

## HISTORIAS DE LA MAR

### AQUELLAS GRANDES CONCENTRACIONES DE BUQUES DE GUERRA BRITÁNICOS EN AGUAS DE BALEARES

José M.<sup>a</sup> BARCELÓ FORTUNY



UE durante muchos años una Marina que cuando menos infundía respeto, que es al fin y al cabo una de las principales finalidades de toda marina de guerra. Contaba sus buques por centenares y a nivel mundial gozaba de un prestigio todavía hoy no superado incluso por la todopoderosa Marina norteamericana.

Sus numerosas flotas estaban presentes en prácticamente todos los mares del mundo y más aún en aquellas zonas en las que la Corona británica tenía intereses, que es como decir en todos los continentes; y en este estar en todas partes, algo muy importante tenía que ver la Marina. Cosa lógica, por otra parte, porque al fin y al cabo



Escuadra inglesa fondeada en Pollensa en 1924.

Inglaterra había levantado y cimentado su enorme imperio a través de la conquista y el dominio de los mares.

A finales del XIX, Inglaterra tenía desplegadas escuadras o flotas en prácticamente todo el mundo: la del Mediterráneo, la de Reserva de Guardacostas, la del Canal, las de América del Norte y de las Indias Occidentales, las del Pacífico, China e Indias Orientales, la de Australia, la de la costa occidental de África, la de Instrucción Naval...

En el Mediterráneo sus intereses no eran menores que en otras zonas del vasto mundo. Aparte del valor estratégico de ese llamado «viejo mar», tenían también los ingleses algo suyo que proteger, especialmente en la zona oriental: Malta —importante base naval, además—, Chipre, Palestina... Nada extraño era pues que sus buques de guerra se dejaran ver con alguna frecuencia en los distintos puertos bañados por el *Mare Nostrum*, tanto a finales del siglo XIX como en las primeras décadas del XX, que es el periodo que a efectos de este escrito mayormente nos interesa. Ocasiones había en que la llegada de unidades de la Flota del Mediterráneo constituía un espectáculo totalmente impensable hoy.

Así ocurría en puertos de las Baleares, de entre los que el de Mahón era uno de los preferidos. Conocían bien los ingleses las excelencias de aquel puerto a raíz sobre todo de su presencia en la codiciada isla —no se olvide que perteneció a la Corona británica durante buena parte del siglo XVIII, con el intervalo entre 1756 a 1763 de la presencia francesa—, especialmente desde el punto de vista militar. En Menorca dejaron algo más que un buen recuerdo,

hasta el punto de que todavía hoy la población conserva, en algunas de sus costumbres, detalles de lo mucho que les legaron los ingleses.

Las dimensiones de Mahón y su particular estructura geográfica, una estrecha y profunda ría, no permitía sin embargo grandes concentraciones de buques. Para ello utilizaban los ingleses, preferentemente, las amplias bahías de Pollensa y de Palma en la vecina Mallorca. Es de estas concentraciones en particular de las que vamos a ocuparnos.

Ya a finales del siglo XIX era frecuente la presencia en ambas bahías, especialmente en la de Palma, de buques de la popularmente llamada *Home Fleet*, aunque sólo hasta 1933 no recibiría oficialmente, la del Atlántico, tal nombre. Su llegada era acogida con expectación siempre. Fondeadas todas las unidades en bahía, las dotaciones bajaban a tierra a bordo de los característicos botes a vapor de enhiestas chimeneas en un ir y volver incesante. No todo el mundo, sin embargo, acogía con especial simpatía aquellas masivas visitas, en las que algunos patriotas absolutos veían «una provocación, un deseo por parte de los ingleses de, con su mera y numerosa presencia, desprestigiar ante el pueblo nuestra propia escasez de barcos». Sobre todo a raíz del desastre de Cuba, en que nos quedamos sin ellos...

En una popular revista local fechada en 1902, *La Roqueta*, leemos a propósito de la llegada de una agrupación de la Flota de Su Graciosa Majestad:



Los marineros francos eran llevados a tierra en botes de diversas clases.

«Durante estos días hemos tenido en nuestras aguas nueve barcos de guerra ingleses. Eran seis acorazados y tres cruceros, bajo el mando del vicealmirante A. K. Wilson. Los acorazados eran el *Majestic*, *Magnificent*, *Mars*, *Jupiter*, *Hannibal* y *Prince George*, y los cruceros eran el *Niobe*, *Arrogant* y *Furious*. Dichos barcos llevaban una tripulación de 6.351 hombres y montaban 130 cañones. El sábado bajaron a tierra parte de los tripulantes en tan gran número que por todas partes se veían ingleses». Y la siguiente coletilla, entre paréntesis: «Al decir ingleses, que se tome esta palabra en su verdadero sentido», párrafo que por supuesto admite numerosas lecturas, aunque no sabemos con cuál quedarnos exactamente. Desde luego no a todos les agradaban aquellas masivas visitas.

### **Naranjas, tabaco, fútbol...**

Si era época de naranjas, los que sí se alegraban eran los comerciantes que en las inmediaciones del puerto, e incluso en el mismo recinto portuario, montaban tenderetes ofreciendo a los marinos aquella fruta procedente de Sóller, en cuyo valle los naranjos constituían desde principios del siglo XVIII una plantación tradicional, llegando un momento en el que el comercio de la ciudad estuvo totalmente vinculado al monocultivo de este cítrico, que era exportado sobre todo al sur de Francia. El caso es que las naranjas constituían un especial manjar para los paladares de los marinos ingleses, quizá influenciados por el importante papel que, con su aporte de vitamina C, tuvo en el tardío tratamiento contra lo que los ingleses llamaban el *scorbut*, es decir, el escorbuto, enfermedad que, como es bien sabido, estuvo durante siglos especialmente extendida entre la gente de mar. Y de ello, como es lógico, sabían mucho los ingleses.

Otros que esperaban con los brazos abiertos la llegada de la flota inglesa eran los distribuidores de productos típicos del campo, especialmente hortalizas y verduras, de las que la intendencia de los barcos hacía gran acopio para el consumo más inmediato. Y es que eran muchas, cada día, las bocas que llenar.

Por aquella época, aunque ya por poco tiempo, los marineros iban todavía tocados con sombrero en vez de gorra, y se cuenta —aunque vayan a saber hasta qué punto es ello cierto— que en determinadas y siempre extrañas circunstancias aquellos curiosos sombreretes acababan por los suelos. Por un instante solamente, porque en un visto y no visto eran «requisados» por los desocupados chavales que solían rondar en torno a la marinería, generalmente en demanda de tabaco. La devolución de los sombreros, su particular «botín de guerra», quedaba condicionada a que el marinero en cuestión se desprendiera de parte de sus provisiones de cigarrillos. Pero no la chiquillería solamente. Las labores y productos de la famosa Imperial Tobacco Company

—algunas de cuyas cajetillas de cigarrillos rubios y tabaco de pipa estaban ilustradas precisamente con motivos navales e incluso de la propia Marina británica— eran también especialmente codiciados por fumadores adultos, quienes se las ingeniaban para, mediante intercambio las más de las veces, hacerse con alguna que otra de aquellas típicas cajetillas de latón, con su aromático y a la vez pernicioso contenido, naturalmente.

Aunque a bordo de sus unidades no regía precisamente la ley seca, tenían aquellos marineros cierta fama de «bebedores» cuando bajaban a tierra; y el caso es que bajo los efectos del alcohol algunos los había que inevitablemente se pasaban de la raya, aunque para poner remedio a tal situación allí estaba siempre oportuna la *naval police*, que por cierto no se andaba por las ramas. Porra en ristre, su actuación era más eficaz que enérgica. Tenían, al parecer, un especial dominio del artificio en cuestión y de cómo emplearlo sin producir apenas daño. Entre el alcohol ingerido y la «caricia» en el lugar más adecuado —a saber dónde—, aquellos íntimos de Baco solían acabar por los suelos y en estado de semiinconsciencia, cuando no totalmente privados de ella, siendo conducidos en botes a sus respectivos barcos.

Por cierto, y hablando de libaciones, entre los legados que los ingleses dejaron en Menorca tras casi un siglo de dominación, queda un tipo de aguardiente destilado que todavía hoy se produce y consume en la isla. Parte de los miles de marineros y soldados ingleses que guarnecerían la isla eran asiduos clientes de las tabernas, en las que sin embargo notaban a faltar el aguardiente más consumido en su país, la ginebra. Tomando buen nota de ello, pronto unos artesanos mahoneses procedieron a importar bayas de enebro y a fabricarla en la isla a partir del alcohol propio del Mediterráneo. De alguna manera, pues, la ginebra, bebida nórdica por excelencia, se aclimató con éxito en Menorca hasta llegar a consolidarse como bebida popular, aunque con unas características especiales, ya que el *gin* menorquín tiene notables diferencias en cuanto a sabor y aroma con la ginebra original inglesa. Para quienes vayan allí, no dejen de probarla, e incluso de adquirir una de las características botellas —de atractivo diseño, y mejor de barro cocido si es posible— que una vez vacías de su contenido pueden pasar a cumplir una bonita función decorativa.

Volviendo a Mallorca, no faltaban las confrontaciones deportivas con equipos locales. De entre los numerosos marinos que tripulaban aquellos barcos, los había con verdadero hambre de patear balones. Al fin y al cabo el fútbol era su deporte nacional y las confrontaciones con equipos locales solían acabar incluso con goleada a favor de los ingleses. Aquellas derrotas eran asumidas por los indígenas con un *fair play* más bien propio de los británicos, aunque a veces —cuando entre los derrotados y a la vez humillados surgía el carácter latino...— también a tortazo limpio.

Tantos miles de hombres unidos en torno a la Flota producían también, de vez en cuando, hechos luctuosos. Algunos tripulantes fallecían a bordo de sus



Comitiva funeraria camino del camposanto.

barcos, fuere por causas naturales o debido a accidentes, y sus cadáveres eran desembarcados y conducidos hasta el camposanto, siendo enterrados en el llamado «cementerio protestante». El trayecto desde el puerto obligaba a atravesar la ciudad antigua, de manera que también aquellas comitivas fúnebres constituían un motivo de expectación entre parte de la población local desocupada. Aunque en Mahón existe un cementerio llamado «de los ingleses», más bien tiene que ver con los norteamericanos —además de otras nacionalidades—, ya que fundamentalmente en él reposan los restos de marinos de los Estados Unidos de América, país que ya por aquel entonces tenía también sus particulares intereses en aguas mediterráneas.

### Ciento veinte buques

De aquellas grandes y espectaculares concentraciones se recuerda una muy en especial, aunque ya avanzado el siglo xx. Un centenar largo de buques se reuniría el 14 de marzo de 1925 en la bahía de Palma. Había entre ellos portaaviones, acorazados, cruceros, destructores, sumergibles, escoltas, transportes y toda clase de buques auxiliares, desde los mayores a los más pequeños ingenios navales de combate unidos bajo la *white ensing*. En su conjunto, la dotación de aquellos buques ascendía a 65.000 hombres, lo que se dice pronto.

Al incesante ir y volver de las gasolineras de canoas o chalupas de los propios buques, se sumaban pequeñas embarcaciones locales repletas de gente

para ver de cerca aquellos auténticos «gigantes de la guerra», entre los que figuraban nombres que ya entonces sonaban fuerte, como los portaaviones *Hermes* — primer navío del mundo especialmente diseñado como tal portaaviones— *Argus* y *Eagle*; acorazados *Malaya*, *Resolution*, *Royal Oak*, *Ramillies*, *Royal Sovereign* y *Revenge*, y el poderoso *Hood*, sobre todo, en palabras del almirante Jellicoe, «el mayor y más hermoso buque de combate del mundo»... y un en verdad larguísimo etcétera. Hasta tal punto llegó la expectación que suscitó aquella visita que incluso llegó a habilitarse un pequeño barco correo para hacer «viajes turísticos» en torno a la escuadra. Una de las fotografías que ilustra este texto es ciertamente ilustrativa del aspecto de la bahía de Palma en aquella oportunidad.



Un acorazado inglés luciendo su mejor engalanado.

Pero no había buques propiamente de guerra solamente, ya que entre aquel centenar largo de unidades también figuraba el yate del Almirantazgo británico *Bryony*, a bordo del que viajaba el primer Lord del propio Almirantazgo, Sir David Beaty. Durante los primeros días se estuvo rumoreando que a bordo del *Revenge*, en el que arbolaba su insignia el almirante Sir Henry Oliver, se hallaba el mismísimo rey Jorge V, aun no siendo ello cierto. Tampoco era un buque de guerra precisamente, aunque sí pertenecía a la Marina de guerra británica, el ya veterano buque hospital *Maine*. Con tantos tripulantes no podía excluirse la presencia de un barco de aquellas especiales características.

Aquella concentración de buques de guerra no sólo causó expectación en Palma, sino también a nivel internacional, como lo evidencia el hecho de que un operador de la norteamericana Foix se trasladara expresamente a la isla, desde Londres, para filmar un documental que posteriormente sería exhibido en casi todos los «cinematógrafos» del mundo como «expresión del enorme poderío naval británico».



El poderoso crucero acorazado *Hood* en una de sus visitas a Palma.

Notable expectación despertaron también los sumergibles de la clase *K*, que, aunque contruidos antes de la Gran Guerra, seguían llamando poderosamente la atención por su especial estructura y notable desplazamiento. En 1925 no tenía nuestra Marina otros submarinos que el primer *Isaac Peral* operativo, los tres clase *A* de procedencia italiana y tres de la serie *B*, de muy reducidas dimensiones los primeros. Buques más modernos que aquellos *K*, sí, pero no tan «espectaculares».

Para entender lo que para Palma significaría aquella visita, cabe referirse a una ciudad que por aquel entonces era lo que viene en llamarse «un remanso de paz», una pequeña ciudad sin agobios, con sus peculiares costumbres e incluso sus personajes populares a los que todos conocían; un relativamente pequeño núcleo urbano que de pronto se vio invadido por una auténtica marea humana vestida de uniforme azul marino. Imaginen: tenía en aquel entonces Palma 85.000 habitantes censados, y de golpe vio casi duplicada su población de hecho.

Por obra y gracia de aquella magna concentración, también la bahía se convertiría en una especie de ciudad flotante, cuyas «avenidas» aparecían constantemente surcadas por gran número de embarcaciones menores.

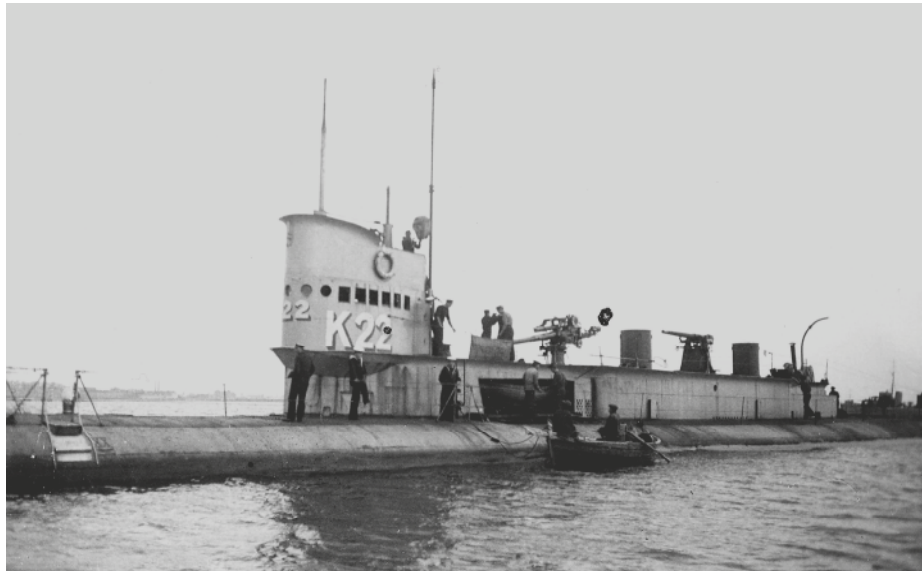
La presencia de todos aquellos buques dio lugar también a numerosos actos de carácter social, con visitas a bordo de autoridades e invitados especiales, recepciones tanto a bordo como en tierra firme, banquetes oficiales... que contaron con la presencia del embajador del Reino Unido en Madrid, expresamente desplazado a la isla, Sir Horace Rumbold.



Y si ya antes hemos apuntado que las visitas de la Flota británica tenían también, a veces, su lado luctuoso, baste señalar que en el transcurso de aquella en particular falleció por causas naturales un miembro de la dotación del portaminas *Princess Margaret*, cuyos restos fueron llevados a tierra para ser enterrados en el cementerio municipal. Un periódico local describía con estas palabras la ceremonia del traslado: «...los restos del marinero voluntario Frank Athur iban sobre un armón de artillería arrastrado, por medio de cuerdas, por veinticuatro marineros y cubiertos con la bandera inglesa. Abría marcha una sección de la dotación del buque al que pertenecía, con las armas suspendidas, seguida de la charanga del acorazado *Revenge*. Detrás del féretro iba el comandante del *Princess Margaret* y otra sección de marinería sin armas, algunos de cuyos componentes portaban coronas. Al ser trasladado el cadáver del armón a la sepultura, se tributaron al fallecido los honores reglamentarios y la sección armada de marinería efectuó una descarga de fusilería». No sería aquél el único tripulante fallecido, ya que el *Hood* zarpó con un hombre menos de los que llevaba al fondear en Palma y que varios días después apareció ahogado, flotando en aguas de la bahía.

En otro orden, los mayordomos de aquel centenar largo de unidades procuraron proveerse de toda clase de víveres, lo que se tradujo en que las subsistencias experimentaran una notable alza de precios para la población local.

Parte de aquella flota zarpó el día 17 para efectuar ejercicios en aguas del mar balear, aunque regresaría al día siguiente. La estancia de la flota duró una



Uno de los grandes submarinos clase *K* que tanta expectación despertaban.

semana. La escuadra del Mediterráneo zarparía el día 21 por la tarde con destino a Malta, y la del Atlántico haría lo propio con Gibraltar por destino. Aunque a raíz sobre todo de la guerra de 1914-1918, la escuadra del Mediterráneo solía realizar anualmente en aquellas aguas —en primavera y algunas veces también en otoño— maniobras de conjunto, y en esta oportunidad y excepcionalmente se le había unido la del Atlántico. Y de ahí la presencia de tantos barcos.

Sólo en raras ocasiones una parte de la *Fleet* —cuando no la flota al completo— no acababa fondeando al principio o al final de las maniobras en aguas de Palma o de Pollensa, dependiendo del tiempo reinante en ambas bahías. Precisamente el destino de aquel enorme contingente de barcos era, en principio, la bahía de Pollensa, pero al estar batidas aquellos días sus aguas por un fuerte viento del NE se cambiaron los planes y se dirigieron a Palma.

### Suma y sigue

Retrocediendo en el tiempo, a finales de marzo de 1904 visitaba por vez primera Mallorca el rey Alfonso XIII, quien hizo el viaje a bordo del *Giralda* y con la escolta de algunos pocos buques de guerra españoles. Y quiso la casualidad, pues no había en ello ninguna especial «intencionalidad» por parte británica, de que por aquellos días, y tras sus maniobras de primavera, se hallaba fondeada en Palma la escuadra inglesa, en cuyas proximidades hizo fondo el yate real, cuya presencia fue ruidosamente saludada con las correspondientes salvas de ordenanza tanto desde los buques ingleses como, por parte española, desde el castillo de San Carlos. En una reseña de prensa de aquella visita se comentaría que precisamente el «especial ceremonial británico» al paso junto a sus buques de la falúa que conducía al joven monarca había retrasado algo la llegada a tierra de nuestro rey.

Aunque ya no se produciría otra visita tan numerosa como la de 1925, seguiría la Flota británica utilizando con alguna frecuencia Palma y Pollensa, bahías en las que dejarían ver sus agradables siluetas buques que posteriormente se harían especialmente notables en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial.

Sería uno de ellos —inútil no citarlo nuevamente— el *Hood*, cuyo hundimiento sería vengado, entre otros buques, por el crucero *Devonshire*, a bordo del que pocos años antes se había pactado la rendición de Menorca ya casi al final de la Guerra Civil española y en el que partieron hacia el exilio numerosos menorquines o habitantes de la isla comprometidos con la República. A aquel crucero de la numerosa clase *Washington* le cabría el «honor» de rematar, con el lanzamiento de un torpedo, al ya agonizante *Bismarck* en aguas del Mar del Norte.

Por razones fundamentalmente políticas, ya en muy raras ocasiones se dejarían ver después de la Segunda Guerra Mundial unidades británicas en puertos de las Baleares. Eso, al margen de que por aquel entonces la otrora poderosa Marina británica había perdido ya su verdadera posición de predominio. Cuando menos cuantitativamente ya no era, ni por asomo, lo que en tiempos pasados había sido.

Han pasado los años y muchas cosas han cambiado desde entonces, aunque todo siga transcurriendo bajo el mismo sol que alumbrara aquellas espectaculares visitas de la Flota de la por siempre Su Graciosa Majestad.

