

# Las dos escalas tinerfeñas del H.M.S. "Warrior", primer acorazado de la Royal Navy

Segundo de su tipo en el mundo, aun se encuentra a flote -con 117 años de mar sobre sus cuadernas- en aguas de Pembroke

Durante casi un siglo, el acorazado fue el verdadero dueño de los mares y constituyó el eje de las Marinas de Guerra. El poder naval de las naciones se medía entonces de acuerdo con el número de sus acorazados en servicio, al igual que hoy se hace por el de submarinos nucleares y portaviones de ataque.

Durante el citado período de tiempo, el acorazado fue el auténtico protagonista de la historia naval. Las naciones que los tenían hacían ostensible exhibición de ellos, de aquellas piezas de artillería que, a las banderas primero, en barbetas después y finalmente en torres, eran el índice de todo un poderío en la mar, el símbolo del dominio en las rutas oceánicas.

Como «capital ship», el acorazado tuvo —como todo en el mundo— partidarios fervorosos y enemigos encarnizados. Era un gigante al que, más tarde, ya desafió el David de la «Jeune Ecole» del almirante Aube. Vino luego la etapa del «Dreadnought» y las que, con rapidez, se sucedieron en dicho tipo de buque al que, por fin, venció el portaviones. Este, con sus espectaculares ataques contra los máximos símbolos —«Yamato» y «Musashi»— acabó con tan debatido tipo de buque de guerra.

Con sus 72.800 toneladas y nueve piezas de 457 milímetros, estos dos colosos japoneses señalaron el máximo alcanzado por el acorazado, el cual se inició en la historia naval con el francés «Gloire» y continuó con el H. M. S. «Warrior», primero de la Royal Navy y primero también que arribó a Santa Cruz de Tenerife.

El «Gloire» —proyectado por Dupuy de Lôme— se construyó en Tolón y, botado el 24 de noviembre de 1859, entró en servicio en septiembre del año siguiente. Clasificado como acorazado de alta mar —Francia fue también la creadora de las célebres baterías flotantes que actuaron durante la guerra de Crimea— desplazaba 5.618 toneladas y eran sus principales dimensiones 77,89 metros de eslora por 17 de manga. Alcanzaba máxima de 13 nudos y, en sus tres palos —con aparejo de bricbarca— largaba buena cantidad de lona.

El casco era de madera y, sobre él, se extendía la coraza que, de espesor máximo de 110 milímetros, alcanzaba hasta dos metros bajo la flotación. Dicha coraza representaba un peso de 900 toneladas, o sea, significaba el 16 por ciento del desplazamiento.

Por Juan Antonio Padrón Albornoz

La artillería del «Gloire» estaba compuesta por treinta y cuatro cañones de 160 milímetros, con alcance de 6.000 metros. Disponía de otra artillería menor y, con 675 toneladas de carbón, a la máxima tenía autonomía para siete días de mar y, a la económica de 8, podía

navegar veintisiete días.

Dado el éxito del «Gloire», la Marina francesa encargó dos unidades similares —«Invencible» y «Normandie»— con las que, ya en 1863, se formó la Primera Escuadra de Acorazados, agrupación al mando del almirante Penaud.

## Nace el H.M.S. "Warrior"

La opinión pública británica seguía aferrada a los métodos tradicionales, pero cuando la «Gloire» comenzó a tomar forma y a convertirse casi en una realidad ya tangible, el Primer Lord del Almirantazgo, Sir John Packington, encargó al arquitecto naval Scott Russell y al constructor M. Isaac Watts el proyecto de un acorazado que, de características muy similares al francés, tuviese mayor potencia de fuego.

Una vez listos los diseños y éstos aprobados, el 25 de mayo de 1859 se arboló la quilla del «Warrior» en los astilleros de la Thames Ironworks, en Blackwall, y, botado el 29 de diciembre del año siguiente, fue dado de alta en las listas de la Royal Navy el 24 de octubre de 1861, una vez superó las pruebas de mar iniciadas el 1 de agosto.

Los encargados del diseño del «Warrior» se encontraron con que, a fin de mantener la potencia de fuego del segundo «capital ship» en las Marinas del mundo con una sola batería, tenían que aumentar el calibre de la artillería. Pero, teniendo en cuenta que la proximidad de las portas a banda y banda debilitarían la coraza, decidieron distanciarlas algo más de lo normal. Por tanto, el «Warrior» resultaría de más eslora de lo que permitía la construcción en madera y, ante ello, se decidió utilizar hierro para el casco.

La coraza del «Warrior» no cubría todo el costado, sino sólo la parte de la batería, cerrándose en sus extremos en forma de reducto. El blindaje, de 115 milímetros —sobre planchas de teja, de 18 pulgadas— era capaz de resistir proyectiles disparados desde 200 metros.

De 9.237 toneladas, las principales características del «Warrior» eran 115,9 metros de eslora por 15,2 de manga y, con 1.250 H. P. sobre el eje, alcanzaba máxima de 13,5 nudos, velocidad que años más tarde aumentó cuando se le dotó de nuevas calderas.

Para facilitar la maniobra del

velamen —llevaba aparejo de fragata en sus tres palos— las dos chimeneas que se alzaban entre los palos trinquete y mayor eran telescópicas. Cuando navegaba a vela, la hélice era desconectada y, para evitar reducirse la velocidad, izada y colocada en un pozo situado bajo la bovedilla, sistema muy común entonces en aquellos híbridos de vapor y mucho trapo en los palos.

En los «side bunkers», el «Warrior» llevaba 800 toneladas de carbón y su autonomía era de 1.200 millas a la media de 10 nudos.

Por lo que a su armamento respecta, montaba diez cañones de 203 milímetros, veintiséis de 178 y varios de menor calibre. Cada una de las piezas de 203 pesaba nueve toneladas y disparaba proyectiles de 110 libras. Las de 178, que pesaban seis toneladas cada una, empleaban proyectiles de 68 libras.

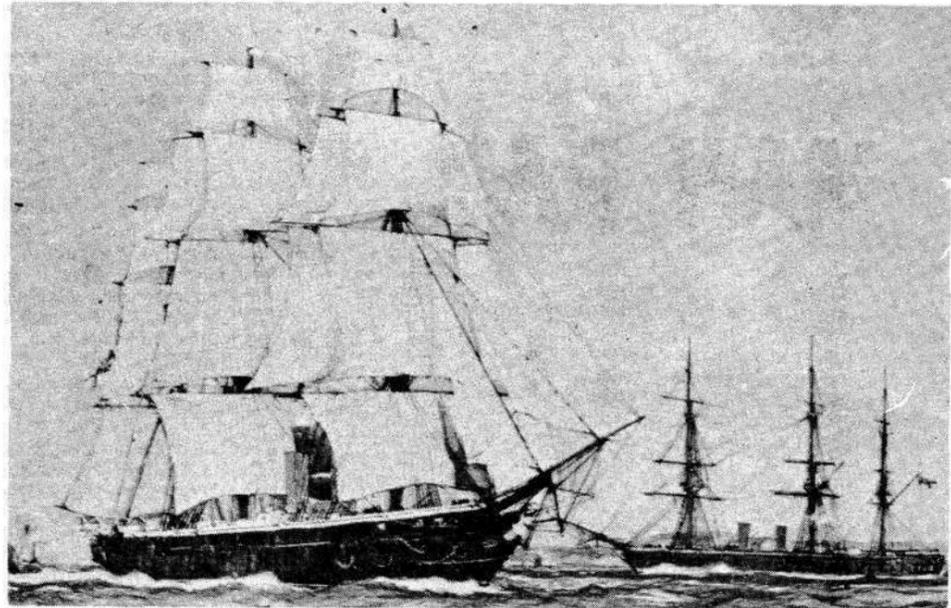
El casco del «Warrior» estaba dividido en noventa y dos compartimentos estancos y, así, se garantizaba su flotabilidad en un elevado porcentaje. La tripulación estaba compuesta por 700 hombres —de comandante a paje— y, en aquellos tiempos, su coste ascendió a 378.000 libras esterlinas.

De acuerdo con la tradición

## Las escalas tinerfeñas del H.M.S. "Warrior"

En 1862, el «Warrior» quedó integrado en el Channel Squadron y, el 2 de enero de 1864, arribó a Santa Cruz de Tenerife en unión de los «Black Prince» —su gemelo— y los «Edgar» y «Defence». Esta agrupación naval —entonces la más moderna y potente en el mundo todo— procedía de Funchal, desde donde, navegando a vela, había cruzado hasta aguas tinerfeñas en tres singladuras.

Dicha fuerza naval venía al mando del almirante Dacres y, por lo que al «Warrior» respecta, lo estaba al del capitán de navío Cochrane.



En primer término el "Warrior" y, al fondo, el "Black Prince", su gemelo

de los «wooden walls» de la Royal Navy, el «Warrior» —como también su gemelo, el «Black Prince»— lucía un artístico mascarón de proa que hacía alusión a su nombre.

El «Warrior» fue considerado un éxito completo pero, al igual que el «Gloire» francés, en sus primeros días de mar tuvo algunos contratiempos y, en un viaje desde Lisboa a Cádiz, tuvo que regresar a puerto con toda clase de precauciones y la lógica y necesaria escolta de otras unidades.

Por entonces, los «ironclads» eran considerados como meras unidades de defensa costera —lo mismo se opinaba en Francia— pero, ya en 1863, la Royal Navy disponía de su primera escuadra de acorazados que, al mando del almirante Hastings, ya era orgullo de toda la nación.

Lo mismo ocurría en Francia, y es que, desde el combate naval de Hampton Road —donde el 9 de marzo de 1862 se batieron los «Monitor» y «Merrimac»— el nuevo tipo de buque había consolidado su prestigio y demostrado sus amplias posibilidades bélicas.

Aquí permanecieron los nuevos acorazados británicos un par de días y, ya de vuelta a su base metropolitana, el «Warrior» pasó al arsenal de Portsmouth, donde fue sometido a obras de modernización y mejora. Durante ellas se le cambió la artillería y calderas —también se modificó el aparejo y se le introdujeron varias innovaciones— y, el 25 de julio de 1867, volvió al servicio activo.

Tras la modernización, el «Warrior» quedó artillado con cuatro nuevas piezas de 203 milímetros y veintiocho de 178, artillería ésta que, como la anterior, se dividía a banda y banda. El 20 de noviembre de 1869, tras Punta Anaga apareció una imponente flota de seis grandes acorazados, entre los cuales destacaban tres aparejados como fragatas de cinco palos. Se trataba de la Home Fleet británica que, en crucero de instrucción, llegaba con todos sus mejores «capital ships» entre ellos el «Warrior» que, poco antes —con su gemelo, el «Black Prince»— había remolcado un dique-flotante a las Bermudas en 25 singladuras.

En primer lugar dio fondo el «Minotaur» —acorazado con aparejo de fragata de cinco palos— que arbolaba la insignia del vicealmirante Sir J. M. Symonds. Tras él lo hicieron sus gemelos «Agincourt» —insignia del contralmirante Chads— y «Northumberland» y, finalmente, los «Warrior», «Hércules» e «Inconstant».

Los tres primeros «ironclads», con aquella su arboladura de fragatas de cinco palos, eran los «crack ships» de la Royal Navy y, respectivamente, venían al mando de los capitanes de navío Goode-nough, H. C. Glyn y May. El «Warrior» lo estaba al de F. A. Sterling, mientras que los «Hércules» e «Inconstant» lo estaban al de los también capitanes de navío Lord Gilford y E. Aplin.

Cada uno de los acorazados de cinco palos tenía una dotación de 1.350 hombres; el «Warrior» llevaba entonces 1.250, 1.200 el «Hércules» y 1.000 el «Inconstant».

La Home Fleet procedía de su base metropolitana y Funchal, puerto éste desde el que había cruzado al nuestro —en esta ocasión a máquina— en sólo una singladura. Fondateos en la dársena exterior, los acorazados británicos despertaron —era lógico— expectación en todo Santa Cruz, en especial los de cinco palos, «Minotaur», «Agincourt» y «Northumberland». El primero había sido construido en los mismos astilleros que el «Warrior» y entrado en servicio un año antes de su escala en nuestro puerto. El «Agincourt», producto de la Laird, fue dado de alta en las listas de la Royal Navy al mismo tiempo que él y, por lo que respecta al «Northumberland» —construido por la Thames Ironworks —entró en servicio en junio de 1867.

Con estos buques, el «Warrior», aquel flamante acorazado que, segundo de su tipo en el mundo, arribó por vez primera a Santa Cruz de Tenerife el 2 de enero de 1864.

Después de esta segunda y última escala en nuestro puerto, el «Warrior» volvió al Channel Squadron y, modernizado en 1872, tres años más tarde fue destinado como apostadero a Portland y, en 1881, pasó a Greenock y, posteriormente, a Portsmouth.

En 1900 fue dado de baja en las listas de la Royal Navy ya que, según el Almirantazgo, era «only considered available as a hulk». En julio de 1902 quedó basado en Portsmouth como tender de las flotillas de torpederos y, dos años más tarde, fue rebautizado «Vernon» y agregado a la Escuela de Torpedos, misión que desempeñó hasta que en 1923 fue remolcado a Pembroke.

Totalmente desarbolado, como muelle flotante pasó a servir a las instalaciones petroleras de tierra, misión en la que aún continúa con el numeral «C 77».

Ahora, cuando ya se habla de desmontar las instalaciones a las cuales sirve como muelle desde hace más de cincuenta años, se alzan voces en Gran Bretaña para la debida conservación del centenario buque de guerra, del segundo «iron clad» que en el mundo flotó.

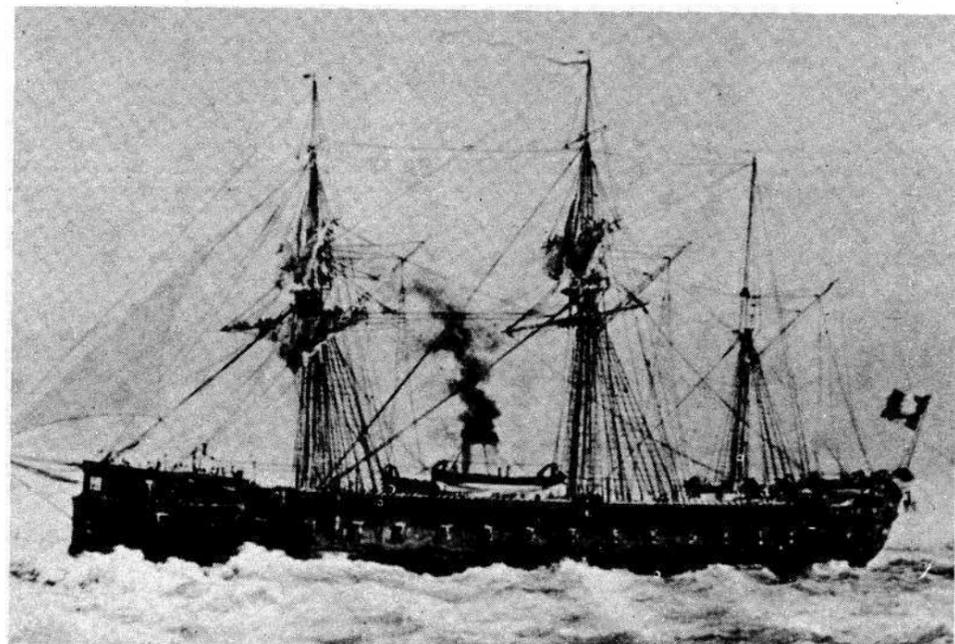
Allí aun está, con su cubierta cruzada por las mangueras oleosas que le unen a los tanques que, en tierra, se esconden tras una zona arbolada. Ya sin máquinas ni calderas, hace años que la cubierta fue cubierta con una capa de cemento y, a popa, se alzan las casetas de madera que sirven de alojamiento a su reducida tripulación permanente.

Cada cuatro años, el «Vernon» —o «C 77», si se prefiere— larga las amarras y, a remolque, es llevado a diqueseco para limpiar los fondos y hacerle las necesarias reparaciones.

El casco, pese a los años transcurridos, se encuentra en perfectas condiciones —de ahí esas peticiones de conservación como recuerdo y verdadera reliquia que se hacen— y, hasta hace pocos años, aun se podía leer el antiguo nombre, «Warrior», que hace 113 años lució en aguas de Santa Cruz de Tenerife.

Hoy, y ya como buques de apoyo artillero, que no verdaderos acorazados, sólo se conservan —y en situación de reserva— los «Iowa», «New Jersey», «Missouri» y «Wisconsin», la Navy USA. Los últimos disparos que en acción de guerra hizo un acorazado fueron los del «New Jersey» que, entre 1968 y 1969, disparó en las costas de Vietnam 5.688 con sus piezas de 406 y unos 15.000 con las de 127.

Ahora, cuando el acorazado ha muerto, el segundo que flotó en las aguas del mundo espera el desguace —o sea, solicitada conservación— en Pembroke.



El "Gloire", de la Marina de Guerra francesa, primer acorazado en las Marinas del mundo.