



HISTORIAS DE LA MAR

DREADNOUGHTS «A NADA NI A NADIE»

Luis MOLLÁ AYUSO



ON este nombre de tan pretenciosa traducción se conoció al primer acorazado nacido de la feliz idea del italiano Vittorio Cuniperti, que tuvo además el honor de dar su nombre a uno de los buques de la serie, buques que en la mayoría de los casos testimoniaron con creces la validez del lema, demostrando poco temor a nada ni a nadie.

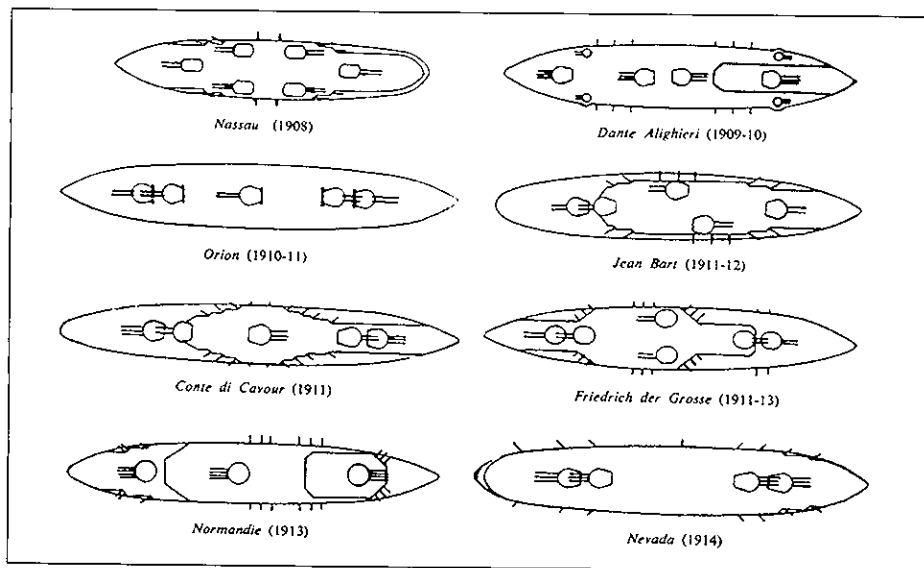
Sin embargo, no fue italiano el primero en llevar la idea a la práctica. En 1905 el almirante inglés John Fisher, recogiendo la enseñanza marítima de la entonces reciente batalla de Tsushima, puso manos a la obra y consiguió en menos de un año echar al agua el primero de los buques que obedecía a un concepto tan novedoso y que con el tiempo habría de resultar tan revolucionario.

La diferencia con el tipo tradicional la ofrecía la solución monocalibre para la artillería principal, lo que, según había demostrado el reciente conflicto ruso-japonés, suponía el recurso más estimable. Pero además había otras diferencias. Por primera vez las hélices eran movidas por turbinas. Los 22.4 nudos alcanzados en pruebas por el *Dreadnought* podrían haberse superado si las calderas no hubieran sido de combustión mixta, pero pesaron más los temores del Almirantazgo respecto a la disponibilidad de nafta en los puertos que solía tocar la Marina norteamericana.

Había también otras diferencias menores, pero que resultaron no inferiores en importancia. Los mástiles se construyeron trípodes para evitar vibraciones en cofas y direcciones de tiro. Así, los marineros alemanes en Skagerrak ya sabían al vislumbrar los trípodes (si los altos piques no los habían alertado antes) el potencial del enemigo que tenían delante. Y, por supuesto, la silueta. La cubierta principal de estos buques se situaba muy baja sobre la línea de flotación, lo que les confería un aspecto tan bello como incómodos se hacían a la tripulación. Los *dreadnoughts* eran barcos duros.

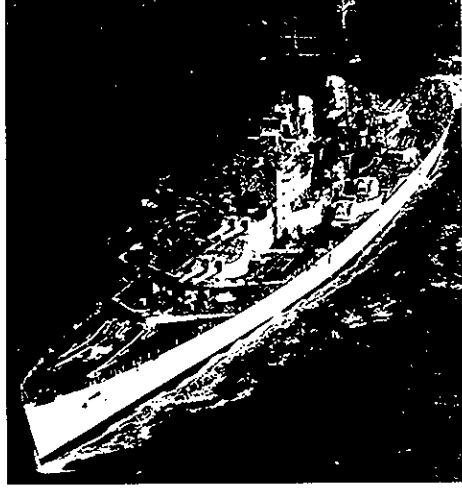
Este primer buque de batalla moderno unía a sus características de desplazamiento y velocidad una considerable coraza. Las 17.900 toneladas que desplazaba se repartían de la siguiente forma:

Casco, 6.100 toneladas; protección, 5.000 toneladas; armamento, 3.100 toneladas; motores, 2.050 toneladas; otros pesos, 1.650 toneladas.



Disposiciones típicas de la artillería en los *dreadnoughts* (1905-1918).

En cuanto a la artillería se optó por la disposición de diez bocas en torres dobles de 305/45 mm, tres dispuestas en crujía y dos laterales, tratando de hacer compatible el mayor número de cañones por la proa y por la popa. Luego, la propia deflagración de tamañas piezas hizo que en la práctica, al menos en modelos ingleses, no se efectuara fuego con más de tres torres al mismo tiempo. En cuanto a la artillería secundaria se escogieron los tubos de 76/50 mm, que se repartieron prácticamente por todo el buque. También se armaban con lanzatorpedos, además de unos ingeniosos tubos montados en las embarcaciones de vapor de a bordo, lo que las convertía en teóricas torpederas, si bien esta solución no llegó a emplearse nunca.



Vista área del acorazado británico *Vanguard*.
(Foto: British Crown).

Los resultados del *dreadnoughts*, primero de la serie, fueron ciertamente brillantes, por lo que la Marina británica se apresuró a no dejarlo solo. Así, con escaso margen de diferencia, fueron besando las atlánticas aguas de la Gran Bretaña los *Bellerophon*, *Superb*, *Temeraire* y, más tarde y sin apenas mejoras el *Collingwood*, el *St. Vincent* y el *Vanguard*.

Naturalmente, el resto de potencias habían aguardado expectantes los resultados del prototipo, de forma que en cuanto tuvieron constancia de los magníficos resultados que ofrecía se apresuraron en su construcción. Alemania, Estados Unidos, Japón e Italia fueron los primeros en apuntarse al acorazado monocalibre.

El *Nassau* alemán era más sólido y estaba mejor protegido. El armamento, aunque de menor calibre, conseguía una mejor ubicación; salieron, sin embargo, menos veloces. La propulsión seguía siendo la tradicional, a base de máquinas alternativas.

Los americanos aplicaron en sus *Michigan* y *South Carolina* una ingeniosa innovación respecto al problema de la disposición del tiro, al llevar el armamento en montaje superpuesto, lo que habría de conservarse en la construcción de los bellos acorazados que habrían de participarían algunos años después en la Segunda Gran Guerra.

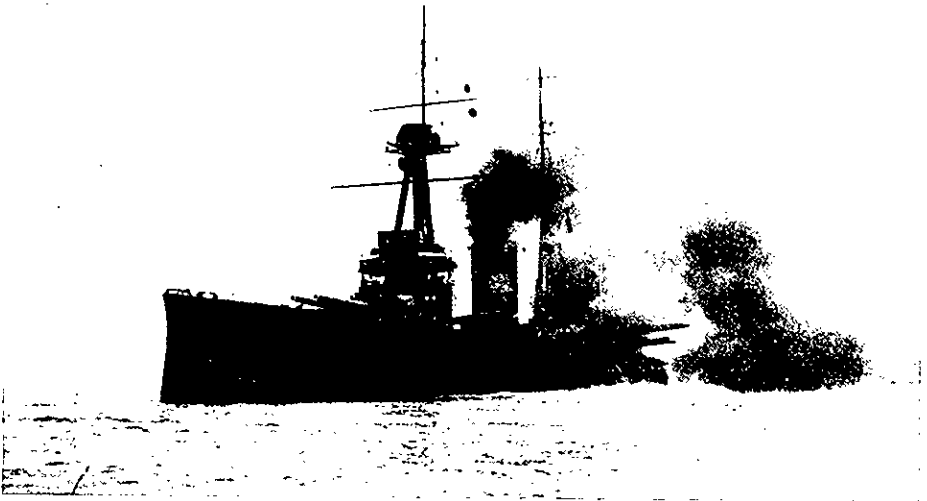
La cuarta nación en aceptar el reto fue Japón, que en 1909 puso la quilla a los *Settsu* y *Kawachi*. No eran monocalibres en el sentido estricto, pues aunque la artillería principal sí era toda del mismo diámetro de tubo no ocurría lo mismo con las longitudes de las cañas.

No tardó Italia en sumarse a la última corriente en materia de construcción naval, y poco después de los nipones echaban al mar el *Dante Alighieri*, con el que se sumaban a la carrera por la competitividad en la mar. Admitía el acorazado las nuevas innovaciones, pero conservaba en su proa el espolón, de hecho fue la última unidad italiana en montarlo.

Los *dreadnoughts* españoles

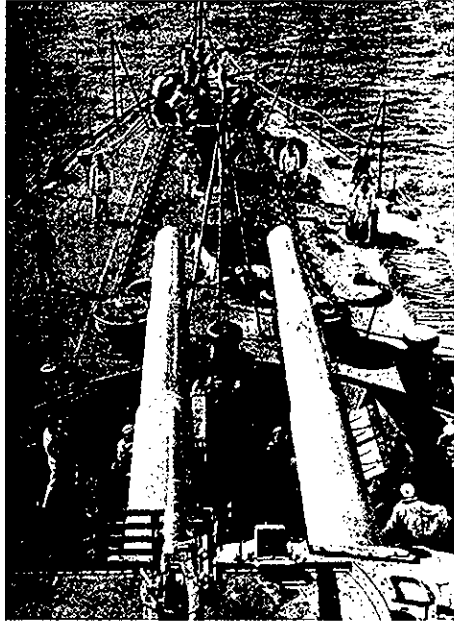
España, de la mano del Plan de Escuadra Maura-Ferrándiz, decidió también incorporarse al nuevo y revolucionario modelo de buque de combate, tratando así de resurgir de la acusada decadencia en que los tristes acontecimientos del final de siglo la habían sumido. El plan era verdaderamente ambicioso, pues antes de acometer la construcción de los tres acorazados (aprobados tras encendida defensa de Maura en el Congreso) se habría de proceder a la modernización de las bases navales de Ferrol y Cartagena incluyendo en la gallega la construcción de un dique seco capaz de recibir *dreadnoughts* de hasta 20.000 toneladas. Con este motivo se creó la Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), encargada de llevar a cabo el programa naval proyectado.

La escuadra acorazada habría de componerse de tres buques de línea, con los nombres de *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*, y en defensa de la verdad, más que una copia del modelo británico, resultaron una reducción, pues fueron los *dreadnoughts* más pequeños del mundo. Una vez finalizados y puestos en servicio interpretaron una viva polémica, que aún hoy en día se mantiene



El acorazado *España* dispara sus piezas de 305 mm sobre las posiciones marroquíes.
(Foto: colección D. Quevedo Carmona).

encendida. Hay que comprender que su puesta en servicio constituyó la puesta de largo de nuestros astilleros en materia naval avanzada y, verdaderamente, si no dieron mayor fruto fue culpa, al cincuenta por ciento, de la mala suerte que corrieron y de la incapacidad técnica española para modernizarse, con la velocidad de otras potencias un prototipo al que la evolución dejó atrás demasiado pronto. Puestos a ser optimistas hay que reconocer que España, con sus pequeños monocalibres, se adelantó en la construcción de lo que con el tiempo se dio en llamar acorazados de bolsillo. Lo cierto es que, con sus virtudes y sus defectos, los *España* fueron los últimos acorazados que se vieron en nuestra Armada y que lamentablemente fueron perdiéndose sucesivamente en circunstancias siempre trágicas.



La proa del acorazado *España*, embarrancada en cabo Tres Forcas.

El *España*

La construcción del *España* correspondió al ingeniero naval de la Armada Miguel Rechea Hernández. La botadura tuvo lugar el 5 de febrero de 1912, exactamente tres años después de recibir la quilla, y fue todo un acontecimiento en Ferrol. Presidieron los actos Sus Majestades los Reyes de España, don Alfonso y doña Victoria Eugenia. Como el resto de la serie desplazaba el *España* 15.700 toneladas, era de cubierta corrida y estampa ciertamente bella, con una sola chimenea escondida entre sus dos trípodes. Coronaba la proa un discreto espolón y remataba la popa un campante balconcillo. Sus dimensiones eran 140 metros de eslora, 24 de manga y casi 13 de puntal. El calado, que habría de costarle la existencia, alcanzaba los 7,7 metros. Componía la tripulación 850 hombres.

La propulsión se debía a cuatro turbinas Parsons alimentadas por 12 calderas Yarrows, lo que se traducía en una potencia de 15.500 caballos con tiro natural y 26.000 si era forzado, en cuyo caso el buque alcanzaba los 20,2 nudos de velocidad.

La artillería principal se componía de cuatro montajes dobles de 12 pulga-



El *España* poco antes de su hundimiento
(30 de abril de 1937, a las 0730 horas).
(Foto: colección L. Suevos).

calaban desde 20 tangones a lo largo de los costados, y pronto se evidenciaron más inconvenientes que útiles, por lo que se suprimieron.

Recién entrado en servicio se comisionó al *España* para sus primeros actos oficiales. Entonces, la Marina, además de sus misiones de protección al tráfico y defensa nacional, tenía asignada otra no menos importante como arma de prestigio. Así, en junio de 1913 concurre el barco, junto al *Extremadura* y *Carlos V*, a los actos de despedida del presidente de la República francesa. Nada más marcharse el presidente galo, a bordo del *Diderot* se izó a bordo de nuestro recién estrenado acorazado la bandera de combate, ofrendada por las mujeres españolas, en solemne acto que presidió S. M. el Rey.

En octubre de 1920 condujo el *España* a Chile la misión oficial que cumplimentaba al presidente de la República en los eventos de celebración del centenario de la independencia del país. Con tan pomposo motivo embarcó en el acorazado el conde de la Vinaza, que presidía la comisión y al que acompañaba el infante don Fernando, hermano político del Rey, cuya representación ostentaba. Finalizada felizmente la comisión, el buque atravesaba el canal de

das (305/50), que respondiendo a los cañones de los *dreadnoughts* estaba dispuesta y orientada de forma tal que disponía de las ocho bocas por banda al mismo tiempo y seis en caza o retirada. La artillería secundaria se componía de 20 piezas de 101/50 mm, dispuestas, diez por banda, en casamatas.

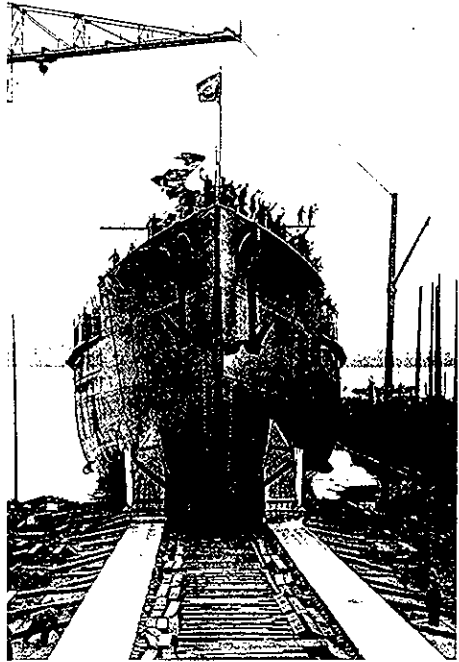
Naturalmente, en su construcción no se tuvo en cuenta la amenaza aérea, por lo que en principio no se le proporcionó defensa en ese sentido. Más tarde se les montaría sobre las torres principales de proa y popa sendos montajes Vickers de 76 mm. El *Jaime* una vez iniciada nuestra Guerra Civil, recibió en toldilla mayor aditamento antiaéreo.

Como resultado del ataque y hundimiento por parte de torpederos del acorazado chileno *Blanca Encalada* y del brasileño *Aquidaban*, los grandes acorazados de la época montaban como protección antitorpedo las incómodas redes Bulivant. Los *España* también las montaron. Se

Panamá, construido seis años atrás, siendo de esta manera el primero de nuestros buques que lo navegaba.

Más tarde atraca el *España* en Santander, llevando consigo al presidente de la República Argentina. Corría el mes de agosto de 1922. Pocos días después la Familia Real festejaba a bordo la presentación como guardia marina del Príncipe de Asturias.

Y poco más, pues un año después el buque se perdía para siempre al embarrancar frente al cabo Tres Forcas. Venía el acorazado de Málaga, donde había estado carboneando para incorporarse de nuevo a la vigilancia de la costa mora, cuando se vio sorprendido por una espesa niebla que le llevó a embarrancar, de forma que se le produjo una larga brecha en el pantoque por la banda de estribor, con inundación de la cámara de máquinas, lo que le dejó varado en las piedras. La situación se extendió a lo largo de varias semanas, y a pesar de la ayuda recibida desde Cartagena y Gibraltar, y en vista de la inutilidad de la misma, se decidió proceder a la recuperación de todo el material útil. Llamó especialmente la atención el rescate de los cuatro montajes de 305 mm que previamente, mediante planos inclinados, se dejaron caer al fondo del mar por deslizamiento para, desde allí, ser recogidos por las potentes grúas del *Kanguro*, buque de salvamento de submarinos que se acondicionó para la ocasión. Finalmente, los fuertes temporales que se desencadenaron en la zona durante el mes de noviembre terminaron por destrozar y hundir el precioso y preciado acorazado.



Botadura del acorazado *Alfonso XIII*, cuyas amarras cortó la infanta doña Isabel en nombre de S. M. el Rey.

El *Alfonso XIII*

Con un año de diferencia respecto al *España*, el 7 de mayo de 1913 se botaba en el mismo astillero el segundo acorazado de la serie, segundo *dread-nought* de la historia de España. Fue también su constructor Miguel Rechea, que como en el caso de los otros gemelos se vio acompañado en la construc-

ción por Nicolás Fuster Romero, ingeniero naval de la Armada y director gerente de la SECN, y Adolfo Navarrete Escudero, capitán de navío jefe del astillero. La botadura del segundo acorazado, al que se denominó *Alfonso XIII*, supuso también un concurridísimo acontecimiento, en el que actuó de madrina la infanta doña Isabel. En esencia, el *Alfonso XIII* fue un barco de las mismas características que el prototipo. Entró en servicio en agosto de 1915 y a los pocos meses, como queriendo sacudirse el halo de mala suerte que muchos le auguraban por mor del año de su botadura y del cardinal de su nombre, dio mucho que hablar en la Armada y fuera de ella al resultar agraciado ese mismo año con el premio gordo del sorteo de la lotería de Navidad.

En el mes de julio de 1920 se presentó el navío en el puerto de La Habana, convirtiéndose así en el primer buque de coraza que hacía presencia en nuestras antiguas colonias después del desastre del 98. La entrada en la capital cubana constituyó motivo de enorme júbilo para la colonia hispana que allí residía. Miles de gargantas se unieron en una sola voz cuando el buque doblaba el viejo castillo del Morro ondeando la enseña nacional, que seis años antes regalara al barco la Asociación de Dependientes de la ciudad. De La Habana pasó el acorazado a Puerto Rico y luego a Nueva York, convirtiéndose también de esta manera en el primero de nuestros barcos que se acercara a la gran metrópoli norteamericana después del conflicto con los yanquis.

Perdido ya el *España* formó el *Alfonso XIII* escuadra con el *Jaime I* en las operaciones del bombardeo de costa en el desembarco de Alhucemas. Estas operaciones se llevaron a cabo tan cerca de costa que ambos buques recibieron impactos de la artillería de campaña enemiga, si bien fue en la parte acorazada, por lo que ninguno de los barcos sufrió daños de consideración. Ellos, sin embargo, con su bombardeo sí los produjeron. Contaban a su vuelta, los oficiales desembarcados a costa cómo relataban los moros el pánico que les producía el estruendo de los impactos de los proyectiles de más de 385 kilos que disparaba la artillería principal de los acorazados. Precisamente embarcó en el *Alfonso XIII* el general Primo de Rivera, que ostentaba el mando de la operación. En este mismo barco izaba su insignia el almirante Yolif, que mandaba la escuadra.

La proclamación de la República impuso el cambio de nombre al *Alfonso XIII*, pasando a llamarse *España*, con lo que se convertía en el segundo con tal denominación. También con el nuevo cambio político pareció llegada al buque, lo mismo que a su gemelo, la hora de la modernización. Fue propósito del nuevo gobierno la inversión de unos treinta millones de pesetas, fundamentalmente para que quemaran petróleo y cambiaran la artillería secundaria. Finalmente, la larga sombra de la Guerra Civil se encargó de revocar, como tantos otros, este proyecto.

Llegada la hora de la Guerra Civil estuvo a punto el recién renombrado *España* de combatir del lado de los republicanos, si bien, finalmente, cayó del



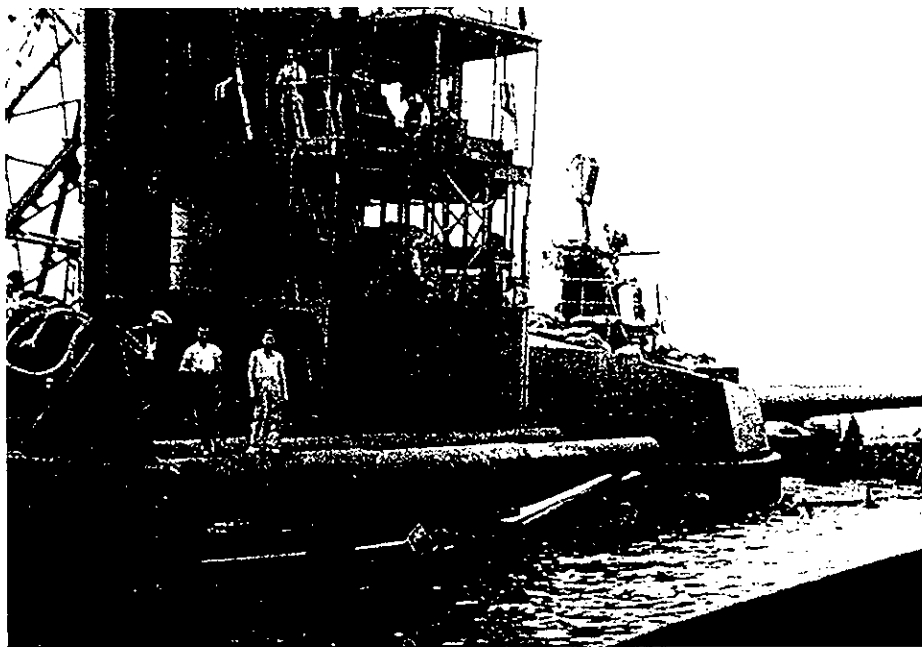
El acorazado *Jaime I* y el crucero *Reina Victoria Eugenia* bombardeando las posiciones rifeñas durante el desembarco de Alhucemas (7 de septiembre de 1925). (Acuarela de G. González de Aledo Rittwagen, pintada en 1997. Museo Naval, Madrid).

lado de los nacionales, lo que constituyó todo un símbolo, pues su hermano gemelo el *Jaime I* sí lo hizo del lado republicano y, aunque nunca llegaron a encontrarse, ninguno sobrevivió a la contienda.

El *Jaime I*

Recién botado el primero de los *España* se colocó sobre la misma grada el primer bloque de la quilla del que habría de ser el número tres de la serie y que llevaría el nombre de *Jaime I*, en honor del rey conquistador. El 21 de septiembre de 1914 se botaba en el mismo lugar que sus predecesores. Apadrinaron en esta ocasión los infantes don Carlos y doña Luisa. Tardó en quedar listo el *Jaime I* algo más que sus hermanos, pues, como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, Inglaterra congeló la exportación de armamento, por lo que la casa Vickers no pudo hacer entrega de la artillería principal hasta bien finalizada la contienda.

Este tercer acorazado pudo haber salido dotado de doble chimenea, requisito que exigía la reestructuración del proyecto de Víctor Concas para que el buque consiguiera los 21 nudos y una mayor autonomía, lo que por otro lado



El *Jaime I* semihundido en Cartagena.

hubiera supuesto un desplazamiento de 17.000 toneladas. Finalmente, como en tantas ocasiones, la falta de liquidez canceló el proyecto.

En el año 22 fue comisionado el *Jaime I* a Constantinopla para proteger los intereses patrios durante la revolución de Mustafá Kemal Atatürk. Durante el desarrollo de esta comisión fue abordado por el buque mercante *Grass*, resultando dañado de consideración, por lo que hubo de pasar a reparar a los astilleros de Pola. Una vez reparado acompañó a su gemelo superviviente a tierras italianas, llevando a los Reyes de España y al general Primo de Rivera un mes después del golpe de estado que diera el mando del país al general Jerezano.

En 1934, ya bajo pabellón republicano, intervino el *Jaime I* con otros barcos en el transporte de tropas y cañoneo de la costa asturiana para sofocar la sangrienta revolución que en octubre del 34 se desató en aquellas tierras.

Los acorazados y la Guerra Civil

El fatídico mes de julio del 1936 sorprende a ambos acorazados en aguas del norte peninsular, aunque en situación bien distinta:

El *España*, a punto de desguace, se encuentra atracado en Ferrol frente al campo de deportes del arsenal y algo distanciado de tierra, por lo que se comunica con éste a través de bateas. Manda interinamente el buque el capitán de corbeta Gabriel Antón Rozas por encontrarse el comandante comisionado en Madrid, donde presidía el tribunal de exámenes para ingreso en la Escuela Naval. Iniciada la revuelta organiza Antón una columna de marinería para dar apoyo al arsenal, pero se ve sorprendido en sus intenciones por la desobediencia del oficial tercero de artillería Dionisio Mouriño, que consigue hacerse dueño de la situación. La desobediencia de Mouriño trae consigo el primer cruce de disparos y con ellos las primeras víctimas que produce la guerra en la cubierta del *España*. El oficial de guardia, teniente de navío Carlos Suanzes Jáudenes, queda muerto en la toldilla tiroteado por los hombres de Mouriño; el alférez de navío Javier Pedrosa Fontenla, en vista de los acontecimientos, hace uso de su pistola llegando a herir al propio Mouriño, pero finalmente es detenido y hecho prisionero con el teniente de navío Luis Hernández Cañizares, que se encontraba en la toldilla facilitando el municionamiento de la compañía de desembarco.

Peor suerte corrió el comandante, pues, desarmado, es herido y hecho prisionero en la cubierta de proa. Cuando era conducido al calabozo fue rematado por un fogonero, al que apodaban «el chiquito», al parecer en represalia por un permiso denegado.

El teniente de navío Carlos Núñez de Prado manda la compañía de desembarco, por lo que se encuentra en tierra formando a la primera sección cuando se produce la revuelta. Casi sin darse cuenta se encuentra víctima de un nutrido fuego desde el barco, al tiempo que es atacado por alguno de los hombres que manda. Murió casi inmediatamente, víctima de cuatro balazos.

Al ruido de los disparos, el teniente de navío Manuel Estrada Berro, que manda una de las compañías del arsenal, avanza abriendo fuego hacia el acorazado. Pronto es desarmado por un grupo de marineros que proceden desde el cuartel viejo y han escuchado también el ruido de la artillería. Desarmado y en situación desesperada, Estrada se abalanza sobre el maestro José Maceiras, al que consigue arrebatar el arma y hiere de un disparo en un ojo, saltando al agua a continuación con idea de escapar de sus captores. Ya en el agua recibe la descarga de varias armas, desapareciendo bajo la superficie. Su cadáver, con algunos disparos, sería recuperado días después por un buzo.

Consolidado ya el papel del barco como leal a la República, se dirige Mouriño, con parte de la dotación, hasta la estación radio del arsenal, donde hace prisionero a su jefe, el teniente de navío Jesús Escudero Arévalo, al que conducen a bordo del *España*. De camino al buque, Mouriño y sus hombres hacen también prisionero al jefe de la estación eléctrica, capitán de corbeta Manuel Espinosa Rodríguez, al que utilizan como pantalla en su avance hacia

la puerta del dique que defiende el capitán de fragata don Guillermo Díaz del Ríu y Pita da Veiga. Ocurrió en este punto un hecho singular, más propio de una película que de la vida real.

Mouriño y Díaz del Ríu eran dos excelentes tiradores de concurso, que además hacía pocos meses se habían visto las caras con ocasión del Campeonato de Tiro de la Armada, en cuya final Mouriño se había impuesto al oficial. Al encontrarse frente a frente se produjeron unos breves momentos cargados de tensión. El primero en disparar fue Mouriño, que falló por milímetros, pues su disparo arrebató la gorra a Díaz del Ríu. Éste no desaprovechó la oportunidad, acertando de pleno en la frente de Mouriño, que quedó muerto en el suelo.

Este acontecimiento produce una cierta confusión que es aprovechada por los amotinados del acorazado para correr a buscar refugio en el buque en donde permanecen hasta su rendición el día 22, si bien, y mientras ésta no llegó, se erigió el *España* en paladín de la lealtad republicana y desde su cubierta se disparó mucho sobre el Arsenal. En estas últimas circunstancias «mandaba» el buque el oficial segundo maquinista Pedro López Amor, que como queda dicho entregó el acorazado el día 22 al capitán de navío Francisco Moreno. La mayor parte de la dotación, desobediente a sus mandos y leales a la República, fueron juzgados y condenados a muerte.

Ganado ya el buque para los nacionales se le apresta inmediatamente para el combate. Durante el mes de agosto participa activamente en los bombardeos de CAMPSA, en Santander, y de la ciudad de San Sebastián.

El día 31 intenta cañonear las instalaciones de defensa en cabo Mayor, pero se ve impedido por la niebla. Mientras procede a esta operación recibe un impacto de torpedo desde el submarino C-4, pero el artefacto no llega a hacer explosión. Al día siguiente apresaa al bou *Juan Mari*, conduciéndolo a Ferrol.

El 19 de enero de 1937 toma el mando del acorazado el capitán de navío Joaquín López Cortijo.

En la tarde del 23 de abril sale el *España* de Ferrol para una misión de vigilancia del bloqueo en las aguas cántabras. El 27 tiene un incidente con el acorazado inglés *Royal Oak*, que pretende convoyar hasta Santander al buque mercante *Consett*. La postura inflexible de López Cortijo obliga a los británicos a desviarse a Bilbao. Dos días más tarde, el 29, tiene lugar un incidente similar con el buque mercante *Wardham*, al que se rechaza más allá de las tres millas convenidas. Ese mismo día colabora con el *Velasco* en el minado del abra de Santander.

Ya en la madrugada del 30 se encuentra colaborando con el *Velasco* en la captura del mercante inglés *Knitsley*, al que trata, a toda máquina, de apresar dentro de la legalidad de las tres millas. Mientras, en el *Velasco*, su comandante, capitán de fragata Francisco Núñez Rodríguez, ordena abrir fuego por la proa del inglés, se escucha una potente trepidación que en principio se achaca al fuego de las baterías costeras de cabo Mayor, hasta que un serviola rasga el silencio con un grito: «¡Miren al *España*..!».

Efectivamente, por la amura de babor, ante los atónitos ojos de la dotación del *Velasco*, el «abuelo», como se conocía popularmente al acorazado, aparece clavado sobre la mar, escorado a babor y con una señal en la driza que decía: «He tocado con una mina, acérquese». Aún hoy resulta del todo imposible discernir si la mina había garreado desde los campos minados propios o se trataba de un artefacto fondeado por el enemigo. En cualquier caso debe entenderse como propaganda de guerra la atribución del hundimiento a la acción de la aviación enemiga, en concreto a las bombas lanzadas por el aviador republicano Miguel Zambudio, si bien es cierto que, alertados por vigías de cabo Mayor despegó de Santander una escuadrilla compuesta por tres unidades *Gourdou-Lessure* que se lanzaron en picado a bombardear al ya moribundo acorazado y al que únicamente alcanzaron cuando ya había sido abandonado por su dotación, lo que ocurrió exactamente a las diez y veinte de aquella mañana. Durante el abandono del buque recibió el *España* la inestimable ayuda del *Velasco*, que recibió por ello la Medalla Naval Colectiva.

A bordo quedaron tres hombres del servicio de máquinas a los que el estampido de la mina sorprendió en su puesto, donde perdieron la vida. Más tarde, a bordo del *Velasco*, aún habría de fallecer un fogonero a consecuencia de las heridas sufridas en el momento de la explosión.

Cuentan los que desde Santander vieron desaparecer al «abuelo» que éste, después de perder estabilidad y poner su roja quilla al sol, hizo una pirueta final y se hundió de popa dejando ver aproximadamente un tercio de su proa antes de desaparecer para siempre.

Hoy el *España* es un pecio más del océano que descansa a 62 metros de profundidad, a unas tres millas de Santander, y que demora N62E de cabo Mayor y N40E de Mouro, y en el que, según cuentan los que lo han buceado, aún es posible apreciar la enorme hendidura que le produjo el fatal contacto con la mina que lo precipitó al fondo del océano.



La dotación del *Jaime I* en Tánger, sublevada contra los oficiales.

En cuanto al *Jaime I*, nuestro último *dreadnought*, lo encontramos en Santander en el momento en que en Marruecos se produce el levantamiento del ejército. Desde aquí, y después de una breve escala en Vigo para hacer carbón, se dirige con urgencia al sur. Desde el primer momento, oficiales y dotación se vigilan estrechamente estudiando cada uno los movimientos del otro. Finalmente, los cabos y algunos grupos de marinería se hacen con el control del barco alentados por las comunicaciones que van llegando, principalmente desde Madrid, y arrastran a su bando a la mayoría de los auxiliares.

El amotinamiento en el *Jaime I* tiene lugar bien entrada la mañana del 20. La dotación se hace con las pistolas del pañol de la compañía de desembarco, dirigiéndose a continuación hasta la cámara de oficiales donde, a pesar de los celos y desconfianza de los mandos, consiguen reducirlos, dirigiéndose entonces al puente, mientras permanecen cubiertos por tiradores apostados en los telémetros y en el entrepuente.

En la caseta de derrota, junto al comandante, se encuentran en ese momento el capitán de corbeta Carlos Aguilar Tablada, el teniente de navío José María Otero Goyanes y el alférez de navío Carlos Falquina y García de Pruneda, cuando irrumpe, con el gesto tenso y preocupado, el alférez de navío José Cañas Arce, que comunica la existencia de grupos incontrolados de cabos que se pasean por cubierta disimulando pistolas bajo la marinera. Al instante el comandante sale al puente, donde se encuentra con el cabo artillero Julián Fernández, que le exige la entrega del barco. En ese momento Falquina trata de alcanzar, pistola en mano, el puente bajo, cuando suena una detonación procedente del arma del cabo, quedando el oficial gravemente herido en cubierta.

Al oír el disparo Otero hace fuego a su vez, hiriendo también al cabo Fernández, al tiempo que se generaliza la lucha, e incluso desde algún sitio alguien bate el puente con fuego de ametralladora. Mientras Otero, agotada su munición, continúa abriendo fuego con la pistola de Falquina, el comandante, secundado por Cañas, que goza de gran prestigio entre la dotación, trata de influir en la marinería que permanece expectante en el castillo. Finalmente, los marineros se deciden por los oficiales, aunque son pronto detenidos por el fuego de los cabos.

Los cabos han vencido y el barco se mantiene republicano, pero el fuego no ha terminado y continúa dirigido al puente de forma cada vez más densa. Cañas es el primero en caer muerto y poco después le sigue el capitán de corbeta Aguilar. Otero, mientras tanto, resulta herido de gravedad en un hombro y casi cae rematado de un fuerte culatazo en la espalda. El final de Cañas es trágico, pues le mata el cabo artillero Avelino Prendes, precisamente su hombre de confianza al que hacía poco había condecorado por su buen comportamiento.

En estas circunstancias, y bajo el control de las dotaciones amotinadas,

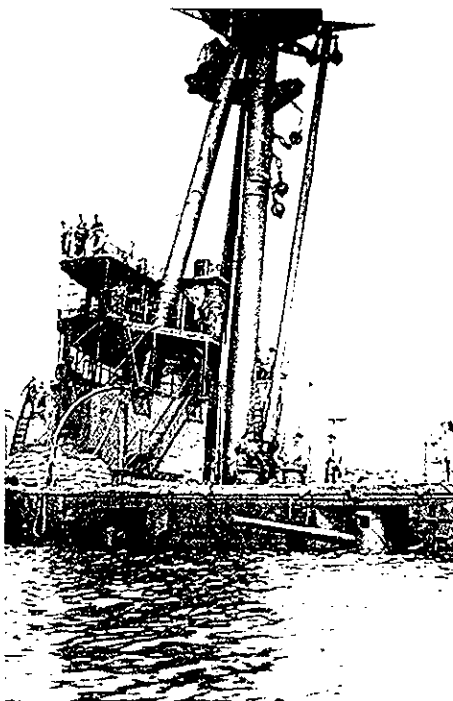
continúa el *Jaime I* su derrota a Tánger, deteniéndose únicamente para dar fondo a los cadáveres de los oficiales muertos. Una vez llegado el buque a la bahía de Tánger se desembarca a los heridos a un hospital de la ciudad, donde días después habrían de fallecer el cabo Julián Fernández y el alférez de navío Falquina. Otero, por su parte, fue protagonista de una espectacular huida, primero del hospital y luego de la ciudad, cuando ya había sido reclamado a consejo de guerra por José Balboa López, nombrado juez especial de la Flota, y a cuyo juicio a bordo del *Tofiño* difícilmente hubiera escapado con vida.

Tristes fueron los primeros días de conflicto que tocó vivir al *Jaime I* en la guerra. Apenas iniciada se sumó el acorazado que conformaba en la escuadra republicana con el *Cervantes* y el *Libertad*, además de destructores, submarinos y otros buques auxiliares con los que se trataba de bloquear el Estrecho. Acciones individuales del *Jaime I* fueron el bombardeo de Algeciras y la interceptación de algunos buques mercantes que pretendían entrar en puertos nacionales.

En los primeros días de agosto el *Jaime I* sufre un duro bombardeo por parte de la aviación nacional, que alcanza al acorazado cuando éste trataba de ganar el puerto de Málaga. A la salida de este puerto, y cuando se dirigía al de Cartagena, fueron fusilados a bordo los oficiales que habían sido hechos prisioneros y a cuyos cadáveres se dio fondo en la noche del 12 de agosto.

Acabada la contienda fue testimonio general de la marinería que el barco había quedado irremisiblemente marcado por estos escabrosos acontecimientos. La relajación y la indisciplina se apoderó de las dotaciones y el buque causó no pocos problemas a las autoridades navales republicanas, que llegaron a considerarlo «un bastión flotante anárquico y terrorista», a bordo del cual se significó especialmente por su ferocidad la llamada «Guardia Roja».

Marcado por este doloroso y sórdido estigma se destaca el *Jaime I*, junto con el grueso de la flota republicana, a las operaciones navales del Cantábrico, donde tiene una actuación efímera y poco efectiva, ya que la ruptura del bloqueo del Estrecho por las fuerzas nacionales y el hundimiento del *Ferrán-*



El *Jaime I* en Cartagena después de la explosión.

diz aconsejaron al Estado Mayor de la flota republicana el envío de nuevo de las unidades al sur de la Península.

Pero para entonces las delicadas averías sufridas por el acorazado, entre otras razones debidas al durísimo azote recibido por parte de la aviación nacional, le obligan a buscar refugio en el arsenal de Cartagena, lo que le mantiene apartado del conflicto hasta el mes de abril de 1937, en que se reincorpora a la flota republicana pocos días antes de la relatada pérdida de su hermano gemelo en aguas cántabras.

Y no le sobrevivió mucho tiempo, pues apenas dos meses después el barco se encuentra de nuevo reparando en Cartagena, donde llega nuevamente averiado después de varar frente a las costas de Almería. Corría el mes de junio cuando, por circunstancias aún hoy envueltas en sombras, salta el *Jaime I* por los aires desgarrado por una explosión interna que se lleva la vida de más de trescientos de sus hombres, dejando heridos a otros muchos, mientras el barco queda semihundido en las poco profundas aguas portuarias del arsenal de Cartagena.

Las autoridades republicanas sostuvieron que la tragedia se había debido a la ignición espontánea de las pólvoras de uno de los pañoles de munición de las torres centrales, accidente, por cierto, bastante común entre los primeros *dreadnoughts*, varios de los cuales se perdieron por idéntica razón. El bando nacional, por otro lado, achacó su pérdida a la falta de orden y disciplina que imperaba a bordo, lo que facilitó el fatal accidente por un descuido de un marinero al ir a encender un cigarro en las proximidades de un pañol.

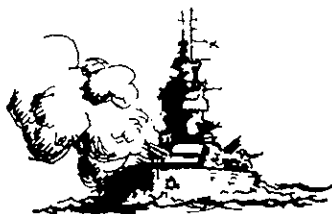
La verdadera razón nunca llegó a confirmarse, aunque se habló mucho del sabotaje del buque. Sabotaje en el que habría tenido mucho que ver la mano del teniente de navío Óscar Scharfaussen Kebbon, que siendo comandante del submarino *B-6* había resultado apresado por los nacionales a consecuencia del hundimiento del submarino por parte del bou *Galicia*. Condenado a muerte, Scharfaussen logró escapar y volver a las filas republicanas donde, al parecer, permaneció trabajando infiltrado como un «topo» de los nacionales, culminando su labor con la voladura del buque.

En cualquiera de los casos, el *Jaime I* pudo aún ser reflatado e incluso se le efectuaron algunos trabajos de reparación que pronto se abandonaron. La artillería que se pudo recuperar fue desmontada, utilizándose como dotación de alguna batería costera y de alguna unidad auxiliar de la Marina republicana.

Finalmente el *Jaime I* fue dado definitivamente de baja el 3 de agosto de 1939 y desguazado tres años después en Cartagena.

Terminada la guerra, y siendo Francisco Moreno capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, se encontraba un día paseando entre el amasijo de chatarra amarrado al muelle de La Curra, residuo de lo que un día había sido el orgulloso acorazado, donde cuenta su chófer que le oyó musitar: «¡Canalla, para este final que has tenido has dado tanto que hablar...!».

Y ésta es la historia de nuestros *dreadnoughts*, buques ágiles y bellos, nacidos orgullosos y perdidos en triste y lamentable final. Los dos hermanos menores, supervivientes al mayor, combatieron bajo banderas diferentes y resultaron ambos hundidos en oscuras circunstancias. Tal vez avergonzados de lo que sus tristes y cansadas cuadernas habían sido obligadas a presenciar.



BIBLIOGRAFÍA

- Historia de la Marina*. Editorial Delta.
CERVERA PERY, JOSÉ: *La Guerra Civil en el mar*.
CERVERA PERY, JOSÉ: *La revolución naval*.
BENAVIDES: *La flota es roja*.
AGUILERA y ELÍAS: *Buques de guerra españoles*.
REVISTA GENERAL DE MARINA.