

SESENTA Y CUATRO AÑOS DEL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO *BALEARES*

Vivencias de un marinero voluntario (*)



UNQUE sólo era marinero de segunda, yo desempeñaba a bordo del *Baleares* el destino de jefe de pieza del cañón 3 de 120 mm, que formaba parte de la batería antiaérea que mandaba el teniente de navío Juan J. Sarriá.

El día 5 de marzo, a eso de las tres de la tarde, salimos a la mar junto con los cruceros *Canarias* y *Almirante Cervera*. Mandaba la división de cruceros el contralmirante Manuel de Vierna, que arbolaba su insignia a bordo del *Baleares*.

Pronto supimos que la misión consistía en convoyar dos barcos mercantes hasta Cádiz, lo que produjo gran contento general, pues significaba una navegación relajada, que contrastaba con las de días anteriores por las costas de Valencia y Cataluña.

El cañón 3 estaba situado a estribor, a la altura de la chimenea. La dotación la componíamos quince hombres, nueve sirvientes del propio cañón y seis conductores de proyectiles.

Se hicieron las descubiertas y verificaciones normales del material, y se distribuyó el personal para el servicio de vigilancia nocturno.

Casi la totalidad del personal del cañón dormíamos en un compartimento de cubierta adosado a la chimenea, en cuyo local en su día debería instalarse un grupo electrógeno de emergencia. Ello nos permitiría estar constantemente al pie del destino.

La vida a bordo continuó con absoluta normalidad. Al llegar la noche, y después de la cena, nos acomodamos en nuestro alojamiento como siempre, quizá con más tranquilidad que otras veces, deseando llegar a Cádiz para cambiar de aires.

Pasada la media noche sonaron los timbres de alarma. Saltamos de nuestras literas y en pocos segundos estábamos ocupando nuestros puestos. El comandante de la batería, teniente de navío Sarriá, pasó revista, llamándonos

(*) El autor de este trabajo es el capitán de navío Antonino Cordero Belmonte (†), que en la guerra civil, 1936-1939, sirvió a bordo del crucero *Baleares* como marinero voluntario.



la atención el hecho de que el cristal de la linterna que portaba estaba protegido por un papel azul para disminuir la intensidad de la luz, lo que hacía pensar que la cosa era más seria que otras veces; pero al observar que los barcos se comunicaban por *scott*, pensamos que se trataba de un ejercicio más de zafarrancho de combate nocturno.

Pasaron los minutos, se aflojó la tensión y nos fuimos vistiendo por turno para protegernos del frío, ya que habíamos acudido a nuestros puestos sin más ropa que la camiseta y los calzoncillos.

Yo, que siempre fui y sigo siendo muy friolero, me abrigué mucho, cubriendo los bajos de los pantalones con los calcetines de lana, y poniéndome jersey, marinera, chaquetón, pasamontañas, guantes de lana y casco. Consigno estos datos porque fueron fundamentales para mi protección contra el fuego.

Al cabo de una hora, aproximadamente, el teniente de navío Sarriá me ordenó preparar un proyectil iluminante, que colocamos en la teja de carga, listo para cargar y disparar. A los pocos minutos se dio orden de trasladar el proyectil iluminante al cañón 8 de babor.

Pasado algún tiempo fue disparado el iluminante, no viendo nada nosotros por estar tapados por la chimenea, pero a los pocos segundos vimos fogonazos por estribor, creyendo eran disparos del *Cervera*, debido a las evoluciones que estaban haciendo nuestros barcos. Inmediatamente vimos los piques en las proximidades, y casi simultáneamente se produjo una grande y sorda explosión.

Es muy difícil, casi imposible, explicar con exactitud lo sucedido. Habría que cotejar las vivencias de todos y cada uno de los supervivientes para llegar a una conclusión lo más aproximada posible. Contaré la mía.

Yo salté por el aire entre una nube de fuego y chispas, como si estuviera dentro de un castillo de fuegos artificiales, rodando después por cubierta como por una pendiente, hasta que tropecé con un candelero al cual me agarré. Después me di cuenta de que el fuego y chispas eran producidos por el petróleo ardiendo que salió por la chimenea, que desapareció, excepto el canto de popa. Y en cuanto a la pendiente por la que rodé, supongo que se debió al enorme frenazo del barco al desaparecer el tercio de proa. De los quince hombres del cañón sólo sobrevivimos cuatro; los otros tres (Iristizábal, Fereirós y Paino) con grandes quemaduras, probablemente por no haberse protegido contra el frío como yo lo hice, a lo que atribuyo no haberme quemado más que las cejas, aparte de una pequeña herida en un brazo.

La zona de mi cañón estaba rodeada de llamas que se acercaban peligrosamente a la caja de urgencia, por lo que procedí a tirar al agua los proyectiles con sus cargas, así como también los de 88 mm que estaban en la superestructura, a popa de la chimenea, siendo ayudado en este sentido por el cabo de Infantería de Marina Latorre, jefe de pieza del montaje 3 de 88 mm.

Poco a poco las llamas fueron cediendo y pudimos pasar hacia popa. El espectáculo era dantesco. El barco era un montón de chatarra con muchos focos de fuego, con la popa levantada y el costado de estribor muy inclinado. Colaboré en sofocar algunos fuegos y en el traslado de heridos, lo que se hacía con gran orden sin el menor asomo de confusión. Era admirable ver cómo los heridos animaban a los que no lo estaban, algo impresionante e imposible de olvidar. Podría citar muchos casos, pero valgan sólo dos como ejemplo: el marinero Lagarde, con las dos piernas fracturadas, se encontraba asentado en la plataforma de cargadores del cañón 5, y sin quejarse, animaba a los demás para que atendieran a otros heridos..., él no necesitaba ayuda. El otro, un marinero, casi un niño cuyo nombre no recuerdo, de Vigo, que le dijo al cabo Veiga: «cuando veas a mamá, dile que no lllore por mí, que puede estar orgullosa porque he muerto por Dios y por España».

Como no podía soportar la ropa quemada y empapada de petróleo, me despojé de la misma y entré en una camareta de condestables, próxima a la chaza de torpedos. El condestable José Trigo me proporcionó un jersey, un mono y zapatos. El citado condestable tenía una herida en la cabeza y le ayudé a limpiársela. Por cierto, la camareta daba directamente a la mar, pues le faltaba una plancha del costado.

A todo esto, el barco se iba inclinando lentamente a babor, al mismo tiempo que se levantaba la popa, descubriendo las hélices.

Los pocos oficiales que no estaban heridos no cesaron de dirigir los trabajos de salvamento y ayuda a los que peor estaban, colaborando en ello entusiastamente. A todos los personalizo en el teniente de navío Manuel Cervera Cabello, que quedó al mando del buque por ser el más antiguo y que dio extraordinarias pruebas de su competencia y valor, manteniendo en alto grado la moral de la dotación. Fue transcurriendo el tiempo. Nuestra esperanza de salvación se cifraba en que el barco no se hundiera, al menos antes de la amanecida, pues nos dábamos cuenta que de noche era peligroso que se acercaran el *Canarias* y el *Cervera* para ayudarnos.

A eso de las cuatro de la madrugada, o quizá más tarde, se avistaron luces de barcos que se acercaban, que resultaron ser los destructores ingleses *Boreas* y *Kempelfelt*. Al llegar a las proximidades de nuestro barco arriaron sus botes y encendieron sus proyectores para iluminarnos. Los hombres que pudieron hacerlo por no estar heridos se concentraron en la cubierta de babor, y se dio la bienvenida a los ingleses cantando el «Cara al Sol», brazo en alto, a lo que contestaron algunos marineros de los botes alzando también el brazo, quizá impresionados por el espectáculo. El *Boreas* se mantuvo a unos

doscientos metros, mientras el *Kempelfelt* se aproximó por la aleta de babor con intención de atracar, desistiendo después de varios intentos.

Se procedió al traslado de los heridos a cubierta para ser los primeros en el salvamento. Algunos hombres ya se encontraban nadando o asidos a algún madero cuando el barco comenzó a crujir y a aumentar su inclinación, por lo que se aceleró el abandono del buque. Yo me arrié por una cadena de candelero con intención de agarrarme a una tabla que había visto flotando. Cuando llegué al agua ya no estaba la tabla, por lo que me mantuve como pude tratando de alejarme haciendo uso de mis escasas fuerzas. Volviendo mi vista hacia el barco, pude ver cómo se levantaba de popa hasta ponerse casi vertical, hundiéndose suavemente, al mismo tiempo que arrojaba al agua hombres que aún quedaban en cubierta, mezclados con la chatarra. Quise desprenderme de la ropa y calzado para facilitar mis movimientos, pero no pude, y traté de dirigirme a uno de los barcos, pero se encontraba demasiado lejos para mis posibilidades. Afortunadamente, al poco tiempo, un compañero, al que no pude reconocer por estar su rostro desfigurado a causa de las quemaduras, me llamó para que me acercara y me agarrara, como él, a una mesa de rancho. No me atreví a preguntarle quién era para no alarmarle, pues tenía la cabeza hinchada y estaba irreconocible. Ayudándonos mutuamente nos fuimos acercando, y al estar al costado del *Boreas* nos separamos. Nunca supe quién fue mi salvador, ni siquiera se salvó él. Yo me dirigí a los aparejos de los botes, cuyos cuadernales estaban a la altura de la superficie del agua, y me agarré a uno de ellos, descansando unos minutos para recuperar fuerzas. Desde cubierta los marineros ingleses nos tiraban cabos, pero eran prácticamente inútiles porque se resbalaban entre los dedos a causa de estar impregnados de petróleo. Me acerqué al costado y, agarrándome con las puntas de los dedos a las costuras de las planchas, me fui deslizando hacia popa en donde se encontraba arriada una escala de gato. Me agarré a ella, pero no tenía ya fuerzas para subir. Me pasaron varios por encima, hasta que un teniente de navío inglés se bajó por la escala y agarrándome por un brazo me ayudó a salir del agua y subir a bordo. Una vez allí, nos iban desnudando y nos daban nuevas ropas, de los propios tripulantes. A mí me envolvieron en trapos y me vistieron con una ropa de aguas, y a continuación nos dieron chocolate caliente con galletas y pan.

Al amanecer se acercaron el *Canarias* y el *Cervera*. El primero paró sus máquinas, mientras el segundo navegaba en círculo. Nos transbordaron al *Canarias*, pero al sufrir un ataque aéreo se suspendió la operación, navegando hacia Palma de Mallorca tanto los cruceros como los destructores ingleses. A la llegada a Palma, cuya población nos hizo un gran recibimiento, nos desembarcaron: los heridos a hospitales y clínicas, y a los no heridos ni quemados nos trasladaron en tren a Sóller.

Después de un mes de permiso embarque en el crucero *Navarra*.