

El decenio 1936-1946 en la Factoría de El Ferrol del Caudillo (*)

POR

JOSE MARIA GONZALEZ LLANO

INGENIERO NAVAL

PRIMERA PARTE

El tema que ofrezco aquí, aun en los estrechos límites impuestos por la modestia de nuestra construcción, espero que pueda resultar interesante, por lo menos como objeto de meditación.

En diez años suele ocurrir siempre algo digno de mención, pero realmente la década a que me refiero ha sido tan intensa, que puede calificarse de excepcional en muchos aspectos de la Factoría de El Ferrol del Caudillo y de la industria nacional de construcción de barcos de guerra en general. Por ello, tanto desde el punto de vista histórico como porque al tocarse concretamente una multitud de problemas pueda servir en algún caso la experiencia adquirida, y también, por la controversia que las ideas y acontecimientos reseñados puedan suscitar aquí, dando lugar a la exposición de opiniones seguramente muy acertadas y muy aprovechables, me decido a publicar este trabajo, debien-

do confesar que, aunque se ha escrito para este Congreso, la idea de realizarlo es mucho más antigua; por una serie de causas, sin embargo, se fué aplazando, y como creo que no conviene queden en el anónimo, en el que hasta hoy han vivido, una multitud de hechos y circunstancias más o menos interesantes—aun pecando de todos los defectos de que ha de pecar este trabajo, entre los cuales no ha de ser el menor lo farragosa que ha de resultar su exposición—, trataré de dar la mayor información posible sobre acontecimientos que en su mayoría quizá han escapado al conocimiento, no ya del profano, sino que también, en gran medida, del de los técnicos y profesionales. Por otra parte, se someten así a la consideración y discusión del Congreso algunos problemas vivos que afectan muy de cerca a intereses tan formidables y trascendentales para el país como son los vinculados a la construcción naval.

Puede ser que tal demora haya redundado en beneficio del presente estudio, que abarca así una etapa más amplia, y es, por lo tanto, más completo, y, sobre todo, porque la variación de las circunstancias permite hoy referirse menos reservadamente que hace unos años a una serie de hechos y noticias; por otra parte,

(*) Memoria leída por su autor en el III Congreso de Ingeniería Naval. Es sólo un extracto del notable trabajo terminado en mayo de 1947 por el señor González Llano.

tampoco es pequeña la ventaja que supone disponerse de mejor perspectiva para enjuiciar algunos acontecimientos, a medida que éstos van resultando más lejanos.

BREVE RESUMEN HISTÓRICO DE LA FACTORÍA DE EL FERROL DEL CAUDILLO DESDE SU CREACIÓN HASTA EL MOVIMIENTO NACIONAL.

A principios del siglo XVIII, después de la guerra de Sucesión española, cuando bajo los primeros Borbones empezó el país a recobrase de los daños y males que dicha guerra acarreó, y que los desgraciados reinados de los últimos Austrias habían iniciado en el resurgir innegable que la nueva Monarquía le trajo, se pensó por primera vez en utilizar las espléndidas condiciones de la ría de El Ferrol—que tan bien se prestaba a las necesidades y a la índole de la Marina de aquella época—para constituir una base naval que asumiera la capitalidad del Departamento Marítimo del Norte y que fuese al mismo tiempo el centro industrial y constructor de la Marina en esta zona. Aunque esta elección fué muy combatida en aquella época, incluso por figuras tan preclaras como la del Marqués de la Victoria, y aunque su importancia primitiva era inferior a la de otros Departamentos o bases ya consagrados, los hechos han venido a demostrar, en el curso de los siglos, que no estuvieron desacertados los que eligieron tal emplazamiento.

Primeramente se pensó en habilitar la factoría naval, en tiempo de Felipe V, en las riberas de la actual Base Naval de la Graña, y, efectivamente, allí se construyeron los primeros navíos; pero posteriormente, en 1750, bajo Fernando VI, y con Ministro tan ilustre como el Marqués de la Ensenada, se eligió el actual emplazamiento del astillero, en el monte de Esteiro, y se acometió la obra, muy importante en todas épocas y mucho más en aquélla, de construir la dársena y antedársena del Arsenal de El Ferrol y de ganar a la mar todos los terrenos en que desde entonces y hasta nuestros días se han desarrollado sus actividades.

Los planos y presupuestos de estas obras fueron aprobados por Real Orden de fecha 14 de enero de 1750, y su construcción duró hasta 1770.

En todo este período, y en años inmediatamente posteriores, se llevaron a cabo en las gradas del Astillero y en los muelles del Arsenal la construcción y el armamento de multitud de buques, figurando entre ellos, en gran proporción, los navíos de línea (Capital Ships de aquella época), de características y manufactura que los colocaban entre los mejores del momento.

Se comprende así la importancia que en aquellos tiempos alcanzó la factoría de El Ferrol juntamente con las demás del país y con la Marina en general. El crecimiento de ésta fué vertiginoso, no sólo en lo material, sino también en todos los aspectos, pudiendo decirse que la clase más selecta del país formaba parte de la Marina, a la que pertenecían entonces y pertenecieron después, en gran proporción, muchas figuras cumbres del saber español: Jorge Juan, D. Antonio Ulloa, Císcar, Churruga, Mazarredo, etc., etc.

Todo este poder y toda esta rápida floración habían de durar poco. El "Pacto de Familia", primero, y la Revolución francesa, después, de la que la principal víctima vino a ser España, socavaron ya los cimientos del bienestar del país, y luego, el desdichado reinado de Carlos IV consumó la obra de la ruina de España, que se selló en Trafalgar. Desapareció allí nuestro poder naval, y con él se perdió poco después el Imperio español. La influencia de la Revolución francesa trajo como consecuencia la división de España en dos bandos, enemigos irreductibles, que perduró durante todo el triste siglo XIX, con la secuela de sus sangrientas guerras civiles, y su consecuencia de inhibirse España del campo del progreso industrial de las naciones en una época, como ahora se dice, crucial para la industrialización de un país, que es factor tan necesario para el mantenimiento del nivel de la vida moderna y el consiguiente bienestar económico y político de los pueblos.

Naturalmente que la Factoría de El Ferrol del Caudillo "desapareció" también en Trafalgar y no ha vuelto nunca desde entonces a tener el papel o la importancia internacional que hasta allí tuvo. Pasó por los horrores y calamidades de la guerra de la Independencia y del reinado tristísimo de Fernando VII, en las postrimerías del cual había llegado ya al último grado imaginable de miseria. Vinieron después

las guerras civiles durante las décadas de 1830 y 1840, y al final de esta última, cuando la subida de Narváez al Poder dió a España una relativa sensación de orden y energía en el manejo de los asuntos públicos, empezó a florecer de nuevo la vida industrial de la Factoría.

A dicha época pertenece la transformación industrial del Arsenal con la creación de los talleres de Maquinaria y Calderería de Hierro, bastante importantes en aquella época, y que han durado prácticamente hasta el Movimiento. En estos talleres se construyeron las primeras máquinas de vapor que se montaron en las fragatas de la época, pero ahí se detuvo por entonces todo el esfuerzo industrial, ya que los cascos de estos buques siguieron construyéndose de madera, y cuando se inició, en la década del 60, con el "Warrior", la construcción de los buques de línea de estructura metálica—camino que fué seguido por todas las Marinas de Guerra—, aquí en España también se adoptó el mismo rumbo, pero la "Numancia" y la "Victoria"—que fueron nuestras fragatas de hierro blindadas—se adquirieron en el extranjero: la primera en Francia y la segunda en Inglaterra.

Esta política de adquisición al extranjero fué seguida con otros barcos metálicos, entre ellos el acorazado "Pelayo", durante bastantes años, y en la Factoría de El Ferrol los primeros barcos de casco de hierro que se construyeron fueron los pequeños cañoneros "Paz", "Eulalia" y "Concha", entrada ya la década de 1880.

La revolución del 68 trajo como consecuencia—aun ya dentro de esta estado de cosas poco brillante para la Marina y para la Construcción Naval—una nueva etapa de decadencia, que con alternativas más o menos notables, perduró hasta el año 1909, con episodios tan dolorosísimos como los de Santiago de Cuba y Cavite, consecuencia natural del sombrío cuadro que hemos bosquejado.

De toda esta era anterior a 1909 no queda en nuestro poder en la Factoría más que los nombres de los navíos, fragatas, corbetas, bergantines, urcas, goletas, etc., etc., así como de vapores, cañoneros y cruceros que allí se han construido, los cuales figuran en medallones colgados en la Sala de Gálivos, con indicación de las fechas de las botaduras respectivas, 176, y que hacemos figurar aquí también.

BUQUES CONSTRUÍDOS EN EL ASTILLERO DE EL FERROL DESDE EL AÑO 1750 HASTA QUE SE HIZO CARGO DEL MISMO LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE CONSTRUCCIÓN NAVAL, CONSTRUÍDOS POR EL ESTADO.

BUQUES DE MADERA

N O M B R E S	Año del lanzamiento
<i>Navios:</i>	
"San Fernando"	1751
"Castilla"	1751
"Asia"	1752
"Eolo"	1753
"Oriente"	1754
"Aquilón"	1754
"Neptuno"	1754
"Magnánimo"	1754
"Gallardo"	1754
"Brillante"	1754
"Vencedor"	1755
"Glorioso"	1755
"Guerrero"	1755
"Soberano"	1755
"Hector"	1755
"Triunfante"	1756
"Dichoso"	1756
"Monarca"	1756
"Diligente"	1756
"Campeón"	1758
"San Isidro"	1768
"San Julián"	1768
"San Pedro Apóstol"	1770
"San Pablo"	1771
"San Gabriel"	1772
"San Eugenio"	1775
"El Miño"	1779
"La Concepción"	1779
"Castilla"	1780
"Santo Domingo"	1781
"San Felipe Apóstol"	1781
"San José"	1783
"Santa Ana"	1784
"El Salvador"	1787
"San Leandro"	1787
"San Telmo"	1788
"Europa"	1789
"Intrépido"	1790
"Reina Luisa"	1791
"Monarca"	1794
"Montañés"	1794
"Neptuno"	1795
"Argonauta"	1796
"Rey Francisco de Asís"	1853
<i>Fragatas:</i>	
"La Galga"	1752
"Ntra. Sra. del Rosario"	1770
"Ntra. Sra. del Carmen"	1770

N O M B R E S	Año del lanzamiento	N O M B R E S	Año del lanzamiento
"Ntra. Sra. de la Asunción"	1772	"Santa Inés"	1773
"Santa Perpetua"	1772	"Santa Polonia"	1773
"Sta. M. ^a de la Cabeza"	1772	"Santa Rita"	1773
"Sta. M. ^a Magdalena"	1773	"Visitación"	1774
"Sta. Margarita"	1774	"Presentación"	1774
"Santa Marta"	1774	"Anunciación"	1774
"Sta. Dorotea"	1775	"Santa Librada"	1777
"Santa Clara"	1776	"Cargadora"	1791
"Santa Leocadia"	1777	"Ferrolana"	1796
"Graña" o "Ntra. Sra. de la Paz"	1778	"Aurora"	1797
"Sta. Escolástica"	1779	"Niña"	1851
"Santa Sabina"	1781		
"Ntra. Sra. de Loreto"	1781	<i>Bergantines:</i>	
"Santa Rosa"	1782	"Ntra. Sra. de la Pastoriza"	1771
"Ntra. Sra. del Pilar"	1782	"León"	1783
"Sta. Elena"	1783	"El Ligero"	1788
"Sta. Tecla"	1784	"El Cuervo"	1793
"Santa María"	1785	"Pájaro"	1793
"Nta. Sra. de la Paz"	1785	"El Palomo"	1795
"Santa Leocadia"	1787	"Galgo"	1795
"Santa Teresa"	1787	"El Golondrina"	1795
"Palas"	1789	"El Amistad"	1799
"Juno"	1789	"El Trucha"	1799
"Tetis"	1793	"Pelayo"	1849
"Pomona"	1795	"Alsedo"	1851
"Flora"	1795		
"Medea"	1797	<i>Pailebotes:</i>	
"La Prueba"	1800	"San Miguel"	1752
"La Lealtad"	1825	"San Fernando"	1757
"La Iberia"	1825	"Santa Eulalia"	1775
"La Restauración"	1826	"Santa Casilda"	1775
"Cortes"	1936	"San Pío"	1777
"Isabel II"	1836	"San Gil"	1777
"Cristina"	1837	"San Roque"	1788
"Bailén"	1854	"San Jacinto"	1791
"Berenguela"	1857	"San José"	1793
"Blanca"	1859		
"Lealtad"	1860	<i>Balandras:</i>	
"Resolución"	1861	"La Golondrina"	1780
"Tetuán"	1863	"Trucha"	1780
"Almansa"	1864	"Santa Cristina"	1781
"Sagunto"	1869	"Santa Irene"	1781
"Navarra"	1881	"La Gallega"	1797
		"La Brava"	1797
<i>Corbetas:</i>		"Ntra. Sra. de Atocha"	1780
"Ntra. Sra. de los Dolores"	1771	"Sta. Natalia"	1780
"Ntra. Sra. de Atocha"	1771		
"Santa Catalina"	1778	<i>Goletas:</i>	
"La Cazadora"	1779	"Santa Matilde"	1770
"La Diligencia"	1796	"Pastoriza"	1772
"La Fuerte"	1801	"San Lesmes"	1778
"La Indagadora"	1807	"Santa Teresa"	1781
"La Ferrolana"	1848	"La Vigilancia"	1797
"Circe"	1860	"La Defensa"	1797
"Santa Lucía"	1862	"La Carlota"	1798
		"La Brava"	1799
<i>Urcas:</i>		"Alarma"	1807
"Nta. Sra. de Montserrat"	1772	"Cautela"	1807
"Santa Amalia"	1772		

N O M B R E S	Año del lanzamiento
"Santa Teresa"	1856
"Narváez"	1857
"Rosalia"	1858
"Caridad"	1860
<i>Bombardas:</i>	
"Santa Ursula"	1771
"Santa Eulalia"	1775
"Santa Casilda"	1775
"Santa Rosa de Lima"	1779
<i>Quechemarín:</i>	
"San León"	1783
<i>Vapores:</i>	
"Don Jorge Juan"	1850
"Narváez"	1850
"Don Antonio Ulloa"	1851
<i>Cañonero:</i>	
"Salamandra"	1874
BUQUES DE HIERRO	
<i>Cañoneros:</i>	
"Paz"	1881
"Eulalia"	1882
"Concha"	1883
<i>Batería flotante:</i>	
"Duque de Tetuán"	1885
<i>Cruceros:</i>	
"Reina Cristina"	1886
"Isabel II"	1886
"Alfonso XII"	1887
BUQUES DE ACERO	
<i>Cañonero:</i>	
"Mac-Mahon"	1887
<i>Crucero protegido:</i>	
"Alfonso XIII"	1891
<i>Crucero acorazado:</i>	
"Cardenal Cisneros"	1897
<i>Crucero protegido embonado:</i>	
"Reina Regente"	1906

didadas ya nuestras Colonias—último resto del Imperio—no vaciló en acometer la obra de dotar a España de una flota que, dentro de nuestras posibilidades, fuese, sin embargo, proporcionada a la trascendencia del papel que se le concedía, pensando, además, que contra lo que a primera vista pueda parecer, la realización de un programa naval no significa forzosamente dispendio de dinero en gastos no rentables, sino que de una manera indirecta suele contribuir en grado muy marcado a la creación de fuentes de riqueza, por el crecido nivel de industrialización que supone la autarquía más o menos completa de esta actividad. Basta citar en apoyo de este aserto, que el sorprendente auge que adquirió la industria norteamericana a finales del siglo pasado y principios del actual, y que ha desembocado en la formidable potencia industrial que hoy conocemos, se debió en un principio precisamente al propósito de realizar un programa naval en el último tercio de dicha centuria.

El año 1909, siendo Ministro de Marina del Gabinete Maura el Almirante Ferrándiz, se creó la Sociedad Española de Construcción Naval, que en los Arsenales de El Ferrol y Cartagena había de llevar a cabo la construcción del programa naval que la Ley de 1908 había señalado, y que, por lo que concierne a la Factoría de El Ferrol, comprendía la construcción de los tres acorazados tipo "España" y la habilitación de las instalaciones necesarias para ello, entre las cuales figuraba la construcción del dique Reina Victoria Eugenia.

El impulso que todo esto significó para la Factoría fué realmente extraordinario. Se salió del letargo de un siglo en que arrastró una vida verdaderamente miserable, y aunque la importancia recobrada no podía parangonarse, como ya hemos dicho, con la que tuvo en el siglo XVIII, significó, no obstante, un paso decisivo en la industria de la construcción naval española y permitió abrigar esperanzas de que esta rama alcanzase a ser—como la realidad ha demostrado después—una industria verdaderamente interesante entre las principales del país.

Este renacer se vió en breve plazo detenido al estallar la primera guerra mundial, el año 1914, que supuso prácticamente la paralización de los trabajos durante los cuatro años que dicha conflagración duró, pues no hay que olvidar que aunque realmente el advenimiento de la

A principios del presente siglo hubo un gobernante español, don Antonio Maura, que supo apreciar lo que el poder naval representa en la importancia internacional de un país, y aun per-

Sociedad Española de Construcción Naval fué un formidable progreso en las actividades de la Factoría, la industria nacional, sin embargo, no estaba capacitada aún para surtirla; es decir, que prácticamente la totalidad o una gran parte de los materiales necesarios había que importarlos, lo cual no fué posible en todo el curso de aquella contienda.

También conviene citar que no sólo en los primeros tiempos, sino bastantes años después, aunque en la formación y capacitación del personal obrero se realizaron progresos indudables, no pudo decirse lo mismo respecto al personal técnico, ya que la realidad era que estaban casi todos los servicios en manos de extranjeros; y no nos referimos a los trabajos de proyectos y delineación, que esos desde luego no existían aún en España, sino a los puestos técnicos de trabajo en talleres y oficinas.

Este estado de cosas—poco satisfactorio, evidentemente—perduró, quizá en demasía, debido, en parte, a la carencia de Ingenieros Navales españoles que en aquella época se padecía, y también, porque la tónica de los contratos y exigencias con la Sociedad constructora fomentaba la intervención extranjera, buscando la debida garantía, que significaba, en otras palabras, desconfianza en la técnica española.

Por todas estas razones, y durante el lapso de tiempo a que nos estamos refiriendo, la trascendencia del nuevo sistema en la formación del personal fué menos sensible de lo que hubiera podido ser.

En el aspecto material de las instalaciones, aunque evidentemente se dió al principio un paso gigante, pronto se estancó el avance, y ello es explicable, ya que el contrato realmente no creaba las condiciones más adecuadas para que la Sociedad constructora ampliase las instalaciones y adquiriese la moderna maquinaria necesaria, desde el momento en que cualquier dispendio en este aspecto representaba, por lo pronto, una pura pérdida en el activo.

A pesar de todo no cabe duda que el advenimiento de la Sociedad Española de Construcción Naval marca el verdadero renacimiento de toda la industria de la construcción naval española y ha creado el clima necesario para que esta industria, poco menos que inexistente antes de la creación de dicha Sociedad, haya llegado a ser hoy un factor muy considerable en la economía patria.

La situación que reflejan los párrafos anteriores sufrió una variación muy notable, que la mejoró muy sensiblemente al sobrevenir, en el año 1925, la emancipación directiva de manos extranjeras. Se nota en este momento otro avance interesantísimo y una aceleración marcada también en el camino de la emancipación técnica.

Efectivamente, en esta época la Dirección de la Factoría—hasta entonces en manos extranjeras—pasa a manos españolas, lo que, unido a los programas navales que la Dictadura del General Primo de Rivera ordenó en aquella época y a las condiciones de orden y tranquilidad que en aquellos años se disfrutaron en España, permitió un mejoramiento efectivo en todos los aspectos. Todos los puestos directivos y las jefaturas importantes quedaron en manos de Ingenieros españoles, y la inmensa mayoría de los puestos de responsabilidad en el trabajo, pasaron también a ser desempeñados por personal español, aunque quedasen todavía algunos ocupados por extranjeros.

En lo que concierne a las salas técnicas, sin llegar todavía a la independencia, se dieron los primeros pasos en este sentido, aunque a base, muchas veces aún, de personal extranjero.

La organización del personal y del trabajo experimentó también progresos muy sensibles, y se creó un ambiente de seriedad, y pudiéramos decir que una "solera" de abnegación, de pundonor y de interés por el trabajo, que ha perdurado siempre desde entonces, y que ha llegado a ponerse de manifiesto en proporciones verdaderamente brillantes en los momentos difíciles y delicados por los que después se ha atravesado.

En el aspecto material de la Factoría, también durante todo este período y hasta el advenimiento de la República se registran mejoras muy notables y muy meritorias, pues a pesar de las adversas condiciones que las cláusulas del contrato significaban para estos desembolsos, a las que nos hemos referido ya, se llevaron a cabo obras muy importantes, como son: la construcción del taller de Herreros de Ribera, de la Sala de Gálivos y Taller de Ebanistas en el Astillero; la preparación de las gradas en que se construyeron los cruceros "Canarias" y "Baleares", y la construcción de algunos otros talleres, así como la dotación en

la mayoría de ellos de nueva maquinaria o instalaciones.

El advenimiento de la República paralizó la ordenación de nuevos programas navales, e introdujo, por tanto, una discontinuidad que había de repercutir necesariamente, de una manera muy desfavorable, en el desarrollo de las actividades de la Sociedad, produciendo problemas de tesorería de muy difícil resolución, y acarreando todo el malestar y todas las difi-

máquinas en la mar, y cuya entrega estaba indefinidamente aplazada por no disponerse del armamento militar secundario ni de las direcciones de tiro de este armamento y del principal, aparte de faltarle todavía otra multitud de instalaciones.

Su gemelo, el crucero "Baleares", no había hecho todavía sus pruebas de mar, para las que le faltaba más de un año, y en cuanto a su alistamiento militar era todavía mucho peor

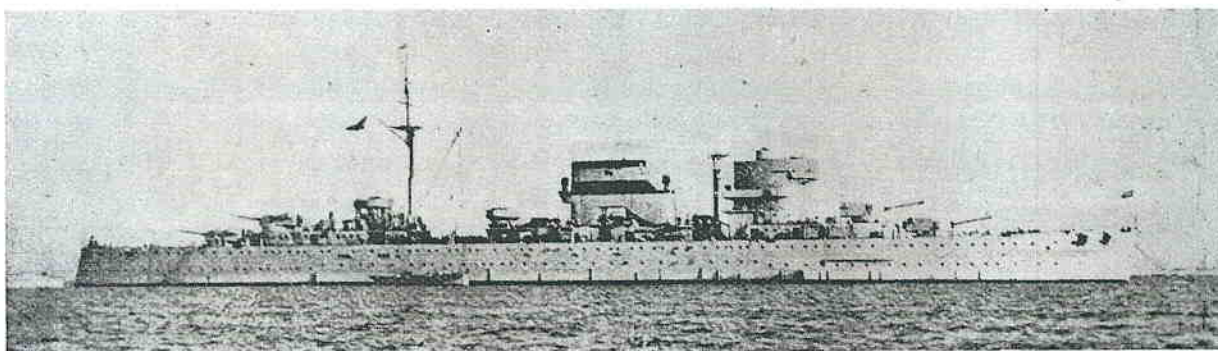


FOTO 1.—Crucero "Canarias".

cultades que estos estados de cosas suelen llevar consigo.

No obstante, la organización de la Factoría era ya lo suficientemente "mayor de edad" y lo suficientemente pujante para poder hacer frente a las condiciones adversas que se le presentaron, una de las cuales fué la desaparición paulatina del apoyo técnico que hasta entonces se había recibido, en una medida casi total, del extranjero. A base de las salas de proyectos y delineación locales, dotadas todavía en gran medida de personal no español, se pudo hacer frente a los problemas de la construcción de los barcos en grada y armamento durante la República.

Tal situación, agravada con el malestar social y con la indisciplina, propios de aquellos tiempos, era la que reinaba en la Factoría en vísperas de la iniciación del Movimiento Nacional. Se encontraba en grada, próximo a su botadura, el minador "Neptuno", y en el agua en armamento sumamente atrasado, el "Júpiter", "Vulcano" y "Marte". Se había recibido la orden de construcción de los dos cañoneros "Eolo" y "Tritón", cuya quilla no había sido puesta todavía.

En armamento se encontraba el crucero "Canarias", que había realizado ya sus pruebas de

que el del "Canarias", faltándole las dos torres principales de 20 cm. de popa, que aún se estaban construyendo en Cádiz.

Entre los barcos que se encontraban en reparación figuraban el "Almirante Cervera", que estaba en obras normales de recorrido y carena en el dique Reina Victoria Eugenia; el viejo acorazado "España", que estaba desarmado y en situación de reserva, y al que se le acababa de hacer la obra de entubado de sus calderas, y el pequeño destructor "Velasco", que tenía sus turbinas levantadas en período de reconocimiento y reparación.

ALZAMIENTO NACIONAL.

El día 20 de julio del año 1936, a las primeras horas de la tarde, estalló en El Ferrol el Movimiento Nacional. Se sabía ya que desde el día 17 del mismo mes se habían levantado las fuerzas de Africa y que se luchaba en Madrid y otros puntos de la Península desde el día 18; también empezaban a conocerse, más o menos confusamente, los episodios en los buques de la Escuadra. De allí, de El Ferrol, habían salido precipitadamente los cruceros "Libertad" y "Miguel de Cervantes", no pudiendo-

lo hacer el "Cervera" por encontrarse en dique, como antes dijimos, y, asimismo, había emprendido desde Santander el rumbo hacia las aguas del Sur el acorazado "Jaime I". La excitación que todas estas noticias producían, y la decisión de declarar el estado de guerra, que fué tomada en la mañana del mismo día, anunciaban la inminencia del desarrollo de los sucesos que, efectivamente, no tardaron en iniciarse. Sobre las dos y media de la tarde abandonó el trabajo el poco personal obrero que había acudido a él, e inmediatamente salieron a la calle las fuerzas militares del Ejército para proclamar el estado de guerra. En el momento de disponerse a salir a tierra las fuerzas del acorazado "España" y del "Almirante Cervera", así como las del Arsenal Militar, se inició en todo el recinto—en este último Arsenal y en el de la Factoría—en la que algunos estaban surtos—una durísima lucha entre las fuerzas sublevadas, reforzadas en ciertos casos por elementos paisanos, y las que, mucho menores en número, con tesón y heroísmo muy grandes, habían de conseguir dominar por completo la situación y alcanzar una victoria fácil y completa, aun a costa, naturalmente, de pérdidas muy sangrientas y muy dolorosas.

También en el pueblo aparecieron focos de resistencia, que intentaron luchar contra las fuerzas militares, y que fueron prontamente reducidos.

Esta situación se prolongó todo el día 20, durante el cual únicamente se utilizó el fuego de fusilería y el de artillería con piezas de desembarco; pero en la noche del 20 al 21 los sublevados pretendieron sacar del dique el "Almirante Cervera", y, efectivamente, inundaron aquél, poniendo a flote el crucero, aunque, afortunadamente, con la torpeza de olvidarse de vaciar el barco-puerta, lo que impidió la salida del buque. Sin embargo, al verse a flote decidieron emplear en la contienda la artillería del crucero, y empezando al principio con la de 47 milímetros de saludo, prontamente pasaron a disparar a bocajarro contra los defensores del Arsenal, utilizando la artillería de 15 cm.

Dominada la situación en el crucero "Cervera" en el curso de la noche del día 21, con episodios heroicos bien conocidos, y reducido también a la mañana siguiente el acorazado "España", así como las fuerzas rebeldes de las dependencias de tierra, quedaron dueñas de la

situación las reducidas y heroicas fuerzas leales, entre las que figuró la dotación del "Velasco" y que contaron también con la eficaz colaboración de la escuadrilla de hidros de la Escuela de Tiro de Marín.

PRIMERA FASE DE LA GUERRA CIVIL.—PRIMERA CAMPAÑA DEL CANTÁBRICO.—ARMAMENTO DEL "CANARIAS".—CAMPAÑA DEL ESTRECHO Y MEDITERRÁNEO.

Primera campaña del Cantábrico.—Terminados los sangrientos episodios que se acaban de reseñar, se empezaron a reorganizar por las Autoridades de Marina los servicios más perentorios del Departamento, que estaban completamente dislocados, hasta el punto que prácticamente puede decirse habían desaparecido al sublevarse contra sus jefes naturales la mayoría de las fuerzas.

Por lo que atañe a la Factoría, se decretó su cierre y la suspensión consiguiente de todos los trabajos, atendiéndose únicamente a algunos tan perentorios como el taponar una vía de agua que un impacto de 76 mm. había ocasionado en el casco del minador "Júpiter".

A poco ya se empezaron a recibir noticias que ponían de manifiesto la situación militar de la Península, conociéndose, asimismo, con la natural consternación, la sublevación de los buques de la Escuadra en aguas del Estrecho y del Mediterráneo.

A la vista de todo esto, y aunque teniendo siempre la idea equivocada de que el triunfo total del Movimiento sería solamente cosa de días (se fijaba incluso para la entrada en Madrid la fecha de Santiago), se vió pronto la necesidad de emprender operaciones marítimas en el Cantábrico, cuyo litoral en su inmensa mayoría estaba en poder del adversario, y, efectivamente, a los pocos días de reprimida la sublevación, pudo hacerse a la mar el crucero "Almirante Cervera", aunque con una dotación sumamente reducida. Se emprendió activamente el armamento del acorazado "España"—que, como ya hemos dicho antes, estaba en situación de reserva—y pudo también conseguirse que en pocos días saliese a campaña, aunque con tan poca gente, que prácticamente sólo podía utilizar una de las torres de la artillería gruesa, corriendo riesgos espeluznantes en lo que ata-

ñe a la seguridad de sus servicios de máquinas y otros. Asimismo, en muy poco tiempo, también se consiguió que el "Velasco" pudiese hacerse a la mar; éste con su dotación, que permaneció fiel desde un principio.

Se empezaron a armar febrilmente como patrulleros todos los bous de que se disponía, y en muy poco tiempo estaban ya en el Cantábrico, iniciando su legendaria campaña el "San-

constituyeron en esta época inicial de la guerra una importante fuente de aprovisionamiento de la España Nacional.

Tan pronto se liberó Pasajes, se constituyó allí la Jefatura Naval del sector del Norte, y a medida que las fuerzas nacionales desde Galicia fueron avanzando hacia Oviedo, se dejó sentir la necesidad de una base naval avanzada, que se constituyó poco después en Ribadeo.

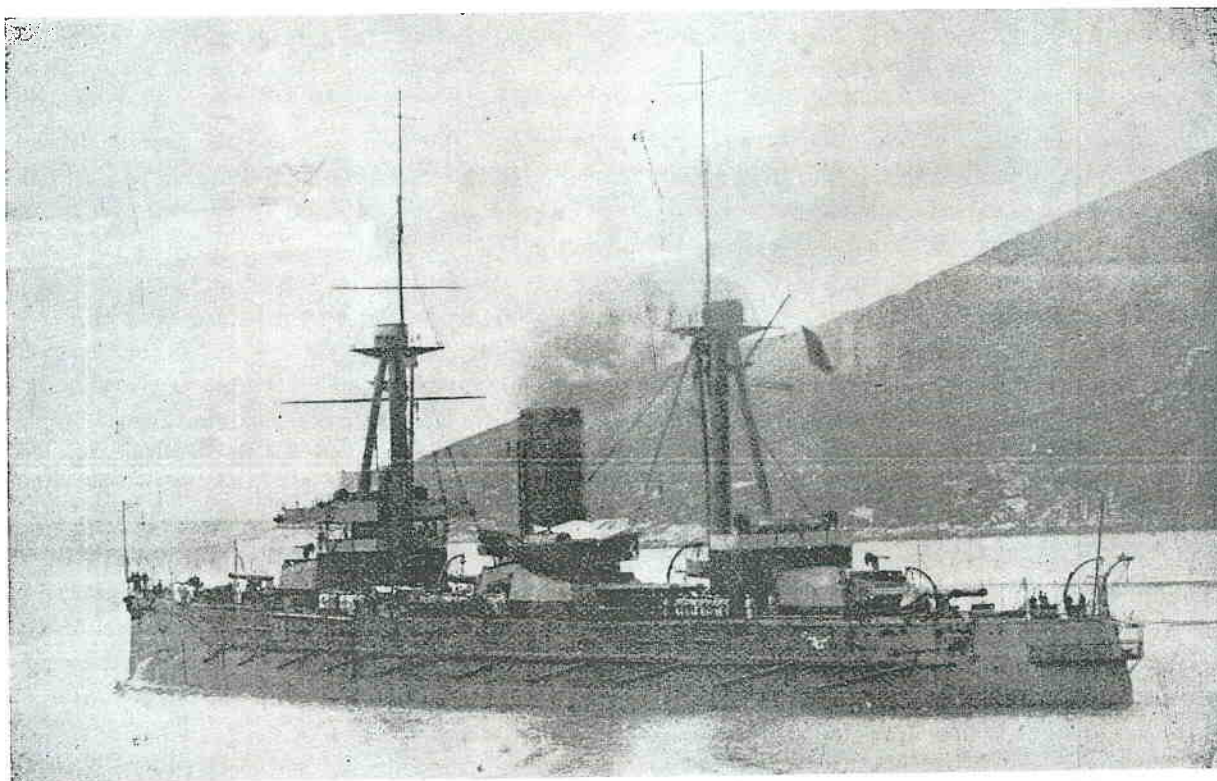


FOTO 2.—Acorazado "España".

ta Urbana", el "Ciriza", el "Juan Ignacio", el "Musel", el "Apagador", el "Tritonia", el "Tito", el "Fantástico", el "Denis", el "Txit-Ona", etcétera, etc., hasta llegar a los 50 que se fueron armando en el curso de la guerra en la Factoría de El Ferrol.

Rápidamente aumentó la eficacia de los buques de guerra propiamente dichos y de estos buques auxiliares armados, todos los cuales contribuyeron muy efectivamente a la liberación de las primeras provincias del Norte, conquistadas por las fuerzas nacionales, e iniciaron el bloqueo de las costas enemigas, apresando en medida considerable a los buques contrabandistas, los que, aparte del refuerzo que suponían para la Marina Mercante Nacional,

La habilitación de todos los buques y elementos necesarios para estas operaciones y dispositivos, así como los primeros auxilios a las fuerzas del Ejército, se empezaron a llevar a cabo en la Factoría, muy poco después del triunfo del Movimiento, aunque teóricamente continuase cerrada.

Al dominio del Cantábrico por estas fuerzas marítimas nacionales, que permitían facilitar las operaciones terrestres, impedir el aprovisionamiento de las costas enemigas, y prestar auxilio y apoyo, por lo menos moral, a las heroicas guarniciones de los cuarteles de Gijón, que resistían encarnizadamente el asedio de los rojos, respondieron estos últimos destacando a las aguas del Norte una flotilla de submarinos,

de los cuales uno de ellos fué sorprendido y echado a pique en las costas de Asturias por un remolcador nacional armado en patrullero, en cuyo auxilio acudió el destructor "Velasco". Aparte de esto, los submarinos enemigos no hicieron nada, y las fuerzas nacionales siguieron dominando el Cantábrico como antes de su llegada.

De todas maneras, este dominio no dejaba de ser precario, ya que estaba a merced de que el adversario destacase fuerzas más poderosas, y por otra parte, a la España Nacional le interesaba extenderlo, no sólo al Cantábrico, sino, muy especialmente, al Estrecho y Mediterráneo. Por ello se hacía preciso pensar en el armamento de todos los buques de que se pudiera disponer, y aunque la creencia de entonces, al suponer que la guerra iba a ser muy corta, fuera el considerar inútil emprender obras de armamento de buques que exigiesen varios meses, se propuso, no obstante, la habilitación del crucero "Canarias", que por su estado de adelanto, podría permitir un armamento más o menos incompleto en plazo relativamente breve.

A pesar de la resistencia que en un principio se derivaba de la citada creencia errónea en una corta duración de la guerra, se tomó en consideración la propuesta, y previa consulta con la Junta de Burgos, se dispuso la formación de una Ponencia técnica que dictaminase sobre la viabilidad de armar el barco en plazo hábil. El informe de la Ponencia fué favorable, y se dieron las órdenes oportunas en los primeros días del mes de agosto para llevar a cabo el armamento del buque.

Una de las principales dificultades con que se tropezaba para la utilización del barco, estaba en la carencia absoluta de la instalación de dirección de tiro de la artillería principal de 20 c/m., pues se daba además la circunstancia de que la puntería local de las torres era también centralizada para cada una de ellas, es decir, que no había una dirección de tiro local y no un alza local, y se carecía de ella. A un entonces Teniente de Navío, que formaba parte de la Ponencia citada, a la que perteneció también personal de la Factoría, se le ocurrió la posible utilización de una de las direcciones de tiro terrestre de la artillería de costa de 15,25 c/m., y estudiado el asunto y obtenida la autorización correspondiente, se

consideraron las obras de transformación necesarias para su adaptación a la instalación marítima del barco y al calibre diferente de sus cañones, estimándose que en un plazo poco superior a un mes podría tenerse instalada dicha dirección de tiro.

Esta fué la base que permitió acometer el armamento de este buque, como más adelante el del "Balears", que tanta trascendencia habían de tener en la suerte de las armas nacionales.

Se comprende fácilmente que la instalación no fuese perfecta ni mucho menos; todos los delicados mecanismos necesarios para la transformación tuvieron que ser improvisados en talleres cuya precisión está muy debajo de este género de fabricaciones. Asimismo, la conversión de la instalación terrestre en marítima, no pudo, evidentemente, cumplir todas las condiciones normales en las de esta última clase y no era apta para tener en cuenta una multitud de correcciones que son muy necesarias en el tiro naval para la debida agrupación y precisión del mismo, tales como las de inclinación del eje de muñones, la corrección por convergencia, etcétera, etc. Asimismo, las correcciones por rumbo y andar propios, tampoco pudieron ser exactamente introducidas. Pudo, sin embargo, encontrarse la posibilidad de acoplar un aparato giroscópico de puntería, lo que supuso evidentemente una gran ventaja. A pesar de todo, la instalación así dispuesta permitía apuntar y disparar los cañones, que ya era algo, y aunque más adelante se improvisaron también alzas locales para el manejo de la artillería, en un principio no se dispuso más que de dos puestos centrales de dirección de tiro, uno a proa y otro a popa.

Resuelto el problema técnico de poder apuntar los cañones principales para algún lado, se confió la defensa antisubmarina del barco a su velocidad, ya que se carecía por completo de la instalación de su artillería secundaria de 12 centímetros, que estaba dispuesta para ambos usos (de superficie y antiaérea) y que no se montó hasta meses después en Cádiz, donde se encontraba en construcción; para las primeras salidas del buque se montaron provisionalmente unos viejos cañones de tiro rasante de 101,6 en muy mal estado, y algunas piezas Norden-delt de 57 mm., en cuyos historiales se leían

los nombres de "Numancia" o "Victoria".

En lo que afecta a la defensa antiaérea, cuya necesidad se dejó sentir ya en el transcurso del armamento del buque, por las incursiones y bombardeos que algunos aparatos enemigos hicieron sobre El Ferrol, al principio lo que más se podía lanzar contra ellos eran maldiciones ya que la Base en aquel entonces, por una porción de circunstancias, entre ellas la del traslado de su artillería antiaérea terrestre a otras del Mediterráneo, en meses anteriores al Movimiento, no ofrecía la menor protección, sino que, por el contrario, necesitaba de la de los barcos. Cuando los bombardeos coincidían con la estancia en El Ferrol de alguno de los barcos que operaban en el Cantábrico, servía la artillería antiaérea de ellos para repeler las agresiones; pero en los demás casos, prácticamente no había la menor defensa. Por ello, y teniendo en cuenta lo molestas que a veces resultaban las incursiones aéreas, cuya preferencia marcada se veía ya que era el "Canarias", se pensó en utilizar el gran ángulo de tiro de la artillería principal de 20 del crucero, que es de 70°, para tratar de batir a los aviones enemigos; ahora bien, se comprende que sin disponer de dirección de tiro ni siquiera de superficie, el problema no era demasiado fácil de resolver. Sin embargo, partiendo del mayor optimismo y de considerar al barco como una plataforma fija, se organizó un tiro antiaéreo por barreras, contando como aparato de puntería con unas instalaciones muy rudimentarias y pintorescas, a base de considerar el paso de los aviones como se considera el de los astros por el meridiano en los observatorios astronómicos.

Tuvieron cierto éxito, y cuando por primera vez se probaron a bordo los cañones de grueso calibre, lo hicieron con gran ángulo de elevación contra un aparato enemigo, que sufrió indudablemente un considerable susto al ver las explosiones de varios proyectiles de 20 c/m., sino muy cerca, lo suficientemente próximas para volar con menos tranquilidad que hasta entonces.

A parte de todos estos trabajos requeridos por las instalaciones artilleras, también se requirió otra multitud para poder alistar suficientemente el barco en todas sus demás instalaciones. Se acometieron con la mayor deci-

sión y fueron venciendo poco a poco las dificultades.

Todo esto se refiere a la habilitación del material del barco; quedaba lo más importante, que era la dotación. En circunstancias normales puede parecer que esto no representa dificultades; sin embargo, en aquella ocasión constituía una de las mayores y al parecer insuperables, ya que al quedar completamente desorganizados todos los servicios de la Marina, al estallar el Movimiento, los efectivos de la misma quedaron poco menos que reducidos a cero, y todos estaban empleados en encuadrar las dotaciones voluntarias de los buques que operaban en el Cantábrico.

No obstante, echando mano de todo lo disponible, se consiguió formar el esqueleto que encuadrarse a la futura y gloriosa dotación del "Canarias". La recluta de esta última no fué, desde luego, un modelo de ortodoxia; faltaban, en primer lugar, uniformes, y la filiación y documentación se hacían por procedimientos de "acción directa". El estado de policía y de marcialidad del barco dejaba evidentemente mucho que desear, en especial en todo lo que se refería al debido aferrado de coys, servicio de limpieza de metales, baldeos, lampaceo, etcétera, etcétera, con no poca consternación de algún que otro elemento de viejo cuño, recalitrante; pero en cambio, todo lo relacionado con las armas merecía, no sólo especial atención, sino el cariño de la multitud de voluntarios que se presentaron para tripular el barco. Para el servicio de máquinas—de tanta importancia como las de este buque—se contó, aparte del personal de la Marina que dirigió y encuadró a todo el restante, con un contingente considerable de obreros y capataces voluntarios de la Factoría, que lo mismo en ésto que en todos los demás barcos prestaron sus servicios a la Causa Nacional, a lo largo de toda la guerra, ocurriendo lo mismo en los demás servicios técnicos de electricidad, dirección de tiro, etc., etc.

Después de mil vicisitudes, en la tarde del 12 de septiembre, y dados ya por suficientemente terminados los trabajos de armamento del buque, se entró en dique para limpieza y carenado del mismo, y en las primeras horas de la siguiente mañana, del 13 de septiembre de 1936, se hizo por primera vez a la mar el "Canarias" como tal barco de guerra de la Ma-

rina Española. El objeto de esta salida era probar el funcionamiento de las instalaciones y... de los estómagos de la improvisada y numerosa dotación (mil hombres) que lo tripulaba, así como rellenar de petróleo, al final del crucero de tres días que realizó con estos objetos, en el vecino puerto de La Coruña. Una tercera parte de aquellos estómagos falló, y se seleccionó el personal en esta medida, reemplazándolo con otros nuevos voluntarios, que en ningún momento faltaron, debiéndose citar que la edad de una gran parte de ellos estaba comprendida entre los dieciséis y los diecinueve años, aunque también los había de más de sesenta.

En lo que concierne al material, las pruebas tampoco fueron alentadoras. Como es lógico siempre, y más en un armamento tan precipitado, aparecieron multitud de imperfecciones y defectos, especialmente en las instalaciones artilleras, que no permitían hacerse demasiadas ilusiones al principio sobre su eficacia. Los hechos siguientes, como después veremos, demostraron todo lo contrario.

Campaña del Estrecho y del Mediterráneo.— Así las cosas, y cuando se pensaba que el buque hiciese sus primeras armas en el Mar Cantábrico, ocurrió lo que era de esperar, a saber: que el Gobierno adversario se decidió a enviar el grueso de su flota al Cantábrico para arrancar de las manos nacionales el dominio de este mar. Esta coyuntura fué aprovechada magistralmente por el ilustre Almirante don Francisco Moreno Fernández (q. e. p. d.) que inmediatamente se dispuso a operar utilizando el "grueso"—llamémosle así—de la Escudra Nacional, que eran: el flamante "Canarias", así medio armado, y el crucero "Cervera", con la tubería de sus calderas ya en muy mal estado, y con su artillería muy desgastada como consecuencia de su campaña del Cantábrico, en que, por la escasez de buques disponibles, hubo de utilizarla hasta el fin en multitud de operaciones, y, especialmente, en el socorro de los héroes de Simancas y Zapadores, en Gijón. No tomó en consideración al viejo acorazado "España" por su diferencia de velocidad con los otros buques.

En las primeras horas de la noche del día 27 de septiembre de 1936, oyéndose en tierra los ecos jubilosos consecuentes a la noticia de la liberación del Alcázar de Toledo, salían de la

ría de El Ferrol, suavemente, con las luces apagadas y con el mayor sigilo, los dos buques, cuyos tripulantes ignorantes del destino de los mismos, vieron dirigir sus proas hacia el Sur. Al día siguiente, a bordo del "Canarias", se observó que todo funcionaba perfectamente; la dotación había aprovechado evidentemente muy bien el pequeño crucero anterior, y los defectos e imperfecciones observados en él habían quedado perfectamente corregidos durante la última estancia del buque en El Ferrol; las salvas de los cañones de 20, cuyo funcionamiento se probó, caían apiñadísimas, en dos grupos bien marcados, correspondientes a las dos torres de proa y a las dos de popa (téngase en cuenta la falta de la corrección por convergencia de que antes hablamos) y el ritmo de fuego obtenido era muy consolador.

En la amanecida del día 29 de septiembre de 1936, el Estrecho de Gibraltar se encontraba eficazmente bloqueado por las fuerzas de la Escuadra roja, situación que desde la iniciación del Movimiento sólo tuvo un paréntesis en la ocasión milagrosa y heroica del paso del convoy del 5 de agosto. Se encontraban allí, con sus luces apagadas, dos destructores rojos: el "Gravina" y el "Ferrándiz"; el primero a Poniente y el segundo a Levante del meridiano de Punta Europa. Contra el último se dirigió el "Canarias" avistándolo en las primeras luces de la mañana, recortada perfectamente su silueta en el rosicler de la aurora, a una distancia de unos 25.000 metros con cielo despejado y mar bella. Zafarrancho de combate; calma, dominio, habilidad y eficacia en la dotación; sorpresa para los veteranos, que no esperaban este milagro de los bisoños. A los 20.000 metros, se rompe el fuego con las cuatro piezas de 20 cm. de proa, andando el barco 28 nudos, y a la segunda salva, que salió en el tiempo indispensable para corregir el tiro después de observar la primera, el destructor ya tenía un impacto a bordo lo que debió constituir para él un despertar fatídico en la ignorancia absoluta de lo que encima se le venía.

En muy pocos minutos, y a distancias que oscilaron entre los 20.000 metros iniciales y 12.000 como mínimo, un huracán de fuego y de hierro cayó sobre el desgraciado "Ferrándiz", con un ritmo impropio de dotación tan novel y de buque tan precipitadamente armado, pero

así fué la realidad y así lo confirmaron ojos extraños que lo contemplaron desde el peñón de Gibraltar.

Aunque el "Ferrándiz" continuaba flotando, dados los grandes incendios que se habían declarado a su bordo, que había parado sus máquinas, y que su artillería no disparaba, se suspendió el fuego y se procedió a recoger a los supervivientes, algunos heridos muy gravemente, y poco después de terminada esta operación, desapareció el barco como consecuencia de una explosión interna que lo envolvió en una nube de humo y vapor blancos.

Este hecho, tan sencillo, tuvo indudablemente una repercusión y una trascendencia formidables en el desarrollo ulterior de la guerra. Ciertamente que las dotaciones de los buques adversarios no habían demostrado nunca—huérfanas de mandos—síntomas de gran valor y eficacia, pero, al principio de la guerra, la diferencia de poder material era tan abrumadora, que no permitía demasiados optimismos. Sin embargo, la entrada en acción del "Canarias" destruyó hasta los últimos posibles restos de moral que pudiesen tener entonces aquellas dotaciones, entre las que debió cundir verdadero pánico.

No se tardó demasiado en explotar el éxito, ya que en las horas siguientes se dominó por completo el Estrecho; se estableció comunicación con Ceuta y Melilla, y se pasaron a la península en convoyes y a bordo mismo de los barcos de guerra, fuerzas y elementos en número infinitamente superior que hasta entonces.

Por otra parte, este encuentro tuvo la virtud de liberar las aguas del Cantábrico del dominio enemigo, ya que, en vista de lo ocurrido, aquel Gobierno dispuso la vuelta al Mediterráneo del grueso de su flota, dejando únicamente una fuerza pequeña de destructores, en apoyo de la de submarinos que había destacado ya antes; pero ninguna de estas fuerzas, a pesar de su superioridad sobre las que quedaron actuando por los nacionales en dicho mar, evitó que éstas, reforzadas paulatinamente por las nuevas construcciones llevadas a cabo en Factoría, dominasen a su antojo aquellos parajes.

El retorno de la escuadra enemiga hacia el Mediterráneo, y su paso por el Estrecho, acusa en la forma de efectuarlo, la baja moral del adversario al rehuir el encuentro que le ofre-

cían el "Canarias" y el "Cervera", que explorados por aviación esperaron su paso en la boca Oeste, sin lograr establecer el contacto por defectuosa información, lo que permitió a la Escuadra roja aprovechar las sombras de la noche para conseguir el paso del Estrecho.

Es interesante hacer resaltar en esta ocasión lo que influye la moral de la dotación. Sobre el papel la fuerza de la escuadra roja: un acorazado, dos cruceros y seis u ocho destructores, era infinitamente superior a la de los dos cruceros de la escuadra nacional, teniendo además en el otro lado del Estrecho el refuerzo del crucero "Méndez Núñez" con otra flotilla de destructores y varios submarinos. Sin embargo, como el gallego del cuento, se consideraron que "iban solos" y eludieron el encuentro con aquellos dos barcos cuyas dotaciones, por el contrario, con la "moral de la victoria", se creían poco menos que invulnerables.

La escuadra enemiga se metió primero en Málaga y poco después en Cartagena, y aunque en la mañana siguiente a la noche que pasó el Estrecho, los dos cruceros nacionales penetraron en el Mediterráneo, no lograron avistarla ni consiguieron que saliese a combatir en días sucesivos.

Poco después, a fines de octubre, el crucero "Canarias", solo, porque el mal estado de las calderas del "Cervera" no permitió que este barco le acompañase, pasó el Estrecho, hizo acto de presencia en Cartagena, estableció el contacto con Palma de Mallorca, que desde el principio de la guerra estaba incómunicaada con el resto de la España Nacional, realizó una incursión en la bahía de Rosas, donde echó a pique un pequeño barco de la escuadra roja, sembrando además la intranquilidad entre las fuerzas enemigas de Cataluña que creyeron se trataba de un desembarco, se presentó delante de Alicante, donde estaban fondeadas varias escuadras extranjeras, y se volvió a Cádiz, inaugurando así el dominio de todas estas aguas que no habían de perder ya en el curso de la guerra las armas nacionales.

No es necesario insitir demasiado sobre la trascendencia que todo esto tuvo en la victoria, pues salta perfectamente a la vista; lo que sí me parece lógico, en cambio, es analizar y hacer resaltar las causas que condujeron al éxito apuntado. Es evidente que una de las

principales fué el buen tiempo, cosa importantísima en los achaques de la mar, pero después hay que mencionar la sólida formación profesional de los Mandos y del personal de la Marina que encuadraba la dotación; la facultad innata de la raza de dar de sí un rendimiento maravilloso ante dificultades muy grandes, pero de corta duración, y la también maravillosa precisión de las piezas de artillería cuando están completamente nuevas. También he pensado muchas veces lo eficaces que resultan, en ocasiones, las instalaciones esquemáti-

saba, siendo Galicia la única costa que desde un principio estuvo libre para los buques nacionales. A estas dificultades hubo que añadir la no despreciable de la falta de dinero; para los materiales a adquirir no se disponía de cantidad alguna, ya que tardó en encontrarse procedimiento hábil y legal que sirviera de fórmula para la incautación de la Factoría, durando esta situación verdaderamente extravagante nada menos que hasta principios del año 1938, a pesar de que se siguieran armando barcos febrilmente, y en cuanto al necesario para jor-

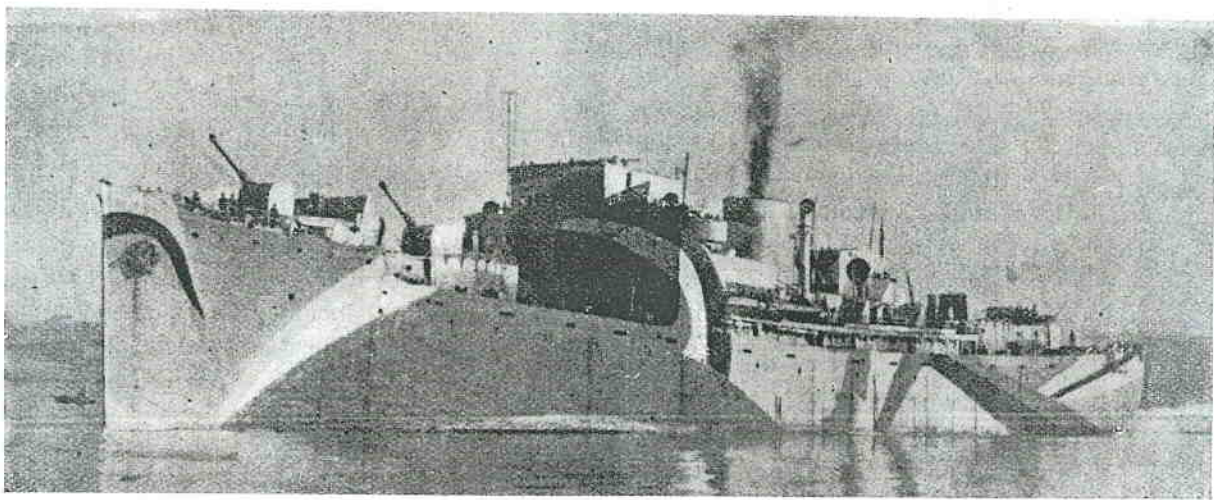


FOTO 3.—Crucero auxiliar "Mar Cantábrico".

cas y sencillas, exentas de perfeccionamientos complicados; sin embargo, esta teoría ha tenido que perder mucho de su valor en estos últimos años, en que el auge y preponderancia de los ataques aéreos exigen reacciones de las armas en plazos rapidísimos, para los que son insuficientes las pobres facultades humanas y hay que recurrir al automatismo con todas sus complicaciones.

Me parece útil antes de cerrar la narración de esta primera fase de la guerra, para entrar en otra etapa que pudiéramos calificar de algo menos "bohemia", subrayar las condiciones verdaderamente extraordinarias y pintorescas en que se llevaron a cabo en la Factoría todas las obras y trabajos correspondientes, con dificultades, a primera vista insuperables, de carencia de toda clase de elementos y sin reservas de ningún género, pues no hay que olvidar que en este período la Zona Nacional eran unos cuantos islotes desconectados entre sí, con muy poca información de lo que en cada uno de ellos pa-

nales en la época que nos estamos refiriendo, hasta decir que la Factoría no dejó abrir oficialmente hasta el mes de octubre, autorizándose únicamente los gastos correspondientes a un reducido número de personal que empezó en 200 hombres y llegó a ser hasta 600 teóricamente, ya que en la práctica no hubo más remedio que forzarlo en algunos casos, a pesar de todo, apremiados por las exigencias de los trabajos.

En el apéndice número 1 se da una información sucinta y una descripción ligera de las principales características de los cruceros tipo "Canarias".

Debe hacerse notar que prácticamente la totalidad de todos sus materiales e instalaciones son construídos y obtenidos en España, con excepción del acero de coraza. Las máquinas principales y la inmensa mayoría de sus auxiliares y de las correspondientes a todos los servicios se han construído en la Factoría de El Ferrol, y el resto, en otras fábricas nacionales.

Las grandes forjas y fundiciones: roda, codaste, timón, bocinas, arbotantes, escobenes, líneas de ejes, etc., etc., se han fundido y forjado en Reinosa, y las hélices se han fundido y maquinado en Sestao.

La artillería también es de construcción nacional.

Las características de este tipo de barcos, aunque adoleciendo de los defectos de todos los cruceros tipo "Washington", o mejor, de todos los cruceros en general, que no pueden ser buques armónicos, son, sin embargo, a mi juicio, muy buenas y quizá mejores que las de otros buques similares, ya que la protección no deja de ser relativamente considerable, disponiendo de una autonomía muy elevada que es una ventaja inapreciable para su servicio, y siendo su instalación artillera muy importante y mejor que la generalidad de la de sus congéneres. En todo caso, y sea cualquiera la teoría que se sustente sobre el particular, no cabe duda que estas características fueron providenciales en nuestra guerra civil, ya que dieron a este tipo de barco una superioridad muy marcada sobre los cruceros entonces enemigos; por otra parte, no debe de ser muy descaminado el criterio que sustentó, si se tiene en cuenta que un crucero muy equiparable a éstos, pero más pequeño y con una torre principal menos, hizo frente con buen éxito al acorazado de bolsillo alemán "Graff Spee" en el combate del Río de la Plata en los primeros tiempos de la última guerra. Desde entonces los medios de combate y de ataque han variado mucho, pero de persistir el crucero se trata evidentemente de un tipo muy de tener en cuenta.

El comportamiento del material de estos buques durante nuestra campaña ha sido inmejorable. Únicamente al principio se encontraron dificultades con la tubería de condensadores, que era de latón. Esta experiencia se conocía ya en otras Marinas desde la primera guerra mundial, pero en la nuestra, la tubería de latón había dado siempre muy buen resultado; sin embargo, en estos buques en que dicha tubería era de fabricación nacional, duró poquísimos y hubo necesidad de cambiársela al principio de la guerra por otra de cupro-níquel; pero en los demás buques, entre ellos el viejo acorazado "España", cuyas tuberías eran de latón, pero de procedencia inglesa, no faltó ni un solo

tubo, a pesar de los años y rudo servicio a que estuvieron sometidos.

Otra avería que también se registró fué la poca duración de los ejes de cola, debido a fenómenos de fatiga-corrosión, de que más adelante trataremos.

SEGUNDA FASE DE LA GUERRA CIVIL.

Hacemos llegar esta segunda etapa de la guerra hasta la liberación del Norte, que trajo consigo, al fin de la campaña del Cantábrico, la concentración de todos los esfuerzos marítimos en los teatros de guerra del Mediterráneo.

El principio de esta segunda etapa se inicia con la liberación del cerco de Oviedo en el Norte, con la estabilización del frente de tierra en Madrid y con el final de la primera campaña de los cruceros nacionales en el Estrecho y Mediterráneo a que acabamos de referirnos. En dicha época se cuenta ya con que la guerra va a ser más larga y que va a exigir esfuerzos de organización e industriales bastantes mayores que los que en un principio se pensaba.

Como consecuencia de ello se ordena la reapertura de la Factoría de El Ferrol para utilizar, hasta el máximo compatible con la escasez de materiales, toda su capacidad, que en aquella penuria industrial de la primitiva España Nacional representaba un elemento muy valioso y que se va a aplicar desde entonces en toda su amplitud, en primer lugar, para los trabajos correspondientes al armamento y habilitación de la mayor cantidad posible de barcos de guerra y a las reparaciones más o menos importantes requeridas por los buques en servicio, y también, en grado muy apreciable para aquella ocasión, en el suministro de municiones y toda clase de elementos para las fuerzas de tierra.

Armamento del "Balears".—A la vista de los buenos resultados obtenidos en el "Canarias", se da la orden de armamento del "Balears" con la máxima urgencia posible, y, efectivamente, en la Factoría se hace un esfuerzo verdaderamente brillante y se repiten en mayor escala las vicisitudes y episodios del armamento del "Canarias", de tal manera, que el día 28 de diciembre de 1936 salía a la mar a efectuar sus pruebas de máquinas en ella este hermoso crucero, que tan próximo y glorioso fin había de

alcanzar. No cabe duda que el rendimiento fué espléndido, ya que, como antes dijimos, se trataba de un buque cuyo armamento se encontraba tan retrasado, que no se pensaba, cuando estalló el Movimiento, hacer sus pruebas de mar hasta transcurrido un plazo bien superior a un año.

Claro está que no debe creerse que el buque salió de El Ferrol perfectamente equipado, ni mucho menos, ya que, entre otras cosas, le faltaban todavía las dos torres de la artillería principal de popa, amén de toda la artillería secundaria como en el "Canarias", etc., etc. Todo este armamento, sin embargo, se completó rápidamente a la llegada del barco a Cádiz, y ya pudo hacer sus primeras armas con motivo de la operación de la conquista de Málaga, a principios del año 1937.

También se registraron las mismas dificultades y las mismas improvisaciones que en el "Canarias" para reclutar la dotación del buque, si bien en grado sensiblemente menor, pues la España Nacional en esta época estaba ya mejor constituida, se habían restablecido las comunicaciones entre sus diversos territorios y con ello empezaron a afluir a El Ferrol mayor número de efectivos pertenecientes a la Marina, que permitieron efectuar el armamento del buque, sino con holgura, por lo menos en circunstancias menos críticas que en el "Canarias", y, por otra parte, también se dió ya más importancia al armamento de estas fuerzas, pasando a segundo plano la atención preferente que en un principio mereció la habilitación de los buques auxiliares.

La entrada en servicio de este crucero significó un refuerzo muy considerable para la División Nacional que operaba en aguas del Estrecho y del Mediterráneo, y permitió, además, el indispensable respiro para que se pudieran efectuar en el crucero "Cervera" las inaplazables obras de reentubado de sus calderas, que se encontraban en muy mal estado, y otras de bastante entidad también. En este aspecto conviene citar que de las 8 calderas de este buque, las dos primeras se entubaron con el barco prestando servicio, pues tal era la penuria de fuerzas, y para ello se destacó de la Factoría de El Ferrol el personal necesario para efectuar el trabajo; las seis restantes se entubaron en El Ferrol, y merece también citarse como dato "record", que tal operación quedó terminada en

quince días, lo cual hasta entonces no había tenido precedente; así lo reconoció indudablemente la Autoridad suprema de la Marina en El Ferrol, que lo dió a conocer al personal en esta ocasión en una alocución que le dirigió en el taller de Calderería de Hierro de la Factoría.

Son bien conocidos de todos los hechos de la breve y gloriosa carrera del crucero "Balears" y la influencia decisiva que tuvo en reforzar todavía más la ventajosa situación en que se encontraba la flota nacional desde la salida del "Canarias", manteniéndose, a pesar de la escasez de fuerzas y de la carencia de destructores, el dominio del mar durante toda la campaña.

A finales de 1937, y en un encuentro mantenido con los cruceros y destructores enemigos en aguas de Argel, en el que consiguió apresar o destruir el convoy que aquéllos protegían, recibió varios impactos de 15 cm. que le produjeron averías que fueron reparadas rápidamente en El Ferrol.

Pocos meses después, en marzo de 1938, y ya en una época que pertenece a la tercera etapa de la guerra, cayó, como es generalmente sabido, de la manera más gloriosa, en aguas de Cabo de Palos, torpedeado en un encuentro nocturno con la escuadra roja, dando lugar a que se pusiese de manifiesto la altísima moral de las dotaciones de los buques nacionales. En dicha ocasión gloriosa dieron también su vida por la Patria dos capataces y nueve obreros de la Factoría de El Ferrol del Caudillo, que prestaban sus servicios como voluntarios o en comisión a bordo del buque.

Obras importantes de reparación.—Aparte de la reparación de las calderas del "Almirante Cervera", a que nos hemos referido, y que ha merecido destacarse por el plazo brevísimo en que fué realizada, debe citarse también otra reparación muy delicada que hubo que hacer a bordo del "Canarias".

Este buque, navegando por aguas del Estrecho de Gibraltar en escuadra con el "Balears" "Cervera", y con niebla completamente cerrada, entró en colisión con un vapor griego, que aunque le produjo averías de bastante consideración, no impidió, sin embargo, que aun con los escasos medios de que entonces se disponía en la Zona Nacional continuase el buque prestando sus servicios prácticamente sin interrup-

ción. La primera reparación en la obra muerta se efectuó en Cádiz, y el buque llegó a El Ferrol, donde en el dique se le hizo la reparación definitiva. Aparte de la avería en la estructura del barco, lo más grave que se registró fueron las vibraciones en el eje exterior de estribor, que dieron bastante que hacer para poderlas suprimir.

Efectivamente, comprobada una y mil veces la debida alineación de la línea de ejes, no se encontraba razón alguna para tales vibraciones. Se echó fuera el eje de cola para comprobar si estaba torcido, y lo mismo los intermedios, y ya desesperando de encontrar la causa, se desmontó también el eje de empuje, que muy a duras penas por cierto pudo mandarse al taller sin necesidad de deshacer las cubiertas del barco; allí se comprobó que la superficie del plato de empuje no era normal al eje, acusando una torcedura ligerísima de este último. Esta avería en pieza tan resistente y rígida como el eje de empuje no se explicaba a primera vista, pero después se pudo comprobar que al hacer la reparación provisional, y al notar que el polín de la chumacera de apoyo se había aflojado, se le fijó en su sitio con soldadura eléctrica; tal soldadura, llevada a cabo en un sistema que no tenía la libertad debida, produjo tensiones caloríficas de tal entidad, que fueron capaces de doblar el eje de empuje, y hacemos detalle de este incidente por considerarlo verdaderamente curioso.

También por esta época fueron obras de mucha importancia las que se llevaron a cabo para completar el armamento del acorazado "España". Como ya se dijo, el estado en que el buque salió a campaña era extraordinariamente precario, y por ello fué preciso en el curso de toda su brillante campaña hacerle continuamente, más que reparaciones, obras de habilitación para dejarlo en debidas condiciones, y así llegó a estarlo, efectivamente, habiéndose mejorado todas las instalaciones de tiro, dotado de artillería antiaérea de que al principio prácticamente carecía, mejorado la habilitación de alojamientos, etc., etc., reparándose también las averías naturales que su continuo funcionamiento en servicio producía. Por lo demás, el buque, a pesar de su edad, funcionó maravillosamente, y en especial, la instalación de su maquinaria lo hizo a la perfección, pues el viejo barco, el "abuelo", andaba lo mismo que en

ocasión de sus pruebas de mar en la época que desapareció para siempre en las aguas del Mar Cantábrico, teatro último de sus andanzas. El día 30 de abril del año 1937, poco antes de la conquista total del Norte, en una misión de persecución de un barco contrabandista extranjero que pretendía entrar en Santander, penetró en un campo minado que se había fondeado en las inmediaciones de aquella bahía, y a pesar de todos los esfuerzos que se hicieron para conseguir traerlo a puerto, no hubo más remedio que abandonarlo en el último momento, pero con tal orden y tal pericia, que con excepción de los que en la cámara de máquinas murieron en el primer momento de la explosión, se salvó todo el personal de su dotación, que fué recogido por el destructor "Velasco", atracado al acorazado en un alarde de valor y de pericia marinera de su Comandante.

Sus características eran las siguientes:

Eslora: 140 m.
 Manga: 24 m.
 Calado: 8,45 m.
 Artillería principal: 8 piezas de 30,5 cm. en cuatro torres dobles.
 Artillería secundaria: 20 piezas de 101,6 mm., dispuestas en casamatas bajo la cubierta alta a ambas bandas.

Posteriormente se le dotó de varios cañones antiaéreos y de varios montajes de ametralladoras.

Potencia: 20.000 S. H. P.
 Velocidad: 19,5.
 Calderas: 12 de carbón.
 Máquinas: dos juegos de turbinas directas moviendo 4 ejes; los dos juegos iban estibados en dos cámaras de máquinas, uno en cada una, separadas por un mamparo longitudinal.
 Blindaje: el blindaje de la faja de flotación, de las barbetas, carapachos, etc., etc., alcanzaba el espesor de 22 cm., mientras que el blindaje horizontal sólo era de 25/38 mm., como correspondía a los usos y costumbres de antes de la primera guerra mundial, época del proyecto de estos buques.

Séame permitido en este examen retrospectivo señalar que aun dentro de la buena calidad de estos buques y de la utilidad innegable que tuvieron en su tiempo, entre otras cosas como magníficas escuelas de formación profesional, el criterio que presidió la fijación de sus

características fué evidentemente mezquino y raquítrico para su época.

También en el "Velasco" se llevaron a cabo en esta etapa y en la siguiente obras de grandísima entidad. El desgaste que un buque de esta clase, sometido a servicio tan continuado y durísimo como el que forzosamente tuvo que experimentar en toda la campaña, exigió obras de casco y máquinas, que prácticamente supusieron la reconstrucción total del buque, habiéndose, además, aprovechado la ocasión para modernizar muchos de sus servicios, entre ellos la artillería, que fué cambiada por otra del mismo calibre, pero más moderna y de mayor alcance.

Otra de las obras que más a menudo hubo que efectuar era la sustitución de las hélices, que por averías en las atracadas, y en otras ocasiones perdían parte de sus palas, llegándose a adquirir gran práctica en la operación, que se hacía en tiempo "record" por ejemplo, en una sola noche al "España" se le cambiaron dos hélices, teniendo que ajustar las de respeto sobre los conos.

Para utilizar las hélices averiadas se construían nuevos trozos, que se soldaban autógenamente, obteniéndose muy buenos resultados. Más adelante, en la última parte de esta comunicación, se dan detalles e información gráfica de la operación.

Por último, otra reparación importante que hubo que efectuar primero en el "Balears" y luego en el "Canarias", fué la sustitución de sus ejes de cola por los de respeto, a causa de presentarse en ellos con caracteres marcadísimos un fenómeno de "fatiga-corrosión" hasta el punto de que uno de los ejes, al suspenderlo de una grúa, se partió en dos mitades. Esta circunstancia, que se presentaba al cabo de un determinado tiempo de servicio, llegó a constituir una preocupación muy seria; pero, afortunadamente, con la liberación de Reinosa, ya en la tercera etapa de la guerra, se pudieron construir más ejes, aunque no de la longitud primitiva (24 metros), pues la maquinaria para tornearlos y trepanarlos fué volada y sabotada por los rojos al retirarse; se pudo, sin embargo, resolver el problema a base de ejes más cortos con acoplamiento externos, que se metieron dentro de planchas-guías de nueva construcción, no observándose aumento sensible de resistencia a la marcha.

Obras y suministros al Ejército.—En esta primera época de la guerra civil fué también de importancia la labor que en este particular se desarrolló en la Factoría, que constituía entonces el principal centro industrial del Norte de la España Nacional.

Los primeros trabajos de esta índole que en ella se llevaron a cabo consistieron en el blindaje de camiones, en la construcción de varios puentes metálicos que se requerían a medida que las fuerzas de Galicia avanzaban por tierras de Asturias y algunos otros trabajos diversos, entre ellos la preparación de minas más o menos improvisadas.

Después se organizó, ya en debida forma, la fabricación de municiones y artificios, habiendo sido entregadas en estos primeros meses—que fueron en los que trabajó la Factoría en dichos menesteres—las siguientes cantidades de proyectiles, espoletas, bombas, etc., etc.:

Bombas de aviación	3.450
Proyectiles de 10,5	142.425
Espoletas para bombas de aviación	800
Estopines de percusión	11.630
Proyectiles de 15,5	1.453
Espoletas de cebo	50.438
Multiplicadores para granadas de mortero ...	64.238
Bolas de cobre para estopines obturadores de percusión	610.300

Aparte de la mayor o menor importancia alcanzada en estas cifras, es de tener en cuenta la oportunidad de la ocasión en que se prestó este apoyo y, muy especialmente, que por su mayor técnica, comparada con otros establecimientos y talleres existentes entonces en la Zona Nacional, fué la Factoría el centro de donde partió en gran medida el herramental necesario para la fabricación en serie, así como los métodos de fabricación para todo el resto de la zona norte de la España Nacional.

También en el desarrollo de esta labor se tropezaron con bastantes dificultades en aquellos primeros meses de la guerra, derivadas de la penuria de materiales disponibles, bastando citar que en una ocasión, y ante las apremiantes demandas de municiones desde el frente de Asturias, no teniendo existencia alguna de lingote y chatarra para obtener la fundición acerada de los proyectiles, hubo que atender el aprovisionamiento tan angustiosamente requerido utilizando los pisos de muchos talleres de la Fac-

toría, que entonces eran de hierro fundido; velando la Providencia por la solución de este pavoroso problema nos deparó en aquellos días unos miles de toneladas de lingote, apresadas a bordo del "Iñaque".

Armamento y habilitación de buques mercantes.—En la etapa de que nos estamos ocupando se continuó con la mayor actividad el armamento de todas las fuerzas auxiliares que

Este último buque—que cargado de armamento y pertrechos de guerra fué apresado por el "Canarias" en el Golfo de Vizcaya en viaje desde Méjico—, por su tamaño, características, y especialmente por su espléndido radio de acción, se prestaba muy eficazmente al armamento como crucero auxiliar para operaciones de larga distancia, admitiendo, por otra parte, una potencia artillera capaz de hacer frente a mu-

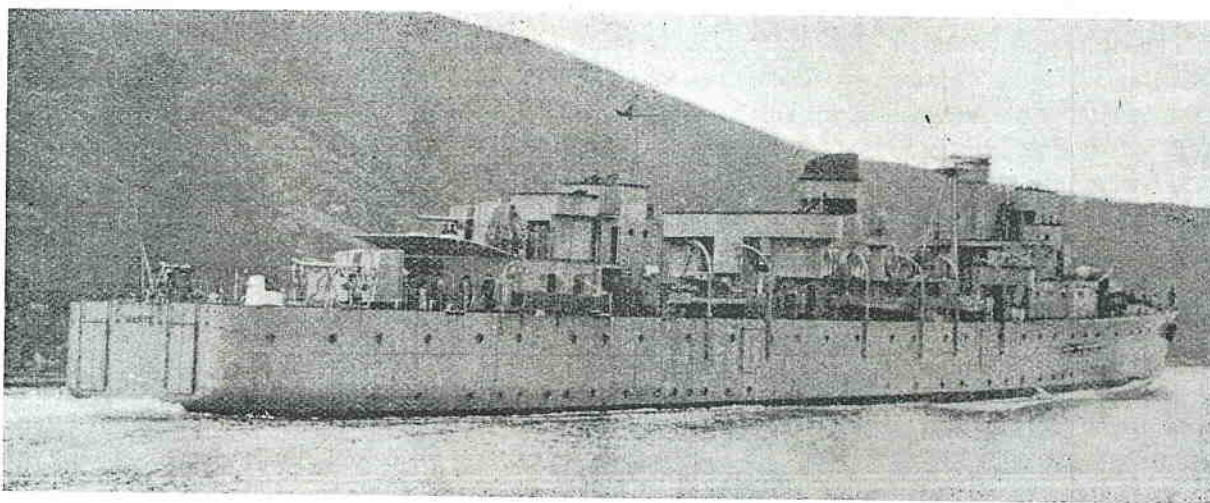


FOTO 4.—Minador tipo "Júpiter".

colaboraron con los buques de guerra propiamente dichos, tanto en el Cantábrico como en otros teatros de guerra, armándose como patrulleros los siguientes buques: "Denis", "Argos", "Guimerá", "Tiburón", "J. Ignacio", "Tritonia", "Txit-ona", "Cabo Horne", "Ciriza", "Chamorro", "Sta. Urbana", "J. Mari", "Tito", "Fantástico", "Apagador", "A. Cervera", "Mussel", "Galerna", "C-14", "Galicia", "Bañobre", "Mercedes", "Cartagenero", "Castelló", "V-14", "Martín", "Balboa", "Turquesa", "Virgen de Iciar", "Alava", "Virgen de Begoña", "Virgen del Carmen", "Moncho", "Henry", "Hydria", "Bilbao", "Senra", y como dragaminas los buques siguientes: "Ons", "Sálvora", "E. Alvarez", "P. Alvarez", "Pepe Lestón", "F. Rodal", "Rodal Barreiro", "Perla del Mar", "Aberry-Eguiurra".

Como minador, aparte de las instalaciones que con este objeto se dispusieron también en el destructor "Velasco", el vapor "Genoveva"; y como cruceros auxiliares, el "Ciudad de Palma", "Ciudad de Valencia", "Dómine", "Ciudad de Alicante", "Plus Ultra", etc., etc., y muy principalmente el "Mar Cantábrico".

chos de los buques adversarios, y en vista de ello se procedió a montarle cuatro cañones de 15,24 cm. desmontados de una batería de costa y cuatro piezas de 8,8 antiaéreas, disponiendo las obras estructurales necesarias y llevándose, además, a cabo todas las demás de habilitación precisas en puentes, alojamientos, etcétera, etc. Se cerraron las escotillas de carga para obtener en los entrepuentes los necesarios sollados, reforzando su instalación eléctrica y habilitando los pañoles de municiones precisos. Los resultados obtenidos fueron muy buenos, hasta el punto de que más adelante, y en la Factoría de Sestao, una vez liberada, se procedió a hacer la misma operación en su gemelo "Mar Negro", que también se apresó por la Escuadra Nacional, y se realizaron los trabajos de una manera más completa para poderse disponer ya de materiales de acero en mayor cantidad que cuando se armó el primer barco en El Ferrol.

Armamento de los minadores "Júpiter", "Vulcano", "Marte" y "Neptuno".—A principios del año 1937, y una vez entregado el "Ba-

leares", en curso de armamento ya el "Mar Cantábrico", se acometieron las obras de alistamientos de estos cuatro barcos, luchándose, como siempre, con todas las dificultades derivadas de la escasez de medios, pero vencién-dose también con mejor o peor fortuna todos los obstáculos.

La necesidad de la entrada en servicio de estos buques se dejaba sentir mucho por la escasez de destructores en la España Nacional, y aunque realmente no podrían sustituirlos en todas sus misiones, prestaron, sin embargo, muy buenos servicios, primero en el Norte para enfrentarse con los barcos de aquel tipo de que disponía el adversario, y más adelante, también en el Mediterráneo.

Antes de caer todo el Norte habían entrado en servicio ya el "Júpiter" y el "Vulcano", que participaron así en la campaña del Cantábrico, llenando su misión específica de tales minadores en muchas operaciones de esta índole que allí se llevaron a cabo y que después repitieron en la campaña del Mediterráneo. El "Marte" y "Neptuno" se entregaron ya en época posterior, o sea, en la que clasificamos como tercera etapa de la guerra.

Todos ellos, repetimos, reportaron mucha utilidad en las operaciones de la Escuadra Nacional, y debe recordarse que uno de ellos, el "Vulcano", se cubrió de gloria abordando al destructor "José Luis Díez" en el intento que este buque hizo de salir de Gibraltar, donde se había refugiado meses antes, averiado y perseguido por el crucero "Canarias". En dicha operación obtuvo la Cruz Laureada de San Fernando el Comandante del "Vulcano", y es curioso señalar el hecho de que el destructor intentó torpedear al minador que se le venía encima, y, efectivamente, así lo hizo, a tan poca distancia ya, que el torpedo pasó por encima

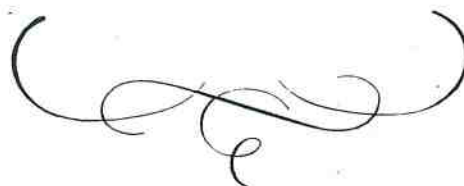
de la cubierta de este último, tropezando con su cola en él y dejando a bordo la cruz de quillas.

El comportamiento en servicio de estos buques es muy satisfactorio. En ocasión de las pruebas de mar del primero que salió en condiciones muy distintas de las de su proyecto, el exceso de estabilidad lo hizo muy tormentoso; pero este defecto fué debidamente corregido, sustituyendo los pesos que le faltaban por otros de momento equivalente. Como siempre, y en especial en los primeros buques, el armamento fué precario e incompleto. A lo largo de la campaña se fueron remediando en lo posible todas estas deficiencias y los barcos llegaron a estar en buenas condiciones de funcionamiento.

Por esta época también, ya en la segunda mitad del año 1937, llegó a El Ferrol, remolcado y procedente de Cádiz, el crucero "Navarra", al que en el año 1931 se le había cambiado el nombre de "Reina Victoria Eugenia" por el de "República", pero preferimos dejar la descripción de las obras de este buque para formar parte del capítulo correspondiente a la tercera fase de la guerra, en la cual se realizaron la mayor parte de ellas.

Antes de cerrar la segunda fase de que nos estamos ocupando, creemos de justicia hacer resaltar el comportamiento verdaderamente ejemplar de todo el personal trabajador de la Factoría, que no dió lugar al menor contra-tiempo, y cuyo rendimiento fué verdaderamente magnífico, demostrando un gran entusiasmo, una gran destreza y una gran iniciativa en todos los trabajos, sin contar la colaboración directa que muchos, formando en las dotaciones de los buques en campaña o efectuando su trabajo durante las navegaciones de los barcos, no dejaron de prestar ni un momento.

(Continuará.)



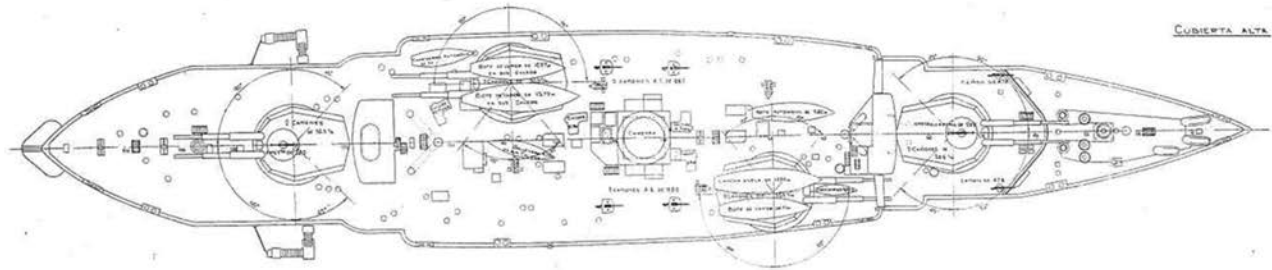
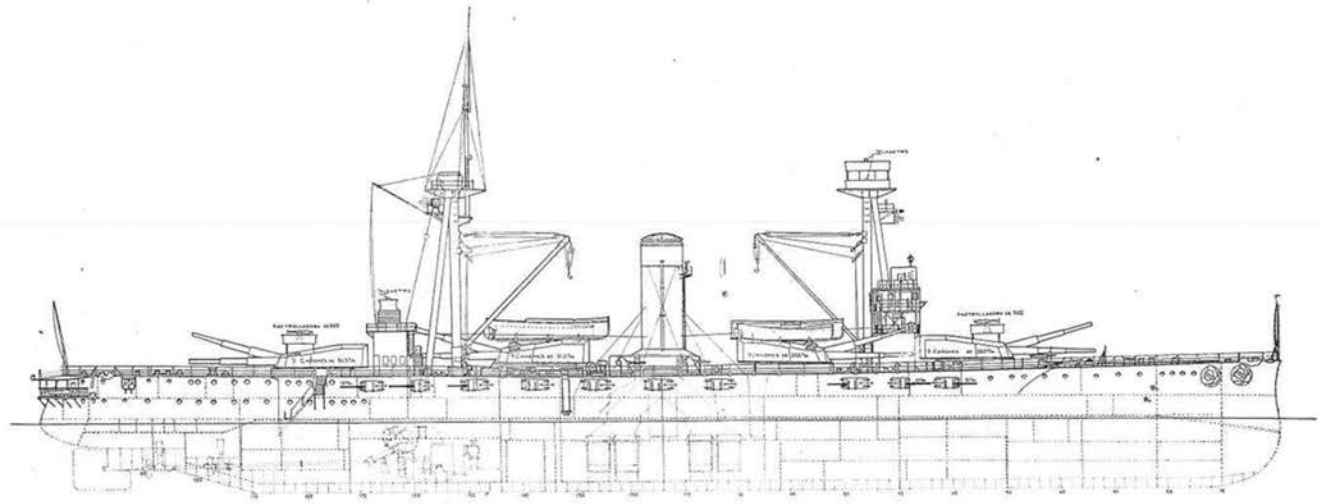
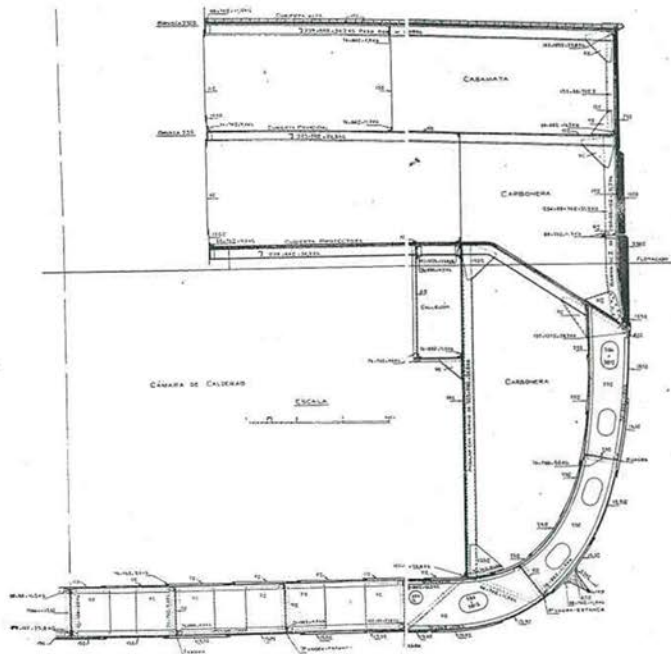
ACORAZADO "ESPIÑA"

DISPOSICION GENERAL

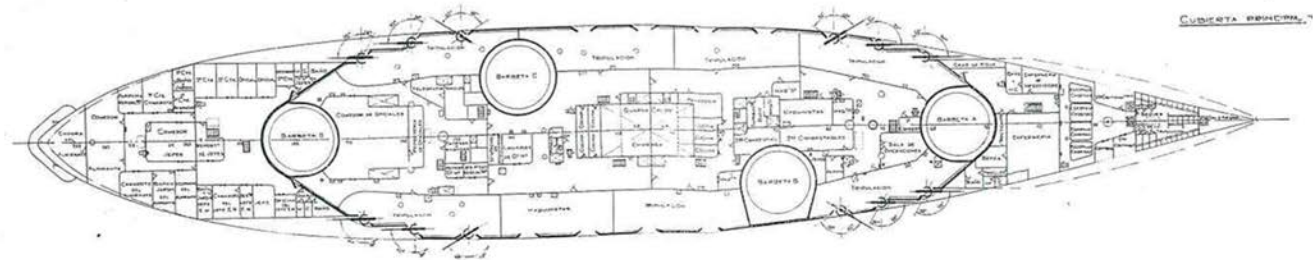
ESCALA

1:200

CUADERNA MAE STRA

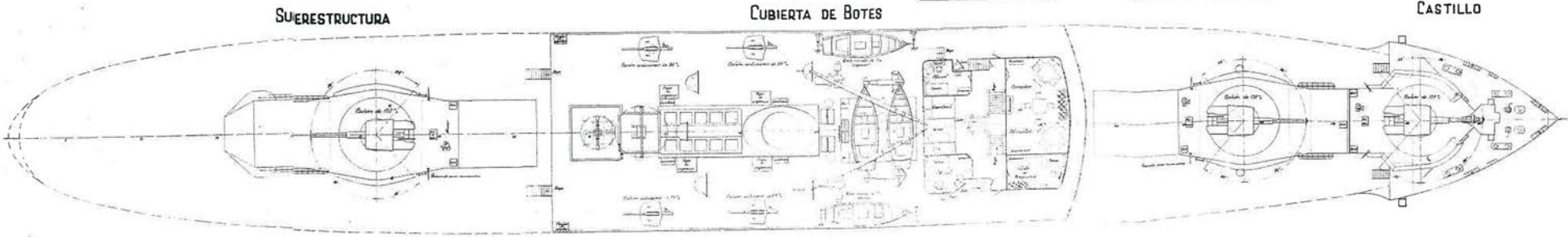
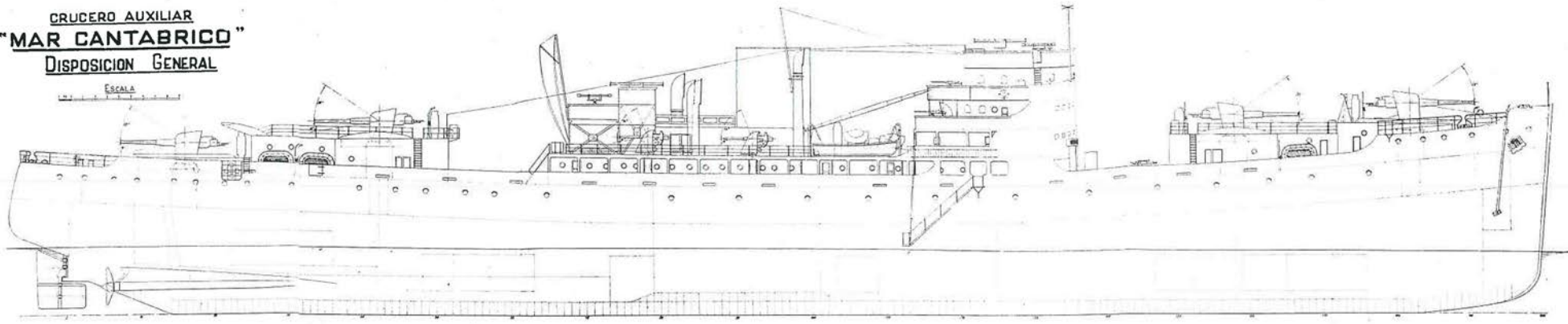


CUBIERTA ALTA



CUBIERTA PRINCIPAL

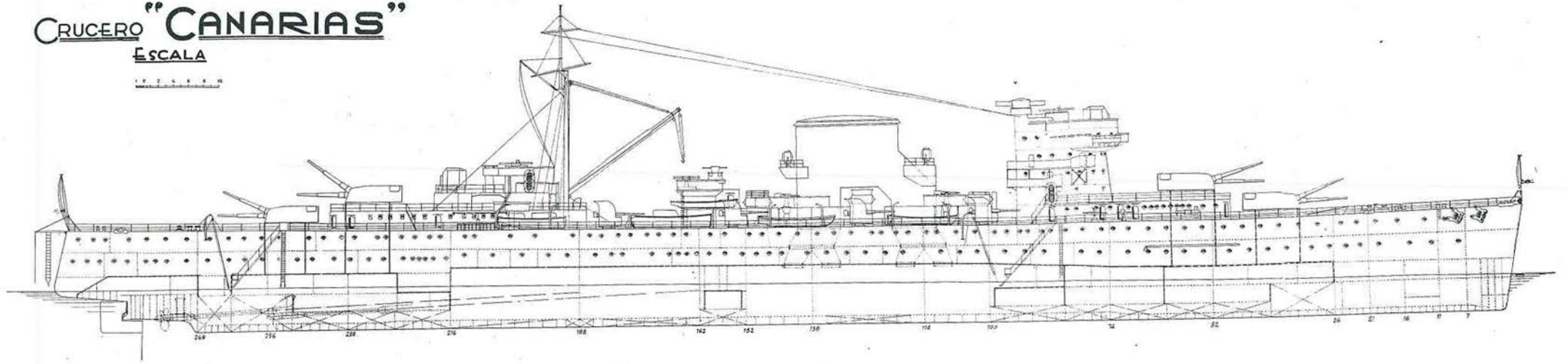
CRUCERO AUXILIAR
"MAR CANTABRICO"
DISPOSICION GENERAL



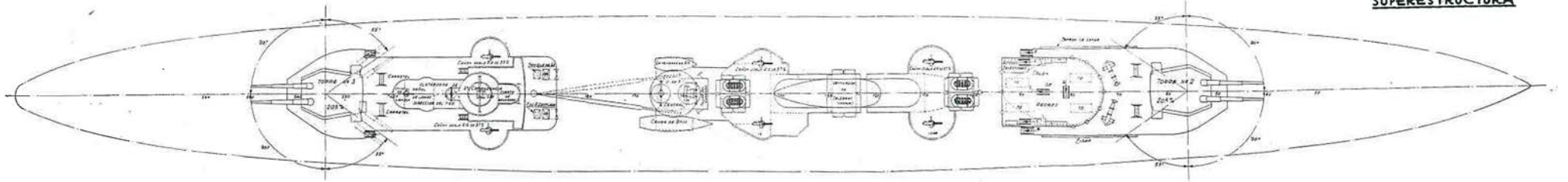
CRUCERO "CANARIAS"

ESCALA

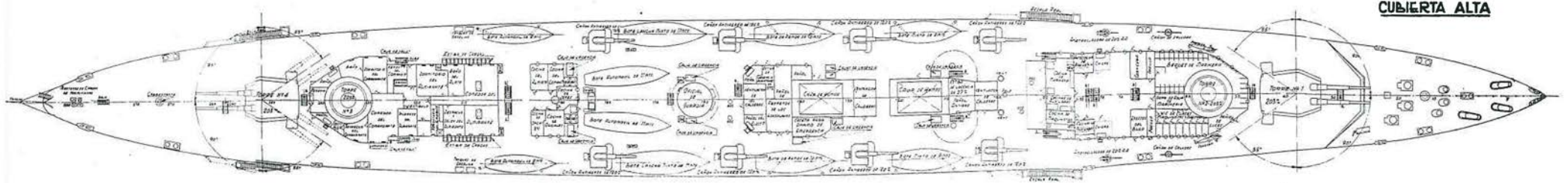
1:25000



SUPERESTRUCTURA



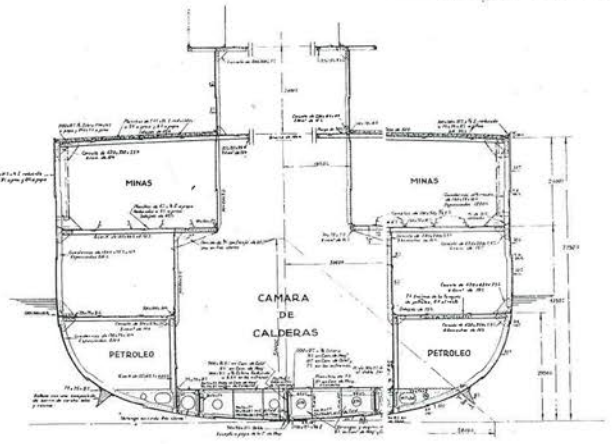
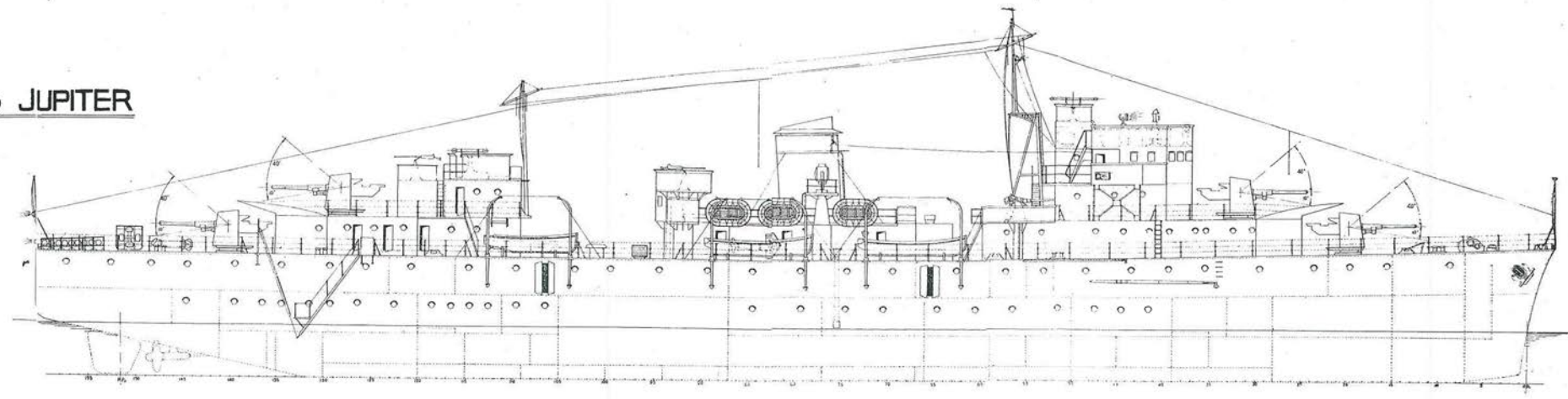
CUBIERTA ALTA



BUQUES MINADORES TIPO JUPITER

DISPOSICION GENERAL

Escala



CUADERNA MAESTRA

Escala

