

Los Carabineros de mar

La desaparición del Frente Norte, en octubre de 1937, situó en los puertos atlánticos franceses a un gran número de marinos vascos procedentes de la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi y las Marinas mercante y pesquera. La mayoría de los que estaban en edad militar pasaron pronto a territorio republicano para incorporarse a diversas unidades, generalmente a la Marina de Guerra. Los de mayor edad quedaron a bordo de los buques refugiados en Francia para asegurar su mantenimiento. Un pequeño grupo permaneció en Francia por su cuenta o fue alojado en los centros de acogida organizados por el Gobierno Vasco. Y, por último, un grupo de varios centenares de oficiales y marineros fuera de edad militar se fue presentando al Gobierno de Euzkadi, instalado entonces en Barcelona, durante los primeros meses de 1938.



Tratando de buscar una solución para tan nutrido grupo de marinos sin recursos, el Gobierno Vasco puso enseguida este personal a disposición del Gobierno de la República. Durante un tiempo se realizaron gestiones para destinarlos a algún barco de la Armada, pero la Marina no se mostró receptiva a la propuesta. Las gestiones continuaron después ante otros departamentos del Gobierno sin llegar a encontrar una solución definitiva. En abril de 1938, las tropas franquistas llegaron al Mediterráneo por Vinaroz, cortando en dos el territorio republicano y aislando a Cataluña del resto del territorio leal. Entonces cobró cuerpo la idea de organizar un servicio marítimo que permitiera enlazar las dos zonas y trasladar de una a otra personal, correspondencia oficial y algunos suministros.

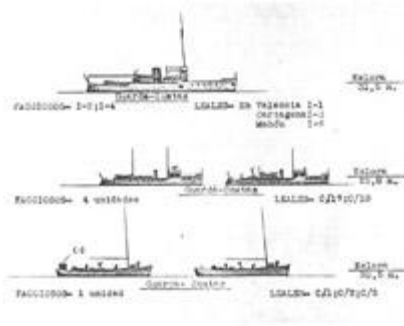
El máximo impulsor de esta iniciativa y de que se utilizara para este servicio a los marinos vascos sin destino fue el comandante Juan Víctor Echevarría, un socialista bilbaino, comisario político de la Dirección General de Carabineros. Echevarría consiguió que su propuesta fuera aceptada y el servicio ideado lo asumió la Jefatura Central de Transportes del Ministerio de Hacienda y Economía que dirigía en aquella época el comandante Julio Tomás de Rementería, bilbaino también, quien sería sustituido a finales de 1938 por el coronel Manuel Fresno Urzay.

Efectivos y organización



Los marinos vascos ingresaron entonces, a partir de mayo de 1938, en el Cuerpo de Carabineros, siendo asimilados en función de su categoría profesional a los grados de capitán (capitán mercante o primer maquinista), teniente (piloto ó 2º maquinista), sargento (patrón, telegrafista o mecánico) o cabo (contra maestre o calderetero). Entre julio y septiembre de 1938 el Boletín Oficial del Instituto de Carabineros publicó las listas del nuevo personal admitido y destinado a la Jefatura Central de Transportes. Del personal relacionado eran de origen vasco (en su mayoría vizcaino) al menos 23 de los 39 capitanes, 19 de los 37 tenientes, 18 de los 44 sargentos y 14 de los 52 cabos escalafonados. También entre el personal sin graduación eran numerosos los carabineros vascos, en total más de 200 marinos vascos ingresaron de esta forma. Junto con ellos se alistaron además 30 asturianos y santanderinos gracias a la intercesión del Gobierno Vasco que les avaló. Todo este personal, que en conjunto no llegaría a 500 hombres, pasó a tripular una pequeña flotilla de la que formaban parte:

- El yate *Nere Ametza* (359 TRB), el mayor de los buques de la flotilla, cuyo mando fue encomendado al capitán Nicolás Gabicagogueascoa, de Elanchove.
- La lancha de vigilancia de la Tabacalera *I-1* (128 TRB) que había pertenecido antes a la Flotilla de Vigilancia y Defensa Antisubmarina de Cataluña. Había sido construida precisamente en Euskalduna y la mandaba el capitán Ricardo Letamendía, de Bilbao.
- Varias lanchas tipo “C” de la Tabacalera, más pequeñas. Eran al parecer, las *C-1* (25 TRB), *C-2* (25 TRB), *C-3* (32 TRB), *C-5* (32 TRB), *C-17* (36 TRB) y *C-18* (32 TRB). Una de ellas la mandaba el teniente Francisco Larrea, de Bermeo, y otra –la *C-17*- el capitán Secundino Arguinchona, de Guernica.
- Unos cuantos motoveleros de entre 100 y 300 toneladas y de escaso andar. Entre ellos estaban el *Margarita Taberner* (130 TRB), que mandaba el capitán Pedro Ruiz de Loizaga, de Guernica; el *Comercio* (91 TRB), que mandaba el capitán Juan Endeiza, también de Guernica; el *Arsenio Cañada* (338 TRB), mandado por el capitán Félix Gorriño, de Busturia; el *Cala Castell* (194 TRB), mandado por el teniente José Arana, de Bermeo; el *Cala Tramontana*, el *Cala Fornells* (93 TRB), el *Malvarrosa* (127 TRB), ...
- Varios yates y lanchas, generalmente destinados a vigilancia y servicios portuarios, como el *Brabo* (52 TRB), que mandaba el capitán Pedro Arangüena, de Bilbao.



Algunos de los barcos llevaban una o dos ametralladoras para defensa antiaérea, pero otros iban desarmados. A todos se les asignaba un numeral precedido de las siglas M.H.F. (Ministerio de Hacienda-Flota). Así, la ***I-1*** era el MHF-525, el ***Nere Ametza*** era el MHF-601, los motoveleros pertenecían a la serie “7”: el ***Cala Castell*** era el MHF-707, el ***Margarita Taberner*** el MHF-713, el ***Cala Fornells*** el MHF-720, etc. Las bases principales desde donde operaban estos buques estaban en Barcelona, sede de la Jefatura Central de Transportes, y Valencia, sede de la Subjefatura. Además había puestos en todas las poblaciones costeras importantes. En Premiá de Mar, cerca de Barcelona, se ubicó el cuartel de Carabineros de Mar que acogía al personal de retén o en espera de destino.

Actividades de la Flotilla

Desde julio de 1938 hasta el fin de la guerra, los Carabineros de Mar realizaron continuamente misiones de enlace y pequeño transporte por la costa levantina, además de las propias del Cuerpo de Carabineros, como vigilancia en los muelles, organización de la pesca, etc. En sus travesías, los buques de carabineros navegaban generalmente de noche para evitar los ataques de la aviación o de buques de superficie. Aún así, los viajes no estaban exentos de riesgos.

Una noche, cuando el ***Nere Ametza*** se dirigía de Barcelona a Valencia y acababa de pasar Tarragona, se topó con varios buques de la escuadra rebelde que se acercaron para reconocerle. El ***Nere Ametza*** izó la *white ensign* de la Reserva Naval británica y los buques se alejaron. Sin embargo, el capitán Gabicagogueascoa no quedó muy seguro de haberles despistado y, como además aquel día apenas podían alcanzar más de 4 nudos por estar quemando un carbón muy malo de origen francés, decidió volver a Tarragona. Cuando ya se aproximaba a puerto divisó en el horizonte las luces de un bou armado franquista que se dirigía a su encuentro. Afortunadamente para el ***Nere Ametza***, el bou estaba aún lejos y no pudo alcanzarle antes de entrar en Tarragona.



En todos los viajes no hubo la misma suerte. El 17 de octubre de 1938, el motovelero *Arsenio Cañada* iba de Barcelona hasta Aguilas para recoger un cargamento de aceite comestible cuando se topó con varios destructores enemigos y fue apresado por el *Huesca*. Antes de ser detenido el capitán ordenó arrojar por la borda el fusil ametrallador que llevaba el barco como único armamento.

En otras ocasiones fue la aviación quien hostigó a los buques de carabineros. Como el 6 de enero de 1939, cuando el *Margarita Taberner* estuvo a punto de ser hundido por un hidroavión *Cant Z 506B* que le atacó después de rebasar Castellón. En aquel momento realizaba un viaje de Denia a Barcelona llevando algunos pasajeros militares y un cargamento de naranjas. El avión le hizo varias pasadas con fuego de ametralladoras y lanzándole pequeñas bombas, a lo que respondió el motovelero con sus dos ametralladoras antiaéreas. Afortunadamente las naranjas redujeron el efecto de las balas, y a pesar de sufrir averías importantes consiguió entrar en Barcelona.



La aviación causó además otras bajas a los Carabineros de Mar, en especial durante los frecuentes bombardeos del puerto de Barcelona realizados en los últimos meses de 1938. En uno de ellos quedó ligeramente averiado el *Nere Ametza* que tuvo que pasar en el dique un par de semanas. En otros bombardeos resultaron muertos varios carabineros, entre ellos el sargento Jesús Sánchez Basagoiti, de Algorta, fallecido el 21 de octubre de 1938 cuando cumplía servicios de guardia en los muelles del puerto.

La caída de Cataluña y el final de los Carabineros de Mar

A comienzos de enero de 1939, ante el avance de las tropas rebeldes contra Cataluña, la Jefatura Central de Transportes se trasladó a Olot. Durante los últimos días del mes de enero, los barcos de carabineros colaboraron en la evacuación de las localidades costeras. Varios de los buques se perdieron mientras participaban en estas labores, como la lancha *C-17* del capitán Secundino Arguinchona, que resultó hundida el 23 de enero durante uno de los últimos bombardeos de Barcelona. También el *Comercio* se perdió accidentalmente en Rosas en enero de 1939. El resto de los buques, entre ellos la lancha *I-1* y el *Malvarrosa* cargados de carabineros y de refugiados civiles pudieron llegar a Marsella en febrero de 1939 y quedaron allí internados. Muchos de estos recién llegados irían a parar al campo de concentración de St. Cyprien.



Después de la pérdida de Cataluña la flotilla había quedado reducida al *Nere Ametza* que estaba entonces en Valencia, algún motovelero y lanchas menores. El yate fue a Alicante a cargar carbón y luego a Jávea. Allí tuvieron noticias de que la Flota Republicana había salido de Cartagena para no volver. La noche del 6 de marzo de 1939, después de recoger a algunas personas que querían escapar, y a la vista de que el final de la guerra parecía próximo, el *Nere Ametza* abandonó Jávea y se dirigió a la costa argelina. El 7 de marzo por la mañana el yate entraba en Orán, mientras la Flota Republicana lo hacía en Bizerta el mismo día. Dos días antes había alcanzado también el puerto de Orán el *Cala Castell*. Los bombardeos de los puertos republicanos por la aviación franquista causarían las últimas bajas en la flotilla, como fue el caso de las lanchas *C-2* y *C-5* hundidas en Valencia.

Del personal de origen vasco en Carabineros de Mar sólo quedaba ya un pequeño núcleo en la Subjefatura Central de Transportes. Algunos pudieron escapar a tiempo, otros prefirieron quedarse y fueron hechos prisioneros, como el capitán Carlos Intxausti, bilbaíno, jefe de la Sección de Suministros de la Subjefatura, que fue capturado cuando cayó Valencia el último día de la guerra. A la mayoría le esperaba aún un juicio y largas condenas de cárcel, cuando no la muerte.