

HISTORIAS DE LA MAR

LOS ACORAZADOS CLASE *SWIFTSURE* Y LA VISITA DEL ACORAZADO *TRIUMPH* A MAHÓN

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval

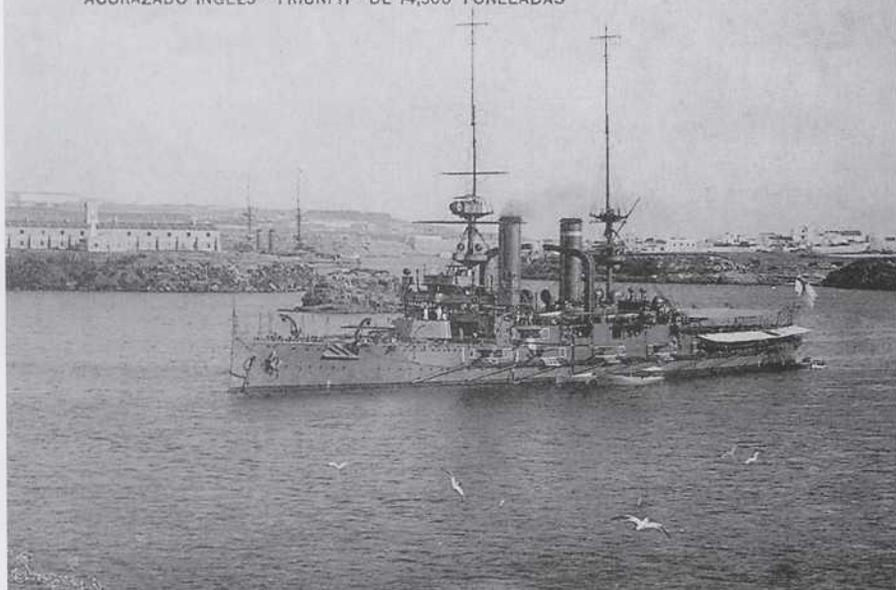


O recuerdo quién dijo aquello de que «los coleccionistas somos hombres felices», pero estaba totalmente en lo cierto, pues para los que amamos la Marina de guerra existen pocos placeres en la vida comparables al encontrar y conseguir una de aquellas imágenes con sabor añejo en las que aparece la imagen de algún navío emblemático o que destaca por su singularidad.

Hace ya algunos meses, cayó en mis manos la postal que aquí se reproduce, y aunque en principio no iba a ser presa de mi afición —pues he de reconocer que sólo siento predilección por los barcos españoles—, debido a su bajo precio y a que me pareció realmente bella, decidí quedármela, superando así mi natural anglofobia, pues en ella aparecía un acorazado inglés fondeado frente al Hospital Militar de Mahón.

Remigio Alejandro Mahón.

MAHÓN: PUERTO, HOSPITAL MILITAR
ACORAZADO INGLÉS "TRIUNPH" DE 14,500 TONELADAS



No pasó mucho tiempo hasta que se la enseñé a un amigo (siempre gusta mucho eso de que te digan lo «excepcional, único e interesante» que es tu nuevo «tesoro»), uno de los pocos entendidos en buques de la Marina británica de principios del siglo XX, que enseguida se comprometió a facilitarme toda la información relativa al acorazado.

Yo por mi parte indagué con mis limitados medios sobre el particular. Mi naturaleza es así, no soy el coleccionista «estándar» que se limita a guardar su reliquia y admirarla de cuando en cuando en privado, siempre quiero ir más allá, conocer al máximo todos los datos posibles sobre ella.

Los acorazados clase *Swifsure*

A comienzos del siglo pasado, y a raíz de unas serias desavenencias en la delimitación de la frontera andina (1) con Argentina gestada años antes, los chilenos encargaron a principios de febrero de 1902 a astilleros británicos la construcción un par de acorazados que serían bautizados durante su construcción con los nombres de *Constitución* y *Libertad* y que se contrataron con la condición de que deberían ser entregados en un plazo no superior a los 18 meses.

Construidos por las firmas de Armstrong en Elswick y de Vickers en Barrow, fueron diseñados para Chile por Sir Edward R. Reed (2), antiguo director de Construcciones Navales del Almirantazgo, con el objetivo de enfrentarse a los cruceros acorazados argentinos clase *Garibaldi* (3).

Las quillas de ambos acorazados fueron plantadas el 26 de febrero de 1902, botándose el 12 y 15 de enero de 1903, respectivamente.

Sus características técnicas eran las siguientes: eslora máxima: 146,23 m; eslora entre p. p.: 132,89 m; manga (4): 21,64 m; calado: 7,72 m; desplazamiento: 11.800 toneladas (*Constitución*), 11.985 (*Libertad*).

Sus plantas motrices fueron construidas por Humphreys, Tennant & Co. Doce calderas Yarrow de tubos gruesos y dos máquinas alternativas de triple expansión movían dos ejes. La potencia que desarrollaba era de 12.500 CV y la velocidad máxima teórica que podían alcanzar se situaba entre los 19 nudos, si bien en las pruebas oficiales, como era habitual en los buques de gran porte, superaron sin dificultad los 20. Su capacidad para almacenar combustible sólido era de 2.200 toneladas que le permitían una autonomía a velocidad económica —10 nudos— de 12.000 millas. Disponían de un timón compensado, lo que les hacía especialmente maniobreros.

Estaban armados con cuatro cañones de 254 mm (5) en dos torres dobles; catorce piezas de 190,5 mm en casamatas; catorce piezas antitorpederas de 76,2 mm; dos piezas de 76, 2 mm y cuatro piezas de 57 mm. Se completaba su poder ofensivo con dos tubos lanzatorpedos submarinos de 457 mm, ubicados a ambas bandas delante de la torre proel.

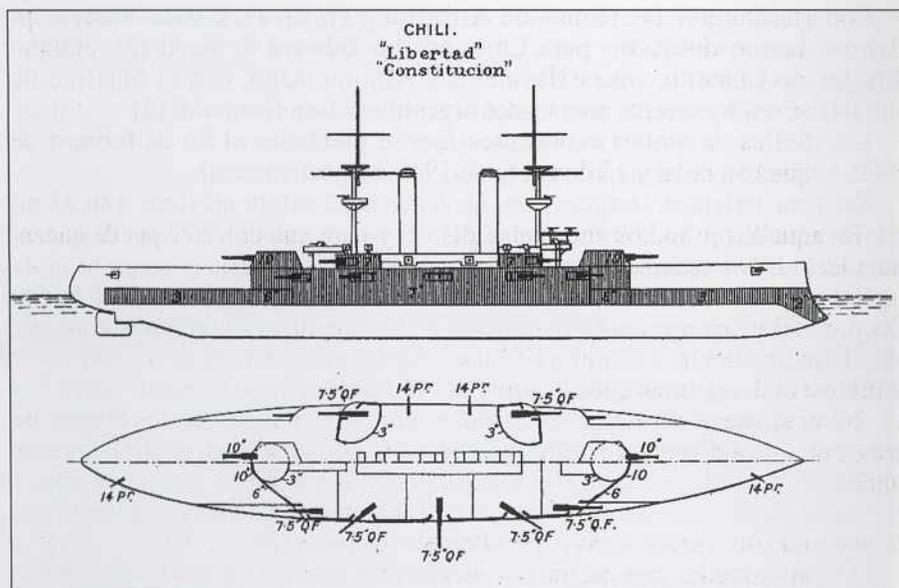
Su protección se la ofrecía una faja acorazada de entre 177,8 y 76,2 mm. La torre de mando estaba blindada con 279, 4 mm, así como las barbetas (254-50,8 mm) y casamatas (254-203 mm).

Su dotación estaba integrada por 800 hombres y el coste del buque ascendió a 847.000 libras (unos 3.380.000 dólares de la época).

Si bien en comparación con el resto de los navíos del mismo tipo en servicio de la Marina británica los dos *Swiftsure* estaban ligeramente peor protegidos y artillados, su principal virtud residía en que se consiguió concentrar en un barco de tonelaje muy moderado una suma de poder militar muy respetable, lo que unido a su velocidad daba como resultado un potente acorazado con algunas características de crucero.

Una oportunidad perdida para la Armada

Luego de solucionado el contencioso (6) entre las dos repúblicas, se llegó al acuerdo de enajenar los buques que estaban en construcción con el fin de distender el clima prebélico fomentado tan sólo unos pocos años antes. De esta manera se llegó al acuerdo de que los argentinos se desprenderían de los dos cruceros que se armaban en Sestri Ponente, el *Rivadavia* y *Moreno* (7), y



los chilenos, de igual manera, pondrían a la venta los *Libertad* y *Constitución*, que ya por entonces se encontraban en el periodo de armamento.

Así, los barcos fueron incautados por el gobierno británico el 3 de diciembre de 1903 y para evitar su posible venta a Rusia sólo cabría la posibilidad, de ofrecerlos bien a un país aliado o neutral, bien incorporarlos a la Marina británica.

Es entonces cuando se le presentó a nuestro país, «como caída del cielo», una oportunidad única para adquirir dos acorazados.

Recordemos que por aquel entonces las riendas de España y de la Armada se encontraban en el que acabaría siendo un binomio de excepción: Antonio Maura (8) y José Ferrándiz, «padres» del famoso programa naval que años más tarde conseguirían, no sin grandes dificultades, llevar adelante.

En aquella época aún sufríamos la resaca de la pérdida de los últimos territorios ultramarinos, en especial la isla de Cuba, durísimo golpe para una ciudadanía que nunca perdonó que fuera engañada con la capacidad de respuesta de nuestra Marina, a la que presupusieron en su momento capaz de enfrentarse en igualdad de condiciones con la Marina británica.

Mientras, los profesionales de la Armada proyectaban el renacimiento de la Armada acorde con las nuevas necesidades, que se limitaban a la defensa de nuestro litoral y archipiélagos, junto a la protección del tráfico marítimo. No era necesaria en ningún caso la creación de una gran flota. Precisamente en 1902, el contralmirante Manuel Pasquín de Juan, en el primer número de nuestra REVISTA de aquel año, se hacía dos trascendentales preguntas:

- ¿Cuál debe ser el mínimum de fuerzas navales que debe de tener España, en cantidad y cualidad, para defender sus costas, archipiélagos y posesiones con garantías de éxito?
- ¿Cómo y dónde deben adquirirse o construirse los buques que dichas fuerzas representen, de modo que inspiren necesaria confianza a los que han de manejarlos después?

En aquellos primeros años del siglo xx, y para que el lector pueda hacerse una idea de los recursos que España empleaba en su Armada respecto de las grandes potencias navales de la época, diremos que Inglaterra destinaba el 21 por 100 de su presupuesto, Chile el 15, Argentina el 14, Estados Unidos el 11, Francia, Japón y China el 9, Austria y Brasil el 7, Suecia, Noruega y Portugal el 6, mientras que nuestro país no llegaba al 3 por 100.

No obstante, y en contra de lo que pudiera parecer, España no se encontraba en tan mala disposición para «resucitar» su fuerza a flote; expliquemos por qué:

- La escuadra a construir no debía de ser ofensiva, debido a nuestro aislamiento internacional, sino defensiva.
- Carecíamos de colonias en ultramar, por lo que lo que la mayoría de los buques a construir no deberían de tener un gran radio de acción, con la disminución de tonelaje-coste que esto suponía.
- Disponíamos de privilegiados enclaves en el Estrecho, lo que hacía factible un eficaz bloqueo del mismo con pocas fuerzas a flote.

Pero dejando aparte estos optimistas planteamientos, otra cosa bien distinta era la terrible realidad del núcleo principal de nuestra escuadra, que era conocida como «la marina muestrario»; aunque, sin caer en eufemismos, más bien hubiera sido más conveniente haberla calificado como «museo naval a flote» (9).

No conocemos con exactitud las razones por las que tuvo que ser desestimada la oferta, pero recordemos que en aquel momento nuestra Armada se encontraba en un punto de inflexión crítico. La sociedad se dividía entre los que proponían la disolución de la Marina y los que defendían su urgente fomento.

No obstante, es muy probable que su precio fuera una losa demasiado pesada para un erario público que, aunque en franca mejoría (10), no estaba aún para demasiadas alegrías.

A los británicos entonces no les quedó más remedio que indemnizar a los chilenos con 949.999 libras e incorporar aquellos buques a su fuerza a flote, donde fueron rebautizados con los nombres de *Swiftsure* y *Triumph*, entrando en servicio en junio de 1904.

Fue una auténtica lástima, pues a estos acorazados, aunque militarmente eran en algo inferiores a sus coetáneos que servían en la Marina inglesa, no se

les podía discutir su categoría naval, pudiéndose haber establecido en aquella ocasión una buena base con la que complementar el programa naval posterior, consiguiendo a la vez de un «plumazo» una fuerza a flote plenamente operativa con la incorporación de dos buques nuevos y de primer orden.

El historial del *Triumph*

La compra de los dos barcos, que debían haber sido chilenos, levantó todo un alud de críticas, pues la opinión pública británica, en un exceso de patriotismo, los despreció por no haber sido ingleses desde su nacimiento, aunque sí lo fuese su mano de obra. Llegó a calificárseles como «buques poco marineros» —*poor sea boats*—.

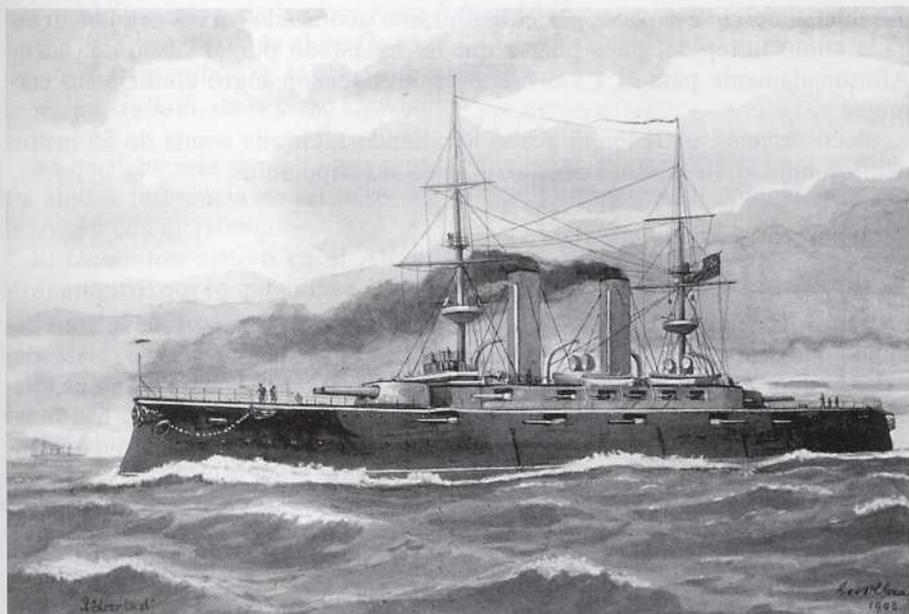
También en círculos más profesionales se les censuraron algunos aspectos técnicos, como por ejemplo poseer una altura metacéntrica insuficiente, si bien esto era totalmente falso, pues en condiciones normales de calado alcanzaban los 1,05 metros, y en carga los 1,12.

Tampoco gustó la altura de borda en la proa, que se juzgó de igual manera escasa. Si bien era cierto que, en condiciones de calado normal y si se comparaban con los de la clase *Duncan*, tenían 37 cm menos de altura, aunque había que tener en cuenta las 2.000 toneladas más de desplazamiento de estos últimos, por lo que la diferencia resultante era en realidad residual.

Su artillería principal de proa estaba situada a 7,50 m de su flotación y a gran distancia del tajamar, según lo establecido por la Marina inglesa, mientras que los cañones de 190 mm de mayor longitud, se emplazaban a 3,95 m; esto hacía que las bocas de los cañones tocaran el agua con balances de 14°, mientras que en los de la clase *Duncan* de 15,24 cm esto no ocurría hasta que la escora llegaba a 14° y 45 minutos de arco, por lo que al ser una diferencia tan pequeña, despertar recelos en este aspecto puede considerarse como malintencionado.

Por último, no montar la artillería de 30,5, que era la que había sido adoptada hasta por el Almirantazgo, y su falta de homogeneidad con los demás buques de combate de su Graciosa Majestad completaban los falsos «defectos» de los mismos.

El acorazado quedó asignado a partir de 1906 a la Channel Fleet, pasando dos años más tarde, en marzo de 1909, a la Mediterranean Fleet, en la que permanecería hasta mayo de 1912, fecha en la que pasó a estar afecto a la 3.^a Fleet, basada en Nore (11), cuando regresó a la metrópoli. En 1913 fue enviado a Hong Kong, encontrándose cuando estalló la Primera Guerra Mundial en situación de reserva, siendo rápidamente alistado. Como curiosidad citar que hubo de embarcar a 100 soldados del regimiento de infantería ligera «Duke of Cornwall».



Participó en las operaciones de Tsingtao en unión a la Marina japonesa. Durante el conflicto capturó al mercante alemán *Frisia*, al que se rebautizó con el nombre de *Huntress*.

A comienzos de 1915 participó en el bombardeo de Dardanelos en apoyo a las fuerzas de desembarco en Gallipoli. El 25 de mayo bombardeó Gaba Tepe, siendo divisado por el sumergible alemán *U-21*.

Su comandante, el *kapitänleutnant* Otto Hersing, se acercó con suma paciencia a su objetivo, ya que el *Triumph* se encontraba escoltado por el destructor *Chelmer*.

Tras cuatro horas y media el *U-boote* se encontró en posición de lanzamiento, a unas 300 yardas del costado de estribor de su objetivo. Disparado el torpedo, que atravesó como un cuchillo las redes antitorpederas que llevaba dadas el acorazado, impactó en su casco, produciéndose una formidable explosión.

Inmediatamente el *Triumph* empezó a escorarse, pasando en pocos minutos a alcanzar los 30º, lo que provocó que su comandante, el *captain* Frizmaurice (12) ordenara el abandono del buque. Gracias a que permaneció a flote durante media hora, se pudo poner a salvo a la mayoría de su dotación.

Ensimismado Hersing por su éxito, le hizo permanecer demasiado tiempo con el periscopio izado, por lo que fue localizado por el destructor británico, que quiso vengar el ataque de su protegido. Al alemán no le quedó más reme-

dio que sumergirse y pasar por el agonizante acorazado, maniobra tan arriesgada como intrépida, pues podría quedar aplastado por el casco del navío. Afortunadamente para él y sus hombres, su decisión logró eludir a sus enemigos.

Poco después, el *Triumph* acabó hundiéndose en una sonda de 55 metros de profundidad, llevándose consigo a 75 de sus tripulantes.

Una compleja dotación

Según el reputado investigador naval Cristino Castroviejo, la foto del buque no corresponde a su primera época, pues el *Triumph*, recién entregado, ostentaba un zuncho blanco en cada chimenea, situado a media altura de esta. Tampoco estaba dotado por entonces del cilindro de la dirección de tiro situado en la cara proel de la cofa del trinquete. Dicho aparato se empezó a implantar en 1907.

Cabría pensar que quizá la foto recoge el tránsito que el navío realizó hacia Extremo Oriente, pero esta posibilidad desaparece si tenemos en cuenta la presencia de otro acorazado, lo que sugiere una visita de la escuadra de la Mediterranean Fleet.

Por todo ello, el señor Catroviejo ha podido fijar la visita a Mahón del acorazado entre marzo de 1909 y mayo de 1912.

Por mi modesta parte, me dediqué a «bucear» en las publicaciones periódicas de la época para encontrar alguna referencia a esta visita. Precisamente en las páginas de nuestra querida REVISTA encontré una pista que sin duda viene a demostrar que, efectivamente, las fechas de la visita pudieron producirse en aquella época.

Así en el artículo titulado *Reflexiones*, escrito por José María de Gavalda, en marzo de 1912 participan de la crónica de visita días antes de la Escuadra inglesa del Mediterráneo:

«La división naval de la flota inglesa del Mediterráneo que nos visitó se componía de los acorazados de escuadra *Exmouth* (barco almirante), *Duncan*, *Cornwallis*, *Swiftsure* y *Triumph*, y del antiguo aviso *Hussar* (...). Esta división naval procedía de Malta y de Villefranche y apareció en el horizonte poco después de las 0800 h del día 10 de los corrientes (...). Mandaba esta fuerza naval el vicealmirante Sir Edmond Poë.»

Respecto al navío desconocido que aparece en segundo plano, y después de estudiar las cinco clases de acorazados *predreadnought* británicos dotados de dos chimeneas en línea y que contaban con dos zunchos blancos, uno en cada una de ellas, eran los siguientes:

- El *Dominion*, de la clase *King Edward VII*.
- El *Exmouth*, de la clase *Duncan*.
- El *Irresistible*, de la clase *Formidable*.
- El *Goliath*, de la clase *Canopus*.

No quedaba más remedio que repasar uno a uno sus historiales para encontrar alguna referencia de su paso por el Mediterráneo y su coincidencia en dicho mar con el *Triumph*.

El *Dominion* estuvo en el Atlántico hasta 1913, año en el que pasó al Mediterráneo, por lo que nunca coincidió con el *Triumph* en el *Mare Nostrum*.

En cuanto al *Exmouth*, en noviembre de 1908 fue buque insignia de la Mediterranean Fleet, cesando en julio de 1912, cuando pasó a la Home Fleet.

El *Irresistible* estuvo destinado en el Mediterráneo entre 1906 y 1908, no volviendo allí hasta 1915, por lo que también hay que descartarle

Por último, el *Goliath* estuvo en el Mediterráneo entre febrero de 1908 y abril de 1909, lo que hace muy poco probable que se diera la casualidad de que visitara Mahón en su último mes en el Mediterráneo y que lo hiciera en el segundo del *Triumph*, aunque todo es posible.

No obstante, casi con toda probabilidad, el buque que aparece acompañando a nuestro acorazado protagonista es también de la clase *Exmouth*, pues tanto por la cronología de su historial como por su condición de insignia todos los indicios apuntan a esta posibilidad.

Entendemos por tanto que la foto del *Triumph* frente al hospital de Mahón fue tomada en marzo de 1912.

Si este meticuloso trabajo de investigación ha podido contribuir a recuperar un momento histórico perdido para siempre del recuerdo y, además, sirve como medio para que los lectores puedan admirar una preciosa instantánea de principios del siglo pasado, nos sentiremos de sobra satisfechos por cumplir con el objetivo que motivó estas líneas.

(1) En 1881 se firmó entre las dos repúblicas un Tratado que establecía los límites de la frontera entre los dos países. La línea fronteriza pasaría por las cumbres más altas que dividían las aguas de la cordillera de los Andes. Con el tiempo esta demarcación no satisfacía las aspiraciones chilenas, que propugnaban por una demarcación de límites conforme al sistema hidrográfico, donde las aguas se separan desplazándose unas hacia oriente y otras hacia occidente, lo que le permitiría extender su expansión hacia el este.

(2) Muy orgulloso debía estar el ingeniero cuando en marzo de 1904 dio una conferencia en la Institution of Naval Architects de Londres sobre estos barcos.

(3) Recordemos que España contó con un navío de esta clase, el crucero acorazado *Cristóbal Colón*, al que se envió sin su artillería principal a combatir en Santiago de Cuba.

(4) Su manga vino determinada por la anchura del dique chileno de Talcahuano.

(5) Según un artículo de Mr. Alex Richardson publicado en *Engineering* en 1903, estos cañones tenían una cadencia de tres disparos por minuto.

(6) Aceptado por los litigantes el arbitraje de Gran Bretaña, que temía que una guerra afectara sus intereses económicos en el Cono Sur, en 1902 se llegó a un acuerdo por el cual reafirmaba básicamente lo acordado en el Tratado de 1881.

(7) Estos cruceros protegidos, construidos por la firma italiana Ansaldo para la Marina italiana, y como ya hemos apuntado, pertenecían a la clase *Garibaldi*. Fueron botados el 22 de octubre de 1902 y 9 de febrero de 1903 con los nombres de *Mitre* y *Roca*, siendo vendidos a Argentina, que a su vez y en virtud del acuerdo con el país vecino, se ofrecieron a Japón, donde se les rebautizó con los nombres de *Kasuga* y *Nisshin*, respectivamente.

(8) Recordemos que fue presidente del Consejo de Ministros en dos ocasiones: la primera desde el 5 de diciembre de 1903 hasta el 16 de diciembre de 1904, y la segunda desde el 25 de enero de 1907 al 21 de octubre de 1909.

(9) Los únicos *capital ships* semioperativos de que disponía nuestra Marina de guerra se limitaban al anticuadísimo acorazado *Pelayo* y el crucero débilmente protegido *Carlos V*.

(10) Las duras medidas de reducción del gasto aplicadas por Raimundo Fernández Villaverde y sus sucesores en el Ministerio de Hacienda provocarían el nada usual hecho de que España pudo presumir de una interrumpida serie de superávits presupuestarios entre 1901 a 1908.

(11) Área geográfica que engloba el estuario del Támesis y las Dunas.

(12) Era conocido por su inseparable monóculo. La investigación posterior le exculpó de toda responsabilidad por la pérdida de su buque.

BIBLIOGRAFÍA

- CASTROVIEJO VICENTE, Cristino: *Submarinos alemanes en la Gran Guerra, 1914-1918*. Almena. Madrid, 2004.
- TORMO, Miguel: *La Armada en el reinado de los Borbones*. Argos. Barcelona, 1949.
- URQUIJO GOITIA, José Ramón: *Gobiernos y ministros españoles (1808-2000)*. C. S. I. C. Madrid, 2001.
- VV. AA.: *All the World's Fighting Ships. 1860-1905*. Conway's Maritime Press. London, 1979.
- VV. AA: *Crónica de América*. Plaza & Janes editores. Madrid, 1990
- The Naval Annual*. 1903.
- T. A. Brassey. Portsmouth, 1903.
- Archivo documental de Cristino Castroviejo Vicente.
- REVISTA GENERAL DE MARINA.