

LA ISLA Y LOS BARCOS

# Con el desguace del "GALICIA" desaparece el último crucero ligero de la Marina de guerra española

## DEL "REINA VICTORIA EUGENIA" A LA PAREJA "BALEARES" - "CANARIAS", VEINTE AÑOS DE HISTORIA Y PROGRESO

Los tres de la serie "PRINCIPE ALFONSO" fueron, en opinión de varios comentaristas navales, los más elegantes y proporcionados que en el mundo han sido

"Frente a Santurce está anclado el crucero "Galicia", con su esbelto y noble dibujo, lleno de fuerza y señorío, balanceándose sobre los botes que le rodean".

Así describe, en su "Del Miño al Bidasoa", Camilo José Cela al crucero que, vencido por los años, muere hoy bajo el soplete asesino y entre el chisporroteo alegre, verbenero casi, del oxiacetileno.

De él, de sus gemelos, dijo González-Hechegaray: "Eran los tres barcos de guerra más bonitos del mundo cuando se entregaron en los astilleros de Ferrol entre los años 1925 y 1929. De cascos finisimos y aire marcial, aquel tripode del palo mayor, con antenas gigantes, se iluminaba en las noches de engalanado general recortando la silueta más elegante y proporcionada que en buques de su clase y porte haya existido".

La desaparición del "Galicia" deja al "Canarias" como único crucero de nuestra Marina de guerra y, con su desguace, marcha para siempre — queda archivado en la historia y en la mente de todos los que en él navegaron — el último de los cruceros rápidos españoles, que, desde el punto de vista histórico, arrancan de aquel célebre programa naval de 1908.

Este comprendía la construcción de los tres acorazados "España", tres destructores,

cuatro cañoneros, veintidós torpederos de 180 toneladas y tres guardapescas. Se encargaron todas estas unidades a la por entonces recién fundada Sociedad Española de Construcción Naval que, en pocos años, dotó de modernos astilleros y eficiente Marina de guerra a nuestra patria.

A las citadas unidades siguió el crucero "Reina Victoria Eugenia", cuya construcción se autorizó — el 30 de julio de 1914 concretamente — después de leerse en el Congreso el segundo proyecto Miranda de Ley de Escuadra, proyecto que sufrió retrasos y modificaciones en su origen puesto que preveía la construcción de otros dos acorazados — de 21.000 toneladas, 22 nudos y artillería de 340 milímetros —, igual número de cruceros y seis submarinos. Pero la primera guerra mundial hizo se dejase en suspenso tal programa naval hasta que llegase el momento de recoger e incorporar a las unidades proyectadas las enseñanzas que de tal conflicto bélico se derivasen.

No obstante, el 17 de febrero de 1915 se aprobó la construcción de cuatro cruceros ligeros, seis destructores, veintiocho submarinos, tres cañoneros y otras unidades auxiliares, así como también la adquisición de minas y material aéreo por valor de 230 millones de pesetas.

cuatro a las bandas y tres a proa. Estos cruceros confiaban su protección vertical a una coraza con espesor máximo de 76 milímetros y, la horizontal, a una cubierta protectora de 25. La artillería secundaria estaba compuesta por cuatro piezas antiaéreas de 47 milímetros, una de 76, para la columna de desembarco y, como complemento de su capacidad ofensiva, montaban 12 tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros, repartidos en cuatro montajes triples.

POR JUAN ANTONIO PADRON ALBORNOZ

pidamente en su auxilio — una vía de agua se abrió en el departamento de máquinas y se hundió poco después de que el transporte "Contramaestre Casado" hubiese tomado a su bordo sus 350 tripulantes. Estos dos cruceros eran barcos de línea armoniosa y marinera — tres chimeneas y palos

y se decidió por su transformación en crucero antiaéreo, dotándosele de ocho piezas de 120 en montajes sencillos, diez de 37 y ocho de 20, así como se redujo el número de tubos lanzatorpedos de doce a seis, repartidos estos en dos grupos triples. Se le construyó el puente

—con su correspondiente grúa eléctrica— sobre caizos. La artillería antiaérea fue sustituida por piezas de 37 milímetros, dieciséis en total, así como veinte de 20 en montajes dobles; los lanzatorpedos quedaron reducidos a dos montajes dobles, y, revisado el aparato motor, en las pruebas oficiales alcanzaron y sostuvieron los 31 nudos. Apenas terminada la reforma, el "Galicia" asistió en Buenos Aires a la toma de posesión del Presidente Perón y,

en junio de 1953, el "Miguel de Cervantes" asistió en Spithhead, en representación de España, a la revista naval celebrada con ocasión de la coronación de Isabel II de Inglaterra. En abril de 1964 fue dado de baja el "Almirante Cervera" y, un año más tarde, ocurrió idéntica suerte el "Cervantes". El "Galicia", amarrado en Cartagena, aguardaba desde entonces el final que, hace un par de meses se decretó oficialmente.

año siguiente, zarpó de El Ferrol para participar en la búsqueda de los naufragos del acorazado alemán "Bismarck". Reformado en 1952, su chimenea fue sustituida por dos que, en zandero, se ajustaban al plan original. Hace pocos años se pensó en reformarlo nuevamente, incluso en dotarlo con proyectiles dirigidos, pero posteriormente se disistió y, en calidad de buque insignia, está en servicio activo como único representante de la ya célebre serie "Washington" de renombre mundial.

Los "Canarias" y "Baleares"

Una referencia sobre la construcción de la pareja "Canarias"-"Baleares" requiere un breve comentario previo.

El desplazamiento —10.00 toneladas— de estos cruceros, denominados tipo "Washington", correspondía al máximo autorizado en 1921 por los acuerdos tomados en la célebre conferencia naval celebrada en la ciudad que dió su nombre a esta serie de unidades.

Si se tiene en cuenta que por entonces el tonelaje oscilaba en los cruceros entre las 6.000 y 7.000 toneladas y que Inglaterra construía sus "Hawkins", "Frobisher", "Effingham" y "Cavendish" —luego transformado en el buque-escuela "Vindictive"—, pueden comprenderse fácilmente las razones que condujeron a tal determinación, teniendo bien presente que en éstos el tonelaje ascendía a 9.500 toneladas.

Los cruceros del tipo "Washington" —con velocidades de 30 y 33 nudos— gran autonomía y artillados con ocho piezas de 203 milímetros, otras menores y varios lanzatorpedos de 533, resultaban ideales y las naciones se lanzaron a

Construcción Naval en sus astilleros del arsenal ferrolano.

El 28 de mayo de 1931 se botó el "Canarias" y, el 20 de abril del año siguiente, lo fue el "Baleares". En julio de 1936 se encontraban ambos en período de armamento y, el 27 de septiembre, se hizo a la mar el primero que junto con el "Cervera", arribó al Estrecho donde entabló combate con los destructores "Gravina" y "Almirante Ferrándiz" y, tirando desde una distancia superior a los 15 kilómetros, logró hundir al segundo de ellos.

En la segunda quincena de diciembre salió el "Baleares" para Cádiz, donde se instaló la artillería antiaérea, y, ya el 26 arribó al Mediterráneo para iniciar su carrera bélica. Esta no fue larga ya que, el 6 de marzo de 1938, durante un encuentro nocturno, resultó alcanzado y hundido por torpedos lanzados por los destructores "Lepanto", "Almirante Antequera" y "Sanchez Barcáiztegui".

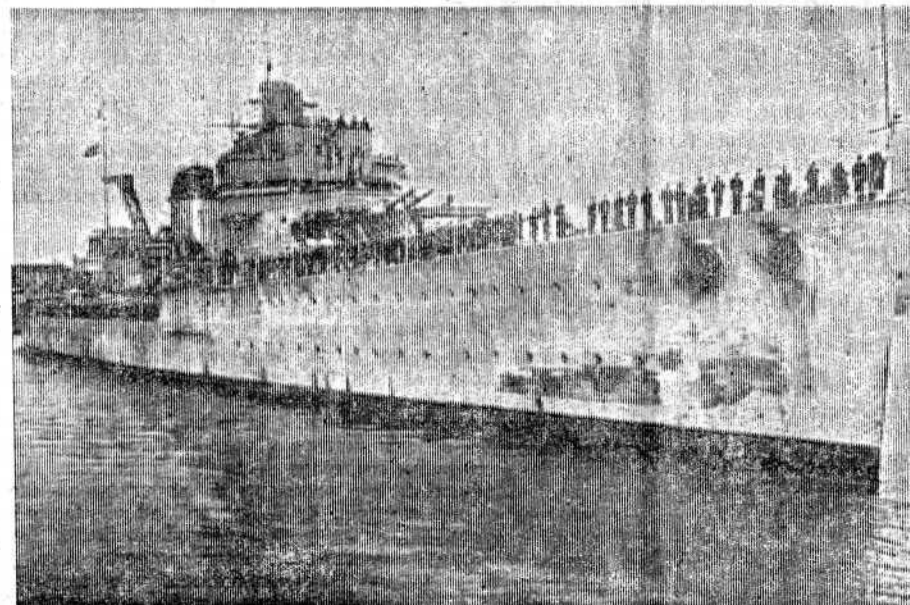
El "Canarias", incorporado a las fuerzas navales encargadas de mantener el bloqueo, logró importantes presas —"Campu-

De 10.000 toneladas standard y 13.200 a plena carga, son las principales dimensiones del "Canarias" 194 metros de eslora por 19,50 de manga y 6,50 de calado. El aparato motor está compuesto por dos grupos de turbinas Parsons que toman vapor de ocho calderas Yarrow. Con 2.794 toneladas de fuel en sus tanques, a la velocidad económica de 15 nudos, la autonomía asciende a 8.000 millas.

El armamento está compuesto por ocho piezas de 203 milímetros —con un ángulo de tiro de 70 grados—, igual número de 120, para tiro antiaéreo, otras ocho de 40 y varias de menor calibre. Se han desmontado los tubos lanzatorpedos que, seis por banda y en montajes triples, montaba originalmente.

Nunca se llevó a cabo la instalación prevista de una capatulta y dos hidros de reconocimiento que, como en sus gemelos de la serie "County", figuraba en los planos originales.

La protección vertical está confiada a 50 milímetros en la flotación, reforzada con 100 a la altura de los paños de las torres de artillería protegidas



El crucero "Galicia" que, actualmente, está siendo desguazado. Su última escala en nuestro puerto fue el 1 de febrero de 1963 cuando, acompañado de la corbeta "Atrevida", llegó arbolando la insignia del-contralmirante Gener Cuadrado.

Cuatro grupos de turbinas Parsons desarrollaban, sobre igual número de hélices, una potencia total de 43.000 H. P. y, a la máxima, podían alcanzar una velocidad de 31 nudos.

en caída —, silueta que conservó el "Méndez Nuñez" hasta que, en 1940, se le sometió a una total y completa reconstrucción de quilla a perilla. Se proyectó principalmente en

previsto y la chimenea proel se acodó sobre la central y sustituyó la de popa por otra de igual anchura que la resultante con lo cual se cambiaba por completo su antiguo y cle-

De 5.590 toneladas, eran sus principales dimensiones 140 metros de eslora por 15,22 de manga y, en su estampa marinera era un poco uno de los "Birmingham" de la Royal Navy.

Actuó por vez primera en la toma de Alhucemas y, ya en 1925, quedó integrado en la entonces denominada Fuerzas Navales del Norte de Africa, agrupación en la que permaneció algún tiempo antes de ser desguazado.

## El "Reina Victoria Eugenia"

De 5.590 toneladas, eran sus principales dimensiones 140 metros de eslora por 15,22 de manga y, en su estampa marítima era un poco uno de los "Birmingham" de la Royal Navy.

Arbolada la quilla el 31 de marzo de 1915 en la grada que había dejado vacía el "Alfonso XIII", se botó en abril de 1920 y, en febrero de 1923 — el retraso fue debido a la escasez de materiales ocasionada por la contienda — fue entregado a la Marina de guerra. Sus dos grupos de turbinas Parsons, que tomaban vapor de doce calderas, le daban 25.000 H. P. sobre dos hélices y máxima de 26 nudos. La combustión era mixta y, con 1.220 toneladas de carbón y 230 de petróleo, alcanzaba una autonomía de 4.000 millas a velocidad económica.

Estaba artillado el "Reina Victoria Eugenia" con nueve piezas de 152 milímetros, en montajes simples, cuatro antiaéreos de 47, igual número de ametralladoras y cuatro lanzatorpedos de 530 milímetros. Confiaba su protección a una

Actuó por vez primera en la toma de Alhucemas y, ya en 1925, quedó integrado en la entonces denominada Fuerzas Navales del Norte de África, agrupación en la que permaneció algún tiempo antes de volver a su base metropolitana, una vez finalizadas las operaciones en aquella zona.

En 1931 fue rebautizado "República" y, seis años más tarde, "Navarra"; y fue entonces cuando, en el arsenal ferrolano, fue totalmente reconstruido y, cuando salió de nuevo a la mar, había perdido aquellas sus esbeltas chimeneas en caída, con palos de mucha guinda y masteleros calados a bayoneta, y, en su lugar, lucía un puente macizo y dos chimeneas en candelero.

El armamento había quedado compuesto por seis piezas de 152, montadas a cruz, y cuatro antiaéreos de 88. Se recorrieron las turbinas y, con sólo ocho calderas dispuestas para quemar petróleo, alcanzaba una máxima de 25 nudos. Incorporado a la Escuadra en 1938, en ella permaneció —

El crucero "Galicia" que, actualmente, está siendo desguazado. El puerto fue el 1 de febrero de 1963 cuando, acompañado de la corbeta "Atrevida", llegó arbolando la insignia del contralmirante Gener Cuadrado.

Cuatro grupos de turbinas Parsons desarrollaban, sobre igual número de hélices, una potencia total de 43.000 H. P. y, a la máxima, podían alcanzar 29 nudos, velocidad ésta que fue rebasada y mantenida durante las pruebas oficiales de velocidad y consumo.

Eran barcos airosos y elegantes, muy similares a los "Town" ingleses y, como el "Reina Victoria Eugenia", sus primeras acciones militares tuvieron lugar en la zona norteafricana con motivo del bombardeo y ocupación de los reducidos enemigos en Alhucemas.

En 1926, cuando el vuelo del "Plus Ultra", el crucero "Blas de Lezo" fue elegido para, con el destructor "Alsedo", cubrir el salto del hidroavión hasta Fernando Noronha y, un año más tarde, marchó a aguas del Yang-Tsé para, en Shanghai, incorporarse a la escuadra internacional que, al mando del almirante inglés Tywit, mantenía el orden en aquel importante puerto. Su columna de

en caída, silueta que conservó el "Méndez Nuñez" hasta que, en 1940, se le sometió a una total y completa reconstrucción de quilla a perilla.

Se pensó primeramente en artillarlos con seis piezas de 152, repartidas en tres torres, varios antiaéreos de 37 en montaje doble, seis tubos lanzatorpedor en montajes triples y, además, una catapultilla con un hidro de reconocimiento. Sus tres chimeneas serían sustituidas por una, ancha, que sostendría las plataformas para los proyectores y, además, el puente se cambiaría por uno enteramente metálico.

Se cambió luego de opinión

## El "Príncipe Alfonso" y sus dos gemelos

Los "Príncipe Alfonso" y "Almirante Cervera" fueron productos del proyecto modificado de la Ley Miranda, de 1915, mientras que, el "Miguel de Cervantes", se ordenó en 1926, cuando desempeñaba la cartera de Marina el almirante Cornejo.

En noviembre de 1922 se colocó la quilla del primero en El Ferrol y, en abril del año siguiente, lo fue la del "Almirante Cervera". El "Cervantes" se comenzó a construir en mayo de 1923 y, en febrero de 1930, se incorporó a la Escuadra.

De 7.975 toneladas, la eslora de estos cruceros era de 176 metros y la manga ascendía a 16,61 por 5,03 de calado. Contaban con cuatro grupos de turbinas Parsons que, tomando vapor de ocho calderas Yarrow, les daban 83.000 H. P. sobre cuatro hélices y 33 nudos de media a régimen normal.

Cuando nuevos se les artilló con ocho piezas de 152 milímetros, repartidos en tres torres dobles y dos sencillas, — disposición que conservó el "Cervera" hasta el fin de sus días — junto con cuatro antiaéreos de 101, dos de 47 y doce lanzatorpedos de 533 milímetros en montajes triples.

La protección vertical estaba confiada a una cintura de espesor variable entre los 50 y 75 milímetros y la horizontal a una cubierta de 25. Los manteletes estaban protegidos por una ligera coraza, sobre todo en los de la artillería de 152.

Eran de características similares a los "Emerald" y "Enterprise" de la Royal Navy pero, sin embargo, les superaban no sólo en la artillería, sino también en la velocidad y protección, por no citar la estampa marinera que, un tanto desgarbada en los ingleses, en los españoles fue de líneas gallardas y estilizadas que, como bien dijo don Alfredo Aguil-

previsto y la chimenea proa se acomodó sobre la central y sustituyó la de popa por otra de igual anchura que la resultante con lo cual se cambiaba por completo su antigua y elegante estampa. Así, con el marcado arrufo y la proa lanzada, tomó un aire de crucero japonés, de aquellos que, en la década del 30, se incorporaron a la Marina Imperial que navegaba bajo los colores del Sol Naciente.

Y así navegó el "Méndez Nuñez" hasta que, en diciembre de 1963, fue dado de baja después de cuarenta años de constantes servicios en la Marina de Guerra.

ra, "daban la sensación y respondían en realidad como auténticos "galgos marinos" dispuestos a devorar millas a un orden de sus comandantes".

El "Príncipe Alfonso" mostró el pabellón español por Europa y dio a conocer la excelente calidad de los productos de nuestros astilleros. Con Alfonso XIII a su bordo visitó Estocolmo, Kiel, Gotemburgo y, finalmente, Escocia. Luego, en noviembre de 1923, visitó Italia y, tras una escala en Malta, regresó a su base metropolitana.

El "Cervera" marchó a La Habana, en mayo de 1929, asistir a la toma de posesión del Presidente Machado. El viaje de ida lo hizo vía nuestro puerto y arbolando la insignia de almirante pues, a su bordo viajaba el entonces ministro de Marina, señor García de los Reyes.

Luego hizo historia en el puerto santacrucero cuando, con ocasión de posterior visita, aquí inauguró el suministro de combustible líquido a cargo del "Trophom", pontón de bandera inglesa que la Shell había cedido a la Sociedad Petrolifera Española S. A. para su fondeo en nuestras aguas.

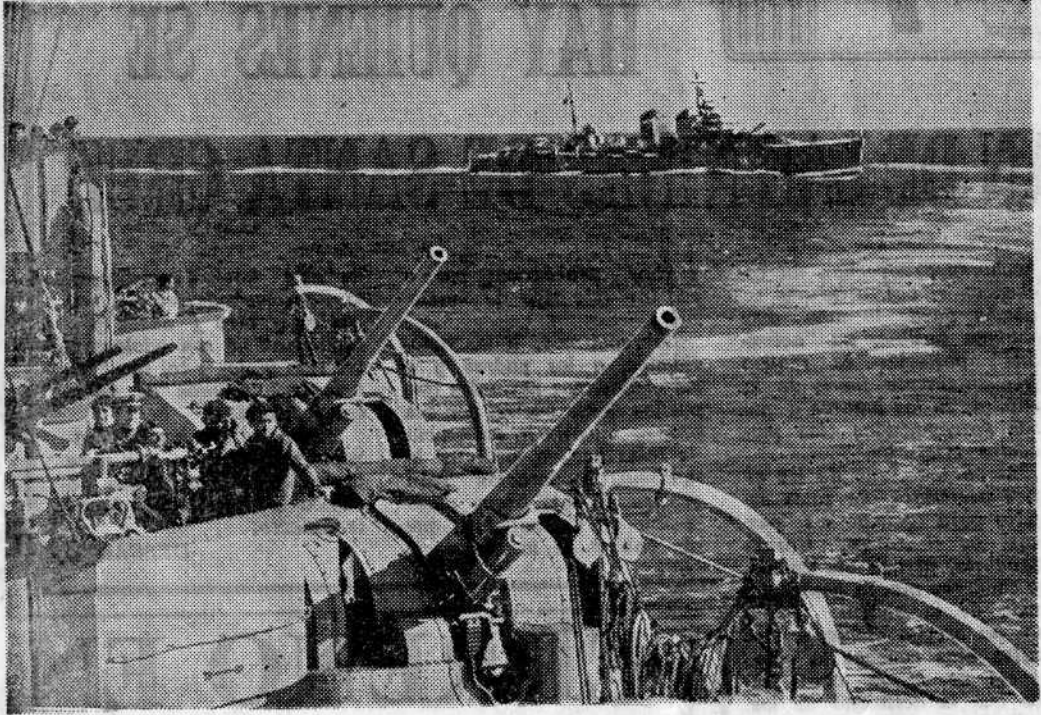
En 1931 el "Príncipe Alfonso" fue rebautizado "Libertad" y, con motivo del levantamiento asturiano en 1934, tuvo destacada actuación en el bombardeo del cerro de Santa Catalina y objetivos en la zona de Gijón, bombardeos previos a los desembarcos que luego llevaron a cabo en aquella zona.

Los "Galicia" y "Cervantes" fueron modernizados entre 1940 y 1944 y, cuando se hicieron de nuevo a la mar, habían perdido el tripode y ganado nuevos puentes. Los montajes artilleros sencillos de proa y popa fueron transformados en dobles y, suprimió el que montaba en el espalder; allí se colocó un hidro, del tipo "Arado",

ascendía a 9.500 toneladas. Los cruceros del tipo "Washington" — con velocidades de 30 y 33 nudos — gran autonomía y artillados con ocho piezas de 203 milímetros, otras menores y varios lanzatorpedos de 533, resultaban ideales para las naciones se lanzaron a construirlos, aunque para mantenerse dentro de los límites

canzados y limitados por los dos lanzados por los destructores "Lepanto", "Almirante Antequera" y "Sánchez Barcáiztegui". El "Canarias", incorporado a las fuerzas navales encargadas de mantener el bloqueo, logró importantes presas — "Campuzano", "Mar Cantábrico", etc. — que, en una ocasión, le hi-

gemelos de la serie "County", figuraba en los planos originales. La protección vertical está confiada a 50 milímetros en la flotación, reforzada con 100 a la altura de los paños de las torres de artillería protegidas éstas por blindajes de 25 milímetros. La protección horizon-



El "Almirante Cervera" visto desde el "Canarias" durante unas maniobras en el Mediterráneo

cintura acorazada de 50 a 75 milímetros y, también a una cubierta protectora de 75 en la horizontal.

los últimos años como escuela de radiotelegrafistas — hasta que, en 1954, fue dado de baja y desguazado.

## Los "Méndez Nuñez" y "Blas de Lezo"

El 27 de julio de 1922 se botó en El Ferrol el crucero "Méndez Nuñez" e igual operación tuvo lugar el 3 de marzo del siguiente año con su gemelo, el "Blas de Lezo".

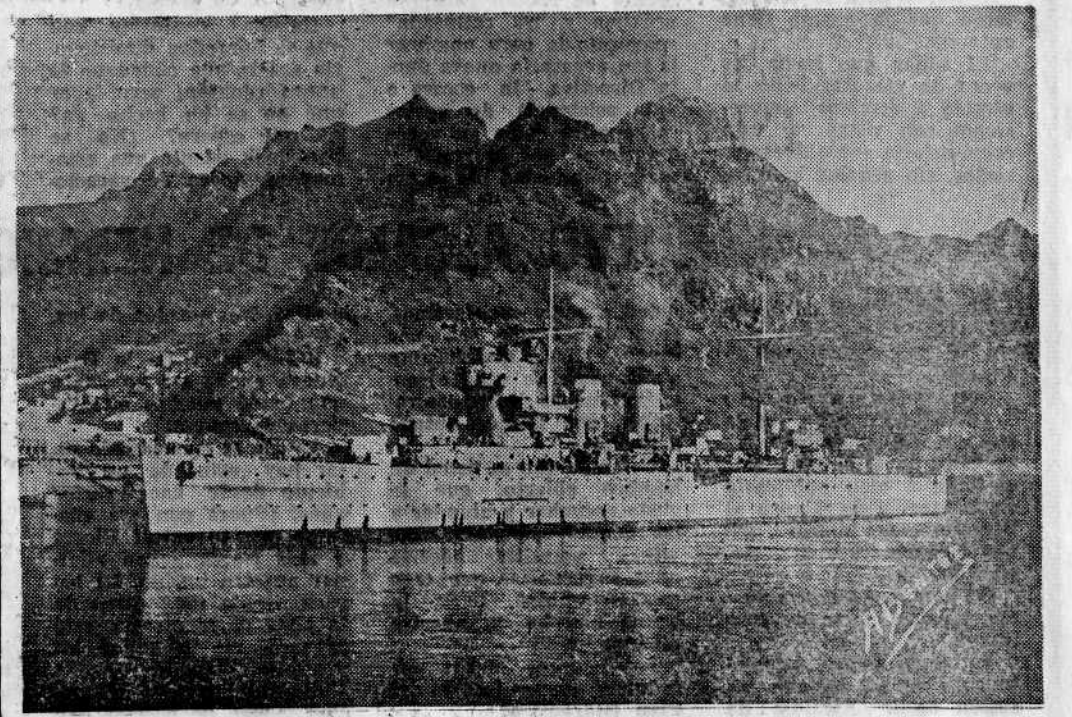
De 4.718 toneladas, eran sus principales dimensiones 140,80

metros de eslora por 14,02 de manga y 7 de puntal con calado de 4,72.

Como artillería principal montaba nueve piezas Vickers, — de construcción nacional —, de 152 milímetros, en montajes sencillos, situados dos a proa,

desembarco montó guardia en los puentes que conducían a la zona neutral y, terminada su misión, antes de marchar a Manila en visita oficial, el citado marino inglés elogió en parte oficial la actuación de los marinos españoles en aguas de China.

El 11 de julio de 1932, durante unos ejercicios navales en aguas de Galicia, el "Blas de Lezo" tocó fondo en el paso del Centolo, frente a Finisterre, y — si bien se acudió rá-



El crucero "Canarias", después de la reforma sufrida en 1952.

señalados por los tratados tuvieron que sacrificar protección, de tal manera que, según los anuarios, los franceses "Tourville" y "Duquesne" — que alcanzaron 36,20 nudos en pruebas — carecían de ella.

cieron ganar a su entonces comandante de la dotación de presa, — teniente de navío don Alfredo Lostau — la Cruz Laureada de San Fernando

En febrero de 1940, el "Canarias" vino a Santa Cruz, acompañado por la Escuadra, para aquí recibir la bandera de combate que la Isla había ofrecido años antes y, en junio del

tal — está compuesta por una cubierta protectora de 20 y 75 milímetros.

Con el desguace del "Galicia" — "de esbelto y noble dibujo, lleno de fuerza y señorío" según Cela — sólo queda el "Canarias" en la flota española que, a lo largo de la historia, ha tenido en sus listas a 47 cruceros.

Estados Unidos construyó los dos "Pensacola", seis "Chester", dos "Portland" ocho "Minneapolis". Inglaterra encargó para su Royal Navy los doce "County" y, por su parte, Francia construyó los citados "Tourville", cuatro "Suffren" y un "Algerie". Italia incorporó a su flota los cuatro "Zara" y tres "Trento" mientras que Alemania lo hizo con los cuatro "Hipper", aunque al terminar la guerra y caer en manos de los aliados el "Prinz Eugen", resultó que las 10.000 toneladas declaradas ascendían realmente a casi el doble, o sea, que sólo sobre el papel eran "Washington".

Para la Marina de guerra japonesa se construyeron los cuatro "Hurutaka" en 1927, seguidos pocos años más tarde por dos nuevas series — "Nachi" y "Atago" —, también de cuatro unidades cada una.

De acuerdo con las doctrinas imperantes, se decidió construir una pareja de estos cruceros "Washington" para nuestra Marina, encargándose de ello la Sociedad Española de