



# FOTOGRAFÍAS CON HISTORIAS

## EL ACORAZADO *ESPAÑA* Y EL IV CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL ESTRECHO DE MAGALLANES EN 1920

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ  
Doctor en Historia Contemporánea



**Los viajes a las Américas de los acorazados *España* y *Alfonso XIII* en el año 1920**



A Armada española fue un eficaz instrumento de nuestra política exterior al comienzo del siglo xx. Refiriéndonos a las Américas, en 1908 la corbeta *Nautilus* entró por primera vez en La Habana como embajadora de nuestra nación en Cuba. En 1910, esta y el crucero *Carlos V* acompañaron a la infanta Isabel en el viaje a Argentina para las celebraciones del centenario de la Independencia. En 1920, finalizada la Primera Guerra Mundial y tras invitación del Gobierno chileno, se consideró la necesidad de refor-



El autor en noviembre de 2014 junto a la estatua de Magallanes en Punta Arenas.

zar la presencia española en tierras hermanas y mostrar los productos que nuestra industria naval era capaz de realizar. Eduardo Dato, presidente del Consejo de Ministros y ministro de Marina, envió al acorazado *España* a tierras chilenas para celebrar el cuarto centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes, siendo el primer buque de guerra español que cruzó el canal de Panamá. El acorazado *Alfonso XIII* hizo en este mismo año otro viaje de excepcional importancia, y fue la primera unidad «de combate», que no de guerra, que entraba en La Habana y en los Estados Unidos desde 1898. Posteriormente, el buque escuela *Juan Sebastián de*

Guardias marinas del viaje de instrucción del año 2015. (Foto: Juan Sebastián de Elcano).



*Elcano* se ha mantenido desde 1927 como un embajador permanente en tierras americanas.

Las comisiones de los dos acorazados significaron más que una simple salida al extranjero. Fue una apuesta de nuestra política exterior que dio lugar a la mejora de las relaciones con naciones hermanas, Cuba, Chile, Perú, Panamá y los Estados Unidos. Significó además el renacer de una España que había enterrado los últimos vestigios de su poder naval en aquellas tierras y mostraba, algo más de dos décadas después, su renacer industrial y naval.

En noviembre de 2014, tuve la suerte de viajar en comisión de servicio para intervenir la entrega de mando del BIO *Hespérides* en Punta Arenas. Entre las intenciones de mi viaje estaba visitar Puerto del Hambre, paso obligado para cualquier español que visite esas latitudes, y recabar

tanta información como pudiera de la estancia del acorazado *España* en esta ciudad con motivo del IV centenario. Para ello conté con la inestimable ayuda del vicecónsul honorario de España en esa ciudad, Rodrigo Fernández Dübrock, que me abrió las puertas de la Universidad y de los archivos de la prensa local, donde pude localizar muchas noticias.

En 2015, el ministro de Defensa, coincidiendo con la estancia del buque escuela en Punta Arenas, realizó una visita durante la cual se hicieron sendos actos en Puerto del Hambre y en la plaza Muñoz Gamero, donde se encuentra la estatua de Magallanes, inaugurada en las jornadas en que el *España* estuvo en esta ciudad.

Hace solo unos meses pude conseguir en una subasta dos postales fotográficas de la embajada española en esta ciudad que me permitirán ilustrar este artículo y reunir todos estos eventos en unas páginas, intentando llamar la



Portada de la Revista de la botadura del *España*, editada en Ferrol en 1912. Hubo una reedición para la entrega a la Armada del portaaviones *Príncipe de Asturias*.





Postal de la Sociedad Española de Construcción Naval, enviada por un artillero de la dotación del buque, que muestra las pruebas de artillería realizadas por el *España* en septiembre de 1914.

atención ante el inminente V centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes. Arranquemos un primer capítulo con el viaje del acorazado *España* a tierras americanas.

### Antecedentes del viaje (1)

En julio de 1920 el Gobierno de Eduardo Dato recibió la invitación de su homólogo chileno para que España asistiera a los actos que se habían programado en Punta Arenas para celebrar el cuarto centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes. En *La Gaceta* del 5 de octubre de 1920 se publica un real decreto donde se nombra a la delegación española que va a acompañar al infante Fernando María de Baviera y Borbón a la feméride.

Esta partirá a bordo del acorazado *España*, que se encontraba fondeado en Algeciras para recibir al séquito que se desplazaría a tierras americanas. El día 13 de octubre, un despacho de S. M.

el Rey establece las líneas maestras de la embajada:

«Infante D. Fernando: Al embarcar para América, no quiero salgáis tú y la Misión sin el saludo y los votos que hago por el éxito feliz del viaje. No

---

(1) A lo largo del artículo utilizaré como referencia principal el libro de FRANCOS RODRÍGUEZ, José (s/f): *Huellas españolas. Impresiones de un viaje por América*. Madrid, Editorial América. El autor fue miembro de la comisión que viajó a América, y en él cuenta algunas partes del viaje a bordo del *España*.



Postal de la Sociedad Española de Construcción Naval de Ferrol, donde fue construido el buque, que muestra al *España* navegando en una de sus primeras singladuras.

olvidéis que el motivo del vuestro es la invitación de Chile a España para que se suma a una fiesta suya, afianzando de este modo la unión indisoluble que ha de existir entre aquellos países y nosotros, pues llevamos la misma sangre y ésta se impone. Seguro por vuestras dotes de que dejaréis en buen lugar la representación que lleváis, os saluda. Alfonso.» (2).

### Salida de la Península y viaje hasta Punta Arenas

El día 10 de octubre la delegación española se trasladó de Madrid a Algeciras para embarcar en el acorazado fondeado. Salieron de la Península el 12 de octubre, un guiño a la partida del almirante Colón hacia las Indias, siendo su último puerto español el de Santa Cruz de Tenerife, donde entraron el día 14, y donde permanecieron solo una jornada para cumplimentar a las autoridades de la isla. El día 15 abandonan definitivamente España, poniendo rumbo a Saint Thomas, primer puerto que se tenía previsto tocar.

(2) FRANCO RODRÍGUEZ, José: *op. cit.*, pp. 18-19.



El *España* amarrado a una boya. La postal está enviada por un miembro de la dotación.



Postal de la Sociedad Española de Construcción Naval de Ferrol que muestra diversas vistas del arsenal durante la construcción del *España*.

Debido a la falta de carbón en la isla, se decidió recalar en San Juan de Puerto Rico el 28 de ese mismo mes, donde lo había en cantidad, siendo recibidos de la misma forma en que se despidió no muchas semanas atrás al acorazado *Alfonso XIII*, demostrando así el cariño de los puertorriqueños a nuestra nación. Las monjas Siervas de María, desde 1898, recibían a los buques españoles con banderas que eran visibles desde la bahía. Todavía hoy continúa esta tradición, ondeando la enseña nacional cada vez que el *Elcano* u otro buque de guerra entra en la bahía de San Juan.

El día 2 de noviembre llegó al puerto de Cristóbal en Panamá y embocó el canal. Fue el primer buque de guerra español que lo atravesó y, como veremos, lo hizo dos veces. Llegó a Balboa y pasó a Panamá para cumplimentar a las autoridades y el día 10 se cruzó el ecuador, teniendo lugar a bordo la fiesta del paso de tan señalada línea. El 18 de noviembre se produjo en la mar el





Fotografía del *España* en las esclusas del canal de Panamá.

encuentro con el buque anfitrión chileno, el crucero *Chacabuco*, entrando posteriormente en el puerto de Arica, al norte de Chile. Tras salir de esta ciudad, fondeó en la bahía de Iquique y posteriormente se dirigió a Antofagasta.

El 23 de noviembre se salió de esta ciudad para entrar el día 25 en Valparaíso. Visitaron Viña del Mar, y la delegación partió para Santiago de Chile, donde cumplimentó a las autoridades chilenas. Desde la entrada del buque en el primer puerto chileno, las muestras de amistad y cariño fueron innumerables, todas ellas apoyadas por los españoles que vivían en la República hermana.

Posteriormente, la embajada española viajó por tierra hasta Puerto Montt, y el 8 de diciembre tuvieron que embarcar en los buques de guerra chilenos *O'Higgins* y *Esmeralda* al no poder el *España* navegar por dentro de los canales patagónicos; estos los condujeron hasta Punta Arenas.

El *España* a su vez salió de Valparaíso tocando Lota y Puerto Montt, entrando en Punta Arenas para formar parte de la escuadra internacional, compuesta por los cruceros chilenos, los ingleses *Portsmouth* y *Darmouth*, los buques norteamericanos *Dolphin* y *Desmoy*, el acorazado argentino *Rivadavia* y el trasatlántico chileno *Imperial*, con la mayoría del séquito de las delegaciones a bordo, que tuvieron una difícil travesía debido al mal tiempo reinante.



El *España* poco antes de entrar en Valparaíso, el 25 de noviembre de 1920.

### **Estancia en Punta Arenas. Actos del IV centenario del descubrimiento del estrecho de Magallanes**

El día 16 se encontraban ya todos los buques fondeados en Punta Arenas. Por la tarde se celebró un *Te Deum* y posteriormente se llevó a cabo la inauguración del monumento a Magallanes, sufragado por la familia de origen español Menéndez Behety, siendo la escultura de Guillermo Córdova Maza. La maqueta del proyecto original se conserva hoy en el Museo Histórico Nacional de Santiago.

Al acto asistieron autoridades de, entre otros países, Chile, España, Argentina, Portugal, la Santa Sede, Paraguay, México, Costa Rica, Panamá, Estados Unidos y Reino Unido.

El embajador portugués entregó una corona de bronce para que luciera en el monumento. Durante la inauguración se hicieron salvas desde los buques fondeados; la estatua estaba tapada por banderas de Chile, España y Portugal, y en el momento de descubrirla hubo un problema que no permitía retirar las enseñas. José Francos Rodríguez, con su capacidad de reacción, pronunció unas palabras para quitar hierro a la situación, que quedaron así reflejadas:

«... quien con la facilidad de palabra que le es propia, y su genial talento, que le permite aprovechar todos los recursos que le permite el momento, quiso atribuir el hecho a que las banderas portuguesas, española y chilena,





La embajada española a bordo del acorazado *España*. Aparecen en la fotografía el infante Fernando María de Baviera y Borbón, José Francos Rodríguez, general de división Domingo Arraiz de la Condenera, intendente general del Ejército Ángel Altolaquirre, ministro residente Antonio Pla de la Folgueira y contralmirante José María Ordovás.

emblemas de la patria de nacimiento de Magallanes, de la patria de adopción, y de la patria de las tierras en que Magallanes llevara a cabo su gran descubrimiento, se resistían a desprenderse del monumento del gran descubridor, a quien, parecía, querían cubrir eternamente con sus gloriosos festones.» (3).

Tras la inauguración, hubo un desfile militar y posteriormente un banquete, que finalizó a medianoche.

Al día siguiente continuaron los festejos, con comida en la Casa de España amenizada por la banda de música del acorazado, con regatas y visita a museos.

Existe una preciosa leyenda que cuenta que un marinero español tocó el pie del indio que se encuentra en uno de los frentes del monumento para que le diera buena suerte y después se lo hizo tatuar en su pecho. Volvió al cabo de unos meses con sus sueños cumplidos, y desde entonces todo el que quiere regresar a esta tierra le toca el pie al indio, que se encuentra brillante y pulido por el uso.

(3) Diario *El Magallanes* de 17 de diciembre de 1920, Punta Arenas.



Monumento a Magallanes en la Plaza Muñoz Gamero en Punta Arenas con marineros de la dotación del acorazado *España*.



El autor cumpliendo la tradición de tocarle el pie al indio de uno de los frentes de la estatua con el fin de poder regresar a esas tierras australes.

### Salida de Punta Arenas y varada en el canal de Chacao (Chile)

El infante don Fernando dejó Punta Arenas a bordo del *O'Higgins* y entró en Puerto Montt. El *España* tuvo que navegar por su calado mar afuera de los canales hasta Lota, pero recaló en Puerto Montt debido a la dureza del tiempo y a la falta de carbón, arribando con solo 35 toneladas (4). En estas singladuras tan duras se perdieron botes y el agua barría la cubierta de banda a banda.

El buque salió de esta ciudad el día 8 de enero a las 11:00 horas, con el práctico de la Marina chilena, y al poco de partir, a las 17:30 aproximada-

---

(4) RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: «¿Por qué varó el *España* en Chile?». REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre 1983, p. 660.



Momento del reconocimiento del casco por los buzos del *España* en el canal de Chacao el 8 de enero de 1921.

mente, tras fondear tocó en una piedra (5) a causa de la niebla en un bajo del canal de Chacao.

Una vez reconocido el casco, se comprobó que el buque tenía serias averías en el fondo, afectando a la quilla y al doble fondo entre las cuadernas 22 y 70, almacenando una gran cantidad de agua (6).

El *Esmeralda* acudió rápidamente en su ayuda, y se solicitaron dos remolcadores que ayudaron a liberar al acorazado sobre las 23:00 h. Debido al gasto de combustible, el buque tuvo que entrar de nuevo en el puerto de Ancud para carbonear. Se intentaron remedios de fortuna con los buzos del *España* y el *Esmeralda*, y los guardias marinas embarcados mostraron su voluntariedad de ayudar.

Durante siete días no se pudo trabajar debido al mal tiempo, usándose este período para achicar el agua y probar la estanqueidad. El día 28 de enero salió con rumbo a Talcahuano, donde se intentarían reparar las averías.

---

(5) Pasó a llamarse bajo España.

(6) RODRÍGUEZ CUEVAS, Tomás: *op. cit.*, p. 660.



Entrada de una representación teatral dedicada al acorazado *España* en Talcahuano el 9 de marzo de 1921.

### Reparaciones previas y entrada en el dique en Balboa (Panamá)



Fotografía del *España* en dique en Balboa para arreglar los desperfectos producidos en los canales patagónicos, donde el buque tocó en un bajo. (Foto: Santiago León & Co. Estudio, Panamá).

El día 29 de enero atracó en el Arsenal de Talcahuano, pero no pudo entrar en el dique debido al porte del buque. El único muelle disponible se encontraba en Balboa, y había que hacer reparaciones que permitieran navegar hasta Panamá con cierta seguridad.

El 29 de marzo salió a la mar con rumbo a Valparaíso, donde entró el día 30. En esta ciudad volvió a embarcar el infante don Fernando, y el 8 de abril se celebró una recepción a bordo a la que asis-



tió el presidente de la República de Chile.

El día 10 salió el buque con rumbo a Balboa, y durante la navegación se observó entrada de agua en el doble fondo. El 20 fondeó en Panamá y al día siguiente quedó atracado cerca de la entrada del dique de Balboa.

El día 26 de marzo entró en dique, comenzándose la larga reparación. El 24 de abril, la embajada española se separó definitivamente del buque, regresando a España. Las reparaciones duraron hasta el 14 de julio y, aprovechando la estancia por aquellas aguas, entró en El Callao el día 19 en visita de cortesía a la nación hermana.



Fotografía del acorazado *España* en las esclusas del canal de Panamá. Sería el primer buque de la Armada española en pasar por él.



Varada del buque en cabo Tres Forcas, 1923.



El buque tocó en los bajos en cabo Tres Forcas el 26 de agosto de 1923, perdiéndose definitivamente tras desembarcar las piezas de artillería principales.

## Regreso a España

El 3 de agosto abandonó aguas peruanas para comenzar el viaje de regreso a España. El 8 pasó el canal de Panamá, haciendo escalas en Trinidad, Las Palmas y Cádiz, rindiendo viaje el día 4 de septiembre en Cartagena.

Como vemos, un periplo de mucho calado que duró más de 10 meses y que fue un importante aldabonazo para la política exterior española y para la Armada. La varada del buque en Chile fue una premonición de lo que sería su final.

