

LA ISLA y los barcos

# EL DESTRUCTOR «MARQUES DE LA ENSENADA» FUE ENTREGADO A LA ARMADA EN AGOSTO DE 1970

Está artillado con seis piezas de 127 milímetros y dispone de un moderno equipo para la lucha antisubmarina

Los «Lepanto», «Alcalá Galiano» y «Almirante Ferrándiz», pertenecen a la clase «Fletcher» de la Navy estadounidense

El destructor «Marqués de la Ensenada» es el segundo buque de la Marina de Guerra española que recuerda a don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, el célebre político y estadista de quien dijo Canga y Argüelles que era «ministro digno de toda memoria en los anales de la Hacienda española, de cuya probidad y amor al rey y a la patria jamás podrá hacerse el debido elogio».

El primer «Marqués de la Ensenada» era la réplica española a los «Isla de Cuba» e «Isla de Luzón», dos pequeños cruceros de casco de acero construidos en Glasgow y Newcastle por la Armstrong en 1896. Estos inspiraron el citado «Marqués de la Ensenada», construido en La Carraca en 1890, que —con menos máquina y dos metros más de eslora— desplazaba 1.064 toneladas.

Aquel primer «Marqués de la Ensenada» era buque de 61,25 metros de eslora por 9,14 de manga y 5,2 de puntal. El equipo propulsor estaba compuesto por dos grupos de máquinas horizontales de triple expansión, que con 1.600 H. P. a tiro forzado le daban 14 nudos de máxima.

El armamento estaba compuesto por cuatro piezas de 120 milímetros, sistema Hotchkiss; dos Hotchkiss de tiro rápido, dos de 37 y una ametralladora. Como en los «Isla», se proyectó montarles tres tubos lanzatorpedos que, en verdad, nunca llevó. Confiaba su protección a una cubierta protectora y, con 200 toneladas de carbón, el radio de acción ascendía a 2.000 millas a velocidad económica.

Con el «Marqués de la Ensenada» se encontraban en el puerto de La Habana el crucero «Alfonso XIII»; los cruceros de segunda «Conde de Venadito» e «Infanta Isabel»; el «Magallanes», clasificado como crucero de tercera, y los cañoneros-torpederos «Vicente Yañez Pinzón», «Marqués de Molina», «Martín Alonso Pinzón», «Nueva España» y «Filipinas». Con estas unidades figuraban el transporte «Legazpi», el cañonero «Flecha» y otros buques auxiliares.

El «Filipinas» se encontraba en cuarta situación por tener inútiles las calderas y, como el «Marqués de la Ensenada», el crucero «Alfonso XIII», estaba sometido a reparación larga en sus calderas y, ante ello, de estos tres buques se sacó parte de la artillería que luego se montó en las baterías de La Reina, Velasco y Chorrera.

A la caída de la tarde del 22 de abril de 1898, se presentó por el Norte y ante La Habana la escuadra americana —once buques en total y entre ellos varios acorazados— y, desde aquel momento, quedó bloqueada la entrada del puerto. La salida de los «Conde de Venadito» y «Nue-

va España» —que tuvo lugar el 14 de mayo— hizo que se incrementasen las fuerzas de bloqueo, con lo que se consiguió aligerar la presión americana en otros puntos de la costa cubana.

Terminada la guerra, a principios de 1899 comenzó la repatriación de los buques, personal y material del Apostadero de La Habana. En Fort de France quedaron los buques que no estaban en condiciones de regresar a España —«Filipinas», «Galicia» y «Diego Velázquez»— y, el 7 de mayo de 1899, la escuadrilla, al mando del capitán de navío Marengo, se hizo a la mar. El «Marqués de la Ensenada», venía al mando del capitán de fragata Triana, antiguo comandante de Marina en Nuevitas, y con él regresaron los «Magallanes», «Vicente Yañez Pinzón»,

«Martín Alonso Pinzón», «Marqués de Molins», «Vasco Núñez de Balboa», «Nueva España» y «Hernán Cortés».

El 1 de abril llegaron a Cádiz —hicieron carbón al redoso de la isla del Hierro— y, a partir de entonces, comenzó el lento morir del «Marqués de la Ensenada». Desarmado en 1901, por Real Decreto del 22 de diciembre del mismo año pasó a ser utilizado como depósito de material y, en 1903, a la Brigada Torpedista de Cartagena. Un año después fue sustituido por el «Isabel II» y quedó pendiente de venta o desguace hasta que, en 1906 pasó a la Estación Torpedista de Cádiz y, en 1911 ya fue definitivamente desarmado, situación en la que permaneció hasta su desguace en 1914.

## El nuevo «Marqués de la Ensenada»

En octubre de 1943 se ordenó la construcción en el Arsenal ferrolano de los cinco primeros «Oquendo» y, en enero del año siguiente, la de los otros cuatro que completarían la serie de nueve prevista.

Los «Oquendo» iban a ser, además del que daba nombre a la serie, los «Roger de

arboló el 15 de junio de 1951 y, botado el 5 de septiembre de 1956, no fue entregado a la Armada hasta el 22 de diciembre de 1964. El que comenzó como destructor de tipo convencional, fue ampliamente transformado durante su construcción y posterior armamento y hoy figura clasificado como destructor ne-

antiaéreos de 40 en montajes sencillos. Completan su armamento dos «erizos» e igual número de canastas para el lanzamiento de torpedos Mk 32, especialmente contruidos para la lucha contra submarinos en inmersión.

Con 659 toneladas de combustible en sus tanques, el



El modernísimo «Marqués de la Ensenada», en cuya construcción se utilizaron aceros de alta resistencia y aleaciones especiales.

sados por dos juegos de turbinas engranadas, alojadas en cámaras independientes, cada una con tres calderas, con calentador y calentador de aire, separadas por el compartimiento de potentes máquinas, dispuestas a dejar por la popa distancias de vértigo y montañas de polvo marino.

Los «Marqués de la Ensenada» y «Roger de Lauria», gemelos en origen del citado «Oquendo», fueron objeto de reformas y adaptaciones a la nueva doctrina en la guerra naval. Aquel, desprovisto de sus tubos lanzatorpedos quedó artillado con cuatro piezas —para tiro naval y antiaéreo— y, además, con un potente equipo para la lucha antisubmarina.

Por lo que respecta al «Marqués de la Ensenada» y «Roger de Lauria», también

co y otro —a popa— de profundidad variable.

Con 673 toneladas de combustible, estos destructores tienen un radio de acción de 4.500 millas a la velocidad económica de 15 nudos. Terminadas las obras de adaptación, los «Marqués de la Ensenada» y «Roger de Lauria» han quedado a la altura de los mejores de su tipo en las Marinas del mundo. El 30 de mayo de 1969, el «Roger de Lauria» fue entregado por la

Empresa Bazán a la Armada y, en presencia del entonces ministro de Marina —almirante Nieto Antúnez— su tripulación, compuesta por 330 hombres, pasó seguidamente a su bordo.

El «Marqués de la Ensenada» fue entregado el 30 de agosto de 1970 y, poco después, marchó a Ceuta y Melilla con los Príncipes de España.

Con la cubierta de castillo bien prolongada —la toldilla queda en escalón, inme-

diatamente después de la cubierta para la maniobra del helicóptero— estos buques tienen, en opinión de algún comentarista naval británico, parecido con algunos destructores de la Navy americana. A los que sí tienen semejanza es a los japoneses de las series «Akizuki», «Harusame» y «Ayanami», si bien el armamento es diferente, más completo en los españoles que en los citados de la Armada del Sol Naciente.

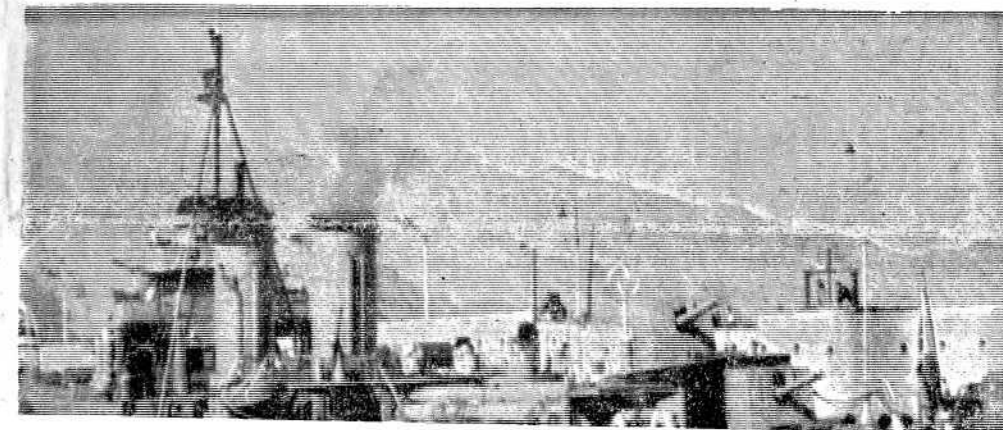
## Nombres y recuerdos

Los nombres de «Lepanto», «Almirante Ferrándiz» y «Alcalá Galiano» figuraron con anterioridad en buques de la Marina de Guerra española.

proporcionadas y una arboladura horrible con cangrejos, dos vergas y cofas militares como embudos artillados y con el reducto central de sus

también falto de estabilidad y con silueta inglesa pasada de moda para su época; como que databa de 1885. Con su negro casco de yate estilizado con cintón blanco y lambrequines en los coronamientos, era una unidad mediocre a la que salva hoy en día la pasión y el afecto por los viejos vapores del siglo pasado, que tienen para nosotros un gancho romántico y encantador.

Los masteleros de bayoneta del «Lepanto» y su sientra de manguerotes junto a las lumbreras de la máquina alargaban la línea fina de este crucero, que no pudo hacer honor a su nombre glorioso y que se aburría de dormir en el arsenal cartagenero, sin poder alcanzar jamás la situación de madurez naval en su propia clasificación.



pos de máquinas horizontales de triple expansión, que con 1.600 H. P. a tiro forzado—le daban 14 nudos de máxima.

El armamento estaba compuesto por cuatro piezas de 120 milímetros, sistema Hontoria; dos Hotchkins de tiro rápido, dos de 37 y una ametralladora. Como en los "Islas", se proyectó montar tres tubos lanzatorpedos que, en verdad, nunca llevó. Confiaba su protección a una cubierta protectora y, con 200 toneladas de carbón, el radio de acción ascendía a 2.000 millas a velocidad económica.

Con sus "sister ships" de construcción inglesa, la proa era de espalón incipiente y, con aparejo de bergantín-goleta, entre los palos llevaba la chimenea en caída elegante y bien guarnecida de "mambros".

Con el acorazado "Pelayo"



El "Almirante Ferrándiz" durante una de sus escalas en nuestro puerto.—(Foto del autor)

y el crucero "Infante María Teresa", el "Marqués de la Ensenada" marchó a Kiel en junio de 1895 para, en representación de España, participar en la revista naval que, con motivo de la inauguración del Canal, se celebró el día 20 en presencia de Guillermo III.

De vuelta a España, el "Marqués de la Ensenada"—cuyo bautismo de fuego había tenido lugar en 1893, en las costas entre Melilla y las Chafarinas—marchó al apostadero de La Habana y, en 1897, realizó una visita oficial a Nueva York.

Cuando se iniciaron las hostilidades con Estados Unidos el "Marqués de la Ensenada"—al mando del capitán de fragata Peral—se encontraba sometido a obras de reparación larga en La Habana y, por ello, se le desmontaron dos piezas de 57 milímetros, sistema Nordenfeli, que fueron instaladas en la posición de Cojimar.

## El nuevo "Marqués de la Ensenada"

En octubre de 1943 se ordenó la construcción en el Arsenal ferrolano de los cinco primeros "Oquendo" y, en enero del año siguiente, la de los otros cuatro que completarían la serie de nueve prevista.

Los "Oquendo" iban a ser, además del que daba nombre a la serie, los "Roger de Lauria", "Marqués de la Ensenada", "Elas de Lezo",

arboló el 15 de junio de 1951 y, botado el 5 de septiembre de 1956, no fue entregado a la Armada hasta el 22 de diciembre de 1964. El que comenzó como destructor de tipo convencional, fue ampliamente transformado durante su construcción y posterior armamento y hoy figura clasificado como destructor pesado o, también, como destructor antisubmarino.

por Juan Antonio Padrón Albornoz

antiaéreos de 40 en montajes sencillos. Completan su armamento dos "erizos" e igual número de canastas para el lanzamiento de torpedos Mk 32, especialmente contruidos para la lucha contra submarinos en inmersión.

Con 659 toneladas de combustible en sus tanques, el radio de acción del "Oquendo" es de 5.000 millas a la velocidad económica de 15 nudos.

Sobre esta clase de destructores, don Alfredo Aguilera escribió: "Los "Oquendo" venían originariamente proyectados para armarse con ocho piezas de 105 milímetros sobre ajustes pareados, en torrecillas escalonadas y axialmente agrupadas por parejas a proa y popa, más doce de 37 milímetros, antiaéreos, en seis dispositivos, y cuatro de 20 milímetros; siete tubos lanzatorpedos, en dos montajes dobles a cada banda y uno triple sobre el eje del buque, en disposición de lanzar por babor y estribor, completaban el armamento principal de los usualmente llamados con aquellas características superdestructores.

Por la planificación y aspecto, con su proa lanzada y forma de las chimeneas, iban a recordar un tanto a los "zerstorer" germanos de la clase "Narvik"—entre los "Z-23" al "Z-39"—; sin embargo, el número y dispositivo de las piezas artilleras más cerca estaban, en los destructores patrios, a la representada por la clase francesa "Mogador" de los años 1938-39, o a los "Cossack" británicos algo anteriores. En la segunda preguerra se habían construido por las principales Marinas aquellos tipos de gran tonelaje y poderoso armamento, realmente invasores de cometidos navales hasta entonces reservados a los pequeños cruceros rápidos; en cuanto al factor velocidad, algunos destructores de parecidas características desbordarían ampliamente en pruebas los 40 nudos. Al orden de valores navales expuestos, respondían propul-

De 2.582 toneladas standard y 3.005 a plena carga, con sus principales dimensiones 116,4 metros de eslora por 11,1 de manga. Está equipada con dos grupos de turbinas Rateau-Bretagne que, con 60.000 S. H. P. sobre dos ejes, le dan máxima de 32,5 nudos.

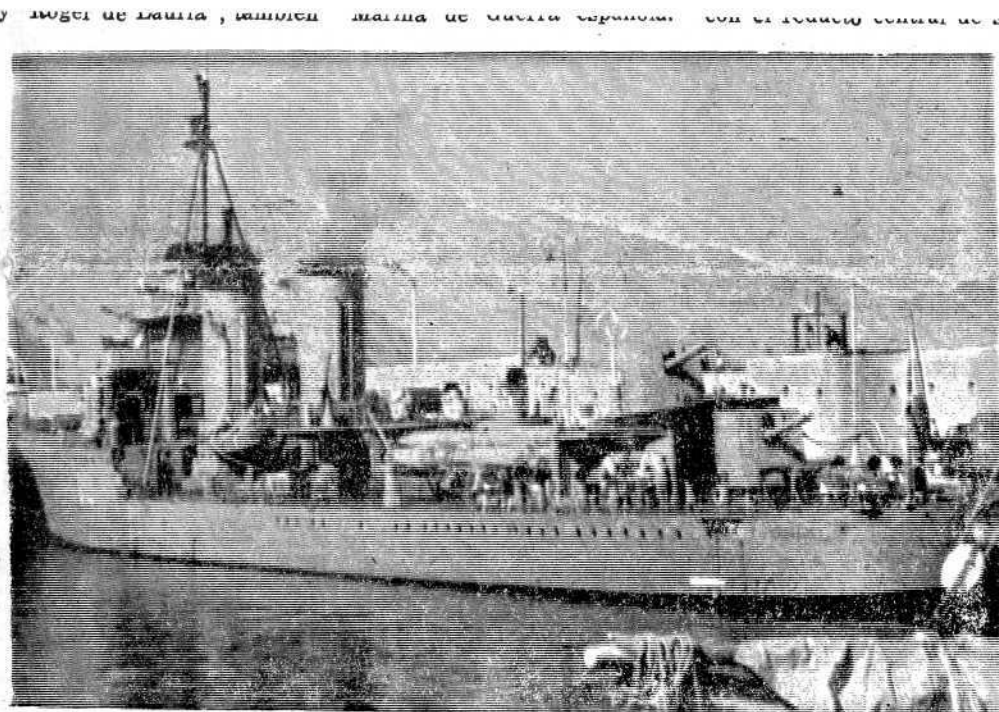
El "Oquendo" está artillado con cuatro piezas de 120 — en dos torres dobles— y seis

nacieron a la mar en el Arsenal ferrolano. Las quillas de ambos se arbolaron el 4 de septiembre de 1951 y, el 12 de noviembre de 1958 fue botado el "Lauria", seguido por el "Ensenada" el 15 de julio del año siguiente.

Remolcados luego a Cartagena, allí fueron sometidos a radicales obras de transformación. Se les dio más manga y se adaptó la cubierta para la maniobra de un helicóptero ligero —especialmente diseñado para la lucha antisubmarina— y, al mismo tiempo, su artillería y demás armamento quedó modificado. Son sus principales dimensiones 117 metros de eslora por 13 de manga y 9 de puntal. De 3.775 toneladas a plena carga, el equipo propulsor está compuesto por dos grupos de turbinas Rateau-Bretagne que, tomando, vapor de tres calderas, les dan 60.000 S. H. P., sobre dos ejes y máxima de 31 nudos

Tanto en el casco como superestructura se emplearon aceros de alta resistencia y aleaciones especiales. El armamento ha quedado compuesto por seis piezas de 127 milímetros y 38 calibres — repartidas en tres torres dobles, dos a proa y una a popa— que, con elevado ángulo de elevación y gran ritmo de fuego, pueden utilizarse para tiro naval y antiaéreo.

Llevaron también dos montajes triples para el lanzamiento de torpedos antisubmarinos de gran alcance —los célebres torpedos "buscadores", de 324 milímetros— y, además, un helicóptero "Hughes", equipado con torpedos de cabeza acústica para luchar contra submarinos en inmersión. Estos medios de ataque están reglados por tres direcciones de tiro, dos equipos de radar para exploración aérea y de superficie y, además un sonar fijo en el cas-



El destructor "Churruca", gemelo de los anteriores "Alcalá Galiano", "Lepanto" y "Almirante Ferrándiz".—(Foto del autor).

El primer "Lepanto" fue un barco de ruedas, de casco de madera, que se botó en noviembre de 1846 en La Carraca. De 750 toneladas, eran sus principales dimensiones 50 metros de eslora por 8,8 de manga y 3,2 de calado; daba 8,5 nudos de media y estaba artillado con dos piezas de 160.

Unas veces como guardacostas, otras como simple transporte, el vapor "Lepanto" pasó la mayor parte de su vida en aguas del Mediterráneo y, en 1884 se decretó su baja y posterior venta. Pero no murió para la mar y, en Cartagena, pasó otros diez años como pontón sanitario hasta que, por 45.000 pesetas en 1894 se vendió el viejo casco.

El segundo "Lepanto" fue un crucero protegido —gemelo de los "Reina Regente" y "Alfonso XIII"— que se botó el 3 de noviembre de 1893 en Cartagena. De 4.862 toneladas, 93 metros de eslora por 15,45 de manga y 6,10 de calado, estaba equipado con dos grupos de alternativas triples que en teoría debían darle 20,5 nudos de máxima, si bien ésta quedó muy reducida a los pocos años de mar.

Artillado con cuatro piezas de 240 milímetros, sistema Hontoria, —luego sustituidas por otras tantas de 160— llevaba además seis de 120 igual número de 57, dos Hontoria de 37, cuatro ametralladoras y cinco tubos lanzatorpedos.

El crucero "Lepanto", que por las causas citadas no pudo alistarse en la fuerza naval del almirante Cámara, fue definido así por un comentarista naval: "Era un barco escurrecido de casco, con quebranto óptico, popa de cola de pato y proa de espalón. Tenía dos chimeneas caídas. Chimeneas oblongas, bien

superestructuras al estilo británico. El castillo y la toldilla quedaban a muy poca distancia del agua y casi siempre barridos por la mar; por eso, la artillería principal se encaramaba sobre el sellado huyendo de los cáncamos verdes.

El "Lepanto", como sus gemelos, era pobre de casco,

## Los destructores de la serie "Churruca"

El tercer "Lepanto", así como los anteriores "Almirante Ferrándiz" y "Alcalá Galiano", perteneció a la clase "Churruca", aquella compuesta por 18 magníficos buques

que —versión de los "Stuart" de la Royal Navy— se construyeron todos en las gradas cartageneras de la Sociedad

(Pasa a la página 10)

## ESCUELA SINDICAL DE HOSTELERIA

ADMITE INTERNOS:

15 ALUMNOS COCINA  
20 ALUMNOS SERVICIO

SOLO PARA RESIDENTES EN ISLAS MENORES O EN POBLACIONES ALEJADAS DE LA CAPITAL.  
SOLICITUDES: HASTA 10 DE JULIO.

SINDICATOS LE OFRECE GRATUITAMENTE EL INTERNADO DE SU HIJO.



