

LAS PRIMERAS BARCAZAS K

To Mr. Dave Mallard, of the Isle of Wight, most gratefully

Fue la primera embarcación motorizada específicamente concebida para desembarcos, y su aparición marcó el comienzo de la guerra anfibia moderna. Su concepción y construcción caen de lleno en el siglo XX, pero la información publicada sobre ellas está plagada de lagunas: solo muy recientemente logramos llenarlas parcialmente gracias a colaboradores británicos, que nos han proporcionado información inédita.

LA ROYAL NAVY Y LOS DARDANELOS

Los británicos las llamaron *X-lighters*, con el mote de "*beetles*", escarabajos –casco negro, cuernos–, y constituyeron el primer antecesor de la pléyade de buques, barcas y lanchas capaces de varar en playa que se construirían en cantidades ingentes en la SGM. Con tamaño muy inferior, guardaban cierta similitud con los modernos LST (buques de desembarco de carros) tipo *Newport* (en España los *L40 Hernán Cortés*), contruidos en Estados Unidos por 1970: en lugar de tener las *beetles* proa abatible, unos cuernos proeles consentían arriar la plancha de desembarco.

Las barcas se construyeron en secreto durante la Gran Guerra, siguiendo requisitos enunciados por Lord Fisher. Yerra la creencia generalizada de que se proyectaron específicamente para las acciones en los Dardanelos: el Almirantazgo, cuyo Primer Lord era Winston Churchill, las pensó para imposibles operaciones en el Mar del Norte (Ostende), destinadas a estrangular el Imperio Alemán en su misma médula. En febrero de 1915 el Almirantazgo emite sus requisitos: "*autopropulsada, y apta para transportar tropas, caballos, y cañones de campaña, y desembarcarlos en una playa en pendiente*": los planos los trazó Walter Pollock en cuatro días¹ del mismo mes de 1915, en la oficina londinense de la firma James Pollock and Sons Ltd, de la que era director general. Inmediatamente se encargaron 200 ejemplares que llamaron *X.1* a *200*, y el primero entraba en pruebas de mar antes de las diez semanas. Las fuentes aseguran que se botaron todas entre marzo y julio, que a finales de mayo había un centenar terminado y a finales de agosto estaba entregado el resto.

No obstante, en esa cronología entrevemos datos nebulosos: los propios británicos se contradicen. Con fecha 22.03.1915, el general Sir Ian Hamilton, al mando de la Fuerza Expedicionaria Aliada en el Mediterráneo, anota en su diario su intención de pedir a Churchill estas barcas, ocultándoselo a Lord Fisher, porque con seguridad se las negará, ya que confiere prioridad a las acciones previstas en el Báltico y Mar del Norte², pero a esa altura de marzo Hamilton ya sabe, gracias a habladurías de los marinos, que las construyen "*en casa*", que son blindadas y las apodan "*beetles*", lo cual sugiere fechas de terminación anteriores a las descritas. En todo caso, ya había unas cuantas en servicio en abril, cuando los aliados realizaron sus desastrosos desembarcos en los Dardanelos mediante botes de remos y pontonas remolcadas: en aquella ocasión Lord Fisher reservaba los ejemplares terminados para una operación contra Ostende que nunca se realizó. Pero también Churchill adjudicaba a los absurdos planes de desembarcos europeos prioridad frente a los de Turquía: por sus errores en los Dardanelos abandonó el Almirantazgo en julio. Al mes siguiente, las *beetles* conocían acción durante la fase final de la campaña, al emplearse en una operación anfibia mucho más efectiva en la bahía de Suvla (península de Gallipoli, Gelibolu en turco) el 6 de agosto de 1915. Contra lo que suele creerse, en esta operación solo hubo 10-16 de ellas³.

Parece como si las antedichas fechas constructivas pretendiesen ocultar que en abril ya estaban disponibles bastantes *X-lighters*, creando la ilusión de que se alistaron todas con la máxima urgencia para

¹ White, David, '*X*' *Lighters*, en *Model Shipwright* n. 103, marzo 1998. Aunque es deficitaria en información y omite sus fuentes, no conocimos otra monografía hasta 2009, cuando accedimos a las dos páginas *web*. Contiene plano de construcción muy detallado, incluyendo plano de formas.

² Carlyon, Les A., *Gallipoli*, London, 2001

³ Catorce para Julian Thompson en *The War at Sea 1914-1918*, Londres, 2005, y la misma cantidad para David Wragg en *Royal Navy Handbook 1914-1918*, Stroud, Gloucestershire, 2006.

usar en agosto una pequeña cantidad en Suvla, cuando la realidad debió ser justamente la opuesta: ni los responsables accedieron a proporcionarlas en abril ni quisieron retrasar el desembarco, acrecentando la enorme mortandad sin justificación alguna, porque no las utilizaron en ninguna otra acción. ¿Qué podría motivar tales ocultaciones?: acaso diluir la incompetencia de los responsables, en especial del supremo, Winston Churchill, luego declarado *británico más ilustre del XX*.

De no haberse negado su disponibilidad, las barcasas habrían ahorrado muchas vidas británicas –y ANZAC: australianos y neocelandeses– en los sangrientos desembarcos de abril, aunque la mayor carnicería se produjo luego, en el tozudo mantenimiento de las posiciones en tierra. El desembarco de agosto en Suvla se realizó sin la menor pérdida británica gracias a las *X-lighters*, llegadas en julio a Mudros, en la isla griega de Limnos, donde los aliados habían establecido su base principal: se precisaban 20 o 25 días para llevarlas hasta allí desde la Gran Bretaña. Fue el contraalmirante De Robeck quien logró su uso en Suvla, aunque la *Royal Navy* era reacia, porque carecía de cartas de las playas: de hecho, tres *beetles* encallarían fuera de la zona asignada. En poco tiempo se desembarcó completa una división de 10000 hombres: habiendo formado diez *tandems* destructor-barcaza-lancha de guía, cada barcaza y cada destructor portaba 500 a 550 hombres muy hacinados, o 40 caballos. El destructor remolcaba la barcaza hasta la playa, a donde llegaba la *beetle* con su propio motorcito, auxiliada por la lancha de guía. En esa primera ola desembarcaba los hombres y material que había traído desde Mudros, luego se abarloaba al destructor, transbordaba la carga que este había transportado y desembarcaba esa segunda ola. De los diez *tandems*, tres se adjudicaron a cada una de las tres brigadas, y el décimo al cuartel general divisionario más las unidades ciclista, de transmisiones y de ingenieros. Por consiguiente, se necesitaban diez barcasas: quienes mencionan once, catorce o más sugieren que había otras de reserva.

Las barcasas no realizaban travesías de altura a motor: tanto británicos como españoles las remolcaban hasta mil metros de la playa, a la que solo entonces accedían por sus propios medios. Alguna fuente supone que una autonomía reducidísima forzaba a hacerlo así. Nosotros pensamos que más bien padecían una potencia muy cicatera incapaz de corregir su tendencia a derivar y abatir, haciendo imprescindible la lancha de guía para mantener la proa a la playa.

LA CONSTRUCCIÓN

James Pollock, Sons and Company se convirtió en contratista principal al dar números de orden a más de cien de las barcasas, pero no construyó ninguna, sino que supervisó las obras que subcontrató entre una legión de pequeños astilleros del Nordeste de Inglaterra (sobre todo por los ríos Tyne y Wear) y Escocia: 33 o 34 firmas para las 200 barcasas de 1915, incluyendo un fabricante de puentes y una empresa de ingeniería sin experiencia en la construcción naval. Pollock no tuvo astillero propio hasta 1916 o 17, cuando empezó a hacer barcos de cemento en Faversham, condado de Kent⁴.

El precio contratado ascendió a 8.320 £ por barcaza (al menos las 20 realizadas por Beardmore): 5.044 correspondían al coste de construcción y 3.276 £ al beneficio (¡39,4%!)⁵. Es muy ilustrativo comparar ese importe con los de segunda mano que aparecen bajo el epígrafe siguiente.

Al acometer obras con semejante diversificación industrial, el Almirantazgo admitió transgresiones sobre los planos originales para no retrasar las entregas, aceptando las limitaciones de las firmas locales. Probablemente ello explique las variantes existentes. La escasez inherente a la guerra impidió normalizar la propulsión: los motores, siempre de dos cilindros, se obtenían de fuentes diversas y por ello la potencia por barco variaba entre los 40 y 92 caballos, que daban de 5 a 7 nudos. Algunos eran tan flojos que decenas de barcasas recibían dos, engranados a dos hélices. Al ser Pollock su representante en el Reino Unido, los más frecuentes eran los suecos Bolinders, fabricados desde 1908, tipo semi-diesel, más conocido como *de cabeza caliente* (*hot bulb*): para lograr la ignición, la cámara de combustión la precalentaba un soplete de parafina en la cabeza del cilindro. Hay quien los considera el paso intermedio

⁴ Información de Mr. Dave Mallard

⁵ Johnston, Ian, *Beardmore Built – The Rise and Fall of a Clydeside Shipyard*, Clydebank, 1993

entre la máquina alternativa de vapor y el motor de combustión interna. Otras marcas de propulsores se aceptaron: Beardmore, Campbell (también semi-diesel), Plenty, Skandia y Svensin.

Para las operaciones en el Mediterráneo oriental, sin perder sus nombres en *X*, las barcasas los duplicaron extrañamente: las de desembarco lucieron numerales en *K*⁶, de *K.1* a *K.77* sin correlatividad alguna con los previos en *X*, ni siquiera en el mismo orden, mientras otras usadas como aljibes se redenombraron *L.1* a *L.14*, también sin ninguna correlación ni orden con sus nombres en *X*. En este aspecto la información es exigua, solo podemos especular, y conjeturamos si para mantener el secreto sobre su finalidad prefirieron hacerlas pasar por un nuevo tipo de submarino: tras aparecer en 1915 la serie *J-*, en el 16 se inician los verdaderos submarinos *K-*. La seriación española –siendo la letra *K* ajena al castellano moderno– no debió ser originalidad de la Armada, sino mero aprovechamiento de la pintura británica.

A pesar de su crecido número, desconocemos que durante la Gran Guerra actuaran las *beetles* en más operaciones anfibia que Suvla. En cambio, conocieron amplio uso como transportes logísticos de munición, carbón, carga general e incluso líquidos, habilitando varias como barcos-hospital para cruzar el canal con heridos en frentes de Francia. Anticipando lo que haría luego la Armada española una se convirtió en minador, y la *X.22* en *Q-ship*, señuelo para submarinos.

Hubo una evolución del tipo, con formas de casco totalmente nuevas: en febrero de 1916 se encargaron las *X.201* a *X.225*, algo menores (29,9 entre perpendiculares x 6,1 x 2,4 metros, 139 toneladas métricas en lastre/241 a plena carga); estas remolcaban sendos pontones de desembarco⁷, los *DX-1* a *DX-25* (*D* por *dumb*), con idéntico casco que las motorizadas. Las 50 constituyeron un antecedente de la construcción prefabricada. La mejora más sustancial de las *X.201* residía en su propulsión: dos diesels que sumaban entre 120 y 180 caballos y dos hélices les evitarían el derivar y abatir a la varada. No es imposible que entre las españolas se hallase alguna de las autopropulsadas. Las *Y-lighters*, también construidas por entonces en número de 90, eran gabarras con motor.

Para operaciones en Mesopotamia, en 1916/17 se renumeraron unas *X-lighters* como *ML.1* a *ML.25*, en forma igualmente desordenada: algunas ya habían tenido nombres en *K* para los Dardanelos, de manera que llegaron a ostentar tres nombres en dos añitos. A las 200 unidades de la primera versión de 1915 pertenecieron las *ML.1* a 20 –alguna acabó en la Armada Española–, mientras las últimas (esas sí, por orden) respondían al tipo de 1916. Las numerales *ML* (sin duda *motor lighters*) provocaban ostensible duplicidad con sus contemporáneas *Motor Launches*, completamente diferentes.

En cuanto al período entreguerras, por 1919 el Reino Unido llevó 27 *X-lighters* a su infructuosa intrusión en la Guerra Civil rusa, en 1919-21 asignó unas 60 a los servicios de arsenales⁸, convirtió 13 en aljibes y petroleras con nombre, y enajenó la mayoría: así aparece el tipo en España. Francia y Egipto se agenciaron algunas, pero las más pasaron a manos civiles, sobreviviendo ejemplares hasta el s.XXI, lo que denota excelente calidad constructiva, y más tratándose de una serie de emergencia. Al comenzar la SGM la *Royal Navy* aún tenía 20 tipo *X.1* y 12 *X.201*: algunas sirvieron en África del Norte.

⁶ Gardiner, Robert, recopilador, *The Eclipse of the Big Gun, The Warship 1906-1945, Conway's History of the Ship*, 1992, pp.140-141. Una ilustración muestra las británicas *K.4* y *K.58* y su pie las define como variante blindada de las *X-lighters*, denominada *K-Lighter*; es afirmación gratuita, pues las *X* ya eran de suyo blindadas.

⁷ Dittmar, F.J., y Colledge, J.J., *British Warships of 1914-1919*, Londres, 1972

⁸ Colledge, J.J., *Ships of the Royal Navy*, Vol. 2, 1970

CUADRO 1: CORRELACIÓN ENTRE NUMERALES BRITÁNICOS Y ESPAÑOLES

TIPO 1915

a) nombres españoles **K-1 a K-10** (posible correlación: ¿X.153 = K-1 española?, ¿X.148 = K-6 española?):

nombres británicos	astillero	localidad	condado o zona	nº de obra en la factoría	botada (1915)	motores (HP)
X.6	Head Wrightson	Thornaby-on-Tees, Middlesbrough	North Yorkshire	¿2? ^(a)		1 Bolinders (40)
X.16 / ¿K.66?	S.P. Austin & Son Ltd	Wear Dock/Wearmouth Bridge, Sunderland	Durham	283	02.06	1 Skandia (60)
X.17 / K.68	S.P. Austin & Son Ltd	Wear Dock/Wearmouth Bridge, Sunderland	Durham	284	10.06	1 Skandia (60)
X.50 / K.60	Richardson, Duck & Co Ltd	Thornaby, Stockton-on-Tees, Middlesbrough	Durham/North Yorkshire	657	08.05	1 Bolinders (80)
X.80 / K.12	Blyth SB & Dry Docks Co Ltd	Cowpen Quay, Blyth	Northumberland	183		1 Bolinders (80)
X.141 / ML.20	William Doxford & Sons Ltd	Pallion, Sunderland	Durham	493	26.03	1 Bolinders (80)
X.148	William Doxford & Sons Ltd	Pallion, Sunderland	Durham	502	28.05	1 Svensin (92)
X.153 / ¿K.67?	William Doxford & Sons Ltd	Pallion, Sunderland	Durham	500	29.06	1 Svensin (92)
X.186 / K.19	Caird & Co Ltd	Greenock	Renfrewshire (Escocia)	331 ^(b)		2 Bolinders (30 cada)
X.190 / K.29	Caird & Co Ltd	Greenock	Renfrewshire (Escocia)	335 ^(b)		2 Bolinders (30 cada)

b) nombres españoles **K-11 a K-26** (las K-11 a K-16 llegaron a Ceuta en 11.1924):

X.4	Ropner SB & Repairing Co Ltd	Stockton-on-Tees, Middlesbrough	Durham/North Yorkshire	515	29.06	1 Bolinders (40)
X.13	Sir James Laing & Sons Ltd.	Deptford, Sunderland	Durham (astillero probable, no seguro)			?
X.26	Craig, Taylor & Co Ltd	Stockton-on-Tees, Middlesbrough	Durham/North Yorkshire	180	02.07	Bolinders
X.74	Short Brothers Ltd	Pallion, Sunderland	Durham	400		2 Bolinders (25 cada)
X.129	Goole SB & Repairing Co Ltd	Goole (Dutch River)	Yorkshire	191		1 Skandia (50)
X.170	William Beardmore & Co Ltd	Dalmuir	Dumbartonshire (Escocia)	533o ^(b)	entrega agosto	1 Bolinders (40)
X.172 a 174	William Beardmore & Co Ltd	Dalmuir	Dumbartonshire (Escocia)	533q, r, s ^(b)	entrega agosto	1 Bolinders (40)

no confirmadas (acaso solo dos de las tres):

X.157 a 159	William Beardmore & Co Ltd	Dalmuir	Dumbartonshire (Escocia)	533b, c, d ^(b)	entrega agosto	Bolinders
-------------	----------------------------	---------	--------------------------	---------------------------	----------------	-----------

c) nombres españoles: lote **K-22 a K-26** (menos probables **K-17 a K-21**) (cinco o más llegadas a Ceuta en 05.1925):

X.63 / K.3	Sunderland SB Co Ltd	South Dock, Sunderland	Durham	305		2 Bolinders (63 cada)
X.91 / ¿K...?	Caledon SB & Engineering Co Ltd	Dundee (Firth of Tay)	Angus (Escocia)	248		1 Bolinders (50)
X.109	Northumberland Shipbuilding Co Ltd	Howdon-on-Tyne, Newcastle	Northumberland	234		1 Bolinders (50)
X.200 o bien	Head Wrightson	Thornaby-on-Tees, Middlesbrough	North Yorkshire	¿196? ¿5?		1 Bolinders (40)
o bien	William Dobson and Co Ltd	Low Walker, Newcastle-on-Tyne	Northumberland	¿196?		?

probable, pero no segura:

X.14	S.P. Austin & Son Ltd	Wear Dock/Wearmouth Bridge, Sunderland	Durham	281	08.05	1 Campbell (60)
------	-----------------------	--	--------	-----	-------	-----------------

nombres como mercantes antes de adquirirlos la Armada Española: *Francis M.* (ex X.63), *Guernsey* (X.91), *Tarzan* (X.109) y *Alderney* (X.200)

Mr. D. Mallard supone una correlación * españolas **K-11 a 16** (septiembre 1924): británicas X.13, X.26, X.74, X.129, X.4, X.170

* españolas **K-17 a 26** (mayo 1925): británicas X.172 a 174, X.157 a 160, X.200, X.91, X.63, X. 109 (al omitir la X.14, sobra una del lote 157-160)

d) adquisiciones meramente supuestas (y también **X.39, X.193**):

X.11	Sir James Laing & Sons Ltd.	Deptford, Sunderland	Durham (astillero no confirmado)			
X.115	Tyne Iron Shipbuilding Co Ltd	Willington Quay, Newcastle-on-Tyne	Northumberland	200	01.05	

improbables: **TIPO 1916 con motor**

X.205/ ML.24	George Brown & Co Ltd	Greenock	Renfrewshire (Escocia)	98	1916	
X.221/ ML.25	William Simons & Co Ltd	Renfrew	Renfrewshire (Escocia)	583	11.09.1916	1 Bolinders

^(a) Era una importante empresa de ingeniería contratada en 1915 para construir para la Royal Navy las X.5 a X.7, y tal vez las X.199 y X.200, más dos al año siguiente. Al no tratarse de un astillero propiamente dicho, acaso ni siquiera recibieran números de obra, por ser las únicas embarcaciones realizadas por la firma.

^(b) Totalmente independientes de los números de obra de cada factoría, estas barcas también se individualizaron mediante *números de proyecto* de la firma contratista James Pollock, de Londres: en esta lista, de las debidas a Caird la X.186 tuvo el número de proyecto 766 y la X.190 el 770, mientras que para las construidas por Beardmore la correspondencia fue para la X.170, número 754, y para las X.172 a 174, números de proyecto 756 a 758; muy probablemente, las X.157 a 159 serían los proyectos 741 a 743, respectivamente.

LAS K EN ESPAÑA

Hay dos obvias fases en las compras españolas: en 1921 se obtienen 10 en Gibraltar, para ver cómo son. El resultado debió de complacer tanto como para planificar un desembarco en Alhucemas precisamente pensando en ellas, pero el plan de 1923 demanda una crecida cantidad, 58 a añadir a la decena ya existente, de forma que en la segunda mitad de 1924 estalla una febril avidez por acumular tantas K como se pueda, posiblemente al precio que sea, con seguridad con perentoriedad y urgencia (sic): en ocho meses se obtienen 16 (acaso algunas más, que repondrían ejemplares deteriorados), que hacen posible realizar en septiembre el desembarco, aunque se acometa con 26 Ks en lugar de las 68 pretendidas. También repasaremos su presencia en la Armada Española a través de la República, Guerra Civil y su final, humilde y gris, hasta comienzos de la década de 1960.

ADQUISICIONES ESPAÑOLAS EN GRAN BRETAÑA

Hay un antecedente frustrado en 1921, estando los supervivientes del desastre de Annual cercados en el monte Arruit. Alguien pensó en ir en su socorro y rescatarlos gracias a:

... dos barcasas fondeadas en los muelles de Gibraltar. Eran las famosas «barcasas K», que los británicos habían usado, seis años antes, en Gallipoli [...] las habían inspeccionado oficiales de Berenguer, se hallaban en perfecto estado y valían «trescientas mil pesetas las dos». [...] En dos dobles viajes, los de Arruit a salvo. El 2 de agosto, Berenguer hizo su razonada petición al vizconde de Eza. Luis de Marichalar [...] Su respuesta evasiva fue que debía «consultarlo con el ministro de Marina» [, quien] argumentó que «no veía la necesidad de comprar esas barcasas». Como si el dinero fuese suyo y no de la nación [...] Esas 300.000 pesetas suponían el 0,16% de los 520 millones de pesetas del presupuesto para Marruecos en el ejercicio de 1921.⁹

Pues la idea no se abandonó. Ya desde el mismo 1921 y durante el período que llega a 1925, la Armada Española fue adquiriendo a proveedores diversos 26 de aquellas embarcaciones británicas¹⁰, con vistas a utilizarlas en un esperado conflicto en Marruecos. El primer lote de diez se obtuvo en Gibraltar, y contenía algunas que habían actuado en Suvla. El plan Martínez Anido de 1923, que veremos en breve, alude a ellas como «*barcasas del tipo X. 153*»: como ya servían en la Armada las primeras K, sospechamos que X.153 habría sido la denominación británica de la propia K-1. De estar pintada con la identificación K-xx, el origen del nombre español estaría en haber conservado la letra, modificando solo el número. Es más: por los escasos datos de motorización que poseemos (las K-1 y K-6 tuvieron sendos propulsores de 120 CV), cabría insinuar que se tratase, respectivamente, de las X.153 y X.148, que traían motores Svensin de 92 HP, los más potentes que conocemos entre las españolas.

Hasta ahora no se había publicado prácticamente nada sobre la correlación entre las K- españolas y las barcasas X de la Royal Navy. Para conseguir la información que sigue, incompleta y fragmentaria, solo hemos podido contar con fuentes del Reino Unido¹¹. Gracias a ellas elaboramos una lista que intenta identificar en origen dichos 26 ejemplares españoles (**CUADRO 1**), pero nos declaramos incapaces de poner en relación unívoca cada numeral originario con uno español (salvo el inseguro par antedicho), logrando apenas casar por lotes muchas de ellas, ni siquiera todas.

En mayo de 1920 la firma gibraltareña John Beaty compró al Ministerio de Municiones 10 u 11 barcasas que el Almirantazgo británico tenía estacionadas en Gibraltar, por 38.000 £ (precio medio unitario:

⁹ Gómez-Jordana Sousa, Francisco, *Vivir con fe, morir en cumplimiento*, en VV.AA., *El Protectorado Español en Marruecos – Repertorio biográfico y emocional*, http://www.lahistoriatrascendida.es/documentos/libros/L_PROTECT_VOL2_INT_BAJA.pdf

¹⁰ Es la cantidad siempre mencionada, pero D. Juan Luis Coello afirma que se compraron 28. Nosotros estamos seguros de que solo 26 operaron con número, pero bien pudieron recibirse más, sustitutas o que se habrían usado como pontones o respetos. El señor Coello nos aseguró que las adquisiciones se repartieron entre cuatro lotes:

K-1 a K-10 / K-11 a 16 (1ª) / K-16 (2ª) a 20 / K-21 a K-27, renumerando K-28 la primera K-16, para romper la duplicidad.

El diario oficial jamás citó las K-27/28, en Alhucemas están las K-1 a 26 sin faltar ninguna y solo estas aparecen en las bajas posteriores, que seguimos con cierta precisión.

¹¹ <http://www.xlighter.org/>, de nuestro amigo D. Mallard, de la Isla de Wight, y la posterior <http://www.clydemaritime.co.uk/xlighters>, recopilada por George Robinson, que aporta lista completa de las 250 X-lighters construidas e intenta relacionar la vida y destino de todas, una por una. Fuente fundamental –pero no única– para ambas páginas web son los escritos de Henry Higgs (1921-2005), que en forma exhaustiva estudió la historia de los X-lighters en su obra inédita *The Unknown Quantity*.

3.800-3.455). Se trataba de las *X.6*, *X.16*, *X.17*, *X.50*, *X.80*¹², *X.141*, *X.148*, *X.153*, *X.186*, *X.190* y *X.205*¹³. Beaty solo obraba como agente mercantil representante del Gobierno Español, de forma que todas deberían haber pasado a la Armada, convirtiéndose en las *K-1* a *K-10*: nos autoriza a identificarlas con dicho lote británico el incluir ese la *X.153*. Con todo, hay una salvedad: el lote de Beaty contiene alguna barcaza del tipo mejorado de 1916 levemente menor, que no consta que haya servido en España. La *X.205* se describe como *store barge* (gabarra almacén), lo que la inhabilitaría para acoger tropa de desembarco, pero realmente toda la nueva serie *X.201* se definía así; aún más improbable es la *X.221*. Si alguna llegó a la Armada debió quedar sin numerar, estimarse inútil para el servicio o reducirse a la condición de pontón...

Nos topamos simultáneamente con un nuevo comprador, aunque en este caso sin prueba de que sus adquisiciones hayan terminado en España: Smith Imossi & Co. son los agentes del Lloyd's en Gibraltar, donde obtienen en el mismo mayo las *X.11* y *X.115*, y la *X.48* acaso en 1921, si bien la tercera cree Mallard que seguía en Gibraltar en 1922; esta se había llamado también *K.17* en Gallipoli y *ML.19* en Mesopotamia, en 1916, y las tres parecen candidatas a endilgarse a la Armada Española, aunque de momento esta afirmación es meramente especulativa¹⁴.

Al mes siguiente, junio del 20, otro agente mediador llamado M.S. Hilton adquirió al Almirantazgo un amplio lote de 27 barcasas –esta vez todas modelo 1915, anteriores a *X.201*– por importe total de 75.600 £ (2.800 de promedio); 8 venían en 1919 del norte de Rusia, o sea, de la acción intervencionista británica en su Guerra Civil. El Estado Español obtuvo al menos un tercio de las 27: con seguridad las llamadas *X.4*, *13*, *26*, *74*, *129*, *170*, *172*, *173* y *174*, y tal vez también las *X.157* a *159* o *X.160*¹⁵, siendo veteranas de dicha Campaña de Rusia las *X.4*, *170* (barcasas sanitarias) y *172*. No sabemos cuándo las compró, pero debió de ser en 1924/25 y por lotes: el primero lo suponemos por septiembre del 24, cuando la Armada adquiere 6 barcasas de desembarco¹⁶. Una curiosidad: con otras dos *X-lighters* y ocho barcos de la Navy más, entre el 12 y 14.12.1917 había participado la *X.74* en la operación de salvamento del vapor *La Pérouse*¹⁷. Ya con sus números españoles salen desde Escocia remolcadas las *K-11* a *K-16* entre el 26 y el 29 de septiembre, llegando a Ceuta entre el 17 y alrededor del 20 de noviembre del 24¹⁸. Otras 5 entran en la lista de la Armada en marzo siguiente, supuestamente las *K-17* a *K-21*: estamos relacionando 11 y, de venir a identificarlas con las suministradas por M.S. Hilton, daríamos por buenas dos entre las *X.157* a *160*...

Por exclusión, también en un plano meramente especulativo, pudieran haber llegado a manos de la Armada otras como las *X.39* (= *K.9*, disponible en Malta en 1921) y *X.193* (= *K.4*, en Salónica en 1921 pero acaso vendida en Gibraltar en el 22).

Nuestro informante Dave Mallard¹⁹ aún nos señala otra operación en abril o mayo del 25, en virtud de la cual J. Samuel Whites, asentado en la isla de Wight, compra en Cowes en nombre del Ministerio de Marina español cierta cantidad de barcasas de ese tipo, de las que puede identificar cuatro que constaban como cargueros mercantes inscritos en el registro británico (**CUADRO 2**), las ex *X.63*, *200*, *91* y *X.109* – las dos últimas también veteranas de Rusia –, a las que habría que agregar algunas más cuyos numerales desconocemos, pero que probablemente incluyesen la *X.14*, que en 1921 yacía inactiva en Malta, donde la adquirió algún agente con fecha 28.03.24. Entre el 14 y 22 de mayo llegan a Ceuta –donde se iban

¹² Los registros muestran la *X.80* entre las adquiridas por John Beaty, pero por D. Mallard sabemos que el *Admiralty Index Card* borra esa atribución para adjudicársela en Malta en 1920 a Smith Imossi & Co., sobre quien insiste el siguiente párrafo.

¹³ Solo una fuente agrega la *X.221*, que Beaty habría comprado fuera de ese lote.

¹⁴ La firma Smith Imossi subsiste hoy, y amablemente nos comunica que carece de registros sobre unos movimientos tan distantes en el tiempo.

¹⁵ Hilton las compra en 1920 en Invergordon (Escocia) y Higgs las estima insertas en la Armada Española, pero ninguna otra fuente lo confirma (información de Dave Mallard). Para la web <http://www.clydemaritime.co.uk/xlighters>, al menos una tuvo vida divergente de España. La *X.160* quedaría fuera, porque sus muchos destinos excluyen los españoles, pero Higgs la conserva en su lista de barcasas adjudicadas a España.

¹⁶ La operación tuvo lugar en Gran Bretaña, porque una real orden del 08.09.24 pasaporta para Londres seis maquinistas para «asistir a la montura y recorrido de los motores de las barcasas recientemente adquiridas por nuestra nación».

¹⁷ <http://www.patriotfiles.com/archive/navalhistory/WW1NavyBritishLondonGazette2001.htm>

¹⁸ Nota manuscrita del mencionado Mr Henry Higgs.

¹⁹ Igualmente desde los escritos de Mr Henry Higgs.

concentrando todas las K, con el desembarco en Alhucemas ya a la vista— tres remolcadores sucesivos, uno con tres de las *X-lighters* conseguidas por Whites en Cowes, otro con tres *tankers* (petroleros, aunque también pudieran ser aljibes, *watertanks*, o barcasas como las otras) y un tercero con más barcasas (dos, tres o incluso más). Según esa fuente, los aljibes *África* y "*E*" también llegaron a Ceuta, pero en junio, lo que los excluiría de aquellos tres remolques, que podrían casar muy bien con las diez K compradas en marzo-abril, según boletines españoles.

Así pues, ateniéndonos a las compras identificadas en el Imperio Británico, suman seguras 23 (10+9+4) *X-lighters* destinadas al Estado Español, es decir, faltarían por determinar tres, aunque tenemos candidatas en mayor número.

Todavía hay más: aún en octubre o noviembre de 1928 compró el Estado Español la *X.108*, otra retornada de Rusia que, vendida en 1920 al capitán Joseph Green y convertida en 1923 en un gánguil llamado *Dorit*, había venido trabajando por Liverpool y era del todo impracticable como embarcación de desembarco. No parece haber pasado a la Armada como auxiliar de draga o en calidad de cualquier otro concepto: los anuarios del *Lloyd's Register* lo ponen al servicio de la Sociedad General de Obras y Construcciones, de Bilbao (luego Obrascón y OHL), cuando menos entre 1930 y el 45 y sin dejar de llamarse *Dorit*.

CUADRO 2: PEQUEÑA HISTORIA DE CUATRO

Cuando en mayo de 1925 las compró a armadores mercantes J. Samuel White en nombre de la Armada Española, estas barcasas K tenían tras sí alguna historia, que trazamos sobre todo gracias a la recopilación de George Robinson en <http://www.clydemaritime.co.uk/xlighters>.

- * La *X.63* va en 1918 a manos de la RAF, como *X.368*; en 1924, al fundarse la firma Thomas J. Metcalf, la adquiere con otras y la llama *Francis M*.
- * La *X.91* era veterana de las operaciones de Suvla y de la Guerra Civil rusa del 19, pero sobre su trayectoria posterior hay dos versiones: en la primera, la compró en 1920 J. Stronach y le cambió el nombre por *Guernsey*; aunque la historia más reciente y compleja afirma que quien la adquirió en el 20 fue The Silloth Steamship Co. Ltd., de Silloth (registro en Londres: ON.144528), en 1922 pasó a Robert J. Parry, de Flint, en el 23 a Thomas E. Evans, de Londres, y no llegaría a llamarse *Guernsey* hasta el 24.
- * *X.109*: también veterana de Rusia, vendida en 1920 a Palmers Shipbuilding & Iron Company Ltd., que le impuso el nombre de *Tarzan*.
- * *X.200*: en 1921 estaba disponible para enajenación en Inverkeithing, después se transfirió a Rosyth, y en 08.10.1923 la adquirió Thomas Edward Evans & Co., de Londres, denominándola *Alderney* (registro ON.147547)

ADQUISICIONES SEGÚN DATOS ESPAÑOLES

En cuanto a las fuentes españolas, aparentemente se cuadran las 26 barcasas sin dificultad, porque tras las 10 primeras que no cabe discutir, en el Diario Oficial no hallamos sus altas, pero sí tres referencias que totalizan otras 16 y se reparten entre el último cuarto de 1924 y el primero del 25, denotando una súbita avidez por acumularlas en la mayor cantidad posible cuando faltaban meses para la operación en Alhucemas, avidez que llegaba al extremo de hacerse con *X-lighters* que estaban en uso mercante, con seguridad a cuenta de atractivas ofertas dinerarias²⁰.

He aquí las prometidas referencias a las 16:

- * 6 barcasas: en 02.09.24, crédito de 907.200 pts (36.000 £, a 7.200 por unidad).
- * 5 barcasas: en 26.03.25, crédito de 907.200 pts que también incluye un aljibe.
- * 5 barcasas: en 02.04.25, más dos aljibes.

El primero de los lotes lo juzgamos indiscutible, porque coincide con la fuente británica tanto en cronología como en número de embarcaciones. Menos seguros estamos con los otros dos, porque primero y segundo coinciden sospechosamente en importe tanto como porque segundo y tercero contienen aljibes ambos, pero los recibidos para la fase final de la nunca declarada guerra del Rif fueron solo dos: el *África* era grande, pero el otro, sencillamente llamado *aljibe E* (ya había del *A* al *D*), bien podía ser una *X-lighter* (cargaba 100 toneladas y desconocemos sus dimensiones) por la cronología, ya que recibe nombre en junio del 25 y subsiste, como las últimas K, hasta 1961. Aunque tenía un diesel, después de la Guerra Civil pasó al

²⁰ Sin duda consecuencia del plan Martínez Anido, que demandaba 68 barcasas.

tren naval como gabarra aljibe AG-27, es decir, no autopropulsada, igual que algunas de las K²¹.

No se nos oculta que los lotes arriba relacionados suman tres aljibes, no dos, lo que sugiere duplicidad, es decir, que el del 2 de abril fuese simple rectificación del de 26 de marzo. Sin embargo, debemos decir que en esa época existen en arsenales ciertos aljibes y petroleras de origen no aclarado, que en algún caso pudieran haber llegado dentro de saldos de *X-lighters*...

En definitiva: probablemente no coincidía la lista oficial de 26 barcasas de desembarco K de la Armada con las compras, que bien pudieron ser superiores, explicando así aquellas 28 con las que se especulaba o unas cuantas más. Es posible que varias de las recibidas, sobre todo entre las 10 de 1921, las hayan sustituido otras en mejor estado que incluso heredarían su numeral, que varias hayan pasado al servicio de arsenales (hoy llamado tren naval) por estimarse ineficaces para operaciones anfibias, que las compras masivas hayan incluido alguna *X-lighter* convertida (¿el propio aljibe E?) o que algunas se hayan transmutado en aljibes o petroleras tras su llegada a España...

EN ESPAÑA: ALHUCEMAS

Ya en julio del 23 se elaboró, bajo la dirección del general Martínez Anido, un plan de operaciones para un desembarco en las costas del Rif. Como elemento fundamental contaba con las «*barcasas del tipo X. 153*» en número de 68 nada menos²²:

Dicho plan pretendía poner en las playas de Iris y Alhucemas sendas “*columnas*”, cada una mediante 34 barcasas. El cálculo que conduce a esta cifra era preciso: «*Tres columnas de cinco barcasas transportan de una vez 3000 hombres* –lo que en otro lugar denomina “*expediciones*”, a dos por zona de desembarco–; *dos barcasas de la misma capacidad para material y elementos sanitarios y evacuación de heridos y dos aljibes (sic) de 50 toneladas cada uno para aguada*».²³ Así, de 68 previstas, 60 barcasas se asignarían directamente al desembarco de tropas, 4 a material y 4 harían de aljibes. En otro lugar se especifica aún más: «*dieciséis, por lo menos, de las barcasas X.153 que se asignan a cada columna de desembarco han de estar habilitadas para el transporte de ganado*».

En el desembarco en Alhucemas (8 de septiembre de 1925) empleó la Armada la totalidad de sus barcasas numeradas de la K-1 a la K-26, lo que demuestra una extraordinaria tasa de disponibilidad, más aún en cuanto que estas precarias embarcaciones usaban primitivos motores de heterogéneos tipos muy poco fiables. Se acercaron a la zona en dos convoyes, formando líneas de fila paralelas: en la mayor las remolcaban ocho mercantes, mientras que en la menor lo hacían los guardacostas adquiridos en la misma época. Las K-12 y K-14 se segregaron de las demás y se asignaron a la brigada Fernández Pérez. Llegado a la zona de desembarco y tras dilatada espera, el grueso de las 24 alcanzó la playa de La Cebadilla en dos oleadas, una primera de 15 barcasas (las K-1, 5 a 9, 11, 15 a 18 y K-20 a 23) y la segunda de 9 (K-2 a 4, 10, 13, 19 y las K-24 a 26).

Entre las 26 había numerosas variantes de detalle: unas tenían mástil a popa y otras no pero, sobre todo, los arcos de proa, destinados a largar y sostener las planchas de desembarco, no respondían a menos de diez diversos tipos: verticales o inclinados hacia proa, redondos o con esquinas, y estas en chaflán, rectas con refuerzos o rectas sin ellos... Siempre cerrados por su parte superior, parece que ninguno permanecía igual al par de *cuernos* abiertos que tenían en sus primordios, cuando lo de Gallipoli. Los más aparentes eran unos arcos mucho más altos que los demás, presentes al menos en tres barcasas –K-12, 13, 16...–, consistentes en dos gruesos mástiles verticales unidos en la coronación, que soportaban sendos puntales. Pero estos arcos más poderosos no se identificaban con la versión reforzada *para carro de asalto*, seguramente cuatro ejemplares (uno sería la K-11²⁴) dotados también de rampa distinta, por ser de dos elementos articulados: embarcaron carros *Renault FT-17*, que pesaban menos de 7 toneladas con un ancho

²¹ Taibo, X.I., y Quevedo Carmona, Diego, *Las embarcaciones del tren naval de la Armada Española*, Madrid, 2002. No solo en cuanto a los aljibes, porque el presente estudio brota del referido a las K en esa obra.

²² *El proyecto de desembarco en Alhucemas del General Martínez Anido*, en *Revista de Historia Militar*, nº 49 (1980), pp.139-169

²³ Artículo citado, p. 157

²⁴ García, Dionisio, *Renault FT 17 en España (I)*, *La Guerra de Marruecos*, en *SERGA* nº 30, Julio/Agosto 2004, p. 21

muy moderado, 174 centímetros, que seguramente no hizo necesario ensanchar las rampas, aunque sí reforzarlas. A razón de tres por barcaza, fueron diez u once los *Renault* puestos en la playa, pero no en el primer día, cuando fue imposible varar las *K* portadoras.

Como los británicos no emplearon sus voluminosos y arcaicos carros en los Dardanelos, debió ser Alhucemas la primera operación anfibia de la historia con desembarco de carros de combate: el ejército francés había hecho amplio uso de sus numerosos *Renault* en muchas operaciones durante la Gran Guerra, pero no consta que incluyese ningún desembarco.

Transcribiremos a Gamundi y Álvarez-Maldonado²⁵ para describir el comportamiento anfibio de las *K*, o más bien sus limitaciones:

«Disponían de rampa abatible a proa, propulsión con motores que les permitía dar, en condiciones favorables de mar y viento y ligera carga hasta 8 nudos, planchas de ligero blindaje, cubierta y bodega donde podían resguardarse las tropas embarcadas. Los soldados iban en ellas como sardinas en lata. Su escasa autonomía obligaba a remolcarlas hasta estar cerca de la playa, donde podían varar por sus propios medios.»

Su dotación la componían un maestre, dos maquinistas, dos fogoneros y diez marineros. En las operaciones de desembarco con tropas a bordo iban mandadas por un Alférez de Navío. El número de soldados que podían embarcar dependía de la protección que se quisiera proporcionarles, acomodándolos en la bodega exclusivamente, donde iban protegidos contra los disparos de fusil por las planchas blindadas de la cubierta y costados, o en la bodega y la cubierta. Esta última se solía reservar para el material. En una barcaza se podían transportar dos compañías.»

Menos benévolo fue uno de sus primeros beneficiarios británicos en la Guerra del Catorce, que las juzgó así: *«de fondo plano, de pequeño calado, y con el motor único renqueaban a un andar de unos cinco nudos. El más leve soplo por el través o la amura bastaba para llevarlas de costado a la playa cuando varaban. Como eran tan patosas, hacía falta una lancha de guía que les mantuviese las proas contra la orilla mientras la tropa desembarcaba por la rampa, y para sacarlas de allí después».*

DE 1925 A LA GUERRA CIVIL

Hasta 1941, seguir el inventario de estas barcas es ciertamente difícil, por cuanto la Armada les confería escasa importancia y por ello no constaban sistemáticamente en los *estados de fuerza* de publicación periódica. De septiembre de 1933 data el único listado en que las hemos hallado, la relación de los nuevos *indicativos de llamada* (EB..) en el diario oficial.

Durante los días que siguieron al desembarco en Alhucemas, el 12-13 de septiembre el viento hizo varar la *K-3* que, atravesada de costado, se aprovechó para que otras tendiesen sobre ella sus planchas de desembarco sin tener que llegar a la playa: fue la primera dada por perdida. En la noche del 17 seis impactos incendian el motor de la *K-4*, cañoneada reiteradamente, y la hacen varar, y el día 22 (¿o el 16?) más fuego de artillería alcanzó la *K-22*, pero no debió dañarla en exceso, porque el 27 las *K-21* y *22* reciben más impactos mientras desembarcan ganado en la playa oeste de la Cebadilla, lo que obliga a vararlas en el propio arenal al tiempo que la *K-9* encallaba en las rocas, pero esta se recuperaría en buen estado²⁶.

Según *La Marina de Guerra en África*, en 1926, año siguiente al desembarco, fueron bajas oficiales las *K-3* a *K-7* en bloque más las *K-21*, *22* y *24*, aunque en el diario oficial nosotros no hemos hallado más que las bajas de tres de ellas. A 11 de abril de 1927 naufragaron en la costa de Alhucemas, en la Cala del Quemado, las *K-1*, *11* y *17*, trío que tarda otro año en causar baja. Esos ceses cuadran exactamente con los ejemplares que encontramos en servicio en dicho septiembre de 1933²⁷. En octubre del 31 estaban asignadas a la Escuela de Tiro (Marín) las *K-2*, *18* y *19*, y las *K-13* y *K-25* a las Fuerzas Navales del Norte de África, en Marruecos. Desconocemos fechas de baja de las *K-8*, *9*, *16* –que a continuación conjeturaremos perdida en Mallorca en 1937– y *K-20*, pero tuvieron que producirse en el período 1933-41: parece que del cuarteto solo quedaba la *K-16* en noviembre del 35.

²⁵ Álvarez-Maldonado Muela, Ricardo/Gamundi Ínsua, Abel Ángel, *Las Operaciones Anfibias*, Madrid, 1994, p. 150

²⁶ Quintana Martínez, Eduardo, Llabrés Bernal, Juan, *«La Marina de Guerra en África»*, Madrid, 1928.

²⁷ También coincidirían exactamente con Alcofar Nassas, José Luis, *Las fuerzas navales en la Guerra Civil Española*, Barcelona, 1971, p. 57 –quien seguramente obtiene esas bajas de *«La Marina de Guerra en África»*–, si no fuese porque Alcofar retira otras siete *barcasas K* en 1931. Esa información lo invalida como fuente pues, como vemos, no hubo tales bajas, lo cual no les ha evitado verse reiteradamente reproducidas por autores y páginas *web* posteriores.

Once años después de Alhucemas, en 1936, las *K-12, 14, 15 y 16* participan en el desembarco republicano en Mallorca²⁸. Las *14 y 16* se abandonaron en la playa al retirarse la fuerza expedicionaria, y fueron luego usadas por la marina llamada nacionalista en las obras de una base en Palma. Alcofar Nassaes²⁹ asegura que la *K-14* se fue allí «a pique, durante un temporal», por especificar mejor el 26.02.37³⁰. Puede que la reflotasen, porque tenemos una fecha de baja 16 años posterior, tras su paso por el tren naval. Pero como en 1941 subsiste la *K-14* y no la *-16*, acaso la perdida en Mallorca fue esta última, si no permutaron sus números por ignoto motivo³¹.

DESDE LA POSTGUERRA

Tras la Guerra Civil permanecían aún en manos de la Armada once barcasas *K*. De ellas dejamos para el final la *K-10*, que bien lo merece.

Las diez restantes las hallamos todas en la orden de mayo de 1941 que asigna nuevos nombres al que en 1942 pasará a conocerse como *Tren Naval de Arsenales*. Sus nuevas clasificaciones consistieron en cuatro barcasas BK (carga, con motor), dos gabarras GK (carga, sin motor), tres barcasas-aljibe ABK y una barcaza de minas BMK. Al cabo de mes y medio una de las barcasas-aljibe, la *ABK-16*, se reclasificó también como barcaza para minas. Curiosamente, y a diferencia del resto del tren naval, todas ellas conservaron su letra *K-* y su número, recibiendo las siglas de clase del tren naval como prefijo. Así, si las gabarras preexistentes se renumeraban en 1941 desde la *G-1* a la *9*, en cambio las *K-12* y *K-23* que las acompañaban no fueron las *G-10* ni *G-11*, sino que, conservando sus siglas primitivas, pasaron a ser las gabarras *GK-12* y *GK-23*. Única excepción fue la *K-26* que, al reclasificarse efímeramente como barcaza aljibe, junto con las *K-14* y *K-15*, vio mutar su numeral a *ABK-16*. Había un motivo ordinal práctico para ello: la decena *AB-1x* correspondía a barcasas-aljibe, porque las gabarras-aljibe (sin propulsión) usaron la decena *AG-2x*.

La *K-10* es una de las embarcaciones de final más contradictorio, por vacilante, que pueda imaginarse. Extraemos esa conclusión de su errática trayectoria por el Diario Oficial del Ministerio de Marina a lo largo de toda la década de los cuarenta, que nos limitamos a transcribir en secuencia cronológica: en 24 de agosto de 1940 causa baja en la Lista de Buques de la Armada "*procediéndose con urgencia a su desguace*". Sin duda no procedieron, que en 22 del siguiente abril se modifica la orden anterior y la barcaza se convierte en "*blanco de tiro para ejercicios*". Todo cuanto cabe esperar de un blanco de la artillería naval es que acabe en el fondo del mar: no fue así, pues en 31 de agosto del 46 es baja la barcaza *K-10* en el tren naval, aunque no tenemos noticia de que se hubiera integrado previamente en él. A 11 de noviembre del mismo año rectifican lo anterior: "*quedará, para servicios auxiliares, como pontona*" en Baleares. En aquella época el tren naval implicaba un cierto *status*, pues las barcasas que pasaban a ser pontonas dejaban de pertenecerle: lo mismo se estipuló, y con igual fecha, para las *K-12* y *K-18*, aunque estas dos no se habían dado de baja anteriormente. Finalmente, la barcaza *K-10* se retiró el 11.07.49, volviendo a mencionarse como baja en el *Tren Naval de Arsenales*.

Las últimas en desaparecer de la Armada fueron las *K-15* y *K-19*, tan tarde como en 1961-62.

Agradecemos las valiosas indicaciones de D. Javier Álvarez Laita, del Círculo Naval Español de Madrid, y la autorización de la página web Blimdanet para reproducir algunas de sus ilustraciones
(<http://www.revistanaval.com/blimdanet/historias/medios/anfibios.htm#2>)

²⁸ Es la lista más habitual dada modernamente. *La invasión de Aragón y El desembarco en Mallorca*, del Servicio Histórico Militar, Madrid, 1970, solo relaciona las *K-14* y *26*, y según Josep Massot i Muntaner operaron las *K-12* y *26* en el reembarque, en *Aportacions a la història de la Guerra Civil a Mallorca*, Barcelona, 2009. No obstante, aparece con claridad la *K-16* en una foto siempre atribuida a dicho desembarco en Mallorca.

²⁹ Op. cit., p. 57

³⁰ Álvarez-Maldonado y Gamundi, op. cit., p. 271

³¹ Descartamos otra rebuscada hipótesis: una gabarra **sin propulsión** del arsenal de Ferrol, la barcaza-*14*, hecha por Corcho en 1922 (22 toneladas de carga, 16 metros) se transforma en aljibe en 1926: en esa ocasión, el diario oficial la llama por error *aljibe K-14*. No pudo ser la misma que en 1941 re-denominan *barcaza-aljibe ABK-14*, pues la dotación de esta, fijada en 1945 e idéntica a la de la *ABK-15*, contiene mecánicos, confirmándola como ex-barcaza de desembarco.

CUADRO 3: BARCAZAS K-, o tipo X 153			
Tonelajes	Desplazamiento, toneladas métricas (un motor-dos motores):		301-308 a plena carga (126-124 en lastre + 175-184 peso muerto)
	Capacidad de carga		unas 150 toneladas. 300-350 soldados y material, o 500 soldados, sin pernocta, o 40 caballos (como barcaza-aljibe, la K-15 se clasificó para 150 toneladas de carga)
	Registros, toneladas de arqueo (para la X.200, como mercante)		131 bruto, 74 neto (luego aumentado hasta 80)
Dimensiones, metros	32,2 eslora máxima 6,4 manga fuera de forros con cintones-defensa (5,79 sin cintones) 2,29 puntal calado medio (con asiento de 0,3 metros a popa): 1 en lastre, 1,8-2 en plena carga (o 0,3 a proa, 1,5 a popa)		
Bodega	18,3 de largo, tillada en su mitad por escotilla de 2,4 de ancho. Plancha rampante de desembarco (en origen): 6,1 x 2,1		
Propulsión	un motor diesel o semidiesel, preferentemente Bolinders, potencia entre 40 y 92 HP (frecuentemente 60), una hélice; o 50/60 HP entre dos motores, dos hélices (hubo excepciones: las K-1 y K-6 tenían sendos motores de gasolina de 120 HP)		
Velocidad, nudos	de 5 a 7 (8 sin carga)		
Casco	acero dulce; blindaje de 11 mm en los costados		
Dotación	16: oficial (alférez de navío, o teniente de navío si era cabeza de grupo), contraestre, 2 fogoneros, 2 maquinistas, 10 marineros		
	7 como barcazas-aljibe (ABK-14 y 15, 1945): contraestre segundo (patrón), 2 cabos segundos, 4 marineros		

CUADRO 4: BARCAZAS K-, o tipo X.153

Astilleros: Imperio Británico (33/34 factorías, o 37/38, incluyendo la serie X.201)

Contratista principal: James Pollock, Sons and Co., Ltd., Londres

Orden de ejecución: 18.02.1915; botadas marzo-julio.15; entregadas abril-agosto.15

*Altas en la Armada*³²: 1921 (K-1 a K-10), 1924 (K-11 a K-16), 18.03.1925 (K-17 a K-¿21?), 20.04.1925 (K-¿22? a K-26)

lotes adquiridos por la Armada Española por gestión directa (fechas de autorización para las K-11 a K-26):

02.09.24: crédito de 907.200 pts (36000 £) para 6 barcazas de desembarco.

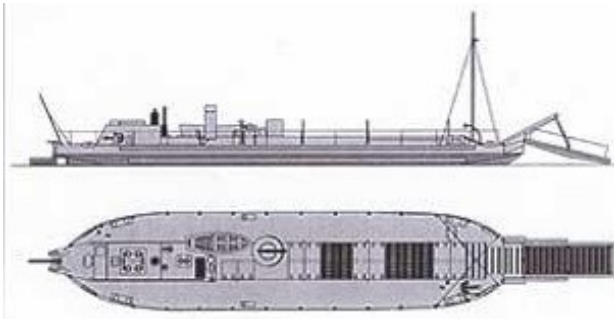
26.03.25: crédito de 907.200 pts (36000 £) para 5 barcazas de desembarco y un aljibe.

02.04.25: 5 barcazas de desembarco y dos aljibes (último lote)

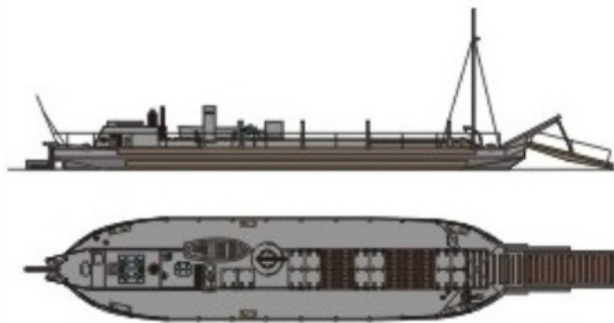
como barcazas de desembarco	desde 1941	indicativo de llamada	numeral nacional (1933)	clase en el tren naval (1941)	baja y última base
<--- nombres --->					
K-1	---	---	---	no	02.04.28
K-2	BK-2	EBGC	2-70	barcaza	31.03.47, La Carraca
K-3	---	---	---	no	30.10.26, Fuerzas Navales del Norte de África
K-4	---	---	---	no	30.10.26, Fuerzas Navales del Norte de África
K-5	---	---	---	no	1926, según «La Marina de Guerra en África»
K-6	---	---	---	no	1926, según «La Marina de Guerra en África»
K-7	---	---	---	no	1926, según «La Marina de Guerra en África»
K-8	---	EBGD	2-71	no	probablemente en 1935, antes de diciembre
K-9	---	EBGE	2-72	no	probablemente en 1935, antes de diciembre
K-10	K-10	EBGF	2-73	no (blanco de tiro)	11.07.49 (definitivamente, ver texto)
K-11	---	---	---	no	02.04.28
K-12	GK-12	EBGG	2-74	gabarra	11.11.46 a pontona, Ferrol o Marín, definitiva 21.02.47 (*)
K-13	BK-13	EBGH	2-75	barcaza	omitida (posterior a 1951), La Carraca
K-14	ABK-14	EBGI	2-76	barcaza aljibe	13.01.53, Ferrol o Marín
K-15	ABK-15	EBGJ	2-77	barcaza aljibe	24.03.61, La Carraca
K-16	---	EBGK	2-78	no	entre 1937 y 1941 (¿perdida en 26.02.37?)
K-17	---	---	---	no	02.04.28
K-18	BMK-18	EBGL	2-79	barcaza de minas	11.11.46 a pontona, definitiva 14.06.47, La Carraca
K-19	BK-19	EBGM	2-80	barcaza	12.04.62, La Carraca
K-20	---	EBGN	2-81	no	probablemente en 1935, antes de diciembre
K-21	---	---	---	no	30.10.26, Fuerzas Navales del Norte de África
K-22	---	---	---	no	1926, según «La Marina de Guerra en África»
K-23	GK-23	EBGO	2-82	gabarra	08.06.46, Cartagena
K-24	---	---	---	no	1926, según «La Marina de Guerra en África»
K-25	BK-25	EBGP	2-83	barcaza	31.03.51, La Carraca
K-26	ABK-16	EBGQ	2-84	barcaza aljibe, luego	
		BMK-16, barcaza de minas (desde 20.06.41)			05.07.44, Palma

(*) En 27.03.47 causa baja en Cartagena la “gabarra Número 12”, pero debe referirse al gánguil-gabarra número 12, o GIG-12

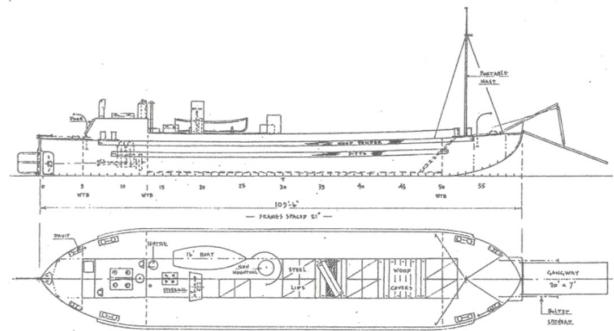
³² Usando datos verbales de Juan Luís Coello Lillo y apéndices de su obra *Buques de la Armada Española. Los años de la Postguerra*, Madrid, 1995.



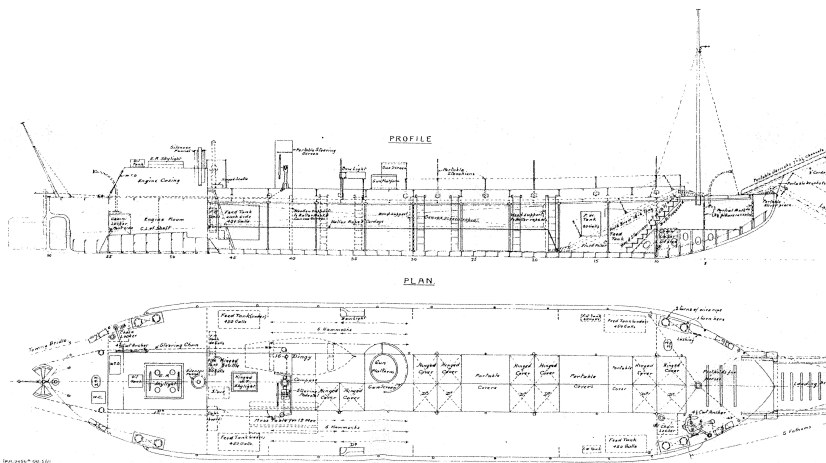
según *Paper Shipwright* (maquetas en papel)



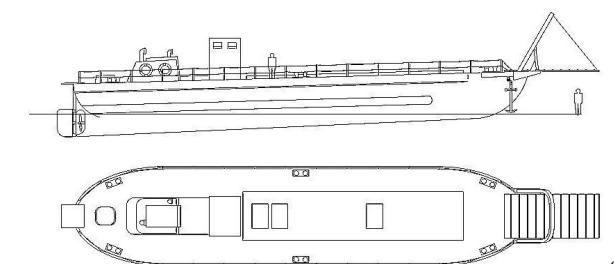
de cierta página rusa



cortesía de **Dave Mallard** (Isle of Wight)



cortesía de **Dave Mallard** (Isle of Wight)



cortesía de *Blimdanet*