

EL ÚLTIMO GUERRERO DE LA VIEJA FLOTA

José M.^o BARCELÓ-FORTUNY



L último guerrero, porque de aquella pléyade de buques que en uno u otro bando y con mayor o menor suerte combatieron en el transcurso de la guerra civil, fue el último en caer víctima de los implacables sopletes de oxicorte. Se ha cumplido este año un cuarto de siglo de la baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada del viejo minador *Vulcano*, al que todavía hoy nos cuesta designarlo como fragata, clasificación que se le dio tras su moder-

nización allá por los años 60.

Sobre por qué realmente se construyeron aquellos minadores —y excelentes cañoneros también— hay dos versiones que en realidad se complementan: por una parte, dar trabajo a la factoría ferrolana de la Sociedad Española de Construcción Naval, que en la primera mitad de la década de los 30 había visto mermar peligrosamente su cartera de pedidos, con los consiguientes y tan temidos problemas de índole laboral y social que ello podía conllevar; y dos, que se trataba de una meditada decisión impulsada desde el Gobierno, siendo ministro de Marina Juan José Rocha García, ante la conveniencia de incrementar la defensa naval de las islas Baleares tras la conquista de Abisinia por parte de Italia y las presuntas apetencias de Mussolini por el archipiélago.

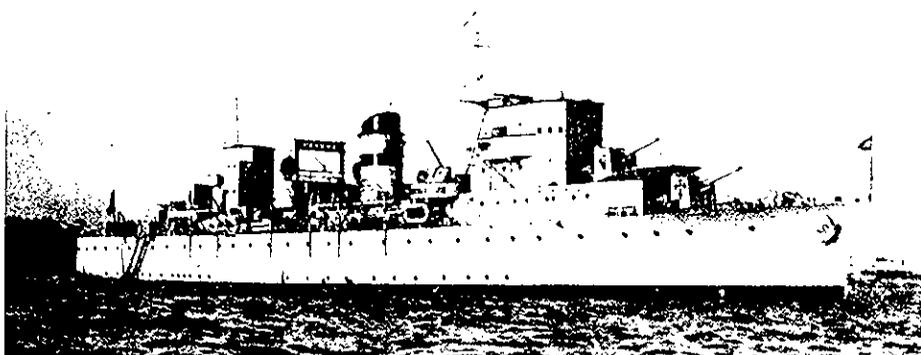
Aquel proyecto «para defensa de las Baleares» era ciertamente ambicioso, aunque, como tantas veces había ocurrido ya antes —y seguiría ocurriendo tras la finalización de la guerra civil con utópicos planes navales—, la realidad se encargaría de reducirlo considerablemente, siendo finalmente aprobado en una mínima parte. Sea cuales fueren en realidad los motivos que indujeron a acometer su construcción, el caso es que en 1934 se firmó la orden de ejecución de los dos primeros minadores de que constaría la serie —todos ellos bautizados con nombres mitológicos—, y en julio de 1935, ya con Antonio Royo Villanova al frente de la cartera de Marina, la de los otros dos.

En su momento hubo también opiniones encontradas —cosa por demás al parecer «inevitable»— sobre el real valor militar de aquellos buques, y en especial sobre la conveniencia u oportunidad de acometer precisamente la construcción de buques minadores, los primeros que, como tales, tendría la Armada española.

Interés español por la mina naval

No vamos a aportar nuestra opinión personal al respecto, entre otras poderosas razones porque carecemos de los necesarios fundamentos para hacerlo. Es cierto, eso sí, que nuestra Armada carecía de auténticos buques minadores en una época en la que la mina ya estaba plenamente reconocida como el artefacto naval posiblemente más temido en su calidad de permanente amenaza oculta, lo cual en modo alguno significaba que nuestra Marina hubiera permanecido hasta entonces al margen de ello. En realidad, ya antes de 1880 la Armada empezó a prestar una notable atención hacia los en aquel entonces denominados «torpedos fijos», especialmente tras el importante papel jugado en conflictos tales como la Guerra de Crimea y durante la Guerra de Secesión americana, aunque sería a raíz de la Guerra ruso-japonesa de 1904-1905, cuando la mina naval fue ampliamente utilizada tanto defensiva como ofensivamente, y cuando prácticamente todas las armadas del mundo la hicieron propia. Incluida, naturalmente, la española, que ya antes se había situado en el grupo de marinas especialmente interesadas en el desarrollo y utilización de tal arma.

Arma insidiosa que no se sabe todavía con absoluta certeza si llegó o no a ser utilizada plenamente en la Guerra hispano-americana del 98. A tal efecto, algunas fuentes sostienen que las fuerzas navales españolas llegaron a sembrar con minas de contacto y minas controladas la bahía de Manila y los accesos a los puertos de La Habana, Santiago, Cienfuegos y Guantánamo, aunque lo cierto es que, de ser así, no llegaron a producir ningún daño a los buques atacantes, pero sí algún que otro quebradero de cabeza a la ya por aquel entonces poderosa Marina de los Estados Unidos, precisamente ante la duda de si habían podido o no ser fondeadas minas por los españoles, lo que en



El *Vulcano* en sus primeros años de mar.

todo caso obligaba a tomar algunas precauciones. Por el contrario, otras fuentes señalan que España, en aquella guerra —sobre la que tanto se ha escrito en los últimos años al cumplirse el primer centenario— únicamente disponía de una doble ventaja: las defensas artilleras de costa y las minas... pero ni de unas ni de otras pudo aprovecharse el almirante Montojo: las defensas no estaban acabadas y las nuevas minas andaban de camino.

Tras aquella Guerra hispano-americana no perdió España de vista tan letal arma. Y una prueba —entre otras muchas— de que no decreció su interés por ella, fue la Ley de 17 de febrero de 1915 sobre construcción de buques, que preveía la puesta en grada de una serie de unidades de vigilancia que, entre otras características, debían estar dispuestas para el servicio de minadores. La mayoría de aquellas unidades, además de las adquiridas en el extranjero, serían empleadas durante la larga campaña de África, en la que no hubo sin embargo lugar al empleo de tales artefactos submarinos.

Nuestros primeros minadores

Pues bien, retomando lo dicho antes de este último inciso, lo cierto es que por el año 1934 pocas marinas tenían en servicio modernos minadores expresamente contruidos para un menester aparentemente tan simple: es decir, transportar minas y colocarlas, cometido que, por lo que a buques de superficie se refiere, se asignaba generalmente a cruceros, destructores, fragatas, corbetas, y otros tipos de unidades debidamente preparados para ello. En realidad, cualquier buque era —y sigue siendo— susceptible de ser utilizado como minador, aunque en todo caso dependerá de las características de éste, sobre todo en operaciones de carácter ofensivo. De manera que cabe decir que en este sentido España fue de los primeros países en emprender la construcción de buques genuinamente minadores, adelantándose incluso a algunas potencias navales de la época, por muy extraño que a algunos pueda parecer.

Serían, pues, los primeros buques desarrollados partiendo de esta necesidad concreta. Pero antes, bastantes años antes, hubo un intento casi anecdótico, pero que no por ello queremos pasar por alto. Nos referimos al submarino portaminas ideado y desarrollado por Antonio Sanjurjo a raíz de la hecatombe naval de Cavite y Santiago de Cuba, y que pese al interés del inventor e incluso de las propias autoridades españolas no pasaría de ser un mero ensayo, y hoy pura anécdota. El caso es que, aunque de concepción bastante rudimentaria y de muy dudosa aplicación, cuando menos sobre el papel, aquél sería probablemente uno de los primeros submarinos minadores en la historia del Arma Submarina.

En el transcurso de la Gran Guerra, el submarino minador, generalmente de pequeño tonelaje, sería ya una realidad práctica y ampliamente utilizado, especialmente por los alemanes, que en una sola acción de minado provocaron

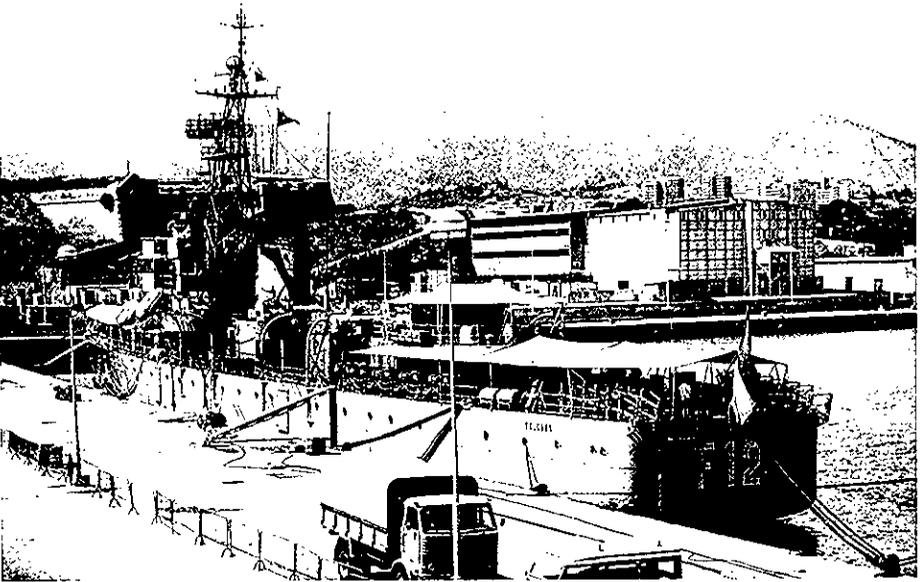
el hundimiento, y en pocos minutos, de varios cruceros británicos. Hacia 1927, también nuestra Armada se interesó por este tipo de submarino y llegó a proponerse que cuatro submarinos tipo *C* del programa de 1926 fueran transformados en minadores, y hacia 1930 el ministro, contralmirante Salvador Cavia, propuso la construcción de un submarino minador costero de unas 500 toneladas. Pero nada de todo ello se hizo: hasta la friolera de sesenta años después del invento del «submarino minador» de Antonio Sanjurjo, nuestra Marina no incorporaría en su Lista de Buques el primer submarino con capacidad real de minado: el E-1 (luego S-31) *Almirante García de los Reyes*, de procedencia estadounidense, entregado a nuestra Armada en octubre de 1959.

Ciñámonos a todo eso, a aquellos primeros buques minadores aprobados en 1934 y 1935 y que algunos autores prefieren denominar cañoneros-minadores. Sus quillas se pondrían, a comienzos de 1935, a los dos primeros de la serie, *Júpiter* y *Vulcano*, que serían botados en septiembre y octubre, respectivamente, de aquel mismo año. En junio de 1936 caía al agua el *Marte* y en diciembre de 1937 el *Neptuno*. La entrada en servicio de los tres primeros sería también en 1937, y dos años más tarde la del mencionado en último lugar.

Unidades combatientes

Su concepción era netamente española y, como queda dicho, tenían la particularidad de ser también unos excelentes cañoneros, artillados con cuatro piezas Vickers de 120 mm, dos montajes dobles de 76 mm antiaéreos y tres ametralladoras, aparte de otras armas como morteros lanzacargas y varaderos. Como aspecto negativo, algunos tratadistas navales señalaron en su momento —antes, por supuesto, de que los hechos demostraran lo contrario— su escasa aplicación en operaciones de minado ofensivo, tanto por su tamaño —2.100 toneladas tipo y 2.600 a plena carga— como por su velocidad, de tan sólo 18 nudos, considerada muy escasa. Con respecto a las técnicas empleadas en su construcción, cabe decir que serían los primeros buques de guerra españoles en los que se usó la soldadura eléctrica, en cubiertas y superestructuras.

En plena construcción los cuatro minadores y ya en el agua los tres primeros de la serie, se interpuso la Guerra Civil. Como acaso no sería menester recordar, el cuarteto mitológico fue a caer en el bando nacional, y una vez atendidas por la «Naval» ferrolana las necesidades más perentorias del momento —esto era, la finalización de los trabajos de puesta a punto de los cruceros *Canarias* y *Baleares*—, se puso inmediatamente manos a la obra en el alistamiento de los minadores ya botados. Y ello porque, aparte de la necesidad de contar con el mayor número de unidades disponibles, los nacionales tenían una notable pobreza en destructores que en parte podría paliarse precisamente con la puesta en servicio de aquellos cañoneros-minadores de nuevo



Fue durante años el buque de apoyo y mando del Grupo de Dragaminas.

cuño. Muy pronto los más adelantados, *Júpiter* y *Vulcano*, pudieron entrar en servicio, prestándolo en calidad de unidades de bloqueo y también como tales minadores, primeramente en el Cantábrico y posteriormente en el Estrecho y en el Mediterráneo.

De entre sus características llamaban la atención sendas salientes portas laterales —realmente feísimas— para el fondeo de minas, a las que se apodarían «jamones», pero que fueron muy pronto suprimidas al comprobarse que constituían más bien un estorbo. No así una también fea y exageradamente alta estructura en el castillo de popa, que sería suprimida al finalizar la guerra. En su cometido como tales minadores podían transportar y fondear hasta 264 minas de orinque, y quiso el destino que la que en abril de 1937 hundió al acorazado *España* había sido fondeada semanas antes por el *Júpiter* precisamente.

Pero hagamos un alto para traer a colación algo en lo que raramente se hace hincapié cuando se habla de las operaciones de minado y contraminado en el transcurso de aquella Guerra Civil. Como es sabido, la Marina nacional adaptó como cruceros auxiliares a numerosas unidades de la Marina mercante, entre ellos los correillos de la Compañía Trasmediterránea *Antonio Lázaro* y *Vicente Puchol*, de 2.900 toneladas de desplazamiento, que lo fueron además como minadores y como tales utilizados mientras se finalizaba en Ferrol la puesta a punto de los *Júpiter*. Para ello, los dos buques correo fueron modifi-

cados en los astilleros gaditanos de Echevarría y Larrinaga, donde se les dotó de un sistema especial para el balizamiento de minas por popa, «bastante estrafalario y reñido con las siluetas de ambos buques», al decir de Miguel Valverde Espiú.

Estos trabajos, iniciados en noviembre de 1936, finalizaron en febrero del año siguiente, zarpando seguidamente ambos buques hacia el Mediterráneo con la misión principal de minar aguas costeras enemigas. Ya avanzado 1937 ambos fueron sometidos a nuevos trabajos de remodelación, entre ellos el desmantelamiento del «aberrante aunque útil» —también en palabras del antes citado cronista naval— sistema de minado.

Protagonismo del *Vulcano*

Volviendo a los *Júpiter*, y como ya se ha dicho aquí, aquellos cañoneros-minadores tendrían una muy notable participación en las operaciones navales desarrolladas en el transcurso de la contienda. Y sería precisamente el *Vulcano*, el buque de nuestra historia, el que acaso mayor renombre adquiriría al protagonizar en diciembre de 1938 el ya famoso ataque —casi un abordaje en toda regla— al destructor *José Luis Díez*, al tratar de evitar, lográndolo, juntamente con los otros minadores *Júpiter* y *Marte* y el cañonero *Calvo Sotelo*, su huida desde Gibraltar —donde, averiado, había quedado internado tres meses antes— hacia su base en Cartagena. En aquel frenético duelo de ametralladoras, tanto el *José Luis Díez* como el *Vulcano* sufrirían varios impactos y también heridos, aunque lo más llamativo sería el ya «famoso» torpedo que, lanzado desde el *Díez*, saltó casi inexplicablemente, debido a la pronunciada escora del destructor en el momento del lanzamiento, por encima de la toldilla del minador. Por aquella acción se concedería al comandante del *Vulcano*, capitán de fragata Fernando Abárzuza, la Laureada de San Fernando, y al barco la Medalla Militar Colectiva, distintivo que el minador, ya reclasificado como fragata, luciría en la parte exterior del puente hasta bien avanzada la década de los 70. Por el contrario, el *José Luis Díez* y su dotación, al frente de la cual, en calidad de comandante —pues no se olvide aquí la figura del nefasto «comisario político»—, estaba el guardia marina Juan Antonio Castro Izaguirre, no vieron recompensados los heroicos esfuerzos que, al batirse simultáneamente con cuatro buques nacionales y sin apoyo alguno, totalmente abandonados a su suerte por la Flota republicana, hizo en aquel frustrado intento de adentrarse en el Mediterráneo. Había sido el perdedor... y al perdedor raramente se le reconocen los méritos, aunque, eso sí, por su arrojo y coraje la dotación recibió todo tipo de honores por parte de los medios de comunicación republicanos. Se los merecía, como merecidos eran igualmente los dedicados por los nacionales a la dotación del *Vulcano*. Cada una a su manera, sin duda ambas dotaciones combatieron bravamente.

A raíz de aquella acción, no pocas calles de ciudades españolas —por supuesto, las que estaban bajo dominio de los nacionales— tomarían el nombre de Minador Vulcano.

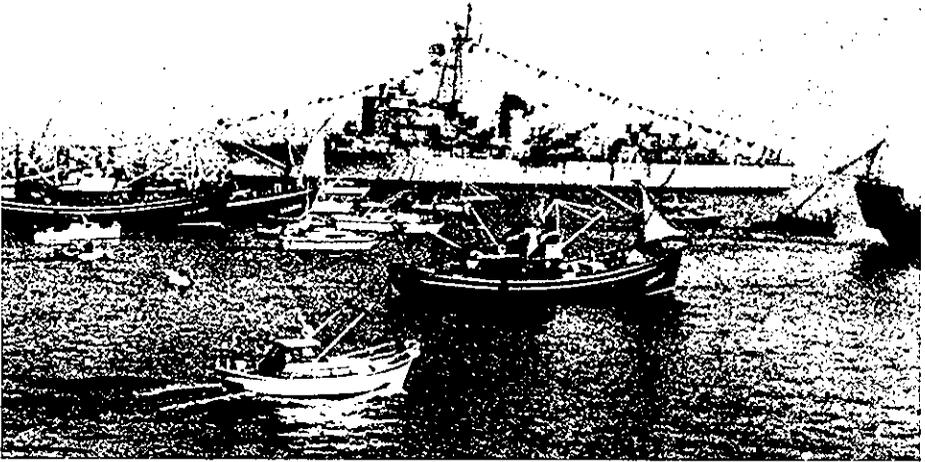
Su nombre ya había sonado antes al ser una de las unidades navales que más intensamente intervinieron en la búsqueda y recuperación de los restos del hidroavión *Cat* que, pilotado por el teniente coronel Ramón Franco —quien, como el resto de tripulantes del hidro, dejaría la vida en el accidente—, se perdió en circunstancias todavía no totalmente aclaradas en octubre de 1937 en aguas de Mallorca.

El *Vulcano* en la posguerra

Dejamos aquí al margen su participación detallada —y realmente intensa— en las operaciones navales desarrolladas en el transcurso de aquella contienda fratricida, lo que nos llevaría a llenar mucho espacio, para dar un paso adelante en el relato y situarnos en los comienzos de la Segunda Guerra Mundial, cuando Alemania hizo un tímido intento por integrar en su Kriegsmarine nuestros cuatro minadores. Al iniciarse la contienda, Alemania contaba como únicos minadores puros con el *Lauting*, de 1.253 toneladas y botado en 1934, y otros doce de 500 toneladas construidos entre 1912 y 1921. Pero necesitaba más y mejor. Y es que cuando entraron en servicio, y hasta incluso aun después de terminada la Guerra Civil española, los *Júpiter* sólo estaban superados, en cuanto a capacidad, por el crucero minador *Adventure* de la Marina británica. En sus *Memorias de guerra*, publicadas con carácter póstumo, el almirante Cervera Valderrama afirma sobre el particular que la Marina de guerra alemana llegó a ofrecer cuatro destructores a cambio, aunque obviamente la operación no se llevaría a efecto, desconocemos si por desinterés por parte española o por sólo un relativo interés por parte de la propia Alemania.

Al finalizar la Guerra Civil, nuestra Marina entró en un prolongado letargo por las razones tantas veces apuntadas de carencia casi total de recursos técnicos y económicos para poder rehacer su maltrecha Flota en unos momentos además cruciales. Primero, la Segunda Guerra Mundial, con todas sus graves consecuencias y, posteriormente, el aislamiento internacional a que fue sometida España, harían muy difícil —cuando no sencillamente imposible— la labor de reconstruir una Marina que en 1936 tenía un potencial nada desdeñable —lejos, así y todo, de las principales potencias navales europeas— y que perdió casi totalmente. Se hizo, en suma, lo que buenamente se pudo, que en realidad fue más bien poco.

Poco navegaron en la posguerra inmediata, debido sobre todo a la gran escasez de combustible. Y ya en plena Segunda Guerra Mundial, y con los colores de la bandera española como signo de neutralidad pintados en sus costados, las unidades en condiciones de seguir prestando servicio fueron en



Engalanado y rodeado de embarcaciones en procesión en un puerto del norte.

principio destinadas mayormente a dar de alguna forma testimonio de su existencia en aguas próximas, sin aventurarse por lo general a mayores riesgos, ante el peligro de ser atacadas por unidades de las partes contendientes, como ocurriera con el submarino *General Sanjurjo*, atacado y dañado (poca cosa, cierto es: algunas abolladuras en el casco exterior a consecuencia de una maniobra supuestamente intencionada por parte del comandante de uno de los submarinos británicos) a unas 55 millas al este de Cartagena, a raíz de lo cual se dispuso que, para su mejor identificación, los nuestros fueran pintados de color blanco.

Por lo que se refiere al *Vulcano*, ya entonces veterano de mar y de hechos guerreros, sería otra vez lo que viene en llamarse «noticia de primera plana» en julio de 1940 en que, como consecuencia de los graves acontecimientos internacionales de aquella época —concretamente la ocupación de París por las tropas invasoras del III Reich—, fue enviado en «misión secreta» al puerto de Tánger, en cuya rada quedaría fondeado, con objeto de hacer acto de presencia española en aquel enclave internacional y garantizar la neutralidad de la zona y de la propia ciudad. Un destacamento de la dotación del minador desembarcado al efecto serviría para dejar constancia de esta presencia también en el núcleo urbano de Tánger. Posteriormente, fuerzas de las mahallas jalifianas al mando del coronel Yuste penetrarían en la ciudad para reemplazar a la fuerza de marinería desembarcada y encargarse hasta septiembre de 1945 de los servicios de vigilancia, policía y seguridad de la zona.

Ya en 1941 encontramos al *Vulcano* navegando frente a las costas del sur español con caballeros guardias marinas a bordo, cuando desde el minador fue advertida, a no mucha distancia, la presencia de una pequeña flota con las luces totalmente apagadas, al contrario del *Vulcano* que las llevaba todas encendidas. Inmediatamente, uno de los destructores de la flotilla se destacó para reconocer el buque español. Eran barcos ingleses que escoltaban al portaaviones *Ark Royal*, al que, tras ser torpedeado a unas 30 millas al este del Estrecho por el submarino alemán *U 81*, trataban de dar remolque hasta Gibraltar. El *Ark Royal*, al que se pudo observar con cierto detalle desde el *Vulcano*, ya avanzaba muy escorado y los intentos por salvarlo resultarían vanos, ya que acabó hundiéndose en aguas internacionales, a la altura de Málaga.

Por aquellos mismos años, y también con alumnos de la Escuela Naval a bordo, tuvo que vérselas con una situación harto difícil. Hallábase surto en el puerto de Sóller cuando un fortísimo temporal puso en serio peligro la propia integridad del buque. La mar (que rebosaba airada por la punta del pequeño muelle, al decir de alguien —lamentamos no recordar quién— que vivió en sus propias carnes tan difícil situación) ora templaba las amarras que lanzaba el buque contra el muelle. Ante la imposibilidad de largar todo y hacerse a la mar, tuvo que recurrirse a unas cadenas del viejo acorazado *España* (el primero con este nombre), utilizadas en aquella pequeña base naval para amarrar cosas en permanencia, y con ellas se hizo el «imposible» de poder afirmar chicotes y salvar tan delicada situación.

Si ya lo habían hecho durante la guerra, también en la posguerra, pues aquellos cuatro minadores rendirían estimables servicios a nuestra Armada ahora mayormente en calidad de buques afectos a la Escuela Naval Militar, en misiones de vigilancia y «patrulla neutral» y también en calidad de buques-apostadero en algunos casos, hasta que a finales de la década de los 50 empezaron además a ser utilizados como unidades de apoyo y mando de las tres escuadrillas de dragaminas —funciones que igualmente asumieron, en distintas épocas, el crucero antiaéreo *Méndez Núñez* y los también minadores *Eolo* y *Tritón*, éstos últimos construidos ya en la posguerra—, basadas, respectivamente, en La Graña, Cádiz y Palma de Mallorca. Así, el *Neptuno*, último en ser botado y segundo de la serie en causar baja, sería durante años el buque insignia del Grupo de Dragaminas, y como tal puede decirse que fue exprimido al máximo.

Antes de que finalizara la década de los 50, sin embargo, se reservaría a dos de aquellos minadores —los *Marte* y el mismo *Vulcano*— una misión bastante peculiar. Iban a realizar la más larga y prolongada travesía de su historia, nada menos que conducir a Estados Unidos a las que serían las primeras dotaciones españolas de los nuevos destructores *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*, unos de los primeros frutos para nuestra Marina de los acuerdos de cooperación de 1953. Recordemos, a este respecto, que la primera «cosecha» fueron algunos MSC de la clase *Nalón*.

Reconversión en «fragata»

Fruto de aquellos acuerdos fue también la modernización de varias de las unidades españolas ya en servicio, y curiosamente para ello —y entre otros buques— fueron elegidos los dos minadores más veteranos del cuarteto: otra vez el *Vulcano* y con él también el *Júpiter* —fuego y cielo, respectivamente—, que como tales minadores ahora ya estaban superados por otros de similares características de otras marinas. Las obras durarían dos años y en 1961 el *Vulcano* era nuevamente entregado a la Armada notablemente transformado. Montaba nueva artillería y otras armas y sensores de procedencia norteamericana, tales como «erizos», morteros, lanzagranadas y sonar. El mástil trípode original había sido sustituido por otro de celosía para soporte de las antenas de los nuevos radares de navegación y de descubierta aérea, y también la primitiva chimenea había sido sustituida por una más estilizada. En conjunto, la estampa marinera del ahora ya ex minador había mejorado, como también su capacidad bélica. Pero pese a todo seguiría siendo un buque ya desfasado. Con su gemelo *Júpiter* y los también modernizados ex cañoneros *Legazpi* y *Vicente Yáñez Pinzón*, se formaría una escuadrilla de «fragatas antisubmarinas», sirviendo como tales, y durante varios años, mayormente como buques de prácticas y escuela, algunas veces afectos al tren de adiestramiento de la Escuela Naval Militar de Marín.

Rendiría, pues, el *Vulcano* todavía estimables servicios, aunque ya en cometidos un tanto secundarios. Su último destino sería como buque de apoyo y mando del Grupo de Dragaminas —luego denominado Fuerza de Medidas Contra Minas—, en sustitución del antiguo cañonero *Sarmiento de Gamboa* —clase de buques que, como es sabido, también tenía capacidad, y estaba equipada para ello, para el fondeo de minas—, y que a su vez había sustituido provisionalmente, por 1972, al minador *Neptuno*, que muy pronto causaría baja.

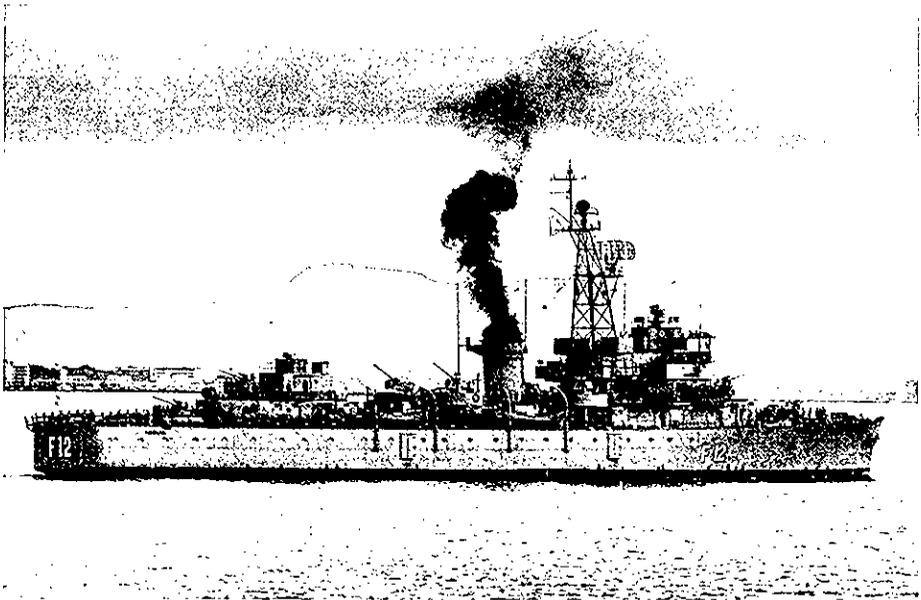
Pero también en su calidad de buque de apoyo y mando de escuadrillas de dragaminas, el *Vulcano* era ya un buque notablemente superado. En 1973, año en que quedó adscrito al Grupo de Dragaminas, otros buques-ténder de escuadrillas o flotillas de dragaminas les daban vuelta y media: el *Abdiel*, clasificado por la Marina británica como minador; los *Sacksewald*, de la Armada alemana; el *Loire*, francés; los *Zinnia* y *Godetia*, de la Armada belga, eso sólo por lo que se refiere únicamente a marinas europeas. Pero pese a ello, el *Vulcano* hizo muy bien sus deberes e incluso aprobó con nota alta, hasta que en marzo de 1977 causó oficialmente baja. Se cumplen pues en este 2002 veinticinco años de aquello.

Pero antes de que esto ocurriera se hizo una tímida campaña de prensa tendente a salvar del desguace al viejo minador, precisamente en su calidad de «último guerrero de la vieja Flota»; campaña a la que si bien se sumaron algunos medios de comunicación, la verdad es que lo hicieron sin demasiado entusiasmo, recién perdida la «batalla» por conservar como pieza histórica a flote al crucero *Canarias*.

...Y, el adiós

El 1 de febrero de aquel año 1977, el *Vulcano* —o ya «la» *Vulcano*— llegaba a Cartagena procedente de Palma, en cuyo puerto fue despedido con la tradicional sobria solemnidad castrense. Antes de zarpar, con los honores de ordenanza y con la dotación del antiguo minador cubriendo pasamanos, fue arriada la insignia del jefe de la Fuerza de Medidas Contraminas. A su llegada el día siguiente a Cartagena fue recibido escoltado por las columnas de agua de los remolcadores, mientras los buques de guerra surtos en el arsenal hacían sonar sus sirenas. Y sobre el muelle de Levante, esperando también, el jefe del arsenal, vicealmirante García Parreño, y los contralmirantes Rubarcaba y Morgado, junto a otros muchos jefes y oficiales de la Armada que igualmente quisieron estar presentes en momento tan emotivo.

Su llegada a Cartagena no iba a significar, sin embargo, y cuando menos de forma inmediata, el fin de su ya larga existencia, pues por Orden Ministerial número 7779 el *Vulcano* quedaría como pontón asignado a la Zona Marítima del Mediterráneo. A aquel «descanso del guerrero» se abriría no obstante un paréntesis del que tendríamos casual conocimiento a través de una reseña de prensa a raíz del accidente del petrolero *Andros Patria* en diciembre de 1978 en aguas lucences. Entre líneas, se decía en aquella información que en las tareas de limpieza de las zonas contaminadas y vigilancia de la zona estaba



El *Vulcano* en su última salida del puerto de Palma.

interviniendo, junto a otros buques y unidades de la Armada, el «antiguo minador *Vulcano*». Y como tal lo damos por cierto, pese a no llegar a nuestro conocimiento ninguna otra información al respecto que confirmara, o en su caso desmintiera, su participación en la lucha contra aquel importante vertido de crudo. Ciertamente por aquel entonces el *Vulcano* ya no era prácticamente un buque de guerra entendido como tal, debido a su calidad, ahora, de simple pontón, aún provisto de aparato motor.

La materialización de su desguace, ya cargado de años y de historia marinera, no comenzaría hasta mayo de 1979, cuando en San Pedro del Pinatar empezó a ver cortadas sus superestructuras por los demolidores sopletes de oxiacetileno. Y esta vez ya sí definitivamente pudo decirse el último adiós al único representante que quedaba de una determinada época naval que ya tiene un lugar en la dilatada historia de nuestra Marina de guerra.

