



HISTORIAS DE LA MAR

VESTIGIOS ARTILLEROS DE NUESTROS ÚLTIMOS ACORAZADOS



RECISO es convenir que España ha hecho más bien poco por salvaguardar su histórico patrimonio naval, tanto por lo que se refiere a la Marina de guerra, mercante, de pesca o de recreo. En buques, esencia de lo naval, el bagaje es francamente desalentador. ¡No hemos conservado nada, o por no caer en extremismos, digamos que casi nada! Desidia, desinterés, falta de medios..., a saber en realidad cuáles han sido las causas; aunque sean éstas las que fueren, el hecho es que un país con tan rico pasado naval poco o nada tiene hoy que mostrar o exhibir, lo que contrasta notablemente con otros países de nuestro entorno.

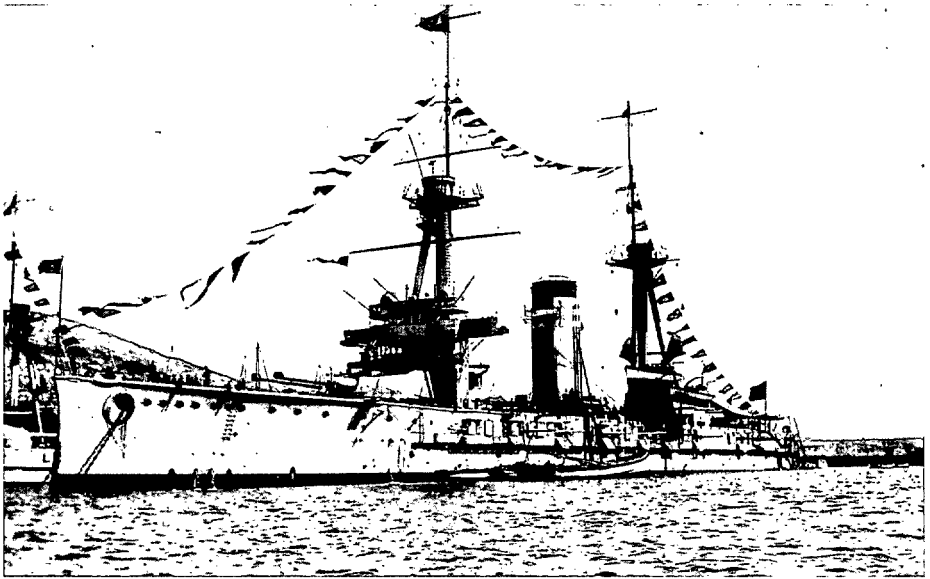
Curiosamente, junto a esta poca o nula predisposición a conservar el patrimonio a flote, se da la paradoja de que incluso es posible que en la conservación de piezas artilleras hayamos hecho más que otros países que nos son próximos. Hoy, algunos de nuestros buques de guerra son recordados en plazas públicas, como motivo de ornamentación, mediante cañones de diversa procedencia y calibres. Y no nos referimos tan sólo a los viejos cañones de avancarga que junto con anclas y anclotes jalonan los espacios públicos, generalmente costeros, en su mayoría recuperados de los fondos marinos, en puertos y ensenadas. A lo largo de los últimos cincuenta años, la ya más compleja artillería de nuestros buques de guerra de este postrer medio siglo

también ha merecido el honor de ser convertida en motivo ornamental, como islas en zonas ajardinadas, en plazas y avenidas urbanas. La relación, por supuesto incompleta, nos lleva a citar algunos ejemplos: desde una pieza simple del crucero *Almirante Cervera* en el paseo de el Sardinero de Santander a sendos cañones antiaéreos del también crucero *Canarias* en Santa Cruz de Tenerife y en Las Palmas de Gran Canaria, pasando por el cañón de un submarino del tipo D —creo recordar— en una muy marinera población de la costa catalana (monumento ya desaparecido en aras de un mal entendido «antimilitarismo»), o, en la Escuela Naval Militar de Marín, una torre de 203 milímetros también procedente del *Canarias*. Cabe insistir en que la relación es breve e incompleta, pues a la misma cabrían añadir las piezas artilleras que felizmente han acabado sus días en museos marítimos nacionales o extranjeros. Es más, con respecto a estos últimos, posiblemente una de las piezas más antiguas —y perfectamente conservada— de nuestra Marina de finales del pasado siglo sea una de un cañón González Hontoria de 160 mm que perteneció al crucero *Reina Mercedes* y que hoy se mima y exhibe en el museo a cielo abierto de las Lomas de San Juan, en las inmediaciones de Santiago de Cuba. Ya en España, aproximadamente en 1989, la Armada española donó al Museo Marítimo de Barcelona una torre del destructor *Almirante Valdés*, uno de nuestros ya históricos «Cinco Latinos», aunque parece ser que finalmente la pieza tuvo que ser rechazada —imaginamos que muy a pesar de los responsables del museo— por problemas de espacio en el recinto de las viejas atarazanas barcelonesas.

Piezas navales en las baterías de costa

Con todo, seguramente la última pieza de artillería naval que a todos los efectos ha pasado a ser «pieza de museo» ha sido un cañón de 305 mm procedente del acorazado *Jaime I* y que hoy yergue su mole en el recinto del castillo-museo de San Carlos, en Palma de Mallorca, en cuyo exterior figura un variopinto muestrario de piezas artilleras que en los últimos años fueron utilizadas como cañones de costa. Aparte la ya citada procedente del *Jaime I* —y entre otras—, el museo cuenta con dos piezas de tiro naval González Rueda de 150/45, que antes de guarnecer la batería auxiliar de costa de Banco Ibiza pertenecieron al segundo *Reina Regente*; aunque por tamaño y presencia la que sin duda mayormente destaca y llama la atención es la ya antes mentada pieza Vickers-Armstrong del *Jaime I*.

Quizá sorprenderá a los lectores —a algún lector, cuando menos— saber que no pocas piezas artilleras de buques, que hace ya muchos años fueron al desguace, dejan todavía oír su estruendosa voz con ocasión de los habituales ejercicios de tiro. Sin ir muy lejos, el puerto de Santa Cruz y su importante refinería están hoy defendidos por cañones que pertenecieron al crucero *Almirante Cervera*. Ubicadas en la batería Los Moriscos, estas veteranas piezas



Jaime I. (Foto: Centro Marítimo y Naval «Don Casto Méndez Núñez»).

—aunque todavía en plena vigencia— están artilladas en montajes pareados, como los llevaba el *Cervera*, aparte de los dos montajes simples a proa y popa. Y lo que puede sorprender más aún al neófito en estos temas es que entre las múltiples defensas artilleras que jalonan y defienden el estrecho de Gibraltar figuran todavía algunas piezas de 305/50 mm de nuestros viejos acorazados *dreadnought*. No hace aún muchos meses, en el magnífico programa de TVE Código Alfa, podíamos ver la bella imagen de una pieza procedente del primer *España* haciendo fuego real desde su actual asentamiento en la batería Guadiaro. En el Estrecho, y hasta hace muy pocos años, había hasta ocho piezas de aquellos *capital-ships* convenientemente adaptadas a su nuevo cometido tierra-mar, lo que implicó algunos pequeños cambios en su estructura original. Estaban estos cañones ubicados en el mismo Estrecho y en Campo Soto, en la provincia de Cádiz, y en su mayoría están hoy taponados. Sólo dos de estas piezas fueron artilladas en sus mismas torres a barbera, y las restantes en nuevos montajes simples.

Artillado «naval» en las costas de Baleares

Por lo que se refiere a las costas de Baleares, y con motivo de la Gran Guerra, éstas fueron destino de no pocas piezas artilleras, algunas de ellas procedentes de antiguos buques de nuestra Armada. Posteriormente, entre

1934 y 1947, se llevaría a cabo el despliegue artillero más importante. Siendo el general Franco comandante militar de Baleares, se iniciaron los primeros pasos en esta dirección, motivados en parte por las ansias expansionistas de Mussolini en Etiopía y Libia y sus presuntas apetencias por el archipiélago balear. Y es en esta época cuando se lleva a cabo el gran despliegue defensivo. Se instalan piezas de muy diversa procedencia, tipos y calibres, y la Marina aporta siete cañones 150/45 González Rueda —obviamente proyectadas por el insigne comandante de Artillería de la Armada del mismo nombre— y un gran número de Schneider Canet, procedentes estos últimos del acorazado *Pelayo* y de los cruceros *Cataluña* y *Reina de Asturias*.

La segunda fase de aquel despliegue se iniciaría en la segunda mitad de los años 40 dentro del plan para algunos llamado «nueva idea de defensa del archipiélago», que estaba llevando a cabo el general Asensio, y como parte importante del mismo figuraba el emplazamiento costero de seis piezas Vickers 305 procedentes de aquellos últimos acorazados de línea, cuyo triste final es bien conocido. Aunque hundidos los tres, sólo del segundo *España* (ex *Alfonso XIII*) no fue posible recuperar ningún elemento. Sí, al contrario, del primer *España* y del tercer y último acorazado de la serie, el *Jaime I*, principalmente su artillería, tanto la principal como la secundaria, que fue entregada al Ejército de Tierra.

Es aquí donde centramos este trabajo: en el material Vickers y Armstrong que montaron nuestros acorazados.

Los 305 mm/50 calibres de nuestros *dreadnought*

El Plan de Escuadra de Ferrándiz, siendo Maura presidente del Gobierno, incluía la construcción, entre otras unidades, de tres acorazados de 15.700 toneladas de desplazamiento, 140 m de eslora por 24 de manga y un calado de ocho metros. Como quiera que para la ejecución del programa fuese necesario recurrir a la tecnología extranjera, se convocó el correspondiente concurso internacional, que fue adjudicado al consorcio británico Vickers-Armstrong, que ofreció a la Marina española una versión más pequeña y con características inferiores a las de aquel poderoso *Dreadnought* que en 1906 había marcado un hito en la construcción naval militar mundial. En realidad, los *España* serían los acorazados monocalibre más pequeños del mundo, casi «acorazados de bolsillo», como años después se denominaría a los ya bastante más modernos, y por cierto célebres, *Admiral Graf Spee* alemanes. La artillería principal de los españoles se componía de cuatro torres dobles de 305 mm y 50 calibres, situados a proa del puente, a estribor del palo de proa, a babor del palo popel, y a crujía a popa, con cuya distribución las cuatro torres podían tirar por las dos bandas. En los costados montaban 20 piezas (10 por banda) de 101,6 mm y 50 calibres, también Vickers, y sobre las torres 1 y 4 se emplaza-

ron sendos cañones de 47 mm Skoda que hacían la puntería con los mecanismos y anteojos de los cañones de 305, aunque si convenía podían hacerlo con independencia. Algunas ametralladoras Maxim completaban su artillado, además de dos piezas de desembarco de 72,2 mm. Como nos recordaba la REVISTA GENERAL DE MARINA correspondiente al pasado mes de abril, estas piezas Armstrong, realmente preciosas y perfectamente conservadas, desempeñaron durante muchos años funciones ornamentales en el Cuartel de Instrucción de Marinería de Cartagena y hoy engrosan el patrimonio del Museo Naval de la ciudad departamental.

La mitad de estas torres y sus cañones fueron construidos por Vickers y la otra mitad por Armstrong.

Los cañones estaban constituidos por el tubo interior y encima otros cuatro de refuerzo. Eran de acero forjado y templado al aceite, diferenciándose únicamente en que los construidos por Armstrong en su factoría de Newcastle eran de acero níquel, y de acero cromo-níquel los que en Sheffield construyó Vickers. Como munición podían utilizar proyectiles perforadores, semiperforantes, granadas de gran capacidad explosiva, granada ordinaria y granada de metralla. El peso de estos proyectiles era de 385,6 kilos.

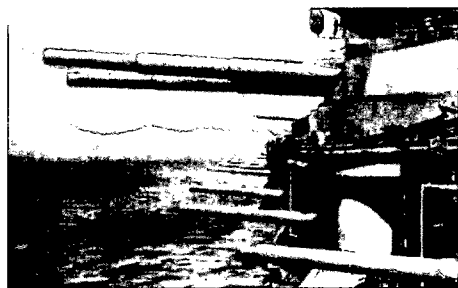
La dotación de cada torre era de 34 hombres, de ellos 12 en la cámara de tiro. Los restantes se distribuían en la cámara de maniobra (6), en el pañol de pólvora (6), y en el de proyectiles, con 10 hombres. El cargo de munición por torre era de 172 proyectiles.

El tubo o caña medía 15,25 metros de longitud con un peso total de 65,5 toneladas. Su alcance, en montaje naval, era de 21.500 metros (en montaje de costa se elevaría a 42.000 metros), y la velocidad de tiro de dos disparos por minuto. La vida de cada caña era de poco más de 100 disparos de guerra.

La entrega de estos cañones se hizo en los tiempos acordados, salvo los que debía montar el *Jaime I*, botado el 21 de septiembre de 1914, que sólo pudo recibir la artillería principal en 1921. Ni que decir que ello fue debido a que en este intervalo se desarrolló la primera gran conflagración mundial y sólo hasta después de firmado el Tratado de Versalles la Vickers no pudo entregar los cañones gruesos de nuestro tercer y último acorazado.

Pérdida y recuperación

Como también es de sobra sabido, aquellos acorazados tuvieron una muy activa participación en la larga campaña de pacificación del norte de Africa, en la que sus torres tendrían ocasión de estrenarse con munición de guerra. Su gran momento bélico lo tuvieron en la acción artillera previa al desembarco de Alhucemas, en el que el bombardeo desencadenado por las piezas de gran calibre del *Alfonso XIII* y del *Jaime I* fue de una intensidad y eficacia decisivas. Fue en el curso de estas operaciones frente a la costa africana cuando se



Artillería de la banda de estribor del acorazado *Alfonso XIII* preparada para hacer fuego.

González Echegaray, en aquella campaña africana el *España* «andaba peligrosamente metido a guardacostas». Y puede que así fuera, a la vista sobre todo de cómo fue a clavarse en los bajos de cabo Tres Forcas.

Tanto por estímulos idealistas como por conveniencia nacional, se decidió no escatimar esfuerzos en el salvamento del acorazado, solicitándose para ello la colaboración de autoridades técnicas nacionales y empresas extranjeras. Por un real decreto dictado en enero de 1924, el Gobierno acordó que se procediera a los trabajos de salvamento, hasta lograr, si ello era posible, poner a flote el acorazado, aunque en la misma disposición se reconocía que la operación de recobrar el buque se ofrecía dudosa, debido a los temporales que regularmente batían la zona. Los gastos y esfuerzos de las operaciones preliminares de salvamento se encaminaron a la extracción del material más valioso. Por dicho real decreto se concedía un crédito de dos millones de pesetas y se nombró una Comisión de salvamento con excepcionales facultades, y como fruto de las deliberaciones de ésta se puso en práctica un plan original del coronel de ingenieros de la Armada don Augusto Miranda y Maristrany, que en principio dio excelentes resultados. Para el aligeramiento de pesos y achique del acorazado, se procedió en primer lugar a desmontar los tubos de sus cureñas, dejándolos caer al fondo por rodamiento. El buque de salvamento de submarinos *Kanguro*, llegado poco antes del astillero holandés donde fue construido, fue el encargado de recuperarlos. Mediante el concurso de sus potentes grúas fueron extraídas las pesadas piezas, siendo trasladadas a continuación al arsenal de Cartagena para su restauración. Como casi ni importa recordarlo, todos los intentos por salvar al *España* resultaron baldíos, ya que los furiosos temporales que se desencadenaron en aquellas aguas en otoño del mismo año 1924 fueron destrozando los restos del buque hasta que éste desapareció por completo tras larga agonía.

Sin embargo, los esfuerzos realizados hasta entonces habían valido la pena, incluso en el plano económico, ya que, según el Ministerio de Marina, una vez vendidos los restos del buque y salvada su artillería principal, se produjo un beneficio de nueve millones de pesetas. Por cierto que nuestra REVISTA GENE-

produjo la pérdida del *España* en la mañana del 26 de agosto de 1923 al embarrancar en las proximidades del cabo Tres Forcas, cuando tras carbonear en Málaga se dirigía a Melilla en día de espesa niebla. Pocos días antes, el *España* había batido desde el fondo de la bahía de Tifarutin, con su artillería de mayor calibre, el poblado de Axdír, feudo de Abd-el-Krim. En frase de quien durante muchos años fuera colaborador de esta REVISTA,



La pieza, ya montada en el castillo-museo de San Carlos, a falta tan sólo de instalar el mantelete.

RAL DE MARINA, y como de otra forma no podía ser, se hizo amplio eco de los trabajos de recuperación del *España*, a través, fundamentalmente, de sendos artículos del propio coronel de ingenieros Miranda Maristrany publicados en noviembre de 1924 («Lanzamiento de los cañones de 30,5 centímetros del acorazado *España*») y febrero de 1925 («Los trabajos de recuperación del *España*»).

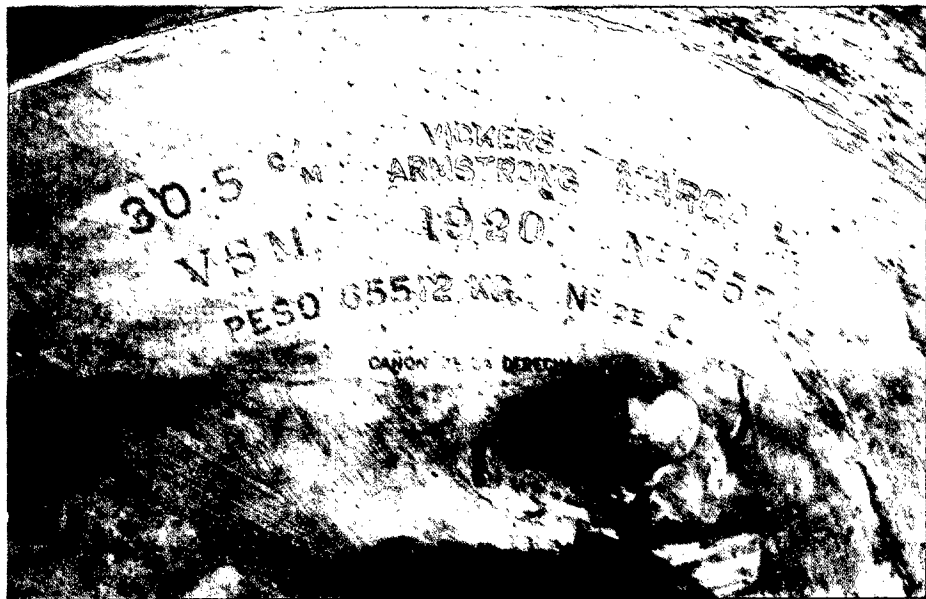
Piezas de costa para la bahía de Palma

En 1931, al advenimiento de la República, el *Alfonso XIII* perdió su regio nombre y fue rebautizado *España*, resultando hundido años después, en plena guerra civil, al chocar el 30 de abril de 1937 con una mina frente a las costas de Santander. Hoy sus restos están perfectamente localizados a unas tres millas de cabo Galizano, en un fondo de entre 63 y 70 metros, e incluso reconocidos por buceadores. Fue en febrero de 1984, y era la primera vez que unos ojos humanos veían el casco del acorazado, 47 años después de su hundimiento. Por cierto que en 1971 se había producido un intento de subastar los restos. El precio tipo de concurso-subasta se fijó en un 5 por 100 del importe del material recuperado, pero seguramente, debido al bajo precio de

la chatarra —más que debido a las posibles dificultades en las operaciones de extracción de los materiales—, no hubo empresa alguna interesada en sacar de su tumba marina al viejo *España*.

Detengamos ahora nuestra atención, siquiera sea someramente, en el tercero de aquellos acorazados, el *Jaime I*, cuya artillería volvió a tronar —cierto que en esporádicas ocasiones— en el transcurso de la guerra civil, fundamentalmente en acciones contra objetivos de costa. Pero el 17 de junio de 1937, una fuerte explosión interna —algunos autores apuntan que pudo producirse precisamente en la torre de 305 mm de babor, lo que explicaría que sólo fueran recuperadas seis de las ocho piezas de gran calibre—, hallándose surto en la base de Cartagena, lo dejó prácticamente destrozado. Oficialmente causó baja en la Armada el 3 de julio de 1939. Sus cañones pesados fueron desmontados y, como hemos dicho antes, se instalaron en la costa años después, aunque parece ser que ya casi al final de la contienda estaban a punto de ser montados en posiciones al norte y sur de Valencia. También fueron salvados del desguace las piezas de 101 mm.

Por lo que se refiere a las de 305 mm que fueron trasladadas a las Baleares —concretamente a la isla de Mallorca—, digamos que naturalmente el transporte se realizó por mar y que se tuvieron que utilizar muy diversos elementos e ingenios —navales y terrestres— para hacer posible el traslado hasta sus definitivas ubicaciones, en las baterías de Refeubeitx y cabo Blanco (simultá-



Significativas marcas de identificación en la base del tubo. El año 1920 corresponde a los tubos fabricados por Vickers para el acorazado *Jaime I*.



La caña mide 15,25 metros y pesa 65.512 kilos.

neamente, y a corta distancia de esta última, era desmantelada la batería auxiliar de cala Carril, artillada con parte de las piezas González Rueda a las que antes nos hemos referido), a ambos extremos de la amplia bahía de Palma y a cotas de unos cien metros sobre el nivel del mar. Cada batería acogió tres piezas convenientemente reformadas para sus nuevos cometidos. El desembarco se hizo en sendas playas relativamente próximas —las de Santa Ponsa y la Rápita—, y en el aspecto naval cabe señalar el concurso de la veterana grúa flotante *Sansón*. Ya depositados en tierra los cañones, fue necesario construir carreteras, rectificar curvas y hasta, en un caso, levantar una vía férrea sobre carretera ya trazada. Tirada por una locomóvil (así se le llamó entonces), una enorme plataforma iba acercando a paso de tortuga —200 metros al día— los pesados cañones durante las semanas que duró la compleja operación.

Estas baterías empezaron a artillarse a partir de 1950, y en 1974 fueron modernizadas, incorporando, entre otros elementos, un calculador y un radar RX80 para la toma de datos. Fueron operativas hasta muy poco antes de ser desmanteladas, hacia 1996. Sus cañones se habían dejado oír por última vez dos años antes, en mayo de 1994.

Al desmantelarse ambas baterías, el ejército optó con excelente criterio por salvar de los sopletes de oxicorte dos de las tres piezas de cabo Blanco: una para dejarla inoperativa en la propia batería, y otra para trasladarla al ya citado

museo-castillo de San Carlos, junto a la Estación Naval de Porto Pi, en el puerto de Palma. Un trailer de 20 metros y otras tantas ruedas trasladaban en pocas horas el tubo del cañón —y en posteriores viajes el afuste y el mantelete— a su nuevo destino, en abril de 1997, para recreación pública.

¿Mueren los barcos? La mayoría yacen en las profundidades o se les da de baja, desguaza y trocea; pero algo queda siempre de ellos, a veces el simple recuerdo. No ha sido éste —sin embargo y afortunadamente— el caso de nuestros viejos e inolvidable últimos acorazados. En la pieza de 305 mm del museo-castillo de San Carlos, el *Jaime I* sigue de alguna manera vivo todavía.

José M.ª BARCELÓ-FORTUNY

