: Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare Italiana. Facilitada por Miguel S. Puchol Franco).

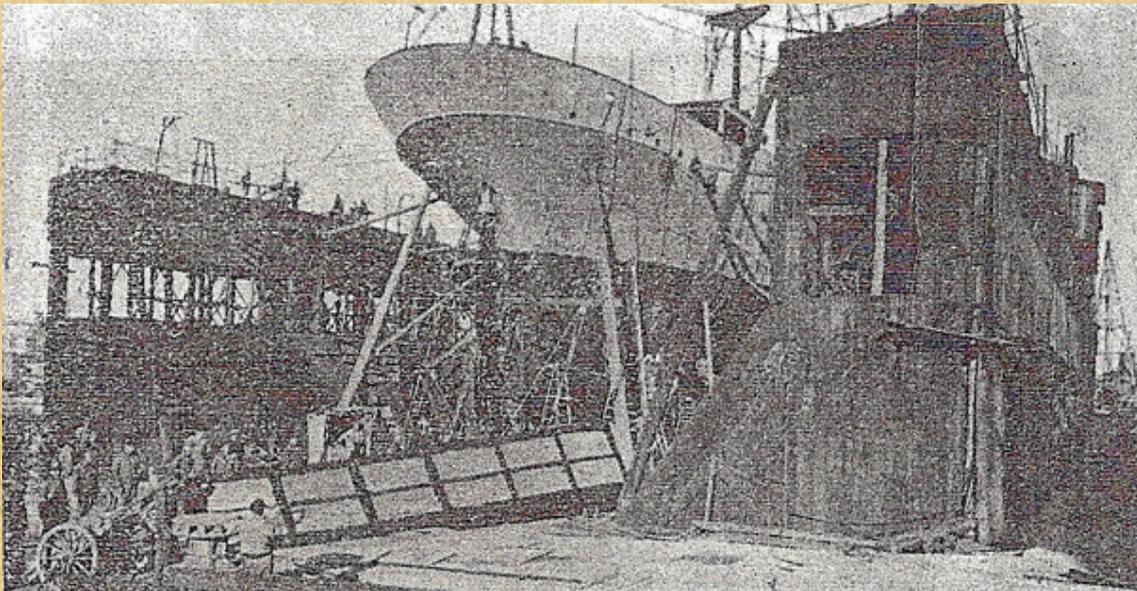
Al final de la guerra su propietaria, la Compañía Trasmediterránea, solicitó un reconocimiento con el fin de conocer la situación exacta en que se encontraba el buque. El informe era esperanzador por lo que la dirección de la naviera estimó que su recuperación era factible y dispuso de todo lo necesario para su reflotamiento y reconstrucción. Aunque dependiente de la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, el equipo que puso a flote al *Poeta Arolas* estaba constituido por personal y medios materiales pertenecientes al Arsenal Militar de Cartagena. El reflotamiento no presentó demasiadas complicaciones y el día 10 de mayo de 1939 el mercante ya se encontraba estabilizado y a flote. Hasta el día 6 de junio no fue remolcado de vuelta a Cartagena. Los ingenieros tenían una dura tarea por delante puesto que más que una reparación, lo

que había que hacer era una reconstrucción a consecuencia de los daños que presentaba. El casco era lo más importante, y lo primero que hicieron fue solicitar a las autoridades del Arsenal la entrada en dique seco. No obstante, la solicitud se demoró tantos meses debido a razones militares que al final no quedó más remedio que renunciar.

En Cartagena se encontraba averiado el Dique Flotante nº 1. Los ingenieros navales pensaron que una buena solución podía ser la de simultanear las obras de reparación en el dique con las del mercante. Ese dique flotante había sido construido por La Maquinista Terrestre y Marítima, de Barcelona, en 1926, y sus características principales eran las siguientes: una potencia ascensional de 6.500 toneladas, 119,88 metros de longitud y 27,07 de ancho. Debido al delicado estado que presentaba el dique, las actuaciones iniciales consistieron en aligerar el vapor para reducir el calado lo más posible extrayendo la máquina, dos de sus tres calderas y varios cientos de toneladas de carbón que todavía quedaban a bordo. Sin embargo, la varada en sí presentaba una serie de dificultades por la deformación de la obra viva del buque. Con el fin de facilitar la entrada en el dique y para ir adelantando el trabajo se descosieron a flote las dos cubiertas, los forros del costado hasta línea de flotación y la traca inmediata a ésta se cortó con soplete verticalmente a partir del último tope descosido. También se colocaron tornillos en toda la sección próxima a las cuadernas 35 y 40, donde se localizaba la deformación. En esas condiciones fue recibido por el dique flotante en el que se había preparado una cama recta, descartando otras soluciones, como era una cama que adoptara la forma de la quilla. De ese modo, según se iba achicando el agua y el conjunto ascendiendo, los técnicos consiguieron que la varada de la proa y popa fuera simultánea. Acto seguido se quitaron todos los tornillos, quedando enderezada una cantidad muy importante aunque no se pudo reducir del todo la deformidad.

Las obras comenzaron con el desguace, por debajo de la segunda cubierta, del doble fondo afectado, bodegas nº 3 y 4, y cámaras de máquinas y de calderas, desde la cuaderna 21 a la cuaderna 85. También se desmontaron las cuadernas de ambas bandas, desde la 22 a la 61 inclusive, además de todas las cuadernas del costado de estribor de las cámaras de máquinas y de calderas. Sobre la cubierta los operarios trabajaron para hacer desaparecer cualquier vestigio de superestructura y arboladura. La reconstrucción, en sentido inverso, afectó a la quilla, varengas, vagras, tapa del doble fondo, margen del tanque, cuadernas de costado, forro, mamparos, túnel y planchas de cubierta. En una primera fase se llegó hasta el mamparo número 16, que indicaba la separación entre la bodega nº 3 y la cámara de máquinas, completando la reparación de la sección de popa. En la segunda fase le tocó el turno al forro de la cámara de máquinas, desde la quilla a la cinta, aplicando un método

de reparación similar. Para la última fase se dejó el desmontaje y reparación en toda su longitud de los trancañiles de las cubiertas principal y segunda. En la obra nueva se emplearon 528 toneladas de acero, al margen de los numerosos elementos reutilizados después de su rectificación, cantidad que se estimaba en torno a las 160 toneladas. Por culpa de la escasez de materiales, algunos elementos que necesitaban ser sustituidos tuvieron finalmente que montarse tal como se encontraban y, en algunos casos, se tuvo que optar por el sistema de soldadura a tope y su posterior refuerzo.



El *Poeta Arolas* en reconstrucción dentro del dique flotante. Fuente: Revista Ingeniería Naval.

Sin duda, la parte fundamental era la que afectaba al casco del buque. No obstante, se aprovechó la reconstrucción para acometer numerosas mejoras a lo largo del mercante. Una vez a flote se montaron los bloques de la superestructura y muchas otras instalaciones que eran completamente nuevas y diferentes a las primitivas. El rancho de proa se amplió para acoger a doce marineros en una camareta y a otras dieciocho personas, entre engrasadores y fogoneros, en una segunda camareta, además de los servicios correspondientes de aseo y comedor. Los camarotes del contra maestre y del carpintero se habilitaron en un casetón sobre la cubierta, también en la zona de proa.

La máquina principal tuvo que ser reconstruida en su mayor parte y se aprovechó la ocasión para mejorar las prestaciones anteriores al hundimiento. La potencia pasaba de los 310 NHP hasta los 378 NHP (2.000 HPI), a 71 revoluciones por minuto, con el consiguiente aumento de velocidad máxima, que rozaba los 13 nudos

en pruebas. El consumo de carbón se estableció en 36 toneladas de carbón por cada veinticuatro horas. Así mismo, las máquinas auxiliares eran de nueva factura, compuestas por dos grupos a vapor con dinamos de 30 KW cada uno. En la instalación eléctrica, que era completamente nueva, se emplearon 11.000 metros de cable. Toda la jarcia, arboladura, equipo y material de salvamento fueron reemplazados por otros de nueva factura.

El *Poeta Arolas* fue transformado en un auténtico buque mixto para el transporte de carga y pasaje. En el entrepuente de la superestructura central se encontraban doce camarotes exteriores dobles para pasajeros de primera clase (ocho dobles y cuatro dobles-triples), además de los camarotes y servicios de los camareros. Sobre la cubierta principal se construyeron tres camarotes individuales de lujo, el amplio comedor de primera clase, un oficio y el vestíbulo con acceso a una espaciosa veranda bar. En un casetón de esa misma cubierta estaban el camarote del capitán y el del capellán, con sus servicios respectivos, así como el comedor de oficiales. En el puente alto se instalaron el puente de mando, seis camarotes para oficiales, la sala de radio y los aseos. Alrededor del guardacalor se instalaron el camarote del jefe de máquinas, tres camarotes para maquinistas, el camarote del mayordomo, un camarote para dos cocineros y otro más que compartían un ayudante de máquinas y el electricista, y los servicios correspondientes para todos esos camarotes. También se encontraban en esa zona el comedor de maquinistas, la gambuza, las cámaras frigoríficas y la lavandería. A popa se amplió el antiguo rancho con tres nuevas cámaras para pasajeros de segunda y tercera clase, y también se preparó una enfermería.

No sólo cambió su apariencia exterior. En el interior, la nueva habilitación permitía alojar a 145 personas, entre tripulación y pasajeros. La distribución de los primeros era la siguiente: capitán, jefe de máquinas, 12 oficiales de puente y máquinas, capellán, médico, 9 tripulantes de maestraza (contramaestre, calderetero, carpintero, mayordomo, cocinero, electricista y ayudantes de máquinas), 12 marineros, 18 engrasadores y fogoneros y 19 camareros. Por lo que respecta al pasaje, podía transportar a 3 pasajeros de primera clase (lujo), 24 pasajeros de primera clase, 24 pasajeros de segunda clase y 20 pasajeros de tercera clase.

El *Poeta Arolas* fue puesto a flote el 18 de marzo de 1942 y lo trasladaron al muelle de armamento para terminar la reparación del casco y maquinaria, y continuar con los trabajos de habilitación en general. El 11 de febrero de 1943 se realizaron las pruebas oficiales - todas con resultado satisfactorio- y la entrega del buque a la Compañía Trasmediterránea. Con los cambios sufridos había experimentado una apreciable variación en sus características principales respecto a las primitivas, como se comprueba en las

siguientes cifras: 3.498,49 TRB; 2.057,57 TRN; 4.675 TPM; 100,93 metros de eslora total; 96,31 metros de eslora entre perpendiculares; 13,47 metros de manga máxima; 9,02 metros de puntal; 5.037 metros cúbicos de capacidad total de bodegas; 635 toneladas de capacidad total de carboneras; y 869 toneladas de capacidad total de agua dulce. El mismo día 12 de febrero partió hacia Barcelona con Pedro Tonda Tur, Inspector General de la Compañía Trasmediterránea, a bordo. A partir de ese momento empezaría una nueva vida para nuestro protagonista, que finalizaría en el año 1966, después de contribuir, con casi 46 años, a completar una extensa página de la historia de la Marina Mercante española.

*Manuel Rodríguez Aguilar*

*20 de diciembre de 2010*

