



HISTORIAS DE LA MAR

EL CRUCERO *BLAS DE LEZO*

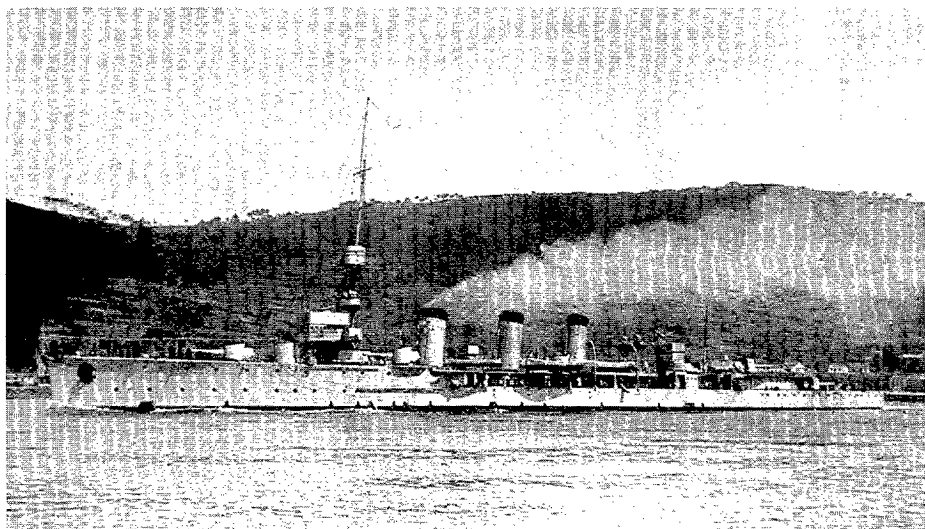


E cumple el 11 de julio el 65 aniversario del hundimiento del crucero *Blas de Lezo* que durante unas maniobras de la escuadra en las costas gallegas tocó en una laja que no estaba marcada en las cartas de las aguas de Finisterre.

Es mi ánimo hacer un homenaje a todos los hombres que formaron su dotación, que desde la fecha indicada hasta el 7 de marzo del año siguiente, en que se aprobó la sentencia absolutoria del Consejo de Guerra, sufrieron las críticas y humillaciones, por una parte, de la prensa, y de otra clase de estamentos tanto sociales como políticos, que intentaban desprestigiar a la Marina de Guerra. En este asunto se distinguió un tal Ramón de la Mar, por aquel entonces presidente de la Asociación de Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante Española de Bilbao, que leyó una conferencia en el salón del hotel Carlton de Bilbao, en la noche del 3 de agosto de 1932, en la que se mostró contrario a los mandos de la Armada.

Entre mi documentación, dispongo de un librito editado por este autor, así como otro sobre el procesamiento del almirante de la escuadra, impreso en el Ministerio de Marina en 1933 y escrito por don Justo Villanueva y Gómez, su defensor.

Esta documentación procede del capitán de navío (fallecido) don Manuel J. Lahera y de Sobrino, entonces teniente de navío, oficial de derrota del crucero, y contiene, además, varias cartas cruzadas con sus compañeros, jefes y almirantes, escritas mientras duró el proceso.



Crucero rápido *Blas de Lezo*.

Documentos oficiales

Las maniobras consistían en un supuesto táctico entre los dos clásicos bandos, rojo y azul, en el que intervenían cinco cruceros y cuatro destructores en total; uno de los bandos intentaba entrar en alguna de las rías gallegas y el otro debía impedirlo.

El comandante del buque, en su informe, parte de una línea de fila *Sánchez, Lepanto, Lezo, Méndez* haciendo el paso entre el Centollo de Finisterre y el cabo, a las órdenes del jefe de la flotilla de destructores embarcado en la *Sánchez*. Los acaecimientos están redactados desde las 1400 horas hasta las 2045, en que el casco del crucero desaparece por completo.

Presento copia de lo que parece la *crónica* del diario de bitácora del destructor *Lepanto*; guardias de mar de 1200 a 1600 h., firmada por Juan Soler (Espiauba); la de 1600 a 2000 h., de José Garcés y de 2000 a 2155 h., que rubrica Juan F. Cantalejo. Lo considero un documento muy interesante y minucioso como corresponde a un cuaderno de bitácora, y describe todas las maniobras tendentes al salvamento del crucero.

Excmo. Señor Comandante General de la Escuadra
Excmo. Señor:

A las dos de la tarde navegando en línea de fila *Sánchez, Lepanto, Lezo y Méndez*, haciendo el paso entre el Centolo del Finisterre y el Cabo llevándolo promediado y siguiendo las aguas del matalote de proa *Lepanto* se sintió un fuerte choque en el barco que en el puente dió la sensación de que el buque había tocado en la vertical del mismo. Inmediatamente se tocó Br. y Er. de guardia izando la señal de «Peligro en la derrota» «J» y dando orden al 2.º Comandante que estaba en el puente hiciera un reconocimiento en el barco.

El Segundo encontró la cámara de calderas A (proa) que era la encendida inundada, lo que dió lugar a que el barco se quedara sin vapor faltando el movimiento, luz y gobierno. En la cámara B la proyección de petróleo fue tan violenta que se derramó por toda la cubierta siendo preciso echar arena para poder andar.

Ordené enseguida encender las calderas de popa con objeto de mover el barco que había perdido todo movimiento y de poner en función las bombas, única medida que de momento cabía.

Se conectó el gobierno a mano y se preparó el cable de remolque y estachas, se alistasen todos los botes arriando los dos mixtos que iban preparados como salvavidas para poder suspender los que estaban dentro de los calzos de los dos mixtos en el agua uno se situó en la proa listo para dar remolque y el otro quedó en el costado. Se preparó el pallete de colisión que no fue posible emplear por no saber el lugar ni la magnitud de la avería ya que poco después en todas las cámaras de calderas había agua. Envié a uno de los mixtos al Ayudante de derrota, Teniente de Navío don Manuel Lahera a dar cuenta al Jefe de la División de destructores de lo que ocurría, pues el barco se hundía visiblemente; y con objeto de aligerarlo ordené arriar todos los botes con orden de quedar aguantados al barco, pero sin embarcar la gente que se tenía formada en cubierta. Se prepararon las 2 anclas para fondear y en cuanto se acercó el

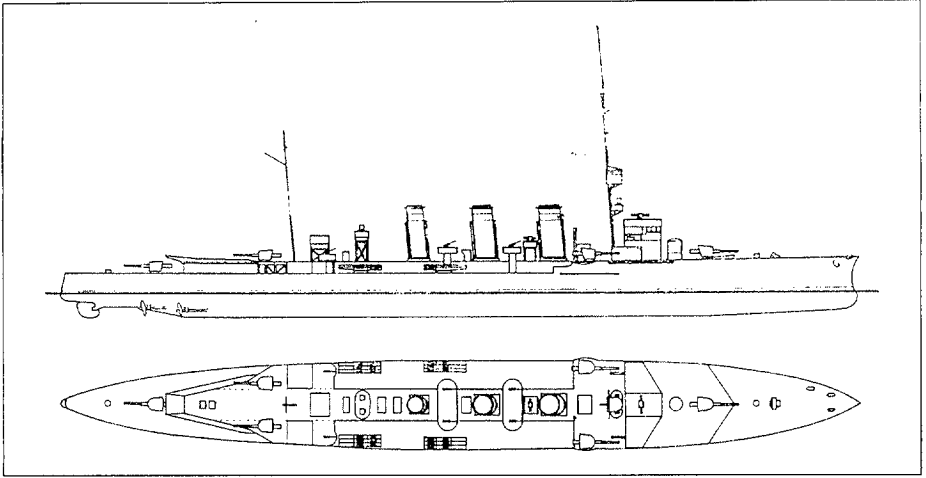
Sánchez se le dió el cable de remolque valiéndose de unas estachas como guía que fue en el mismo bote que llevó al Teniente de Navío don Manuel Lahera. Una vez hecho firme el remolque comenzó a dar avance el *Sánchez* hasta que al cabo de un buen rato rompió el cable. Mientras tanto el buque había continuado inundándose y hundiendo y como el maquinista no respondiera de que las calderas que había ordenado encender pudieran prestar servicio, mandé abandonar el buque y que los botes buscaran refugio en los buques que me rodeaban, *Sánchez Barcáiztegui*, *Lepanto*, *Méndez Núñez* y *Alcalá Galiano* que había llegado.

Llegó un buque de salvamento, el cual tomó el otro chicote del cable que tenía a bordo el pesquero, mientras se realizaba esta maniobra, pasó por Er. el submarino *B3* al cual se le dió la estacha que teníamos del *Cervantes*. Remolcador y submarino dieron avance, momentos después hubo que picar la estacha por no poder gobernar el submarino a favor del remolcador; continuando este avance.

Próximamente a las 1945 se mandó formar debajo del puente la gente que quedaba a bordo que se envió al pesquero que se conservaba en nuestras proximidades.

Ante la inminencia de la pérdida a las 2025 ordené embarcar a los últimos que quedaban a bordo haciéndolo yo con ellos y refugiándonos en el pesquero que tomó los botes a remolque manteniéndonos en las proximidades. A las 0840 comenzó a hundirse rápidamente de proa y minutos después sólo quedaba a la vista la popa con el timón y hélice que desaparecieron a las 0845. En vista de ello ordené al pesquero cuyo comportamiento durante toda la maniobra no puedo por menos de recordar a V. E., nos condujera al buque insignia.

A bordo del *Miguel de Cervantes* en Corcubión a 11 de julio de 1932.

Esquema del crucero *Blas de Lezo*.

He preferido presentar este documento originalmente, por su indudable interés.

El ministro de Marina ordena por telegrama al almirante de la escuadra que se reúna con los comandantes de los buques y estudien sobre el terreno soluciones para el posible salvamento del *Lezo*. El acta de esta reunión da cuenta de su imposibilidad con medios propios de la Marina, sugiriendo se recurra a una poderosa empresa especializada en salvamentos.

Precisamente, el día 14 de julio visitan al gobernador civil de Bilbao los mecánicos Maldonado y Prada, autores de un invento para salvamentos de buques, que se han ofrecido al ministro de Marina para extraer al *Blas de Lezo*.

La relación de radiogramas y telegramas transmitidos y recibidos con motivo del naufragio del crucero *Blas de Lezo* cuenta con 85 mensajes, desde el número 1, pasado a las 1420 del día 11 por el comandante del *Méndez Núñez* al comandante del *Sánchez-Barcáiztegui*, en el que comunica que el *Lezo* tocó fondo, hasta el número 85 del comandante del *Casado* en el que informa al almirante de la escuadra a 1830 del día 12 que ha desembarcado para el *Jaime I* a la dotación del *Lezo*.

En esta relación están los intentos de remolque, situación exacta del hundimiento, que el almirante de la escuadra en el mensaje número 79 transmite al ministro a 2050: 4249N - 0913'4 W.

En el número 44 a 2050 del 11 de junio de 1932, de jefe de flotilla a almirante escuadra: «En este momento se va a pique el *Lezo*».

En el número 79, el almirante de la escuadra informa al ministro de Marina el resumen de lo sucedido.

A C T A

PRESIDENCIA.

Contralmirante de la Armada
Excmo. Sr. D. Alvaro Guitián y
Delgado.

VOCALES

Jefe de la Flotilla de Des-
truidores, Capitan de Na-
vio D. Joaquín Cervera y
Valderrama.

Jefe de Estado Mayor, Ca-
pitán de Navio, D. Cami-
llo Molins y Carreras.

Comandantes de los Cru-
ceros Mendez Nuñez, Liber-
tad, Cervantes y Destruic-
tores Lepanto, Alcala Ga-
liano Sánchez Barcoizte-
gui, Churrusa.

Capitanes de Navio,
Manuel Ruiz de Atauri,
Jose Barrada Castañeda,
Juan Muñoz Delgado.

Capitanes de Fragata,
Julio Ochoa Latorre
Francisco Bateerche
Diez de Eulnes.

Francisco Moreno Fernan-
des.
Tablo Hermida y Sesolle.

Reunidos en la Cámara del Almirante bajo su Pre-
sidencia los Comandantes de los buques que en la orden
se expresan se dió conocimiento a los mismos por el
Excmo. Sr. Presidente de la Junta del objeto de la
reunion, que no era otro que el de dar cumplimiento
a dos radiogramas del Excmo. Sr. Ministro de Marina
que dicen al Almirante de la Escuadra lo siguiente:

"Recibido su telegrama dando cuenta del hundimien-
to Crucero "Lezo" sirvase reunirse con Comandantes
buques Escuadra y estudien sobre el terreno solucio-
nes posibles salvamento buque, manifestando resulta-
do con urgencia para enviar cuantos auxilios fueren
precisos"

"Suspenda salida para Vigo hasta que emita infor-
me Junta Comandantes presidida por V.E y aplase sa-
lida Destruidores hasta nueva orden"

Enterados todos del lugar donde el buque se ha
sumergido latitud N. 42° -49'3 y Longitud W. 13,6
y la profundidad en que se encuentra comprendida entre
60 y 70 metros, por unanimidad han opinado:

PRIMERO.- Que dados los elementos y material de
salvamento de que dispone la Marina, reconocen la im-
posibilidad de todo intento practico que para ellos se
pretendiere.

SEGUNDO.- Reconocieron igualmente que subsistiendo
las grandes dificultades expuestas para que el buque
pueda ser puesto a flote y sin que las demoras pru-
denciales de tiempo originen perjuicio que agraven
su situacion, parecer ser lo mas oportuno que por el

Gobierno se recurra a una poderosa Empresa especializada en salva-
miento de buques sumergidos a tales profundidades.

Y para que conste y en cumplimiento a las citadas Ordenes
Ministeriales firmamos la presente a bordo del Crucero Miguel de Cer-
vantes en la rada de Corubion a los doce dias del mes de Julio de
mil novecientos treinta y dos.

SUPUESTO TÁCTICO A DESARROLLAR

BANDO AZUL.— (Comandante general de la escuadra).

1. *Fuerzas:* tres cruceros tipo *Libertad*.
dos destructores tipo *Sánchez-Barcáiztegui*, *Churruca* y *Galiano*.
2. *Situación inicial:* en la mar a la altura de cabo Villano.
3. *Información:* se tiene noticias de que una fuerza (Bando rojo), compuesta de dos cruceros, *Méndez* y *Lezo*, y dos destructores tipo *Sánchez-Barcáiztegui*, se encuentra en la mar entre los paralelos de Finisterre y Silleiro y al este del meridiano 10°-30' W y trata de refugiarse en una de las Rías Bajas.
4. *Misión:* descubrir al Bando rojo antes de alcanzar una ría.
5. *Condiciones:* máxima velocidad 12 nudos. No se permite la dispersión de las fuerzas.
6. *Plazo:* 12 horas (desde las 0700 horas a las 1900 horas).

BANDO ROJO.— (Jefe de la flotilla de destructores).

1. *Fuerzas:* dos cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*.
dos destructores, *Sánchez Barcáiztegui* y *Lepanto*.
2. *Situación inicial:* a 0700 horas del día D, en la mar entre los paralelos de Finisterre y Silleiro y por dentro del meridiano de 10°-30' W pero no a menos de 60 millas de la costa.
3. *Información:* se sabe que una fuerza (Bando azul), compuesta de tres cruceros tipo *Libertad* y dos destructores tipo *Sánchez-Barcáiztegui*, se encuentra en la mar a la altura de cabo Villano a las 0700 horas del día D.
4. *Misión:* alcanzar una de las Rías Bajas sin ser descubierto por el Bando azul, a ser posible y en todo caso sin llegar a distancia eficaz de tiro.
5. *Condiciones:* velocidad máxima 12 nudos. No se permite la dispersión de la fuerza.
6. *Plazo:* 12 horas (desde las 0700 horas a las 1900 horas).
La velocidad de los destructores se procurará que no rebase de los 18 nudos.
Los destructores podrán ser destacados por ambos bandos pero sólo a los fines de exploración.

Documentación de prensa

El primer documento es copia de la página 30 del diario «ABC» del viernes 15 de julio de 1932, donde un general de la Armada hace unas manifestaciones sobre el siniestro, lamentando la actitud de cierta prensa; explica cómo debió ocurrir el accidente, porque no estaba «el bajo» en las cartas, la situación del *Blas de Lezo*, la responsabilidad de lo ocurrido y la apertura de diligencias.

Sigue otro recorte de prensa, del sábado 6 de agosto, titulado «La pérdida del *Blas de Lezo*»; éste quiere ser una glosa del autor del artículo a la Armada y a la dotación del buque.

Y, por último, dos notas de prensa, parece ser que de «El Correo de Mallorca», también en defensa de la Marina, comentando el paso entre Finisterre y el Centollo.

Aquí termino la documentación oficial de que dispongo, no incluyendo copia del pasaporte y disposición de destino a favor del teniente de navío Lahera, para que se reintegre a Cádiz en expectación de destino.

Hay también algunos telegramas de sus familiares cursados de Cádiz a Marín, interesándose por su estado.

Correspondencia particular

Toda esta correspondencia, trece cartas en total, se dedica prácticamente a comentar diversos acaecimientos sobre lo sucedido y lo que estaba por suceder, como era el final del proceso, gracias a Dios justo y absolutorio.

Una firma del capitán de fragata Enrique de Sola comunicando el descubrimiento de dos piedras de 5 y 5'2 metros, en el centro de la canal, localizadas por don Francisco Moreno con dos submarinos.

El almirante Bruquetas se lamenta de la campaña de desprestigio que sufría por entonces el Cuerpo General, acrecentado ahora por este acontecimiento, y hace referencia a la conferencia de Ramón del Mar, que, dice, no merece el tratamiento de señor por las mentiras que vierte, calificándolo de indocumentado.

Con su compañero y amigo, teniente de navío Álvaro Guitián, habla de su padre, el almirante de la escuadra, y de su tío, el comandante del *Lezo*. El almirante termina comentando que «aún estoy muy lejos de que se vaya la dolorosísima impresión».

El entonces director de la Escuela de Tiro Naval «Janer», capitán de corbeta Montero (R), le envía un dibujo de la zona; esta carta sí la acompaño, ya que es técnica y no hay temas delicados en ella.

Hay una de don Guillermo Ferragut en la que se vislumbra el sentimiento de amargura que imperaba en esa época: «No veo en España ni fuera de

DEL HUNDIMIENTO DEL «BLAS DE LEZO».

Lo que dice un significado general de la Armada sobre el siniestro

Visáramos ayer a un prestigioso general de la Armada que, por el cargo importante que ocupa, tiene elementos de juicio para opinar sobre el hundimiento del *Blas de Lezo*, el cual nos hizo las siguientes interesantes manifestaciones:

La actitud de algunos periódicos

Lamentable, como muchos de mis compañeros, la actitud en que se han colocado algunos periódicos, pocos, por fortuna, en relación con las causas del sensible hundimiento del *Blas de Lezo*. Esas censuras, más o menos encubiertas, esas diatribas las admitiríamos de buen grado, si en lugar de tener un móvil político estuvieran inspiradas en un noble afán de conocer la verdad de lo sucedido para ponerle remedio. Me parecerían bien esas críticas que, por desgracia, no son la primera vez que se producen, si tuvieran un sentido técnico y fueran hechas por personas capacitadas para hablar de estos asuntos.

Si este hecho hubiera ocurrido en Inglaterra, los periódicos ingleses, por la vez de sus cronistas especializados en asuntos navales, llenarían estos días las páginas enteras con sus correspondientes gráficos, para desentrañar las causas que hubieran motivado tan sensible accidente. Y con esa crítica serena y documentada, todos nos veríamos honrados y la fantasía nada tendría que hacer en estas informaciones. El suceso hubiera quedado reducido a sus verdaderas proporciones y no se hubiera permitido nadie, en ese ambiente de técnicos y serenos enjuiciamientos, hablar de incapacidades e ineptitudes, que es lo más seguro no hayan ocurrido en este caso.

Cómo debió de ocurrir el accidente

Como es sabido, nuestra escuadra, dividida en dos bandos, se hallaba hace ya algunos días cumpliendo su plan de maniobras, y el día del accidente se hallaba desarrollando el último ejercicio de lo que pudáramos llamar primer período de las mismas. El supuesto táctico consistía en la defensa de las rías gallegas en sus entradas de Corcubión, Muros, Arosa y Villagarcía, misión ésta confiada al bando azul.

El bando azul, compuesto de los buques *Sánchez Barcáiztegui*, *Lepanto*, *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*, al mando de don Joaquín Cervera, tenía como objetivo amenazar dichas rías gallegas, para lo cual su maniobra había de consistir en acercarse a dichas bases, sin ser visto por los buques que las defendían. Dicha división enemiga se hallaba a la altura del cabo Nave para dirigirse, dejando a la derecha el pequeño istmo La Muñiz, hacia el paso de Centollo, con el fin de avanzar al abrigo de cabo de Finisterre y del Estrecho, que forma dicho Centollo con la costa, para sorprender al bando rojo.

La empresa no carecía, realmente, de dificultades, pero este camino era el más practicable y el más fácil, porque de no haberlo seguido la división enemiga hubiera que alejarse demasiado, exponiéndose a la vista enemiga o cortarse en dos. Y el jefe del bando atacante optó por seguir este camino, formando en columna, en primer término, el *Sánchez Barcáiztegui*, y siguiéndole por este orden el *Leopoldo*, *Blas de Lezo*, y, por último, el *Méndez Núñez*. Es indudable que la ruta del primero habían de seguirlo los otros tres cruceros que obedecían a un man-

do conjunto. La anchura del canal es de 365 metros aproximadamente, y su fondo unos doce metros, completamente practicable para buques de este calado. He de advertirle que el tonelaje de los dos primeros es de 1.760, y de 4.780 los últimos, datos éstos que conviene tener presente.

Por donde han pasado tantos barcos, como el *Carlos V* y otros de mayor calado, podían muy bien pasar estos cruceros ligeros. Pasaron el *Sánchez Barcáiztegui* y el *Lepanto* sin dificultad, sin anunciar ningún peligro de derrota y a la voz de "seguir unas aguas", y el *Blas de Lezo* siguió en la columna el rastro del *Lepanto*, pero como es de mayor calado que su antecesor y de mayor desarrollo, encontró en su camino o una aguja o un pedruzco; el caso es que la nave se sintió herida en su casco de proa, con gran sorpresa de todos; pero con la suficiente seriedad para avisar de este peligro al *Méndez Núñez*, que le seguía, que pudo pasar, acercándose más al Centollo, lo que prueba que el obstáculo encontrado era algo excepcional y aislado.

Por qué no estaba esta aguja en las cartas marinas

Pero, ¿y las cartas marinas?—se preguntan muchos en un severo interrogante que encierra una acusación. Las cartas marinas no señalaban este accidente en la región submarina, porque las cartas marinas, como los planos topográficos, no son una reproducción exacta y fiel del terreno. Así como hay accidentes que no pueden registrar ciertos planos, dada la proporción de su escala, tampoco pueden figurar en una carta marina, en las cuales puede con más facilidad darse esta circunstancia, porque en los sondeos que se llevan a efecto para estos levantamientos submarinos, es más fácil que la sonda rebalse por estas agujas que, como la citada, ha provocado tan sensible accidente. Y al resbalar la sonda sobre tal accidente del fondo del mar, no queda registrado en las cartas.

No hace falta enriquecer los expositos cuidados que ofrece por esta causa la navegación marina. Un batallón puede desviarse de la ruta marcada por el mando, concteniendo un error diez veces más grave, y las consecuencias del mismo en tierra firme ni siquiera son advertidas. Accidentes como el ocurrido se deben más que a la imprudencia y la ineptitud, que no sería aventurado anticipar no han existido por parte de nadie, a circunstancias fatales que, en la guerra como en las prácticas navales, no es posible evitar el ahogar.

La situación actual del «Blas de Lezo».

El *Blas de Lezo*, que ha desaparecido completamente bajo las aguas, se encuentra a unos sesenta metros de la superficie, y a unos treinta sus palos mayores. Será muy difícil, de momento, acometer el salvamento del citado buque, por no disponer de elementos adecuados e inmediatos para esta operación.

No hay duda que más adelante se procederá a su salvamento, porque existen poderosas Empresas extranjeras que hacen en esta materia verdaderas proezas.

No es cierto, como se ha dicho, que el *Blas de Lezo* sufriera el accidente en el mismo lugar que el *Cardenal Cisneros*, pues éste se hundió a unas diez millas (unos dieciocho kilómetros) de donde lo ha tenido el actual crucero siniestrado.

La responsabilidad de lo sucedido

No soy yo—nos dice nuestro interlocutor—el llamado a hablar sobre este asunto, que está en manos de los jueces, ni sería prudente en estos momentos en que el ambiente se halla un tanto removido y excitado, pero soy de opinión que el accidente está tan claro, que la intervención de las unidades tan perfectamente definidas, y cumplidas por todos las más elementales precauciones sobre la navegación marítima, que la responsabilidad de lo sucedido es muy difícil apreciar a quien puede alcanzarse en un ejercicio táctico donde todas las unidades obedecen a un mando, a un plan de conjunto, y la misión del buque siniestrado era seguir la ruta del anterior que, como no vio el mismo peligro, por no haberlo experimentado, mal pudo avisar al que le sucedía en la marcha.

Pero, en fin, no nos adelantemos a la sumaria que se ha abierto. He ahí como un excesivo celo y entusiasmo no son siempre bien apreciados o tienen resultados distintos. Estas unidades del bando rojo avanzaban poseídas de un gran espíritu marino, creyendo que intrinsecamente por aquel canal iban a sorprender a la supuesta división enemiga, que no esperaba el ataque por este punto. La maniobra estaba a punto de terminarse, con gran contento de las tripulaciones, cuando surgió lo inesperado, que ha costado la vida de un buque de la calidad, rendimiento y glorioso historial del *Blas de Lezo*.

Para terminar, he de decir a usted que, dentro de la amargura que ha producido en la Armada este sensible accidente, hay, sin embargo, en esta desgracia para la Marina de guerra una gran enseñanza y un poderoso estímulo para continuar estudiando y trabajando con mayor entusiasmo, para que nada de lo que se oye y lo que se escribe pueda tener el más leve fundamento. La Marina de guerra, así como el Ejército de toda lucha política, como siempre lo estuvo, continuará en el silencio trabajando para hacerse digna de la nación que tan altos intereses le ha confiado.

La escuadra española, en Marín

El sumario por el hundimiento del «Blas de Lezo»

Pontevedra 14, a tarde. Ha fundeado en Marín la escuadra española, que permanecerá una larga temporada haciendo ejercicios de tiro en el Polígono Jaurea.

A medio día fué a bordo el gobernador civil.

Para instruir diligencias en el sumario por el hundimiento del *Blas de Lezo* ha sido nombrado juez el capitán de navío señor Muñoz Delgado, que actúa a bordo del crucero *Cervera*.

ador

REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN
C. Zveloff, 17-1º (de 10 a 12 y media)
PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
(FRANQUEO INCLUIDO)
Un ejemplar semanal . 1'50 pts. trimestre
Paquetes de 100 ejempl. 2'10 id. semanales

Sábado 6 de Agosto de 1932. N.º 10.

La pérdida del 'Blas de Lezo'

El mar en su grandeza, lo mismo traga al naufrago humano, pequeña brizna que apenas conmueve su superficie unos segundos trazando círculos de escaso radio, que al coloso "Titanic" semejante a una población ostentadora de la soberbia humana, siempre ansiosa de escalar el Cielo con nuevas torres de Babel, pregoneras de un progreso material, a quien sirven como esclavas la ciencia y el trabajo. Unos metros más de radio en aquellas bondas, deladoras fugaces, del mar recobra su aspecto ya risueño, ya amenazador, pero siempre impenetrable en guardar sus secretos. Momentos después cruzamos aquellas aguas, tocamos las mismas moléculas de agua que parecieron conmovirse unos segundos, ¡y cuán lejos estará nuestro ánimo de descubrir el drama! El mar se lo tragó todo y quedó indiferente! ¡Aquí no ha pasado nada!

También recientemente en día apacible, el mar, entre el Centollo y Finisterre estáis en calma; un hermoso crucero de nuestra Marina de Guerra, lo cruzó gallardo y veloz llevando una tripulación profesional y técnica más que sobrada para conducirse en empresas náuticas y marítimas como *saben hacerlo nuestros marinos*; como lo probaron en aquellas navegaciones que precedieron al desembarque en Alhucemas, donde más de cien barcos cargados con enorme convoy de carne humana, con nicbias, con luces apagadas, por dos veces tuvieron que hacer noche maniobrando sobre aquella costa doblemente peligrosa; como lo probaron en atrevidas maniobras los años 22 y 23 y aun las del 30 en las que no tuvimos que lamentar ni una sola desgracia, cosa tan frecuente en casos análogos, según hemos en la prensa extranjera y que comprendemos fácilmente, apesar de ser profanos, al considerar la diversidad de los tipos modernos de buques de guerra, rápidos y extra-rápidos, cruceros, destructores submarinos, con sus peculiares tácticas en las que entra por mucho la sorpresa.

En los momentos en que escribimos estas líneas leemos la triste noticia de la pérdida del submarino francés "Prometeo" y la trágica del rápido hundimiento del buque escuela alemán "Niobe" también para, por no decir

misteriosa, por ahora... Ya llegarán, sin duda, nuevas informaciones. ¡Y con él desaparecieron 60 hombres, la mayoría juveniles!

De estas consideraciones brotan por la fuerza de la lógica otras que se hacen solas, y que nosotros solo las consignamos.

La vida de los navegantes y de los barcos, que son su sostén, continúa, apesar de los modernos adelantos de la ciencia, a merced, en parte, de contingencias fortuitas, que el mar reserva, como elemento que mejor se presta a nuestros pobres sentidos, para ver una imagen del Poder y Majestad de Dios. El hombre de mar podrá presentársenos bullicioso y hasta *farandulero*, cuando lo vemos en tierra en plan de *revancha*, por las privaciones pasadas; pero en el fondo, su alma es creyente. De labios de amigos marinos hemos oído muchos casos que lo atestiguan. Por esto es tradicional en nuestra España Católica la devoción a la Virgen del Carmen, y en nuestra Marina de guerra, San Telmo fué mucho tiempo invocado, y hasta que cayó sobre ella el azote del laicismo, con que Dios castiga nuestra libeiza, tuvo por patrón oficial la Virgen del Carmen. ¿Puerilidad, fanatismo?... Serán los *espíritus fuertes* que alardean de racionalistas. Nosotros decimos, amorosa, filial, prudente y sabia medida del hombre de fé, que cuanto más experimenta su saber, más claro lo descubre imitado. *U sabe* que después de poner sus conocimientos y prácticas profesionales al servicio de una empresa, debe contar con aquella *contingencia mortal* a la cual se entrega sin recursos materiales, pero acude a Ella, a su Patrona, influyente, interesera, para el que, como Señor de cielos y tierra, puede, aun si alterar las leyes naturales, guiar con su Providencia los hechos y circunstancias que conducen a aquellas contingencias...

¡Basta tan poco! una guiñada de unos grados del timonel en un momento providencialmente oportuno lleva el barco al peligro oculto o lo libera de él.

Con honda pena como españoles y como católicos, hemos de reconocer, que sin que nuestros marinos sean otros, ni haya motivo racional para suponerles menos competentes, desde que advino el nuevo régimen parece que

paladas, como vulgarmente se dice. ¿La República? ¡Quía! ¡La República no tiene nada que ver con eso! Aquellas contingencias fortuitas y mortales no obedecen a los Reyes ni a las Repúblicas! Es la tormenta única que torció a nuestros marinos utilizar la excelente mediación de su Patrona.

Hay que pedir mucho por nuestra Marina, y decirlo a nuestros marinos. Por la Patria, por nosotros los españoles que os confiamos valiosísimos intereses, y por vosotros mismos, no os entreguéis cual indolentes fatalistas a ese destierro espiritual impuesto inculcamente. En vuestras almas no mande más que Dios, instalad en cada una de las vuestras una modesta ración de galaeta, que si la ventajita con fervor suplirá con gran ventaja la oficial, y la Virgen cobrará a comunicar con vosotros. Ella lo quiere; bien claro lo pregonan los hechos; y pidámosle luz para los pobres ciegos de estas cosas porque caen fuera de la barra material en que se encorran.

S.

FRANQUEO
CONCERTADOHORAS DE DESPACHO de 10 a 1. y de 5 a 8
TELEFONO NUMERO 1645

El paso entre Finisterre y el Centollo

En estos días, con motivo del hundimiento del crucero "Blas de Lezo", hemos leído, en diversas notas oficiales y sueltos de Prensa, noticias que por afectar directamente a los prestigios de la Nación, porque suyos son los de nuestra Marina de Guerra que integra los de su personal, nos ha movido a hacer un poco de información que ofrecemos a nuestros lectores, en la seguridad de que si, por desgracia, no podemos amilorar el dolor por la pérdida material del buque, encontramos en ella motivos fundados para esperar el fallo del expediente mandado instruir, con el ánimo levantado en cuanto al aprecio de la competencia y honor profesional que a todos debe afectarnos.

El paso entre Finisterre y el Centollo que efectuaron nuestros cruceros pequeños, no representaba en modo alguno las tinieblas, por cuanto el ancho del *fren* que forman es de unos 360 metros y sus sondas en baja mar máxima son de 8 metros, sin que en planos, cartas ni derroteros se delate *suciedad* en aquellos fondos.

Además, ese mismo paso fué realizado, sin dificultad alguna, con el "Carlos V", por los entonces contraalmirante y Capitán de Navío don Emiliano Enriquez y don Antonio Morante y más recientemente con el trasporte "Contra-maestre Casado" repleto de carbón.

Ahora bien: el "Carlos V" calaba 8 metros y el "Casado" en aquellas condiciones 7. El "Blas de Lezo", según el anuario "Buques de Guerra", tenía un calado de 4'72; aunque admitamos algo

umentada esa cifra, por la instalación de su nueva dirección de tiro y en la hipótesis de un casi relleno de combustibles, con términos de una seguridad puede afirmarse que podía rebasar poco de los 5 metros. La maniobra se realizaba de día y con mar llana.

No se trata, pues, de imprudencia ni de impericia, sino de una desgracia fortuita, sin explicación hasta hoy, que sepamos, pero que tiene todas las probabilidades de tenerla en la existencia desconocida de lo que se llama en navegación e hidrografía una *aguja*. Piedras aisladas de forma cónica más o menos aguda, por las que fácilmente resbala la sonda en los trabajos del levantamiento de planos; máxime si las características de la costa próxima no infunden sospechas de su existencia y que para los navegantes es bien sabido que

tasmas más o menos piadosos que aparecen en casos tales para encubrir responsabilidades. Cuando el buque víctima queda en ella clavado, es evidente y nadie puede dudar de su existencia, que, además queda ya definitivamente inutilizada en su maléfica cualidad mediante una *baliza*. Pero cuando la *aguja* es bien definida como tal y la capa de agua que la cubre es casi igual al calado del buque víctima, entonces hace el efecto de terrible cuchilla que en combinación con la velocidad de aquél, le produce mortal desgarradura, que por su extensión longitudinal hace ineficaces los compartimentos estancos.

M.

El paso Finisterre-Centollo

Información complementaria

Hoy recientes en la misma prensa local comentarios, corolarios de otros anteriores, motivados por la pérdida del "Blas de Lezo", a nadie ha de extrañar el nuestro de ahora que debíamos a los rectores de CORNEO DE MALLORCA desde que publicamos una información sobre el Paso Finisterre - Centollo. En ella llegábamos hasta donde podíamos afirmando y dando como probable aquello que, sin poder afirmar, nos dictaba la confianza que tenemos en el personal de nuestra Marina. Al lector patriota y que se interesa por los asuntos que a ella atañen, le rogáramos repasase, si la tiene a mano, aquella información y fijara su atención en lo que en ella dice acerca de la probable existencia de una *aguija* desconocida, causa de la desgracia. Pues bien, nosotros, que nunca creímos en brujas, aguardábamos con fiadas nuevas noticias, que hoy ofrecemos con la satisfacción de contribuir a la suya.

En efecto, las Autoridades de Marina, obrando en justicia y con prudencia, no se avinieron únicamente a lamentar la pérdida de un barco y a que la Corporación sufriera las dentelladas en su prestigio, que en comentarios de Prensa se señalaban, ante la explicable sacudida producida por la desgracia, y en términos que variaban según el temperamento del comentarista; sino que ordenaron el levantamiento de un plano detallado de aquel freu a un jefe de la Armada, que es, además, competente Ingeniero hidrógrafo. Ese jefe al mando de un destructor y auxiliado por dos submarinos, lo ha realizado a conciencia y gracias a los *sondadores acústicos* de que van dotados los últimos, han podido fijar la posición de fondos de 5/2 metros, precisamente en la medianía del Canal. Manejando ya en punto preciso, el escandallo, según nuestras noticias acusaron dos piedras, que no será forzar la palabra si les llamamos agujas, porque se nos asegura que al separar un palmo la mano del que sondeaba, el escandallo resbalaba. Como es sabido hay que tener en cuenta las mareas, por eso el braceaje que apuntamos se refiere al que había sobre esas piedras el día y hora en que pasaron los barcos. Es decir una confirmación exactísima de la hipótesis de nuestra primera información.

Para satisfacer la legítima curiosidad de aquellos que sintieron la emoción de

la desgracia, podemos darles algunos detalles. La formación que llevaba la División al pasar el Freu, era la de una fila, en cabeza dos destructores de los de tipo mayor y luego los dos Cruceros "Mendez Núñez" y "Blas de Lezo". Los calados de esas 4 unidades eran próximamente iguales. Ello quiere decir que recorrían los 4 sensiblemente la misma línea y sus hélices se trasladaban en un mismo plano horizontal, *grosso-modo*; línea que promediaba el canal, la misma que siguieron años antes el "Castos V" y el "Casado"fi con mucho más calado. ¿Por qué pasaron inmines entonces aquellos dos barcos y ahora los destructores y en cambio el "Mendez" dejó una hélice y el "Lezo" la existencia? Porque en la mar, como en la tierra firme, la vida está llena de contingencias que escapan a la prevision humana, que cuando son adversas producen el dolor y en cambio resbalan inadvertidas cuando nos favorecen lo que ocurre con mucha frecuencia. El dolor si somos consecuentes con nuestra fé debe ser apreciado como saludable aviso que despierte nuestro reconocimiento al Poder de Dios y gratitud a su Providencia siempre vigilante y amorosa... Y para aquellos que rinden el culto a las divinas Casualidad y Fatalidad, les podemos aún brindar en este caso la seca consideración arriba apuntada de *que al separarse un palmo la mano del que sondeaba, el escandallo resbalaba...*

...¡ Medio metro que se corriera la derrota de un barco es lo suficiente para explicarlo todo!

Sean estas líneas informativas la expresión sincera de una participación en el sufrimiento de esos compatriotas que en su perseverante labor, fieles hoy como ayer en el servir a la Patria, reclaman en justicia nuestra asistencia espiritual, comprensiva y amorosa que les aliente en ella.

AH.



ESCUELAS DE TIRO NAVAL

"JANER"

DIRECTOR

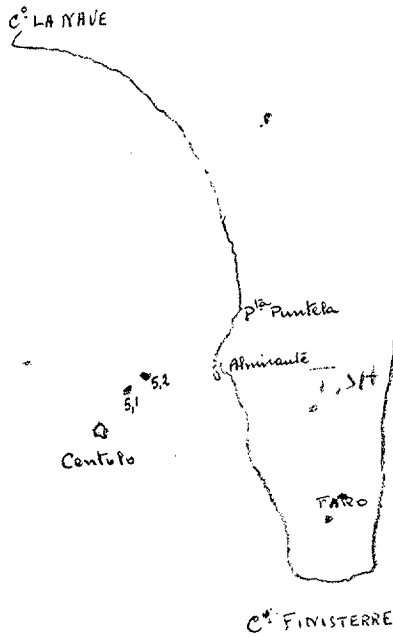
Sr. Dn. Manuel G. Bohera

Mi querido amigo: He recibi-
do su carta a la que me apresuro a con-
testar manifestándole que en efecto hemos
encontrado no una, sino dos piedras en
la mediana del canal, en cualquiera
de las cuales pudo haber tirado el
"Sero". Orientado fué el pescador de
Finisterre que como todo menciona la exis-
tencia de los lajos, a la tercera escan-
dallada dimos ya en la primera
piedra, en zuda reducida a la taja
mar del día 11. pasado de 5,1 metros

La otra piedra se vio un fondo de
5,2 metros. Según su manifestación los se-
ñalistas, pasaron los, sensiblemente
fué el centro del paso. Los pescadores
del lugar aconsejan para siempre
fué el tercio del canal mas próximo a
la costa de Finisterre, dejando la tercera
parte de su anchura hacia este lado y
los dos tercios del ancho hacia el Centulo.
Allí de modo ese diluvió a lajos
en la situación de las piedras.

Le saluda cordialmente su
buen amigo y comp.^o

Roberto Arntes



Las mareas reducidas a la bajamar del día 11. Para reducir las a la mayor bajamar hay que restarle 0.87 metros.

De 12^h a 16^h

"LEPANTO"

Al superar la guardia navegábamos a la vista de C. Villano al Ra = 100° = E.v; en dos columnas por E. (capitana & cabera) y a 4000 ms; con un régimen de cien revoluciones a las 12^h 15^{ms} se aumentó al 1110 E.v. A las 12^h 25^{ms} línea de fila orden natural pasando el Lero a seguir nuestras aguas distancia 300 ms. A las 12^h 40^{ms} se metió a E.v. que dañó al Ra = 217 siguiendo las aguas de la Capitana. A las 13^h 10^{ms} al 184a = 197(v). A las 14^h se descubrió un destrozo enemigo. A las 14^h 15^{ms} señal irada en el Lero de "necesito señalque" inmediatamente se mandó "manobrar con independencia" poniéndolo a la voz del Sr Comandante. A las 14^h 30^{ms} se mandó echar fuera los pescantes de los botes para poder anclar rápidamente caso de ser necesario. A las 15^h 45^{ms} se arrió el bote auto, marchando al Lero a recoger personal de abordó, a bordo del bote iba un Alferes de Navio. A las 15^h 55^{ms} avante despacio aproximándonos al Lero y continuando navegando a la voz y aguantándonos con las máquinas hasta rendir.

Dist^{on} a 16^h $\left\{ \begin{array}{l} LN = 42^{\circ} 51' 10'' \\ LW = 9^{\circ} - 14' - 48'' \end{array} \right.$

Juan Lator

De 16^h a 20^h. Al superar la guardia navegábamos a la voz del Sr Comte. Se recibió a bordo radio diciendo "acercarse Lero y recoger gente" y al mismo tiempo se dijo "ocurrir en el Lero "abandono de buque". Nosotros avante un día acercándonos. A las 16^h 5^{ms} llegó a bordo bote del Lero con manfropo. A las 16^h 13^{ms} nuevo viaje del bote del Lero con manfropo embarcó un Alferes de Navio de nuestro buque. A las 16^h 15^{ms} un chinchono del Lero. A las 16^h 20^{ms} el bote nuestro con un señalque de un auto del Lero que se reunió en unión del chinchono por nuestra popa. En este último bote llegó abordó el Comandante de Independencia del buque manfropo D. Pedro Portan con dineros y documentación. Faltó el señalque que el Sanchez daba al Lero y ordenó al Mandar copiar señalque y este intentar dárselo.

A las 16^h 30^{mn} se vieron dos cruceros Libertad y un submarino. A las 16^h 55^{mn}. Con el bote chuschorro del Oblas de Lero inmediato se mandó picar remolque para no molestar nuestros movimientos continuando con el auto de dicho buque por la alata. A las 17 llegó bote del Lero con el alfer de Navio de esta dotación D. Don Cantalupo, que fue tarde a bordo al salvamento del buque averiado con petición de auxilio del estable de remolque por haber fallado los del Meudler, se empujó a embarcar en el bote el muerto por ser teniendo por nuestro babor el buque naufragado a poca distancia. Desde el Lero pidieron remolque por nosotros porque el "Meudler Nuevo" había abandonado su intento. Se ordenó reparar el bote meter a bordo cable y llevarlo a popa y al ir a ponernos en situación, el destructor Alcalá Galiano que seguía nuestras espaldas metió a bsr. colándose entre nosotros y el naufragado para darle el. A las 17^h 30^{mn} intenta Galiano dar remolque, a las 18 desiste Galiano e intenta darslo un submarino b0 y un remolcador. A las 18^h 30^{mn} vuelve del Lero nuestro bote diciendo que queda escasa gente a bordo quedando a su costado otros botes. Se irió el bote nuestro que tiene rota la tapa de sepala. A las 19^h 30^{mn} remolcan al Lero un pesquero, un submarino manchado y su costado dos vaporcitos y otro submarino; se sorprende orden al crucero Meudler y a los destructores "Galiano y Chumica" para que fondeen en playa La gr. "Nosotros el norte del convoy en la mitad de la distancia del "ervantes y este cerca de Finisterre. Nuestras máquinas se pararon para no perder el convoy. El Lanchar por nuestra proa. A las 20^h parados esperando una orden que da el "ervantes con el proyectador al Lanchar. La orden no se cumplió. Se recojen las palabras "convoy y base." y se supone que se ordena volver al costado del Lero. Al amanecer se pide notificación con el proyectador. El Lero avanza poco a poco. Desde a bordo parece que no queda dotación en él. Se une a este cuadro de laboriosa relación del personal recogido del Oblas.

Luz Garces

De 20^a a 21^a 88^{um}

Conversó la guardia con las máquinas paradas, supien-
do las aguas del "Sanchar" e interpretando una orden
que nos daban por proyectos y que entendimos a la 10^a
19^{um} era: "Vaya a convocar al Lero por babor". Se encendió
con las luces de situación. A las 20^a 20^{um} avante metiendo
a estribor supriendole las aguas al Sanchar y acercando
nos al Lero. La pua de este estaba ya sumergida, rom-
piendo la mar en ella, quedando todavía libre el ca-
ñón de pua. En el momento de meter nosotros a estribor
para situarnos a babor de él, empezó a hundir la pua
levantando la popa con gran rapidid y al terminarse
nosotros la virada, observamos tenía sumergida 70 de la
luz hasta la primera chimenea, levantando cada
vez más la popa y desapareciendo rápidamente a las
20^a 47^{um}. Recibimos orden de fondear un boga en las
proximidades; haciendolo a las 21^a 5^{um} con un cabo de 100m
y dos heipotes. A continuación dimos abras para dejar li-
bre el boga; quedando en observacion y fondeado
con los dos submarinos y remolcadores en círculo alrede-
dor del lugar del hundimiento. Nuestra situ^{on} era

| | | |
|-----------------|---|-----------------------------|
| LN = 42° 42' 8" | } | siendo la del buque hundido |
| LW = 9° 14' | | |

500ms mas al Norte y en la espilecion de Fusteran
A las 21^a 20^{um} seguir aguas Capitanea y a las
21^a 38^{um} por y Es de guardia

Juan Fontan

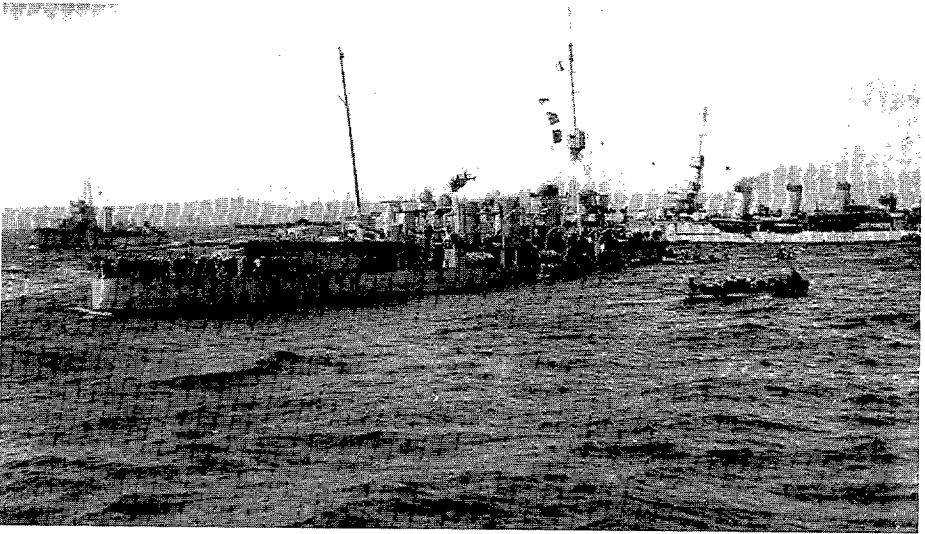
España, otras preocupaciones que las de un orden material, para buscar remedios al malestar y al terror que se siente sin quererlo confesar». Y termina «Vd. es mucho más joven que yo, y es de esperar que sea uno de los que vayan formando la integral de la nueva reconstrucción».

Dos cartas escritas por el teniente de navío Lahera el 8 de marzo de 1933 a sus compañeros tenientes de navío Joaquín Cervera y Álvaro Guitián y una tercera a su ex comandante y las respuestas de éstos. En ellas se cruzan parabienes por el feliz desenlace del Consejo de Guerra que juzgaba al almirante de la escuadra, jefe de flotilla de destructores y comandante del *Lezo*.

La última carta debe ser del habilitado del buque remitiéndole su cese de haberes «para que no tenga inconveniente alguno para cobrar el próximo sueldo de agosto».

«No hay mal que cien años dure».

(En recuerdo de los protagonistas que ya no están con nosotros).



El *Blas de Lezo*, hundiéndose, comienza a ser abandonado por su dotación, parte de la cual se ve formada en toldilla y en el castillo mientras un bote se aleja y otro se aproxima por su proa. Por babor, el *Sánchez Barcáiztegui* y por su proa su gemelo *Méndez Núñez*.

Julio DEL CUVILLO DÍAZ-ALERSI

