



HISTORIAS DE LA MAR

EL CRUCERO CANARIAS, BUQUE INSIGNIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA, VEINTICINCO AÑOS DESPUÉS DE SU RETIRADA

Dionisio GARCÍA FLORES



L *Canarias* fue, durante casi cuarenta años, el buque insignia de la Armada. Por ello, se le podría justamente considerar como el buque más representativo de la Armada española del siglo xx. A los 25 años de su retiro, es justo recordar su largo historial bélico y lo que significó durante todo ese tiempo para la Armada.

El *Canarias* era un representante de los cruceros tipo *Washington*, construidos siguiendo las normativas impuestas por el Tratado de Washington de 1922 para la limitación de peso y armamento de los buques de cada potencia de la época. Estas limitaciones influyeron decisivamente en sus diseños. Basados en un proyecto inglés, este tipo de cruceros no debía sobrepasar las 10.000 toneladas de peso y tener como artillería principal piezas en torno a los 20 cm de calibre, lo que les dotaba de unas características que algunos tratadistas de la época ya consideraban poco adecuadas, como así se demostró posteriormente.

Mediante la Ley de 13 de julio de 1926, en el marco del plan de rearme naval, España dispuso la construcción de tres de dichos cruceros, que llevarían



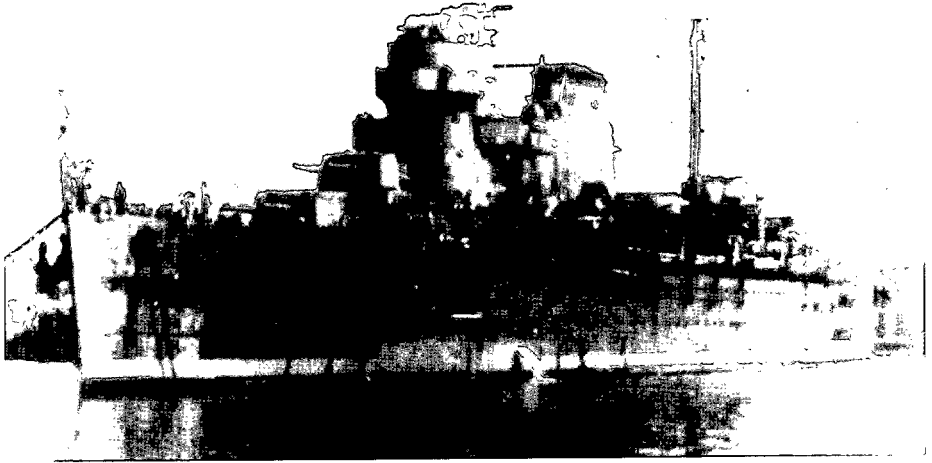
Ceremonia de la botadura del crucero *Canarias*. (Foto: colección E. N. Bazán)

los nombres de *Canarias*, *Baleares* y *Ferrol*. Dificultades presupuestarias hicieron que el último nunca llegara a ser construido. Los tres cruceros fueron presupuestados en 87 millones de pesetas cada uno. Los planos de los dos cruceros fueron diseñados por el astillero Armstrong de Gran Bretaña y construidos en Ferrol. Sus líneas eran parecidas a las de los cruceros ingleses clase *Kent* y *London*, de los cuales se diferenciaban principalmente por tener una única chimenea, en la que confluían los conductos de combustión de las calderas de proa y popa. La torre de mando también era diferente, con varias plataformas adosadas. La dirección de tiro se encontraba en una pequeña torre situada a popa. La proa era algo alzada y la popa redondeada y entrante en su parte superior.

La protección estaba constituida por una faja en la línea de flotación de 51 mm de espesor en la zona central y que se reducía a 37 mm en los extremos de la misma. Alrededor de los pañoles de munición para las torres de 203 mm había una coraza de 100 mm, que se repetía por debajo de la faja mencionada alrededor de los pañoles de munición para los cañones antiaéreos. Sin embargo, su principal defecto era que carecían de coraza horizontal.

El armamento original estaba constituido por ocho cañones de 203,21/30 mm en cuatro torres dobles, dos a proa y dos a popa. Los cañones serían construidos en la factoría de San Carlos, excepto la primera torre del *Canarias* que vendría directamente de Gran Bretaña. Para protección antiaérea contarían con ocho cañones Vickers de 120/45 mm y ocho de 40 mm. A este armamento había que sumar 12 tubos lanzatorpedos, en cuatro grupos de tres, dos por cada banda, fijos y transversales, en cubierta al lado del casetón de proa. Contaba además con dos morteros lanzacargas de profundidad.

Los dos buques, *Canarias* y *Baleares*, fueron mandados construir definitivamente el 31 de mayo de 1928, colocándose las quillas en la Constructora Naval Ferrolana el 15 de agosto del mismo año. El *Canarias* fue botado el 28 de mayo de 1931, siguiendo el *Baleares* el 20 de abril de 1932.



El crucero durante la segunda guerra mundial, con dos grandes banderas nacionales pintadas a proa y a popa

Tras numerosas críticas y polémicas respecto al concepto en sí de estos buques, y con numerosos retrasos en su construcción, el *Canarias* llevó a cabo las primeras pruebas en el mar en 1934. De este modo, al estallar la guerra civil en 1936, ambos buques seguían en las gradas ferrolanas esperando su terminación.

Estalla la guerra

Los dos cruceros, aún en grada y sin terminar, quedan en el bando nacional que los necesita urgentemente en el Estrecho para proteger a su escasa flota y su vital puente marítimo con Marruecos. Se nombra como primer comandante del buque al capitán de navío Francisco Bastarreche, cuya primera preocupación es alistar lo más velozmente al *Canarias*. Tras un rápido alistamiento y puesta a punto, y reuniendo a una variopinta tripulación, parte para el estrecho de Gibraltar el 27 de septiembre de 1936. El buque salió sin sus cañones antiaéreos originales, acoplándosele seis de 101,6 mm desmontados del acorazado *España*, que no resultaron muy útiles. Igualmente la dirección de tiro para las piezas de 203 mm no era la apropiada, ya que se tomó de una de las baterías de costa de Ferrol. Sin una tripulación adecuada, hubo que reunir

rápida a una tripulación formada por lo más variopinto que se pudo encontrar. A pesar de todos estos inconvenientes, el *Canarias* era el buque más potente de ambos bandos en lucha. Tenía mayor desplazamiento, alcance, potencia motriz, velocidad y poder artillero que cualquiera de los cruceros de la República.

Primer combate

El 29 de septiembre de 1936 el *Canarias* llega al estrecho de Gibraltar. A las 05.30 horas vio un destructor a 30.000 metros que resultó ser el *Almirante Ferrándiz*. El *Canarias* comenzó a abrir fuego a 21.000 metros, pero los primeros impactos se hicieron a 16.000, incendiando y hundiendo el buque. El *Canarias* recogió posteriormente a 31 supervivientes del destructor.

Los días siguientes los pasó el *Canarias* en el Estrecho escoltando convoyes en el Mediterráneo o acosando al *Gravina* en el puerto de Casablanca. Durante octubre y noviembre efectúa bombardeos a las poblaciones costeras del Mediterráneo, como Rosas, Almería o Barcelona. El 11 de noviembre hunde el transporte *Manuel* y el 12 apresaa al buque *Ciudadela*. En los días posteriores continúa el acoso a los mercantes con ayuda para la República, apresando el 30 de noviembre al buque soviético *Kharkov* y hundiendo el 14 de diciembre al *Konsomol*.

A finales de 1936 el *Canarias* coopera en las operaciones de Málaga, bombardeando la costa. La actividad del *Canarias* fue incesante durante toda la guerra, pasando apenas tres días por mes en puerto. El día 13 de febrero colisiona con el mercante *Plus Ultra*, haciendo que el crucero se dirija a Ferrol para reparar y preparar la próxima campaña.

En el Cantábrico

En marzo de 1937 comienza para el *Canarias* la campaña en el mar Cantábrico. Ahora con el capitán de navío Salvador Moreno como comandante recibió la orden de capturar un convoy que proveniente de Bayona, trataba de alcanzar la costa. Debido al mal tiempo el crucero sólo pudo localizar a uno de los barcos, el *Guipúzkoa*, sobre el que abrió fuego a 7.000 metros, obligándolo a encallar envuelto en llamas. Posteriormente, el *Canarias* avistó al *Galdamés* y su escolta, disparando sobre ellos. El *Galdamés* fue echado a pique mientras el bou armado *Donostia* consiguió hacerle varios impactos al *Canarias* sin graves consecuencias.

El 8 de marzo, el *Canarias* consigue apresar al *Mar Cantábrico*, dejándole en llamas. Posteriormente una tripulación del crucero al mando del teniente de navío Alfredo Lostau, en una acción heroica, se hizo con el buque, a pesar del

riesgo de explosión, y lo llevó a puerto. Por esta acción Lostau recibió la Laureada de San Fernando.

De nuevo en el Mediterráneo, los cruceros nacionales trataron de dar caza a la flota republicana. El 25 de abril encontró al destructor *Sánchez-Barcáiztegui* sobre el cual abrió fuego hasta que se refugió en Cartagena.

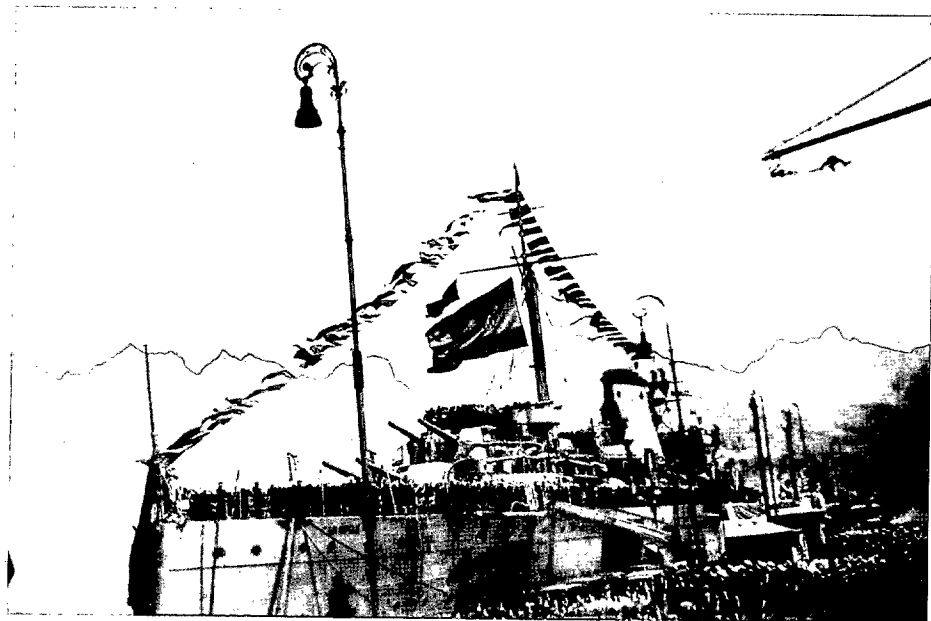
Durante los siguientes meses algunas reformas fueron introducidas en el *Canarias*, como nueva artillería y direcciones de tiro procedentes de Italia. Los cruceros nacionales pasaron el resto del año bombardeando objetivos costeros. El 10 de octubre de 1937 toma el mando del *Canarias* el capitán de fragata Rafael Estrada. En esa época se reestructura la flota nacional, pasando el *Canarias* a formar parte de la división de cruceros al mando del contralmirante De Vierna.

El 6 de marzo de 1938 es hundido el hermano gemelo del *Canarias*, el *Baleares*. El 21 de agosto el *Canarias*, junto con otros buques nacionales, parte de Palma a la caza del destructor *José Luis Díez*, que trataba de llegar a Cartagena procedente de Francia. A las 0257 horas del día 27 de agosto el *Canarias* encuentra al destructor a la altura de Ceuta, abriendo fuego y consiguiendo un impacto sobre el buque, que logró escapar en la oscuridad y dirigirse a Gibraltar, donde el *Canarias* le vigiló esperando su salida durante algún tiempo.

El *Canarias* daba prácticamente por despedida la contienda durante la revista naval celebrada en Tarragona en febrero de 1939. Con la guerra concluida, y el brillante historial del crucero en sus campañas, el *Canarias* quedó como la unidad más potente de la menguada flota española, y como buque insignia continuaría hasta el final de sus días.

La posguerra

En febrero de 1940 el *Canarias* recibía en el puerto de Santa Cruz de Tenerife su bandera de combate, dada por suscripción popular. El crucero *Canarias*, al igual que los demás buques importantes de la Armada española, pintó durante la segunda guerra mundial en sus laterales la bandera española con grandes dimensiones, a fin de que los buques de los países contendientes pudieran identificar claramente a larga distancia la nacionalidad de los buques españoles. Una de las misiones más destacadas que llevó a cabo el crucero *Canarias* durante este periodo fue el intento, en mayo de 1941, de rescatar cualquier posible superviviente del acorazado alemán *Bismark* tras su encuentro con los buques aliados en el Atlántico. A petición de la Marina alemana, zarpó el 27 de mayo 1941 del puerto de Ferrol, al mando del capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal. El *Canarias* se dirigió hacia la zona del hundimiento, donde sólo pudo encontrar los cadáveres de dos marineros alemanes, los cuales fueron de nuevo lanzados al mar con todos los honores militares.



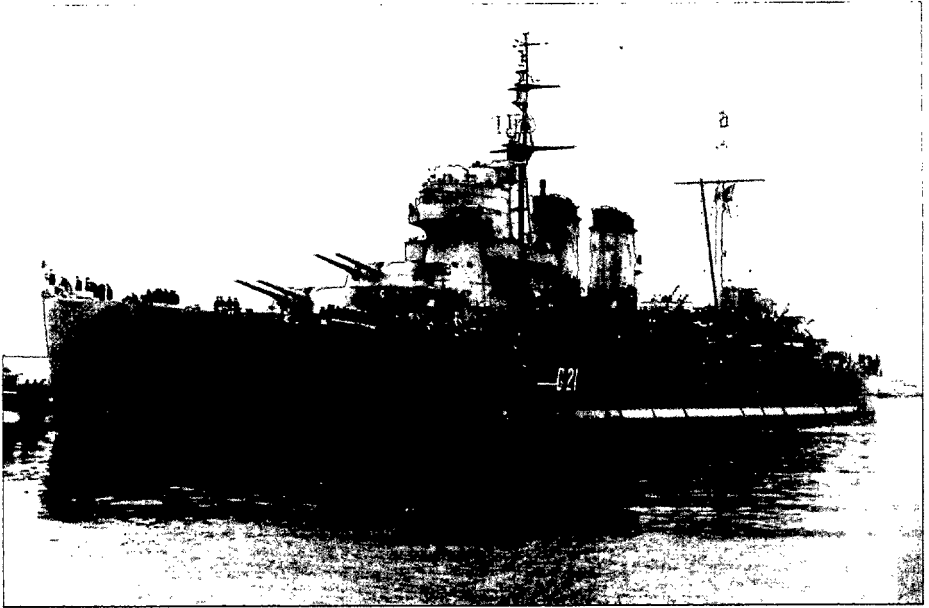
Santa Cruz de Tenerife, 5 de mayo de 1940, entrega de la bandera de combate al crucero *Canarias* (Foto: colección J. Gómez-Pablos).

No obstante, el *Canarias*; al igual que el resto de la flota española, permaneció en estado de alerta durante toda la segunda guerra mundial, especialmente en noviembre 1942 cuando, mediante la operación Torch, los aliados invadieron el norte de África.

Durante los años posteriores, las únicas modificaciones a las que fue sometido el crucero consistieron en completar su artillería antiaérea con piezas alemanas de 37 mm, fruto del denominado plan Bär (Oso), firmado en 1943 con Alemania. Durante el periodo comprendido entre 1949 y 1950 en los despachos del Ministerio de Marina se contempló un proyecto llamado número 66, mediante el cual se proponía la transformación del *Canarias* en un portaaviones de escuadra. Aunque avanzado en el diseño de los planos, el proyecto presentaba numerosos interrogantes, por lo que, tras un breve estudio, se abandonó definitivamente.

El crucero se moderniza

Entre 1952 y 1953 el *Canarias* fue sometido a algunas obras de mejora que afectaron a su aspecto exterior. La más llamativa fue el desdoblamiento de su chimenea truncada, original de estos buques, recuperando de este modo el



El *Canarias* en los años 50 tras su transformación.

diseño original del modelo. Sin embargo, esta doble chimenea daba un aspecto más «clásico» y menos airoso que la chimenea original. Tras la firma de los acuerdos entre España y Estados Unidos en 1953 tomaba cuerpo el denominado Programa de Modernización de Buques de la Armada. Con la aprobación de los fondos de dicho programa se pretendía hacer frente a la modernización de 47 unidades de la Armada española, entre ellas el crucero *Canarias*.

El programa de modernización preveía embarcar cuatro cañones de 76,2/50 mm norteamericanos, dos del modelo automático Mk-34 con director de tiro asociado Mk-63, y los otros dos del tipo semiautomático Mk-26 con director radar Mk-52 y Mk-51. Igualmente se proponía la inclusión de cuatro cañones antiaéreos Bofors L/70 de 40 mm, dirigidos por elementos de puntería de la misma firma. Igualmente, en el proyecto inicial, se preveía la instalación de tres montajes dobles Oerlikon Mk-24 de 20 mm, en sustitución de las piezas antiaéreas de origen alemán. Para la acomodación de estas piezas, se pensó también en desinstalar alguno de los montajes artilleros de 120 mm de proa. Finalmente no fue necesario. Dentro del campo electrónico, estaba prevista la instalación de un radar de exploración de superficie SG-6b y otro de descubierta aérea MLA-1, más un sistema IFF y equipos de comunicaciones reforzados para ejercer mejor su papel como buque insignia de la flota. Sin embargo, todos estos planes fueron quedando relegados, en parte por la oposición de algunos altos oficiales a los trabajos pretendidos, y en parte debi-

do a que las direcciones de tiro norteamericanas eran incompatibles con los montajes españoles. Finalmente se abandonaron dichos planes de modernización a pesar de que buena parte del material ya estaba comprado, siendo posteriormente instalado en otros buques de la Armada. No obstante, el buque adquirió radares de exploración aérea y de superficie y modernizó sus equipos de tiro y comunicaciones. En esa época, el *Canarias* recibe el numeral C-21, del que ya no se desprendería hasta su baja.

La guerra de Ifni

El *Canarias* tuvo su última prueba de fuego durante el conflicto de Ifni-Sáhara. Antes de que comenzaran las hostilidades en Ifni, el crucero *Canarias* se encontraba a principios de noviembre de 1957 en el puerto de Palma de Mallorca, donde recibió la orden de salir hacia Ceuta para embarcar a la sexta bandera de la Legión, cosa que hizo el día 5. El 27 de noviembre, hizo frente a los ataques que bandas armadas marroquíes estaban llevando a cabo sobre territorio de Ifni. El día 6 de diciembre el *Canarias* zarpa del puerto de Cádiz para reunirse en la mar con el crucero *Méndez Nuñez*, los destructores *José Luis Díez*, *Gravina*, *Escaño* y *Almirante Miranda*, para hacer una demostración de fuerza ante el puerto de Agadir. El 7 de diciembre de 1957 la flota llega a la bocana del puerto, donde se toca zafarrancho de combate. El *Canarias* se dedica a hacer ejercicios de artillería, apuntando con sus cuatro torres a diferentes partes de la ciudad. Aunque no se efectuó ni un solo disparo, dicha actuación dejó bien claro al Gobierno marroquí de lo que España era capaz si se involucraba en los ataques contra Ifni.

Como parte de la tercera división que mandaba el almirante Fernando Meléndez, se dirige hacia la costa de Ifni. Allí, los cañones del *Canarias* proporcionaron un efectivo fuego de apoyo y cobertura para las asediada tropas españolas. El *Canarias* bombardeó las posiciones de Buyarifén y Bu May-Yod. Igualmente fue eficaz el bombardeo sobre las inmediaciones de punta Lleguesira, Sidi Seman y Biugta.

El día de Nochebuena de 1957 el *Canarias* bombardeó la zona cercana Tabel-Kut. Estableció su base en el puerto de Las Palmas, desde donde protegió a los buques mercantes que transportaban hombres y material para reforzar a las tropas de Ifni y el Sáhara. Se realizaron operaciones de apoyo por el fuego al desembarco de tropas, que se llevó a cabo en las costas saharianas. Tras acabar las operaciones militares en la zona de Ifni y Sáhara, el *Canarias* llegó a Tenerife, donde fue recibido con todos los honores. La labor del *Canarias* durante toda esta campaña fue de primera magnitud, ya que sus potentes cañones prestaron un apoyo inestimable a las tropas de tierra.

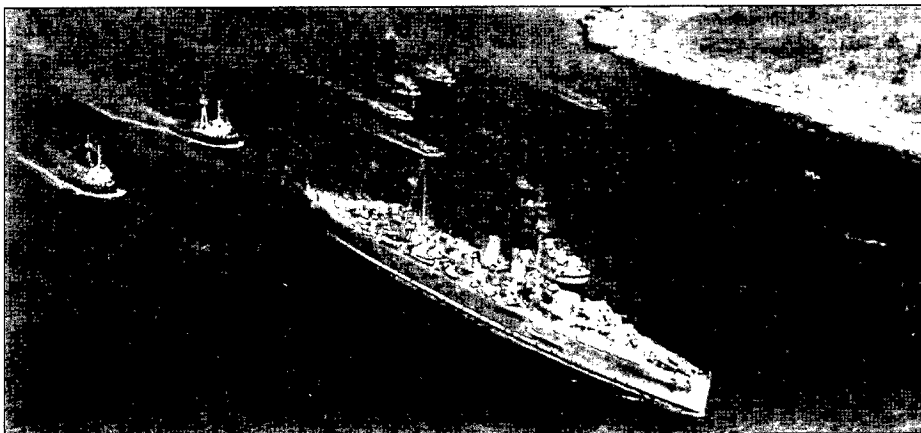
Como buque insignia de la Armada española, el *Canarias* amarraba en mayo de 1962 en el puerto ateniense de El Pireo como embajada a la boda de

los actuales Reyes de España. El crucero fue cuidadosamente engalanado e iluminado para la ocasión. Don Juan Carlos, entonces príncipe de España, embarcó en numerosas ocasiones en el *Canarias* participando en maniobras de la Armada.

A mediados de los años sesenta se hizo un estudio sobre la posibilidad de armar al *Canarias* con misiles superficie-aire Terrier, pero se desestimó. Igualmente se pensó dotarle de helicópteros, pero igualmente se abandonó la idea. En ocasiones, sin embargo, no era raro ver a un pequeño *Bell 47* posarse y operar desde la cubierta del buque. La única reforma importante hecha en el buque fue la construcción en la parte posterior del puente donde se alojaba el nuevo CIC (Centro de Información y Combate) y la retirada de los tubos lanzatorpedos.

Campaña de Guinea

La misión que el crucero *Canarias* llevó a cabo la primavera del año 1969 en la antigua colonia española de Guinea Ecuatorial fue la última misión de guerra de las llevadas a cabo por el buque insignia de la Armada española. No era la primera vez que el *Canarias* visitaba las aguas de Guinea Ecuatorial, pues varias veces su esbelta figura había sido vista en el puerto de Bata y en Santa Isabel. Tras la independencia de Guinea Ecuatorial de España en 1968, la situación se hizo insostenible, y en la primavera de 1969 las autoridades españolas enviaron una fuerza militar encabezada por el crucero *Canarias* para proteger y evacuar a las tropas españolas existentes en Guinea y la población civil que los solicitase; dicha operación recibió en nombre de «Ecuador». La escuadra española era mandada por el vicealmirante Romero Manso, y estaba formada por el crucero *Canarias* al mando del capitán de navío Enrique Arévalo, la fragata *Descubierta*, el cañonero *Pizarro* (estos buques ya estacionados en Guinea), los transportes *Castilla* y *Aragón* y el petrolero *Teide*. El *Canarias* embarcó una compañía reforzada de infantería de Marina para dar protección a los evacuados, así como a un helicóptero *Bell-47*. El *Canarias* zarpó del puerto de Las Palmas a las 2215 horas del día 3 de marzo de 1969, navegando por delante de los transportes más lentos. Al llegar a las costas de Guinea se efectuó una maniobra de diversión, llegando de noche al puerto de Bata para posteriormente virar fuera del alcance de tierra. Se dirigió al punto de reunión señalado en las proximidades de la isla de Fernando Poo, a donde se llegó el día 9 de marzo. El *Canarias* se mantuvo en situación de espera en dichas aguas hasta el 5 de abril. Durante dicho tiempo se llegaron a efectuar hasta cuatro petroleos. El abastecimiento de víveres se hizo a través del mercante *Anastasio*, mientras que la compañía reforzada de infantería de Marina fue trasladada al transporte *Aragón*. Se llevaron a cabo ejercicios de remolque e izado de botes, todo ello alejado de la costa para evitar ser detecta-



El crucero *Canarias* entra en la ría de Ferrol, en el que fue su último viaje.
(Foto: colección Empresa Nacional Bazán).

dos desde tierra. Durante ese tiempo se protegió la evacuación de civiles y militares de la isla de Fernando Poo, iniciándose el regreso a Las Palmas, junto con los demás navíos del convoy, el día 6 de abril. El *Canarias* se vio obligado a remolcar al cañonero *Pizarro* debido a una avería en la máquina de éste. Finalmente, el *Canarias* entró en el puerto de Las Palmas a las 0800 horas del 17 de abril de 1969, llevando en total 45 días de navegación y 7.557 millas. El día 22 de abril, a las 1200, salió del puerto de Las Palmas hacia Ferrol donde finalmente entró y amarró en la mañana del día 25 de abril. Durante esta misión fueron de destacar las duras condiciones en las que trabajaron los hombres del *Canarias*, así como del resto de los barcos, debidas al elevado calor y humedad imperantes en la zona. La presencia del *Canarias*, al igual que sucedió en Ifni, sirvió para dejar bien claro ante las autoridades del país cuáles eran las intenciones de la Armada española, evitando así cualquier intento de amenazar o detener la evacuación de los efectivos civiles militares que España mantenía en Guinea.

El adiós

El 14 de diciembre de 1975 se daba de baja definitivamente al *Canarias* de la Lista Oficial de Buques de la Armada española. El último superviviente de los cruceros clase *Washington* en el mundo fue condenado al desguace, a pesar de las voces que algunos de sus antiguos tripulantes levantaron para conservar el buque y transformarlo en museo. Hace ya 25 años.