

LA HISTORIA VIVIDA

Álvaro DE LA PIÑERA Y RIVAS †

Un accidente de mar en el crucero *Méndez Núñez*

Con la brevedad posible, exigida por el espacio disponible en esta sección de la *Revista*, me propongo resumir un accidente de mar ocurrido una desaparecida mañana del mes de febrero de 1955 en los alrededores de la ría de Ferrol, accidente en el que me vi implicado en calidad de miembro de la dotación, y en el que gracias a la abnegación, destreza y profesionalidad del personal de Máquinas y de un plantel de fogoneros no se perdió el barco. Se trataba del crucero *Méndez Núñez*, «el viejo *Méndez*», como se le llamaba familiarmente. Pero antes hagamos un poco de historia.

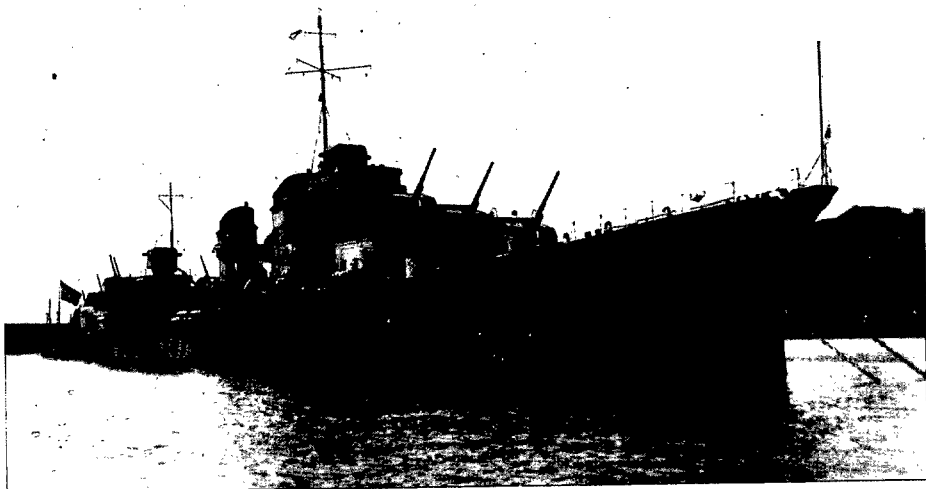
Este buque fue, en unión de su gemelo *Blas de Lezo*, hijo de la Ley de Escuadra del almirante Miranda. La quilla del primero se puso en Ferrol en las postrimerías del año 1915, pero los acontecimientos de la primera guerra mundial hicieron que los trabajos en grada avanzaran con pasmosa lentitud y que la quilla del segundo no se pusiera hasta el año 1920. Dos años después, tras pasar siete en las gradas, se pudo botar el *Blas de Lezo* y, al año siguiente, se lanzaba también el *Méndez Núñez*.

En mayo de 1924, con el fin de conmemorar el centenario del bravo brigadier que da nombre al buque, se dispuso por una real orden que ambos cruceros en construcción permutasen sus nombres con objeto de que el *Lezo*, más adelantado, pudiera participar en los actos del centenario. Así, el *Blas de Lezo* pasó a llamarse *Méndez Núñez* y éste tomó el nombre de *Blas de Lezo*.

Pero si bien ambos buques, conocidos como cruceros exploradores, representaron un valor muy positivo para nuestra fuerza naval de la época, la demora en su construcción los había dejado un tanto anticuados, entre otras cosas porque sus doce calderas «Yarrow» eran de carbón.

El *Lezo*, como es conocido, se perdió el 11 de julio de 1932 en el curso de una maniobra en la Costa de la Muerte, al abrirse una brecha en la obra viva en el bajo del Centolo, que entonces no figuraba en las cartas de navegación. En cambio el *Méndez Núñez* sobreviviría muchísimos años más, navegando millas y millas por muchos mares. La guerra civil de 1936 lo sorprendió en la Guinea Ecuatorial Española, quedando, por tanto, en el bando republicano; y aún tuvo tiempo de plantarle cara al crucero *Baleares* en el combate de Cherchel, en el año 1937.

Terminada la guerra civil, entre los años 1943 y 1947 fue remozado y modernizado completamente en el arsenal de Ferrol. El casco permaneció intacto, pero se le prolongó ligeramente el castillo dándosele un cierto arrufo que le dejó una bonita silueta pues, además, seguía manteniendo el espolón. Las tres chimeneas primitivas quedaron reducidas a dos, con la proel truncada



El Méndez Núñez reformado.

de forma parecida a las de los cruceros japoneses. De las doce calderas, las seis de proa se transformaron para consumo de petróleo, conservando las otras seis de popa, que quemaban carbón.

Y así, convertido en un airoso y bonito crucero antiaéreo, con ocho cañones de 120 mm, continuó su vida arbolando la insignia de la recientemente creada División Naval del Mediterráneo, con base en Cartagena.

En septiembre de 1954 estaba en la base de Ferrol formando parte de la Flota cuando embarcó el autor de esta nota siendo un joven teniente de navío. Su comandante, entonces, era el capitán de navío Melchor Ordóñez Mapelli, renombrado submarinista y hombre de temple y ojo marinero. Las especiales dotes de este comandante hacían que el ambiente entre el brillante plantel de jefes y oficiales fuera excelente, lo que se comunicaba al resto de la dotación, haciendo del buque una unidad alegre y eficiente.

Podemos recordar entre aquéllos al capitán de fragata Peral Torres, a los capitanes de corbeta Antonino Cordero y Alfonso Jaráiz, a oficiales como los tenientes de navío Francisco Flores, «Pepote» Seoane, Luis Mexía; al médico Ricardo Martínez y al capellán Jesús Corredoira Prado; a los alféreces de navío Fernando Dodero, Pedro Sánchez de Toca y a Chema Bausá; al jefe de Máquinas Jesús Santos Iglesias, comandante, y a los jóvenes tenientes Elías Vaello, José Meizoso López y José Antonio Ocampo. Algunos de aquellos queridos compañeros ya no se encuentran entre nosotros.

Pues bien, el día 5 de febrero de 1955, a las 10,15 horas salíamos de Ferrol para realizar ejercicios en las Rías Bajas, integrados en la denominada Agrupación Alfa, formada por los cruceros *Canarias* y *Méndez Núñez* y los destructores *Churruca*, *Valdés*, *Ulloa* y *José Luis Díez*, bajo la insignia del

almirante Abárzuza. A las 10,30 horas, rebasada ya la punta del Segaña, se mandó retirada de babor y estribor de guardia y el autor de esta historia entraba de guardia de puente, relevando al teniente de navío Flores, que era el oficial de derrota.

En aquella mañana fría de invierno el tiempo presentaba mal cariz, el viento y la mar eran del noroeste y no se puede decir que ésta era confusa ni enorme, pero sí que era fuerte marejada que, cogiéndonos casi de través, nos producía unos balances y unas cabezadas que parecían los clásicos cordonazos de San Francisco.

Poco tiempo después, y próximos a la Marola, se oyó un fuerte silbido y, simultáneamente, empezó a salir gran cantidad de vapor por la chimenea de proa, a la vez que se venían a cero los cuentarrevoluciones de la máquina. El barco fue perdiendo arrancada hasta quedar sin gobierno, aboyado y a merced de las olas, con enormes balances. Se comunica con la central de máquinas y el mismo jefe de Máquinas informa que la avería estaba localizada en la cámara de calderas de proa, que era la que iba comunicada, y que no contestaba nadie. Pero ya se sabía que el sargento fogonero José López Rubiales y el cabo 2.º fogonero Manuel Sanjurjo Losada habían logrado alcanzar la porta superior de proa de la cámara, saliendo a cubierta, pero con quemaduras muy graves el primero y tan graves el segundo que le producirían la muerte al día siguiente. Dentro quedaban abrasados los tres marineros fogoneros de guardia: Mario Santiago Sánchez, Emilio Val Cortizas y Antonio Leirachá López.

El teniente Ocampo, responsable de la sección de calderas, suponiendo que podía haber heridos en la cámara que no podían salir por su cuenta y precisasen auxilio, intentó entrar en la cámara por la porta de popa, que nada más abrirse dejó salir una turbonada de vapor que le produjo graves quemaduras en una pierna.

Y es que con aquellos grandes balances una de las calderas encendidas se movió en los polines que la sujetaban al firme, arrancando la tubería que la unía al colector principal, y haciendo que el vapor invadiera toda la cámara.

Afortunadamente, las calderas de carbón de la cámara de popa estaban levantando presión, ya que las utilizaban los jóvenes marineros en sus prácticas para el ascenso a fogoneros preferentes y, gracias a ellas, paleando como sólo ellos saben hacerlo, se podía comunicar vapor a las turbinas por esta línea en el plazo estimado de una hora.

Mientras tanto, en el puente, se habían transmitido al almirante las graves novedades acontecidas, disponiendo la maniobra para ser tomados a remolque por el crucero *Canarias*. La maniobra no resultó nada fácil, se intentó dos veces con peligró evidente. ¡Era impresionante ver sobresalir la obra viva en rojo minio de aquel enorme crucero cuyos grandes balances amenazaban con echárnoslo encima!

La mar iba echando el barco hacia tierra con grave riesgo de perderse. Pero el esfuerzo de aquellos jóvenes fogoneros acarreado y paleando el carbón como titanes, así como la veteranía de sus instructores, hizo que en poco más

de media hora, forzando los tiempos reglamentarios de calentamiento, las hélices empezasen a girar y el barco recobrase el gobierno, pudiendo así regresar al amarradero del arsenal por sus propios medios.

Y nada más. Sirva este relato, cuyo recuerdo todavía me embarga de emoción, de modesto homenaje a todo aquel plantel extraordinario de fogoneeros de la Armada, tanto a los que murieron como a los supervivientes.