

Jeroni F. Fullana / Eduardo Connolly
Daniel Cota

El crucero "Baleares" (1936 - 1938)



LEONARD MUNTANER
Editor

Prólogo

Este libro titulado *El Crucero Baleares* comprende la narración de las vicisitudes de este famoso buque, desde su botadura en Ferrol, hasta las últimas y trágicas horas del hundimiento.

Gemelo del crucero Canarias, su armamento se demoró debido a la escasez de equipos necesarios; parte de su artillería se encontraba en fabricación. Sin embargo, con su armamento incompleto, muy pronto comenzó a operar apareciendo por primera vez en la campaña de Málaga.

Su comandante, capitán de navío D. Manuel de Vierna Belando, se había distinguido por su energía en el mantenimiento de la disciplina. Se trataba de una persona de singular simpatía cuyo espíritu combativo y entusiasmo supo transmitir a la dotación. Eran frecuentes sus arengas desde el puente de mando tras sufrir fuertes ataques aéreos y en los combates con el enemigo, haciendo así vibrar y enardecer a sus hombres en los momentos difíciles. Cuando a finales de 1937 se creó el mando del bloqueo del Mediterráneo con base en Palma de Mallorca, Vierna, ya contralmirante, se hizo cargo de la división de cruceros, con su insignia en el Baleares.

Todo ello viene relatado en esta obra con detalle y fluidez pudiéndose leer con facilidad. Comprende también los primeros aspectos del reclutamiento y adiestramiento de su heterogénea dotación, sus iniciales salidas a la mar hasta los contactos artilleros con la flota adversaria y sus primeras bajas. Un número importante de su dotación procedía de marineros voluntarios de las Islas Baleares.

La desaparición de un crucero de diez mil toneladas representa siempre una pérdida de considerable para cualquier Marina pero más lamentable cuando lleva consigo la desaparición de vidas humanas. Además, en nuestro caso y dadas las circunstancias, no era factible la sustitución del crucero, lo cual vino a colocar a la Marina Nacional en posición comprometida. No obstante, el adversario no supo o no pudo reaccionar y la Flota Nacional no se desmoralizó y continuó ejerciendo el dominio del mar que la llevó a la victoria.

El mérito más importante de esta narración recae en la juventud de sus autores, que no llegaron a conocer los avatares de la Guerra Civil ni tampoco la época inmediata posterior. El solo hecho de acometer la investigación de unos acontecimientos navales poco conocidos, constituye labor ardua sobre todo para personas no versadas en estos temas. Sin

embargo, estos jóvenes autores han sabido relatar los combates sostenidos por el Baleares en su corta existencia en que, sin soslayar los aspectos técnicos, han puesto de manifiesto las cualidades morales de su valiente dotación, la lucha contra los incendios e intentos de mantener el buque a flote y en los últimos instantes, los esfuerzos realizados por salvar a los heridos y a los más extenuados por el cansancio y sufrimientos. Toda una lección de compañerismo sin distinción de grados.

Resulta admirable el comportamiento de estos hombres cuando hicieron su aparición los destructores británicos que de momento tomaron por enemigos. Fueron recibidos dispuestos a afrontar la muerte cantando himnos patrióticos y la Salve marinera. Causaron tanta admiración que el almirante inglés lo mencionó en la orden del día como ejemplo digno de tener en consideración.

Los estremecedores relatos de los supervivientes de esta heroica dotación constituyen la parte más humana y emotiva de la obra que sin duda alguna contribuirá en gran manera a divulgar, entre el público en general, el comportamiento de los hombres de mar en esta campaña. Un monumento en Palma de Mallorca, incompleto, recuerda la gesta de la heroica dotación del Baleares.

Fernando Moreno de Alborán y de Reyna
Vicealmirante

“A todos aquellos que han tenido por sudario la mar”

INTRODUCCIÓN

La idea de escribir este libro nació de una tertulia en una "librería de viejo", entre aficionados a la guerra civil española, curiosamente fue por una polémica sostenida en los periódicos sobre la supervivencia o no del monumento que se erige en la ciudad dedicado al Crucero "Balears", dicha polémica despertó nuestra curiosidad sobre el hecho histórico y al informarnos sobre ello nos decidimos a escribir el presente libro, que nos ha costado dos años de entrevistas, documentación y búsqueda de información.

Aunque en el libro participa un historiador de forma directa y han colaborado varios más, además de documentalistas, y miembros de la Armada Española, la verdad es que abordar un tema de historia naval, desde la óptica profana puede parecer arriesgado, sin embargo tiene la ventaja de que al introducimos en el complicado lenguaje marino, seamos los más adecuados para dirigirnos a un público lego en la materia como nosotros.

No hemos querido hacer un libro frío y aséptico, no se trataba de hacer una tesis doctoral, sino de transmitir la vivencia de un grupo de hombres que en tiempos difíciles vivieron uno de los más dramáticos y célebres episodios de la última guerra española y que afectó directamente a las Islas en las que vivimos.

Por lo dicho es por lo que en repetidas ocasiones hemos preferido reproducir íntegramente los testimonios de los supervivientes antes que resumirlos o sintetizarlos. Quizás lo que nuestra obra haya perdido por farragosa, lo haya ganado en realismo, sentimiento y emoción.

Los testimonios directos, en su mayoría de supervivientes de las Baleares, y las referencias locales a Mallorca abundan en el texto, y aunque el libro lo puede leer cualquier persona de otro lugar de España interesada en el tema y obtener una más que decente visión de conjunto, esta claro que el público local disfrutará (o eso esperamos) con su lectura un poco más que el resto.

A medida que hemos profundizado en el tema, nos han ido surgiendo hechos contradictorios, o bien oscurecidos por el tiempo y las malas pasadas que juega la memoria, y a pesar de nuestros esfuerzos, algunos han quedado un poco confusos, en esos pocos casos así lo hemos señalado.

La dificultad de bucear entre archivos y literatura de la época que nos ocupa se ha visto acrecentada por la prosa ampulosa del momento, además de por las exigencias de la propaganda de guerra que, por norma general, distorsionaba los hechos, en eso nos ha ayudado el tiempo, que hace que las cosas se vean de otra forma y que ninguno de nosotros, los autores, haya estado implicado; por razones obvias de cronología, directamente con los hechos estudiados.

De todos modos este libro y los hechos que narra, no serían comprensibles para ningún lector sin trasladarse mentalmente, sin entender el espíritu acendradamente idealista que caracterizó nuestra guerra civil.

No hace falta dirigirse a las producciones cinematográficas de Hollywood ni a las novelas de género bélico para poder admirarse del heroísmo y capacidad de sacrificio del humano, basta releer las páginas de nuestra propia historia.

LOS AUTORES

AGRADECIMIENTOS

A alguien le puede extrañar que un libro haya sido escrito entre tres, en realidad no ha sido escrito sólo por nosotros sino por una respetable cantidad de personas, e instituciones que nos han prestado su ayuda o apoyo, y por no hacer únicamente una fría relación de nombres, vamos a especificar en que consistió su colaboración, no sin antes agradecerse de todo corazón.

En primer lugar citaremos a los supervivientes que nos prestaron su tiempo, sus documentos y fotos celosamente guardados y a los que quizás les hicimos recordar cosas que hubieran preferido olvidar. El primero será Don Fernando RAMIREZ PALMER, presidente de la Hermandad de Marineros Voluntarios en Baleares, que fue el primero al que entrevistamos y que nos facilitó los contactos con el resto de supervivientes, que á continuación se relacionan: Bartolomé TERRASA FLAQUER, Andrés RIGO RIGO, Benito BALAGUER MELIS, Nadal ANTELMO MOREY, Jaime VILA TOMAS, y la Viuda de Amadeo GONZALEZ RODRIGUEZ.

Al padre Ignacio Montojo Martínez-Hervas, flecha naval en esa época, por su ayuda á la hora de aclarar algunos detalles y por la cesión de su colección de fotos.

A Don Juan M. BERNAL JIMENEZ, Brigada Contestable de la Armada y gran aficionado a la historia y al coleccionismo militar, que nos asesoró en el difícil argot marino, nos facilitó las consultas al archivo de la Armada y puso su colección particular a nuestra disposición, constituyéndose en el cuarto autor del libro.

A Don Antonio MUNAR MORRO, secretario de la Hermandad de Sargentos Provisionales, que no puso en contacto con las hermandades de excombatientes.

A Don Andrés ARDID SÁNCHEZ, documentalista, que puso a nuestra disposición parte de sus archivos sobre la guerra civil en Mallorca.

A Don Luis ALEMANY MIR coleccionista de temas relacionados con el crucero Baleares que nos dejó su documentación.

A Don Javier PASTOR QUIJADA, investigador naval; a D. Rafael Morey Villalonga y a su esposa Narcisa Simón Morey que nos facilitaron un testimonio único sobre la asistencia médica que se dispensó a los heridos del "Baleares".

A Antonio SUAU FORÉS, Doctor en Historia, que recogió testimonios directos de testigos y datos de difícil consecución, además de prestarnos bibliografía.

A los vicealmirantes D. Fernando y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna por su monumental y magnífica obra "La guerra silenciosa y silenciada" sobre la Armada en la Guerra Civil que pudimos consultar cuando ya teníamos el libro manuscrito y que nos sirvió para contrastar y añadir varios datos.

Al comandante de aviación D. Fernando Llorente Jiménez, por la bibliografía y datos aportados.

Á D. Antonio Llabrés Moya por sus puntualizaciones y datos aportados

A los amigos que nos ayudaron en la transcripción de los testimonios de los supervivientes y de la bibliografía consultada en unas veladas memorablemente largas y que les convirtieron en involuntarios expertos en el crucero "Baleares": Alfonso LAZARO TAURONI y Luís LAZARO TAURONI, Sergio RODRIGUEZ FARRÉ (historiador),

A la delegación Territorial de T.V.E. en Baleares, que realizaron un muy cuidado programa sobre el sesenta aniversario del hundimiento del crucero y que además de rescatar imágenes del olvido dejaron testimonio filmado de los supervivientes que entrevistaron, facilitándonos después los contactos de sus fuentes.

Al periódico "Ultima Hora", que además de haber tenido un protagonismo directo en la época, nos brindó sus páginas para publicar una serie de artículos sobre el crucero "Baleares", en los cuales promocionaron la aparición de nuestro libro, todo ello de forma desinteresada y dándonos una total libertad de expresión, así como maquetando

profesionalmente la información gráfica que les suministramos, gracias en especial a Mercedes Azagra y a Gabriel Alomar así como a su director y jefe de redacción.

A la Librería Antiga que además de dejarnos sus fondos bibliográficos, nos dejó su local para realizar entrevistas y coordinar el trabajo.

A la base naval de Porto Pí que nos recibió con gran cordialidad y amabilidad, al Capitán de Navío MANZANO que nos felicitó por el trabajo realizado y los artículos publicados.

Al archivo Naval de Cartagena en concreto al Capitán de Navío Sr. José RUIZ GARCIA que amable y eficazmente nos facilitó documentación imprescindible.

Al Castillo Museo Militar de San Carlos, en especial al teniente coronel Rafael DURAN y al Coronel Ramón ISASI, que nos recibieron con gran cordialidad poniendo sus instalaciones a nuestra disposición, para depositar en una vitrina el material original recogido sobre el crucero.

Al Archivo Militar Alemán que a pesar de las dificultades idiomáticas, nos envió con la eficacia germánica habitual, los datos que le pedíamos.

En general, y para finalizar, gracias a todos los que desde un principio creyeron en este proyecto.

MALLORCA BASE NAVAL

Durante la Guerra Civil Española la isla de Mallorca se convirtió en una de las principales bases navales de los *nacionales*, desde la que podían interrumpir u obstaculizar el flujo de suministros, tanto militares como civiles, que le eran de vital importancia a la República para mantener el esfuerzo de guerra. A pesar de su situación estratégica, antes del conflicto nada hacía pensar a ninguno de los bandos enfrentados la importancia que tendría la isla en la conflagración que se avecinaba¹.

El alzamiento del 18 de julio de 1936 en Mallorca había sido preparado, en contacto con la península, por el general Goded, a la sazón comandante militar de las Baleares, junto a oficiales locales y los grupos políticos afines al golpe (Comunión Tradicionalista, FE JONS, Renovación Española, CEDA). Gracias a la decidida actuación de estos grupos y de los oficiales al mando de Goded, que tuvieron que enfrentarse a la tibieza del resto, el alzamiento triunfó en la Isla.

El 19 de julio se declara él "Estado de Guerra", destituyendo a todas las autoridades civiles, asumiendo el mando total y absoluto el propio General. El Ayuntamiento, la Diputación y el Gobierno Civil son ocupados sin resistencia, así como la "Casa del Pueblo", y todos los centros neurálgicos: Telefónica, ferrocarriles, Gas y Electricidad, radio local, etc.

El General Goded una vez dominada la situación en Palma, marcha en un hidro a Barcelona para hacerse cargo del alzamiento en la Ciudad Condal, donde fracasará y será fusilado. Antes de marchar, Goded nombra al Teniente Coronel de Ingenieros Luis García Ruiz Gobernador Civil, y Alcalde al Comandante del cuerpo jurídico Mateu Zaforteza Musoles.

¹ La llegada de la República no supuso una especial convulsión en la tranquila sociedad isleña, esto no obvió para que, al igual que en el resto de España, cada vez los ánimos entre las diferentes tendencias, políticas y sociales se fueran crispando

La decidida actuación de García Ruiz elimina los intentos de respuesta por parte de elementos de la izquierda, dominando en muy poco tiempo la situación en la Isla.

En estos primeros días del alzamiento con la marcha de dos submarinos que se hallaban fondeados en el Puerto de Palma, parece que por exigencia de la propia tripulación que permanece fiel a la República, Mallorca pierde las dos únicas unidades de guerra navales con que habría podido contar al inicio del Movimiento, que para mas "inri" participarán posteriormente en las operaciones republicanas de desembarco sobre el archipiélago.

Las reacciones del gobierno republicano al alzamiento isleño no se hicieron esperar, concretándose en sucesivos bombardeos en diversos puntos de la Isla por parte de la aviación republicana. Estos bombardeos y el miedo a un desembarco, provocaron el éxodo de muchos palmesanos a los pueblos del interior.

Desde Barcelona la primera reacción proviene de Alberto Bayo, militar antifascista y republicano, capitán de la Aeronáutica, que organiza un precipitado plan de recuperación y desembarco en las islas sublevadas, y que cuenta con el apoyo de la Generalidad Catalana, que no puede permitir que estos estratégicos enclaves sean "facciosos".

El desembarco de Bayo estuvo precedido de un despliegue propagandístico, en forma de octavillas lanzadas por la aviación, proclamas desde las emisoras de radio Barcelona y por una intensificación de los bombardeos para quebrantar la moral de las tropas y de la población civil mallorquina.

El primer enclave atacado fue el pequeño archipiélago de Cabrera, con una guarnición de veinte soldados, que caerá en manos republicanas el 1 de Agosto, gracias a la expedición enviada desde Mahón (en Menorca había fracasado el

alzamiento) compuesta por una barcaza con tropas y con apoyo de dos submarinos el B3 y el B4².

El 8 de agosto de 1936 las fuerzas de Bayo se apoderan de Formentera y entre el 8 y el 9 de Ibiza, que debido a la escasa guarnición para defenderla (un centenar de hombres entre soldados, carabineros y guardias civiles) nada pudieron hacer frente a cuatro buques de transporte, el acorazado Jaime I, dos destructores, un submarino y seis aviones.

Ahora sólo resta Mallorca, la isla más grande, aislada de la península y del resto de las islas ya en manos republicanas.

El 16 de Agosto tuvo lugar el desembarco en Porto Cristo (Mallorca), de una fuerza heterogénea de combatientes “antifascistas”, que en sucesivas oleadas llegaron a sumar una cifra elevada ³, estando apoyados por una fuerza aeronaval considerable⁴.

² Submarinos que después participarían en el desembarco de Bayo en Mallorca.

³ Mascaró Pasarius en su “Historia de Mallorca” dice:

"Es probable que jamás llegemos a saber con certeza el número de las fuerzas atacantes . Entre otras razones porque las tropas expedicionarias del capitán Bayo no eran unidades regulares (en su mayoría), y la posterior afluencia de voluntarios desde Barcelona es presumible se hiciera sin control riguroso"

Diversos autores que han abordado el tema hablan de cifras que oscilan desde los 2500 en una primera oleada, hasta alcanzar una cifra total (aquí es donde mayores divergencias se observan) de 4000, 6000, 7000, 8000, 10.000, incluso 12.000, desembarcados. (Habría que señalar que algunos autores incluyen en la cifra de operativos los combatientes desembarcados y los embarcados y otros sólo los desembarcados)

⁴ Esta fuerza aeronaval estaba compuesta según el capitán Bayo ("Mi desembarco en Mallorca", Méjico, 1944) por las siguientes unidades:

- "Destructor "Almirante Miranda" que hacía las veces de buque del Estado Mayor.
- Destructor "Almirante Antequera"
- Cañonero "Xauen"
- Torpedero "17"
- Submarino "B2"
- " "B3"
- " "B4"
- Barcazas "K26" y "K12"(desde el 16 al 26 de agosto)
- Barcaza de la Defensa Submarina de Cartagena.
- Barcaza de la Defensa Submarina de Mahón.
- Aljibe "3"
- Un barco que hacía las veces de correo y transporte de heridos

La Isla mayor, aunque en pie de Guerra, no se encontraba en condiciones de rechazar un desembarco además, " la mayoría de la población retenía una sensación de indefensión, sensación compartida por militares y fuerzas afines."⁵

Sin embargo, y pese a todo pronóstico inicial, el desembarco y ocupación de la Isla fracasó. Los factores fueron múltiples y no son el objeto de esta obra, aunque señalaremos algunos como: la desorganización y comportamiento indisciplinado ajeno a toda táctica o estrategia, de los elementos anarquistas de las tropas de Bayo; el desengaño de los desembarcados al comprobar que, contra lo que esperaban, la población isleña no se sumó a las fuerzas republicanas; que los nacionales, hacia el final de la campaña, contaran con tres aparatos de caza y tres hidroaviones, así como materiales de guerra varios, comprados a Italia previo pago en oro y sufragados por la población y por el financiero Mallorquín Juan March Ordinas; la reorganización y contraofensiva tímida, sin medios, desorganizada en principio, y decidida después, por parte de los militares y fuerzas afines en la isla; el desánimo del propio gobierno republicano, que en mitad de operación y viendo que no iba a ser un paseo militar, desautorizó y exigió a Bayo el reembarque, pues no concedía importancia estratégica a la Isla, lo que fue un craso error.

El 4 de Septiembre de 1936 ya no quedaban tropas republicanas en Mallorca, había fracasado el desembarco-ocupación. El 13 de Septiembre los *nacionales* reocupan Cabrera y el 20 Ibiza y Formentera, estas dos últimas fácilmente, pues el enemigo las había abandonado.

-
- "Ciudad de Cádiz", transporte de tropas, barco mercante.
 - "Mar Negro", Transporte de tropas, barco mercante.
 - "Mar Cantábrico", barco mercante.
 - "Marqués de Comillas", buque hospital.
 - Hidros de la Base Naval de Mahón y de la Aeronáutica de Barcelona.
 - Además de algunas unidades de menor orden"

El acorazado "Jaime I", citado por otros autores como parte integrante de la expedición, igual que el crucero "Libertad" no llegaron hasta el final de la operación, así como otras unidades que participaron durante el transcurso de la misma. De hecho el capitán Bayo relaciona en la lista anterior los efectivos que salieron del puerto de Mahón en un primer momento.

⁵ Massot Muntaner en "Guerra Civil a Mallorca".

Mallorca ahora se reorganizaba humana y materialmente, para la defensa y la agresión. La República no pudo suponer que el fracaso del desembarco y el mantenimiento de la Isla en el bando nacional, facilitaría en breve tiempo la creación de una poderosa base aeronaval desde la que se consiguió el control del Mediterráneo, antiguo feudo de la flota republicana..

Los primeros pasos en la creación de esta fuerza naval, los llevó a cabo la Jefatura Naval, que durante el desembarco de Bayo permaneció a cargo del delegado marítimo de Palma, Capitán de Fragata retirado don Gabriel Rodríguez Acosta, que una vez fracasado el desembarco se encargó de que se reconvirtieran los buques de la compañía "Transmediterránea", en cruceros auxiliares⁶.

El 31 de Octubre de 1936, visita la aún indefensa bahía de Palma, el crucero Canarias, que volverá en repetidas ocasiones. Hacia Noviembre, recalca también el crucero "Almirante Cervera". La presencia de estos cruceros así como la presencia de la flota Italiana, que fondea y recalca en Palma asiduamente, da una cierta sensación de tranquilidad a los isleños.

Más adelante, en noviembre 1936, siendo Palma declarada Base Naval Secundaria, el mando recaería, hasta el posterior nombramiento del vicealmirante Moreno, sobre el capitán de navío retirado Guillermo Ferragut, que organiza la base naval, militariza personal y talleres de la compañía "Transmediterránea" y crea junto a las fuerzas de la Falange, la llamada "Falange Naval", compuesta por personas relacionadas profesionalmente con el mar, y que encuadrados a través de esta organización, sirvieron como personal auxiliar en la incipiente fuerza naval isleña.

A estas alturas, la bahía de Palma, aún no resultaba segura para la flota nacional, ya que no disponía de defensa adecuada antiaérea ni antisubmarina, cosa, esta última, que quedó solucionada con la instalación de una red antisubmarina metá-

lica Italiana. Durante el año 1937, también se organizó el arma aérea, creándose unidades de exploración y bombardeo, contando con una base en Pollensa, y con aparatos pilotados por españoles e italianos. También se dispusieron en Mallorca una serie de baterías de costa, aunque de escasa eficacia, ya que la mayoría de sus piezas procedían de viejos cruceros y tenían un alcance y efectividad limitada.

Entre el final de 1936 y comienzos del 1937 la base naval de Palma fue dotada de nuevos elementos humanos y materiales. Franco nombra, el 9 de Enero de 1937, al capitán de Navío, pronto contraalmirante, Francisco Bastarreche y Díez de Bulnes, comandante de la Base Naval de Baleares, quedando a sus órdenes todas las fuerzas navales, Bastarreche será el responsable de poner en funcionamiento la comandancia Naval de Palma.

Hacia finales de Febrero de 1937, Palma servía ya de Base naval habitual a los cruceros "Baleares" y "Almirante Cervera", que llegaron acompañados de los cruceros auxiliares "Antonio Lázaro" y "Vicente Puchol", mercantes armados y ayudados por los cruceros auxiliares "Jaime I" y "Mallorca". Todos ellos cumpliendo las misiones asignadas en el mediterráneo que serán⁷:

- a) Servicio de escolta a buques auxiliares y mercantes
- b) Represión del contrabando de armas y víveres
- c) Bombardeo de puertos enemigos
- d) Ataques a la escuadra roja
- e) Dificultar la pesca en la costa de levante

Palma se había convertido en "Apostadero de los buques nacionales"⁸

Controlado el frente del norte y el bloqueo del Cantábrico, la mayor parte de la Armada Nacional se traslada al Mediterráneo, donde se va a concentrar a partir de

⁶ Estos barcos fueron: "Rey Jaime I", "Mallorca" y "Ciudad de Palma", enviados a Italia con nombres distintos y siendo artillados en la Spezia (Italia), volviendo al puerto de Palma en Noviembre de 1936.

⁷ Pardo Cánalis "A bordo del Baleares".

⁸ Pardo Cánalis "A bordo del Baleares".

ahora el esfuerzo bélico. El 10 de octubre de 1937, Franco ordena a Cervera, Jefe de Estado Mayor de la Armada, que reestructure las fuerzas navales, se nombra al vicealmirante Francisco Moreno Fernández, " "Jefe de las Fuerzas de tierra mar y aire del Bloqueo del Mediterráneo" , con cuartel general en Palma de Mallorca. El 27 de octubre, el Vicealmirante se traslada a Palma, poniéndose manos a la obra. El puerto de Palma, será para los buques de la Armada y el de Sóller para los submarinos, ambos serán la base de operaciones del bloqueo del mediterráneo. Las órdenes del Estado Mayor de la Armada serán ahora:

- a) Vigilancia y, a ser posible, cierre del paso entre Ibiza y cabo San Antonio con lanchas rápidas, con buen tiempo, y los destructores.
- b) Ataque a la costa por los cañoneros y minadores, sostenidos con los cruceros y Mar Cantábrico.
- c) Vigilancia submarina frente a Cartagena.
- d) Ataque enérgico a los barcos que pretendan forzar el bloqueo.
- e) Fondeo de minas, empleando lanchas rápidas y minadores.

Más adelante, consolidada su situación en el Mediterráneo se ampliaron a:

- a) Cortar las comunicaciones entre las dos zonas en que se dividió el enemigo, impidiendo el tráfico.
- b) Velar nuestras comunicaciones entre Palma de Mallorca y Vinaróz.
- c) Vigilar Cartagena y la escuadra enemiga.
- d) Apoyar las comunicaciones y transportes desde Cádiz y Málaga a Mallorca
- e) Evitar la inteligencia de extranjeros con el enemigo y el contrabando de armas.

Junto al bloqueo militar, se instauró el bloqueo comercial, la prensa palmesana anunciaba en noviembre de 1937: “El Estado Mayor de la Armada nacional hace saber que, por razones de la campaña, por exigencia del bloqueo establecido en las costas de España que están en poder de los rojos, sé prohíbe todo el comercio con ellas, y se suprimen las zonas neutrales en los puertos de Valencia y

Barcelona. Se hace saber, al mismo tiempo, que serán atacados a partir de la publicación de este aviso, todos los buques que naveguen por dichas zonas” (Correo de Mallorca, 29-11-37)

Las fuerzas Navales con las que cuenta Moreno están compuestas por ⁹:

- Una división de cruceros- El "Balears" (buque insignia), el "Canarias" y el "Almirante Cervera"- al mando de Manuel de Vierna.

- Una flotilla de destructores - el "Velasco" y los cuatro comprados a Italia que estaban a punto de llegar: "Ceuta (insignia), "Melilla", "Huesca" y "Teruel"-, al mando de Francisco Delicado.

- Los minadores "Júpiter" y "Vulcano", que dejaron el Cantábrico después de la toma de Gijón (21 de Octubre).

- Los cañoneros "Cánovas del Castillo" y "Dato", mas el "Canalejas" que acababa de ser transformado en la Carraca.

- Los submarinos "Mola" y "Sanjurjo" - Antes C-3 y C-4 -, mas cuatro submarinos legionarios italianos que actuaban en el Mediterráneo desde otoño.

- El crucero auxiliar "Mar Cantábrico".

- Las lanchas rápidas "Badajoz", "Oviedo" y "Requeté", que formaban un grupo a las órdenes de Pedro Pérez de Guzmán-

- Y, finalmente, las Fuerzas Navales de las Baleares, que comprendían los patrulleros "Juan Mary", "Juan Miguel", "Pedro", "Ruiz de la Fuente", "Alcora", "Ciudadela"; tres aljibes, dos remolcadores, barcos de servicio de flota, barcazas, pontones, petroleros y barcos mercantes de transporte.

"Quitado de los cruceros y los submarinos, los barcos a las órdenes de Moreno eran anticuados e incapaces de afrontar un combate a fondo con la escuadra republicana. Así y todo, la flota *nacional* tenía suficiente potencia para mantener a

⁹ Según Massot Muntaner en la guerra civil a Mallorca

raya a la siempre temerosa flota enemiga, que se encierra en Cartagena y cede el dominio del Mar a Moreno " ¹⁰

La isla, a partir de su reestructuración militar, fue sometida a periódicos bombardeos, suspendidos desde el desembarco y que duraron hasta mayo de 1938, por parte de las fuerzas aéreas republicanas con base en Valencia y Barcelona.

Pronto el dominio del aire y del mar será de los *nacionales*. Mallorca se ha convertido en una formidable base aeronaval, que causaría continuos quebraderos de cabeza a los republicanos, que se vieron obligados a artillar sus costas y poblaciones marítimas más importantes, además de ver obstaculizadas sus vías de comunicación y abastecimiento. Ahora pagaban el menosprecio estratégico que le habían dado a la Isla abortando la operación de Bayo.

La nueva situación de la Isla era resumida el 5 de febrero de 1938, por el vicealmirante Juan Cervera, Jefe de Estado Mayor de la armada, desde Radio Nacional, que expresaba:

"El destacable esfuerzo de Mallorca, donde de la nada ha surgido una isla perfectamente fortificada y vigilante atalaya, artilleros, nutridas guarniciones y hombres decididos que arriesgan la vida y entregan sus capitales en el ara de la Patria. Con el favor de Dios, que dará esfuerzo a nuestros brazos, dentro de pocos días podrá ordenar el ilustre caudillo que nos manda, como Pedro de Aragón o el Duce de Venecia "No se mueva nadie en el mar sin mi permiso"

Sin embargo, algo se movió... , y fue precisamente un gran revés, cuando el 6 de marzo de 1938 tuvo lugar el hundimiento del crucero "Balears" por una acción de la flota republicana. Este acontecimiento conmocionó y sorprendió a la España Nacional, y especialmente a la población de Mallorca, muy familiarizada con el crucero. La reacción que provocó este hecho no provenía únicamente del revés

¹⁰ "La guerra civil a Mallorca" Massot y Muntaner.

humano y militar que suponía en sí mismo, sino que además tuvo lugar en un momento en que las victorias militares de los nacionales parecían inclinar definitivamente la balanza de la guerra a su favor, coincidiendo con las victorias de Teruel el 22 de febrero de 1938, y el comienzo de la ofensiva en el frente de Aragón el 7 de marzo del mismo año.

El hundimiento del “Balears” fue una victoria esporádica de la flota republicana, pero sirvió para rehacer moralmente los maltrechos ánimos de los combatientes, por lo menos hasta que, tras la batalla del Ebro, la República perdiera definitivamente ya todas las esperanzas y la guerra.



INDICE:

Agradecimientos.....	.....
Introducción.....	.....
Mallorca Base Naval.....	.....
Los cruceros tipo “Washington”.....	.....
Situación de la flota nacional.....	.....
Situación de la flota republicana.....	.....
El nacimiento de un crucero y su tripulación.....	.....
A bordo del “Baleares”.....	.....
Acciones más importantes.....	.....
La batalla del Cabo Palos.....	.....
El fin del “Baleares”.....	.....
Los supervivientes llegan a Palma.....	.....
Los heridos.....	.....
Misiones, acciones y servicios del “Baleares”.....	.....
Condecoraciones:	
- Republicanas.....	.....
- Nacionales.....	.....
Los Flechas Navales del crucero “Baleares”.....	.....
La Flota republicana en el cabo Palos.....	.....
La Flota nacional en el cabo Palos.....	.....
El crucero “Baleares” y el cine.....	.....
El monumento al crucero “Baleares”.....	.....
Lista de desaparecidos y supervivientes.....	.....
Anexos documentales.....	.....
Glosario.....	.....
Bibliografía.....	.....

LOS CRUCEROS TIPO “WASHINGTON”

Tanto el “Balears” como el “Canarias” fueron fruto de las teorías navales de entreguerras en las que se preconizaba por un tipo de cruceros de notable desplazamiento que aunaban un potente armamento con una velocidad y una autonomía muy elevadas, todo ello a cambio de una reducida protección. Dicho tipo de crucero recibió el nombre de “crucero pesado” o “crucero tipo Washington” debido a que tomó carta de naturaleza tras la conferencia internacional para limitar los armamento navales celebrada en la ciudad de dicho nombre.

Conferencia de Washington:

Tras la Primera Guerra Mundial los países vencedores (Gran Bretaña, Estados Unidos, Japón, Italia y Francia) tenían todos en marcha grandes programas navales que incidían muy considerablemente en su economía, por ello y a iniciativa de los Estados Unidos se celebró la primera conferencia internacional para limitar los armamentos navales que se celebró en la ciudad de Washington del 12 de noviembre de 1921 al 6 de febrero de 1922.

En dicha conferencia, las potencias vencedoras de la Primera Guerra Mundial llegaron a una serie de acuerdos para limitar el desplazamiento de los diversos tipos de buques y al calibre de los cañones con los que esos buques podían ser armados.

Los principales acuerdos a los que llegaron las potencias se pueden resumir en 5 puntos:

- Se estableció una relación de fuerzas entre las flotas principales según la siguiente escala: Gran Bretaña y Estados Unidos, 5; Japón, 3; Francia e Italia, 1'75,

- Los nuevos acorazados no debían superar las 35.000 toneladas standard ni estar armados con cañones de calibre superior a 406 mm. y se establecía una “cuota” de 525.000 toneladas para Estados Unidos y Gran Bretaña, 315.000 toneladas para Japón y 175.000 toneladas para Francia e Italia.
- Se estableció una moratoria de 10 años para la construcción de nuevos acorazados.
- Los portaaviones no podían superar las 27.000 toneladas standard y su armamento no podía ser superior a más de 10 cañones de 203 mm. Siendo la cuota de Estados Unidos y Gran Bretaña de 135.000 toneladas, 81.000 toneladas para Japón y de 60.000 toneladas para Francia e Italia.
- Para los cruceros se estableció un límite de 10.000 toneladas standard de desplazamiento y un calibre que no podía superar los 203 mm. aunque no se llegó a ningún acuerdo sobre el tonelaje máximo para cada país.

En cuanto al desplazamiento máximo autorizado para cada nave hay que destacar que en Washington se introdujo un sistema de desplazamiento standard o desplazamientos Washington, que se basaba en que se podía poner límites a la potencia bélica de las unidades navales, pero estas limitaciones no podían ir en detrimento su autonomía, para no perjudicar a Estados Unidos y Japón que estaban interesados en tener buques de gran autonomía debido a que su teatro de operaciones era el Pacífico. Así se introdujo el desplazamiento Washington que consistía en el buque completo, con todo su armamento, aparejos, dotación, víveres y municiones, pero sin el combustible ni el agua para las calderas, es decir, sin los elementos que determinaban la autonomía o radio de acción.

Los cruceros

Los acuerdos de “Washington” sobre los cruceros fueron más bien ambiguos ya que el texto aprobado no hacía referencia a cruceros si no que decía exactamente “ningún buque de guerra, excluidos los acorazados y los portaaviones, podría exceder de las 10.000 toneladas de desplazamiento standard ni tener piezas de artillería de calibre superior a las 8 pulgadas (203 mm.). Aunque obviamente, esos límites no podían aplicarse sino a los grandes cruceros, mientras que nada se establecía sobre los cruceros

menores (hasta que en la conferencia de Londres de 1930 los Estados Unidos, Japón y Gran Bretaña establecieron la diferencia entre crucero pesado, armados con cañones de 203 mm. y crucero ligero, armado con cañones de 152 mm. asignándose a cada país un tonelaje determinado de cada tipo de crucero).

Los cruceros del tipo “Washington” que fueron perfilados en dicho tratado, eran los herederos del “Crucero de Batalla” de la Primera Guerra Mundial, ya que seguían su misma filosofía establecida por Lord Fisher¹ de sacrificar la protección a cambio de la velocidad ya que “la velocidad es un arma”, esta teoría demostró sus debilidades en “Jutlandia²” donde los cruceros de batalla ingleses tenían la mala costumbre de estallar llevándose consigo a todos sus tripulantes.

A pesar de las enseñanzas de la Primera Guerra Mundial, la idea de un crucero poderosamente armado y con gran velocidad tenía gran predicamento entre los estrategias navales por lo que nacieron los cruceros pesados que no eran más que una versión reducida de los “Cruceros de Batalla”. La función de estos cruceros consistía en:

- Ejercer la exploración ofensiva, amparando con su fuego a los cruceros menores.
- Dar golpes de sorpresa contra el enemigo y amenazar su tráfico comercial.
- Dar caza a los cruceros enemigos que amenazasen el comercio propio.

La práctica de la Segunda Guerra Mundial demostró que dichos cruceros eran inútiles para estas funciones ya que por una parte se demostraron demasiado vulnerables a los impactos enemigos debido a su escasa protección y por otra fueron sustituidos en sus funciones de exploración y de ataque rápido por el avión y en las de guerra al tráfico se demostró mucho más efectivo el submarino.

¹ Primer Lord del Almirantazgo británico desde 21 de Octubre de 1904. Fue sin duda uno de los mayores innovadores en el pensamiento naval del siglo XX, siendo una de sus principales aportaciones la introducción del primer buque de línea monocalibre el acorazado HMS Dreadnought en 1906 dejando anticuadas todas las demás marinas de un golpe.

² La mayor batalla naval de la Primera Guerra Mundial (31 de mayo de 1916) entre la flota inglesa y la alemana.

Los “Washington” españoles

A pesar de que España no firmó los acuerdos de “Washington” en el programa naval de Primo de Rivera-Cornejo de 1926 se preveía la construcción de tres cruceros pesados, tipo “Washington”, de 10.000 toneladas de los cuales solo se construyeron dos ya que el tercero de la clase (que debía llamarse “Ferrol”) fue sustituido por la construcción de 7 destructores.

Los planos de los nuevos cruceros pesados españoles se encargaron a Sir Philip Watts, director del astillero Armstrong de Barrow in Furnees, que ya había proyectado los cruceros ligeros del tipo Príncipe Alfonso para la armada española y que se basó en los cruceros ingleses de la clase Kent y London que se estaban construyendo para la armada inglesa, aunque con varias modificaciones por lo que resultaron unos buques más veloces que sus homólogos ingleses.

Las autoridades españolas quedaron satisfechas del diseño de modo que el 31 de mayo de 1928 se encargó a la Sociedad Española de Construcción Naval la construcción de los mencionados cruceros con las siguientes características:

Desplazamiento: 10.000 toneladas estándar y 13.200 a plena carga.

Eslora: 194'00 metros.

Manga: 19'50 metros.

Calado: 5'27 metros.

Velocidad: 33 nudos (61'5 km/h)

Autonomía: 8.000 millas a 15 nudos (unos 30 días de navegación)

Combustible: 2.794 toneladas.

Propulsión: 4 H. Turbinas Parsons. 8 calderas Yarrow. Potencia de 90.000 caballos.

Armamento: 8 piezas de 203 mm y 50 calibres, en cuatro torres dobles, 8 piezas independientes, antiaéreas, de 120 mm y 45 calibres, 10 ametralladoras a/a de diversos calibres. 12 tubos lanzatorpedos de 533 mm

instalados bajo cubierta en montajes triples (no se instalaron nunca).
Prevista la instalación de catapultas con dos aviones.

Protección: 50 mm. en los costados de la flotación, reforzada con 100 a la altura de los paños de las torres artilleras, defendidas a su vez por blindajes de 25 mm. Cubierta protectora entre 20 y 75 mm. más bulges para la defensa submarina. Además el buque estaba dividido en 292 compartimentos estancos que se cerraban en caso de sufrir desperfectos graves. Desde la quilla al puente de observación había que atravesar 12 cubiertas paralelas.

Tripulación: 6 jefes, 30 oficiales, 90 suboficiales y 900 hombres de marinería, en total unos 1.000 hombres.

En el momento de su puesta en grada, el 15 de agosto de 1928, los nuevos cruceros no tenían asignado todavía un nombre por lo que se les adjudicaron sendos números de construcción, el 12 se le asignó al que sería el Canarias y el 14 al Baleares, siendo botados respectivamente el 28 de mayo de 1931 y el 20 de abril de 1932 aunque no entraron en servicio hasta 1936 en que al estallar la Guerra Civil fueron de las pocas unidades navales de que dispusieron los alzados en armas.

Un dato curioso de estos cruceros es que el “Baleares” fue el crucero “Washington” de más corta vida ya que entró en servicio el 15 de diciembre de 1936 (a pesar de no estar terminado faltando las direcciones de tiro, la artillería antiaérea y las torres popes de 203 mm). y fue hundido el 6 de marzo de 1938. En cambio su gemelo, el Canarias, fue el crucero “Washington” de más larga vida ya que siguió prestando servicio hasta 1975.

SITUACIÓN DE LA FLOTA REPUBLICANA

El 18 de julio de 1936 la mayor parte de la flota española quedo en manos de la República, a pesar del intento de sus oficiales para sublevarla, lo que motivó que gran parte de la oficialidad fuera arrestada por sus subordinados y más tarde ejecutada. Por esta causa la marina de la República española padeció una falta crónica de oficiales, y una manifiesta desconfianza de las autoridades hacia los que habían permanecido leales, bien fuera por convicción o por necesidad.

Principales unidades de que disponía la República al iniciarse la guerra:

- Acorazado de 15.700 toneladas: Jaime I.- que se encontraba en Santander en ese momento y que partió hacia el Estrecho con ordenes de impedir el paso de las tropas sublevadas pero con la intención de sus mandos de pasarse a ellas lo que fue impedido por la actitud de su tripulación que tras una lucha con varias bajas decidió el destino del buque a favor de la República.
- Cruceros de 9.237 toneladas: “Libertad¹” y “Cervantes” que se encontraban en el Ferrol recibieron la orden de partir hacia el Estrecho para sofocar a los rebeldes, pero con la intención de sus mandos de unirse al Movimiento lo que provoco la sublevación de la tripulación contra sus oficiales lo que permitió a la República contar con dos magníficos cruceros.
- Crucero de 4.780 toneladas: “Méndez Nuñez” que se encontraba en Fernando Poo (Guinea Española) y tras un periodo de indefinición debido a la lejanía la tripulación obtuvo el dominio del barco viéndose obligados los oficiales a abandonarlo. Los subalternos llevaron el navío a Cartagena que se incorporó a la flota republicana a fines de septiembre de 1936.
- Destruyores de 1.364 toneladas: “Alsedo” y “Lazaga” que se encontraban en Cartagena y como la base, quedaron afectos a la república

¹ Antes llamado “Príncipe Alfonso” y que condujo al rey Alfonso XIII al exilio tras el triunfo de la República en 1931.

- Destroctores de 1.536 toneladas: “Churruca”, “Alcala Galiano”, “Sánchez Barcaiztegui”, “José Luis Diez”, “Almirante Ferrandiz”, “Lepanto”, “Almirante Valdes”, “Almirante Antequera”, “Almirante Miranda”, “Gravina”, “Escaño”, “Ulloa”, “Ciscar” y “Jorge Juan”, de los que se apoderaron sus dotaciones bien en el Arsenal o bien en alta mar.
- 12 Submarinos del tipo “B” y “C” basados en Cartagena y Mahón que al quedar sus bases afectas a la república y gran parte de sus oficiales arrestados, quedaron en manos de la república.
- Diversas unidades menores.

En total la república contaba al iniciarse la guerra civil con 43 buques modernos que desplazaban 66.460.- toneladas.

Carencias de la Flota Republicana:

Organización: Uno de los principales problemas que tuvo la flota republicana fue el caos organizativo, esto era debido a que los oficiales leales a la República no tenían el mando real de la flota, que estaba en manos de los comités, esta situación intento resolverse mediante distintas resoluciones, hasta que en mayo de 1937 se decreta la supresión de los comités² y atribución de sus funciones al delegado político de la flota³ y en noviembre de 1937 el capitán de corbeta D. Luis González Ubieta es nombrado jefe de la Flota consiguiendo restablecer la disciplina y mejorando la efectividad a la flota mediante un adiestramiento eficaz, a pesar de ello fue muy criticado por el comisariado político acusándole de poco proclive a combatir, a pesar de estas acusaciones, será bajo su mando cuando la flota republicana obtenga su mayor victoria, el hundimiento del “Balears”.

Personal: Otra de las carencias de la flota republicana era la falta de oficiales⁴ preparados ya que gran parte de la oficialidad había sido arrestada y fusilada al intentar pasar sus naves

² Decisión tomada á instancias del ministro Prieto.

³ Cargo que ocuparía durante toda la guerra Bruno Alonso.

⁴ De 767 oficiales con que contaba la Armada en julio de 1936 únicamente 38 permanecieron leales a la República.

a los sublevados (o bien por sospechas de intentarlo) y la escasa confianza que tenían las autoridades republicanas hacia los oficiales que habían permanecido leales⁵. Esta falta de oficialidad y de técnicos preparados llevó a que en la zona nacional circularan rumores sobre la existencia de técnicos voluntarios extranjeros⁶. La falta de técnicos intentó suplirse mediante la creación en marzo de 1937 de la Escuela Naval Popular con la misión de formar nuevos oficiales procedentes de cuadros subalternos que reuniesen condiciones para ello.

Material: Aunque la mayor parte de la flota había permanecido leal a la República esta tuvo dificultades para obtener el material necesario para mantener la flota en buenas condiciones, como demuestra, en especial, la acuciante falta de torpedos que comprometía la eficiencia de la flotilla de destructores. En efecto los torpedos de origen italiano Fiume eran tan escasos que cuando un destructor entraba para reparar se le quitaban sus torpedos para entregarlos al destructor que salía de su alistamiento, la situación era tal que se llegó a aprovechar los torpedos que quedaban varados sin explotar en la playa para poder reutilizarlos.

Esta falta de material se vio agravada, ya que durante toda la guerra el único material que recibió la Armada fueron unas lanchas torpederas de origen ruso que no dieron muy buen resultado.

Buques republicanos hundidos o fuera de servicio durante la guerra

- Acorazado Jaime I.- Hundido el 07-07-37 por explosión interna
- Crucero Cervantes.- Fuera del servicio por torpedeamiento del submarino legionario - "Torricelli" en noviembre de 1936 no volviendo a entrar en servicio hasta marzo de 1938.

⁵ Desconfianza muchas veces justificada por los diferentes sabotajes de que fueron objeto las unidades navales de la República por parte de oficiales simpatizantes del Alzamiento.

⁶ Había algunos asesores soviéticos como es el caso de Consejero Naval del Jefe de la Flota, Pitercki, y de N. I. Ilin, consejero soviético de torpedos de la flota, ambos llegados a España en noviembre de 1937 ("La guerra Silenciosa y silenciada")

- Destructor “Almirante Ferrándiz”.- Hundido por el “Canarias” el 29-09-36
- Destructor “José Luis Díez”.- Internado en Gibraltar 31-12-38.
- Destructor “Ciscar”.- Hundido por la aviación en octubre de 1937.
- Submarino B-5.-Hundido por la aviación nacional el 12-10-36.
- Submarino B-6.-Hundido por patrulleros nacionales el 19-09-36.
- Submarino C-3.-Hundido en el Estrecho en 1936
- Submarino C-4.-Hundido por su comandante en 1936
- Submarino C-6.-Hundido por su tripulación en 1937.
- Submarino B-4.- Varado en Portman en 1938.
- Submarino C-2.- Pasado a los nacionales en marzo de 1939.

Además se perdieron varias unidades auxiliares⁷ y diversos buques menores durante la guerra, y lo que tuvo una importancia mucho mayor, fueron hundidos 35 buques mercantes con material para la República, con un tonelaje total de 57.358 toneladas y 227 buques más fueron apresados con un monto de 257.577 toneladas. Esto sin contar con los buques apresados y hundidos de pabellón extranjero que ascendieron a un total de 38 buques hundidos con 73.668 toneladas y 97 apresados con un total de 255.484 toneladas por lo que cabe afirmar que en su labor de protección la flota republicana no se demostró demasiado efectiva.

⁷ Las unidades auxiliares consistían en buques civiles como mercantes, buques de pesca o de cabotaje a los que se les instalaba cierto armamento por lo que no podían ser calificados de unidades de guerra aunque fueran unidades civiles adaptadas para cumplir una función bélica.

SITUACIÓN DE LA FLOTA NACIONAL

Cuando tuvo lugar el Alzamiento Militar del 18 de julio de 1936 gran parte de la oficialidad de la Armada española intento sublevarse contra la República, pero la decidida acción de las tripulaciones de los buques, así como el control de las comunicaciones de la flota por parte de personal afecto a la República, hizo que la mayoría de la flota permaneciese fiel al Gobierno y que los sublevados solo contasen con unas pocas naves.

Unidades de que disponían los nacionales al iniciarse la guerra.

- Acorazado de 15.700. - toneladas “España” (“ex-Afonso XIII”) que se encontraba el Ferrol sirviendo como depósito de marinería sin municiones y en estado lamentable, la tripulación se declara a favor de la república pero tuvo que rendirse al quedar la base naval a favor de los alzados.
- Cruceros de 10.000 toneladas “Canarias” y “Baleares” que se estaban terminando en el Ferrol por lo que quedaron afectos al Alzamiento, fueron puestos en servicio lo más rápidamente posible.
- Crucero de 7.975 toneladas “Almirante Cervera” que se encontraba en el Ferrol en el dique seco por lo que corrió la misma suerte que el acorazado “España”
- Crucero de 5.590 toneladas “Navarra” (ex-“Reina Victoria Eugenia”, "ex-República” que se encontraba en Cádiz y cayo en poder de los nacionales pero que no estaba en condiciones de navegar por a su antigüedad pero debido a la falta de navíos fue reformado y entro en servicio en junio de 1938.
- Destructor de 1.364 toneladas “Velasco” que se encontraba en el Ferrol en reparación con la tripulación reducida, situándose del lado nacional y colaborando su tripulación en el dominio del arsenal
- Cañoneros, torpederos y diversos buques menores que completaban un total de 37.000 toneladas de desplazamiento en total.

Durante la guerra y gracias a la ayuda italiana los sublevados consiguieron comprar, en 1937, a Italia los destructores de 1.400 toneladas “Ceuta” y “Melilla” y los destructores de 845 toneladas “Huesca” y “Teruel” además de dos submarinos de 880/1.230¹ toneladas, bautizados “General Mola” y “General Sanjurjo” y diversas unidades menores como lanchas torpederas.

Carencias de la Flota Nacional

Organización.- Tras el fracaso del alzamiento en la práctica totalidad de la Flota española, el dispositivo orgánico de la flota nacional era mas bien precario, al encontrarse las principales bases sublevadas (el Ferrol y San Fernando) incomunicadas por tierra. La solución a dichos problemas fue mucho más rápida que en la zona republicana, así se procedió rápidamente a la creación de la Junta de Defensa Nacional el 24 de julio de 1936 y se nombró al Capitán de Navío Francisco Moreno Fernández jefe de la Flota nacional, procediéndose a un completo programa de reorganización de los efectivos disponibles, programa que se demostró mucho más efectivo al tener unos objetivos y una estrategia clara y no estar sometido a los vaivenes políticos que sufría la República.

Personal.- El bando nacional sufrió también una gran escasez de personal preparado ya que la mayor parte de la Flota, y con ella sus tripulantes, habían quedado de parte de la República, además también existía una gran desconfianza hacia las tripulaciones á causa a los precedentes de amotinamiento, es por ello que a pesar de la inicial resistencia de los mandos de la Armada se procedió a embarcar en los buques nacionales grupos de falangistas y de requetés de probada lealtad al Movimiento, estas organizaciones recibieron el nombre de “Falange Naval” y del “Requetés del mar” y fueron utilizadas para poder disponer de fuerzas leales en caso de un intento de amotinamiento de las tripulaciones.

¹ La primera cifra corresponde al desplazamiento en superficie y la segunda en inmersión.

Para aliviar la falta acuciante de especialistas navales se crearon escuelas de marinería y de artillería en las bases de Cádiz y Ferrol y el polígono de tiro de “Janer”.

A la falta de tripulaciones de confianza se añadía la escasez de oficiales debido a que la mayoría de los oficiales en activo o bien habían sido asesinados o bien habían permanecido leales a la República. Esta escasez, intento suplirse con la activación de la Reserva Naval, en la que se integraban los profesionales de la Marina Mercante, esto hizo que solo fueran necesarios cursos de capacitación en conocimientos militares ya que los náuticos se suponían.

Una de las principales facetas de la Armada fue el aprovechamiento al máximo de las titulaciones civiles, sobre todo para los Cuerpos de Ingenieros Navales y de Máquinas de la Armada a los que se concedió el título sin curso previo a aquellos titulados civiles que fueron necesarios.

MATERIAL.- Si bien la flota nacional era muy inferior en número a la flota republicana no tuvo los problemas de esta última para proveerse de los repuestos necesarios para su buen funcionamiento ya que recibieron gran cantidad de suministros tanto de torpedos, cañones, telémetros etc. de sus aliados italianos y alemanes, llegando a conseguir la compra a Italia de cuatro destructores y de dos submarinos. Esta efectividad en el suministro de material hacía que las pocas unidades nacionales estuvieran alistadas en muy poco tiempo lo que compensaba su escasez ya que las unidades republicanas tenían que estar largo tiempo en dique para su reparación y estas se realizaban a veces con material de desecho, lo que comprometía gravemente su operatividad

BUQUES NACIONALES PERDIDOS DURANTE LA GUERRA

- Acorazado “España”. Hundido por una mina² cerca de Santander (30-04-1937)
- Crucero “Balears”. Hundido cerca del Cabo de Palos por torpedos lanzados por destructores republicanos (06-03-1938).

- Torpedero nº 2. Varado cerca de Santander (noviembre de 1937).
- Lancha rápida “Falange”. Incendiada en Málaga (1937).
- Lancha rápida “Javier Quiroga”. Perdida por accidente en la primavera de 1937.

Además se perdieron diversas unidades menores, buques de transporte y auxiliares, aunque las pérdidas que sufrió la flota nacional (más importantes de las que sufrió la flota republicana) no le impidieron realizar una eficaz tarea de protección al tráfico marítimo propia ya que no se registro ningún hundimiento o apresamiento de buques mercantes por parte de la flota republicana durante toda la guerra.

² Se trata del último acorazado hundido por una mina en la historia de la navegación. El primero fue “El Cairo” durante la Guerra Civil americana

EL NACIMIENTO DE UN CRUCERO Y SU TRIPULACIÓN

El plan de construcciones de Primo de Rivera-Cornejo por la que se autorizaron los créditos para la construcción del “Balears” y del “Canarias” formaba parte de un ambicioso proyecto para dotar a España de una moderna marina de guerra.

Todo quedó interrumpido cuando el 14 de abril de 1931 se proclamó la República. Este acontecimiento supuso numerosos cambios en la organización de la Armada, que afectaron a la estructura de los cuerpos; el mecanismo del escalafón; los nombres y emblemas de las unidades; incluso se declararon a extinguir la Infantería de Marina y el Cuerpo Eclesiástico; etc.

Todos estos cambios organizativos se unieron a un recorte drástico en los presupuestos destinados a la marina, en los que no se fijaba cantidad alguna para nuevas construcciones, aunque se mantuvieron las que ya estaban en ejecución. También se procedió a la venta de algunas unidades navales obsoletas y se llegó a poner en consideración la venta de los nuevos cruceros ya en construcción (“Balears” y “Canarias”).

El primer ministro de marina del nuevo Régimen fue D. José Giral Pereira, al que siguieron otros muchos en una rápida sucesión lo que impedía la adopción de una política naval eficaz, aunque hacia el final del Régimen Republicano se proyecta un ambicioso programa naval de nuevas construcciones que se vio abortado por la llegada al poder del Frente Popular y la Guerra Civil.

La gran confusión que siguió a la proclamación de la República y los drásticos recortes presupuestarios explican que en el momento de estallar la Guerra Civil Española el "Balears" estuviera amarrado en la factoría de El Ferrol, todavía sin terminar¹.

Cuando acontece el alzamiento Militar, en la Armada se producen episodios de enfrentamiento, duros y sangrientos, entre la marinería, personal de astilleros y suboficialidad, en su mayoría afectos a la República y muy politizados por los sindicatos de los astilleros, y

una oficialidad que oscilaba desde la adhesión entusiasta al levantamiento hasta una tímida lealtad al orden político establecido.

La base de El Ferrol, donde se hallaba el "Balears" muy retrasado en su construcción, queda incorporado a la causa nacional, gracias a la decidida intervención de un grupo de oficiales de la Armada, apoyados por unos cuantos civiles afectos², que se enfrentan con decisión a gran parte de las dotaciones, suboficiales, personal técnico y obreros navales, en número importante y con apoyos entre los estamentos Republicanos de la ciudad.

Finalizar la construcción del crucero será un objetivo primordial de los *nacionales*, iniciándose una carrera "contrarreloj" para terminarlo, bajo la dirección del Ingeniero don Jesús Alfaro.

En breve tiempo el barco, que estaba desmantelado, vacíos los camarotes, sin máquinas los distintos compartimentos, comenzó a tomar forma. El comandante del crucero no se apartaba ni de día ni de noche mas que para recorrer el buque y seguir el curso de la obra. Algunos oficiales impacientes también por verlo finalizado, dormían en coys en el propio buque, otros en el "Galatea", buque este en el que comían todos, ya que el "Balears" no tenía cocina aún.

La terminación del nuevo crucero - en construcción desde 1928-, se hacía en doble jornada, diurna y nocturna, (a las diez, se apagaban las luces como precaución contra los bombardeos aéreos, y el trabajo, - al menos en el exterior- cesaba hasta el día siguiente), con este ritmo frenético, lo que tenía que haberse construido en un año se construyó en meses. El "Balears", se halló listo para entrar en acción en un tiempo récord. Hacia el final de Noviembre de 1936, tocarían a su fin, con premura, los trabajos de conclusión del crucero protegido "Balears" gemelo del "Canarias", lo que equivaldrá a decir que la escuadra nacional española iba a ser reforzada con una nueva unidad de gran valor militar

La noticia de la próxima conclusión de las obras del nuevo crucero despertó, como es natural, en todo el territorio nacional, un gran entusiasmo. En la capital del archipiélago que da nombre a la nueva unidad naval, las autoridades y una comisión de señoras trataban de

¹ A pesar de que su entrega estaba prevista para 1934.

² Elementos de Falange y Tradicionalistas.

ofrecer al crucero su bandera de honor. Por su parte, Renovación Española, de San Sebastián, abrió una suscripción para ofrecer a los marinos de la dotación del "Balears", un equipo completo de uniformes.

También hacía falta una dotación, se precisaban muchos hombres para un barco de 10.000 toneladas, unos 1000 aproximadamente. ¿ De dónde salieron los voluntarios?. En primer lugar llegó una compañía de Infantería de Marina, a los que se adiestró en ejercicios de tiro. Después se incorporaron, mayoritariamente, requetés vascos y falangistas andaluces, otra parte de la dotación la constituían gallegos, en su mayor parte estudiantes, los voluntarios de las Balears se incorporaron posteriormente, en las sucesivas escalas que se hicieron en el archipiélago.

Tan atrasada estaba la construcción del buque en el momento de reclutar a los voluntarios, que en el Ferrol se comentaba irónicamente, que la dotación del "Balears" no llegaría a participar en la guerra.

Sin embargo, el día 25 de noviembre, ya desfilaba por las calles de Pontevedra, la dotación destinada al "Balears", constituida por los citados voluntarios que habían estado recibiendo instrucción en el Polígono Militar de Janer, instrucción que habría precisado meses y que se realizó en semanas.

El crucero es dado de alta el día 15 de Diciembre de 1936, aunque no estaba totalmente listo ya que le faltaban varios elementos básicos, como la catapulta para un hidroavión³, las torres de popa de 203 mm. la artillería antiaérea y las direcciones de tiro, por lo que se hizo a la mar con unas improvisadas⁴.

Poco antes se descubrió un plan de algunos trabajadores del astillero para apresarse el buque una vez en mar abierta y entregarlo a la Flota Republicana, el complot fue descubierto y abortado.⁵

³ A pesar de que estaba en el proyecto inicial dicha catapulta no se llegó a instalar nunca.

⁴ Según el Almirante Moreno, era necesario la contratación de un técnico inglés, al precio que fuera, para instalar dichas direcciones de tiro.

⁵ Según D.Diego Quevedo Carmona, Revista Defensa nº 239.

Después de todas estas vicisitudes, a las tres y cuarto de la tarde del día 18 de Diciembre se hacía a la mar el nuevo crucero nacional en viaje de prueba de máquinas y artillería, las pruebas dieron un magnífico resultado, regresando a la Coruña.

Por fin, a las dieciséis horas y siete minutos del día 27 de diciembre de 1936⁶, en su marcha definitiva hacia el Sur, escoltado hasta la salida de las rías de Coruña y Ferrol por los pesqueros "Tritonia", "Ignacio", "Fantástico", "Ciriza" y "Tito", el novísimo crucero "Balears" divisaba en las cercanías del Cabo San Vicente, al crucero insignia "Canarias".

Seguidamente pasó el crucero al Arsenal de La Carraca, para completar en parte su armamento, montando la tercera torre de artillería gruesa y cuatro cañones de 120 milímetros. Los cañones correspondientes a la torre cuarta fueron sustituidos por cañones simulados de madera⁷.

Tomará el mando del crucero D. Manuel de Vierna y Belando, que habrá de acompañarlo hasta su fin la trágica noche de su hundimiento.

⁶ Cervera cita otras fechas, 26 la salida y 28 el encuentro con el "Canarias".

⁷ La cuarta torre no se instaló hasta agosto de 1937.

A BORDO DEL BALEARES

La vida a bordo del crucero nacional "Balears", no difería en exceso de la de cualquier otro buque de guerra, si bien las características de nuestra contienda civil, quizás le confirieran unos toques distintivos.

Entre los más de 1000 miembros de la tripulación se podían encontrar marineros de todos los puntos de España¹, incluso gente de interior que nunca había visto el mar, y de todas las clases sociales. La mayor parte eran de origen gallego, andaluz y vasco, y en menor medida, voluntarios de las Baleares. Los momentos de ocio convertían el buque en una pequeña babel idiomática.

Además de marineros de reemplazo forzoso, había muchos voluntarios que provenían del "Requeté del Mar" o de la "Falange Naval", de esta última se enrolaron, en un primer momento, un total de 20 voluntarios de la islas Baleares que embarcaron aprovechando las diversas escalas que hacía el buque en el puerto de Palma.

La "Falange Naval" suministró a la Armada Nacional, voluntarios "fiables" políticamente. Sin embargo, no todos los que se enrolaron en la marina a través de esta organización eran falangistas antes de la guerra, sencillamente fue una manera fácil de alistarse en la Armada. La Falange puso a disposición del Ejército y de la Armada su estructura en toda la provincia de Baleares para enrolar voluntarios al esfuerzo bélico. Por cierto que a estos voluntarios, se les consideró únicamente marineros, sin atención alguna, positiva o negativa, hacia su militancia política falangista.

Así nos cuentan su enrolamiento los supervivientes del "Balears" entrevistados:

"El día 27 de abril de 1937 pidieron voluntarios en la Falange Naval de Palma, yo no consulte con nadie (de mi familia) y con 17 años me apunte en un cuartel de carabineros que había en el "mollet" de Palma. Ese mismo día nos embarcaron en una golondrina que nos condujo al "Balears" (Benito Balaguer Melis).

¹ También tenemos noticias de la existencia de un tripulante alemán a bordo del "Balears", con las funciones de asesor técnico de escucha submarina, que embarcaba y desembarcaba del buque vistiendo de paisano, a fin de evitar su identificación como técnico de una nación ajena al conflicto, cosa que habría supuesto un problema con el Comité de No Intervención. Su nombre era Jürgen JENSEN que falleció en el hundimiento como consta en el informe oficial del Consulado Alemán en Mallorca.

"Antes de la guerra yo era labrador, no militaba en ningún partido. Al estallar la guerra me apunte a la falange juvenil de la que se encargaba una persona mayor por la que me enteré de que podía ir voluntario a la Falange Marítima, para lo que me apunte en el cuartel de Capdepera con 17 años, luego fui a Palma, a la comandancia de Marina donde nos hicieron hacer instrucción y guardias en el muelle viejo vestido de falangista, más tarde conseguí entrar en el "Baleares" gracias a que tenía enchufe con un comandante que se llamaba don Rafael, me destinaron a la torre tres." (Bartolomé Terrasa Flaquer).

"En la Marina me metí en el año 1937, yo ya quería ser marino, a mí me habían criado al lado del mar, Can Barbará era mi casa, y yo quería embarcar, además el novio de mi hermana, era marinero del Canarias (Ramón Cuervo Pita), y yo quería embarcar en el "Baleares" porque llevaba el nombre de nuestro archipiélago.

En el año 1937, en el segundo viaje que hizo a Palma yo ya embarqué en el Baleares. Como conocía al General Tamarit (profesor del rey Alfonso XIII), que era amigo de mi familia, aproveché esta relación y fui al Estado Mayor acompañado del General, y eso que siendo tres hermanos, uno muerto, otro alférez provisional y yo, que era el tercer hermano, no tenía que haber hecho el servicio militar.

"Yo quiero embarcar", le dije a don Ricardo Tamarit, "Venga, vamos" me dijo y fuimos a ver a don Pedro Sans, Mallorquín de Buñola, que era capitán de corbeta y que después fue director de la Academia Naval. Le expresamos mi deseo, me miró y me dijo: " ¿ así que quiere vd embarcar, verdad ?, pues bien ahora mismo le embarco, va a llegar el "Baleares".

Y dicho y hecho, el mismo día embarqué, por cierto que cuando embarqué yo llevaba mi pijama y allí ninguno usaba, y fui el hazmerreír. (Fernando Ramírez

Una vez embarcados los nuevos tripulantes se procedía a asignarles un destino dependiendo de sus habilidades personales y de las necesidades del buque, iniciándose la vida habitual de los marineros en un crucero de guerra.

Estos fueron los destinos de los protagonistas de nuestro relato:

"Mi primer destino fue "trozo de auxilio", estábamos bajo el puente de mando y éramos los que dábamos auxilio a la zona del barco que nos necesitaba, al poco tiempo me hicieron sirviente de alza del cañón nº 3 a estribor. (Benito Balaguer Melis)

Cuando estalló la guerra todavía no había hecho el servicio militar, cuando me llamaron me enviaron primero a infantería de marina donde estuve de chofer en comandancia y después embarqué en el "Baleares" donde me destinaron a los botes, ya que antes de la guerra trabajaba en una barca de pesca, yo era el motorista del bote grande(había otro más pequeño). (Andreu Rigo Rigo).

"No hubo período de instrucción, entré de paisano y el mismo día embarqué, en mi caso y en otros muchos así sucedía, aunque el barco ya había salido con una dotación de forzosos y voluntarios. Por cierto yo entré como "Falangista embarcado" y me hicieron marinero voluntario de segunda. Más adelante hubo un problema porque querían que nos quitáramos las flechas.

Me destinaron a la Torre Cuatro, los destinos eran: Pañol, campo de maniobras y dirección de tiro. Mi primer destino en el barco fue: cámara de maniobras, conductor de fuego a la izquierda." (Fernando Ramírez)

Una vez que los nuevos marineros eran asignados a su puesto, se iniciaba la rutina de trabajo para mantener el buque en funcionamiento. La jornada de la tripulación empezaba a las 6 de la mañana y terminaba a las 10 de la noche. Durante el día se solían tener dos horas de guardia y dos horas y media durante la noche.

En el buque cada tripulante tenía una labor asignada además de la intrínseca del lugar de combate, como muestra este fragmento de una de las cartas del voluntario requeté Luis Felipe García Sanchíz y Ferragut ²:

Me levanto a las seis, desayuno, y a la limpieza. Cada uno, según su destino, tiene una limpieza fija. A mí me toca baldear cubierta, en la parte de mi cañón. Es más duro que en el "Galatea". Dos horas un poco fuertes, pero se toma con coraje, y todo sale bien.

Al acabar y navegando, nos reparten bocadillos, y ya luego estamos tranquilamente al lado del cañón sin hacer nada.

A las diez hay ejercicios de zafarrancho de combate; también a las dos y media de la tarde. A las siete o cosa así, después de cenar, toca la música y luego a acostarse.

Los trabajos no cesaban al entrar al puerto ya que la marinería realizaba muchas de las tareas de mantenimiento de la nave. La rutina se mantenía día a día, eso redundaba en la eficacia y competencia de la tripulación.

Pero no todo era trabajo a bordo del "Balears", quedaba bastante tiempo libre para los tripulantes que podía ser empleado de diversas formas.

Uno de los pasatiempos a bordo era la banda de música del buque que amenizaba los ratos libres tocando diversas melodías entre las que hay que destacar el "himno del Balears" compuesto por la misma tripulación con la música de "Giovinezza" (himno del Fascismo italiano):

Himno del Balears

² Fallecido en el hundimiento, sus cartas fueron publicadas póstumamente por su padre, en la obra "Mas vale volando"

Va el crucero Baleares
Tripulado por Falange
y en las costas de Levante
hace tronar sus cañones
destruyendo las guaridas
de los rojos forajidos
que abandonan al instante
Barcelona y Alicante
Venga fuego con denuedo
y la Falange a luchar;
acabemos con la FAI
y la Generalidad.

Marineros Falangistas,
Hermanados a luchar,
Todos juntos en cubierta
Nuestra España a venerar.
Y si caigo en la pelea
No me llores camarada,
Porque muero por la idea
y gritando ¡Arriba España!
Venga fuego con denuedo;
Hermanados a luchar,
Todos juntos en cubierta
Nuestra España a venerar

Por España y por Falange:
¡Viva Franco, el general!
Por España y por Falange:
¡Viva Franco el General!

No hay que confundir este himno con el que más tarde compondría D. José M^a Pemán, más poético pero menos combativo que el anterior³.

Los marineros, también disponían de una biblioteca a bordo, por cierto que tal y como recuerda D. Benito Balaguer: *“las novelas preferidas eran las de Sexton Blake” preferidas incluso por el comandante del buque, ya que en ellas que estaba escrito “Leídas por el Sr. Comandante”*.

En el crucero también se publicaba un periódico ciclostilado llamado "El Melindro", en el que se incluían noticias, humor, anécdotas y todo aquello que pudiera resultar de interés a la tripulación.

Para facilitar la correspondencia de los embarcados con sus familiares⁴ y viceversa, se aplicó al crucero (al igual que a otros buques) la *Franquicia Postal*. En una de las cartas del voluntario Sanchíz, se describe muy bien el funcionamiento del correo:

" Como veis, echo las cartas en el buzón del barco, es que así, el barco mismo se preocupa de mandarlas, y me ahorro incomodidades, retrasos y... hasta dinerito, porque escribo mucho, y dentro de gastar sin miedo, como vosotros queréis, hay que evitar lo inútil, sobre todo si no se daña a nadie. Como hay mucho espionaje, sé prohíbe dar noticias de guerra. Es natural. (Luis Felipe García Sanchíz).

³ Ver Anexos

⁴ No solo de familiares, hay un interesante trabajo de Federico García Sanchíz publicado en la "Revista General de Marina" (octubre-1940), con el título "Una sonrisa japonesa", en el que habla sobre la captura por unos pescadores, entre sus redes, de un envoltorio, con tela impermeabilizada, conteniendo un conjunto de cartas procedentes de muchachas japonesas y remitidas a tripulantes del "Baleares". Como prueba incluye fotografías de algunos sobres franqueados del Japón.

El crucero disponía a bordo de una completa enfermería, en la que incluso se podían realizar intervenciones quirúrgicas. Al frente de ella se hallaba un catalán, el comandante médico, Don Magín Pallarés, que tan heroica actuación tuvo atendiendo a los heridos hasta el último momento durante el hundimiento en el que falleció, también estaba el Teniente médico D. Ricardo Parada Sanjurjo, herido durante el hundimiento al que logró sobrevivir.

De la atención espiritual de los marineros se encargaba el capellán franciscano Padre Cepeda Vidal, de origen gallego, profesor especializado en ciencias exactas y bioquímicas de la Universidad de Compostela, embarcado en el "Balears" desde el primer día y persona muy querida por la tripulación, quien también falleció en el hundimiento.

A pesar de la asistencia religiosa de que disponían los marineros, la oficialidad no debía tener mucha seguridad en la "fortaleza espiritual" de sus hombres ya que al embarcar, después de un permiso en puerto, se les hacía una revisión médica:

“ Al reembarcar, te duchabas y te ibas con la toalla puesta al botiquín a pasar revista de "rebenques" y un miembro del personal sanitario, miraba con una linterna si había ladillas u otras cosas (Benito Balaguer)

“La asistencia médica que mas recuerdo era un tubito de "Blenocol" que nos daban para las blenorragias cuando hacíamos escala en Ceuta o Melilla donde íbamos al cine o a los cafés cantantes. (Fernando Ramírez)

Tampoco faltaba en el buque un periodista, D. Fernando Bertrán, cronista oficial de guerra de la “Delegación del Estado para Prensa y Propaganda”, que antes de la guerra había sido un alto funcionario del Patronato de turismo y al que la guerra cogió en Madrid, siendo enviado, de forma forzosa, a trabajar en las trincheras republicanas, consiguiendo escapar y refugiándose en una embajada extranjera de donde pasó a la “España nacional”, mandándosele embarcar en el crucero “Balears”, donde era el cronista oficial, además de colaborar con el periódico palmesano “La Última Hora”.

A pesar de todos los inconvenientes de vivir en un buque de guerra, las condiciones de vida de que gozaba la tripulación del crucero "Balears" pueden calificarse de muy buenas para

la España de 1936, (hoy por hoy nos parecerían básicas) como señalaba el marinero Sanchíz en una de sus cartas:

“ He ascendido desde el "Galatea", que no olvidaré nunca por lo demás, a un Crucero. Esto parece uno de aquellos hoteles insuperables de Suiza. Limpio cómodo. Magnífico.

(...)

En cuanto a la comida, tenemos plato, cuchara, tenedor y vaso, todo nuevo.

En lo referente a la comida todos los supervivientes que hemos entrevistado se han mostrado unánimes en decir que la que se servía bordo del buque podía calificarse de muy buena y abundante. Además de las tres comidas diarias (desayuno, comida y cena) se repartían bocadillos y café antes y después de las guardias, según recuerda D. Benito Balaguer:

La comida era muy buena, cuando había relevo de guardia (cada cuatro horas) y por la mañana al toque de diana se daba un café con leche y un pan de unos 600 gr. Sobre las 8.30 o las 9 se recibía un bocadillo(solo si se navegaba) y a las 11.30 empezaba el primer turno de la comida que lo componían tres platos vino y postre, a las 5.30 se daban dos platos. Cuando había guardia a las 12 de la noche había un poco de café con leche y un bocadillo hecho del día, a las 4 de la mañana había solo café con leche y un poco de coñac. (Benito Balaguer)

El cabo rancho se turnaba, para ir a buscar la comida y entonces se ponía la mesa, el cabo rancho se nombraba para la ocasión y no tenía porque ser cabo. La comida era muy buena, tanto o más que en la propia casa. Por ejemplo por la mañana podías tomar todo el pan que quisieras con el café. (Fernando Ramírez)

Las comidas se daban en los sollados donde se hacía vida común, las mesas se quitaban después de las mismas, ya que era el lugar donde la tripulación dormía en coys.⁵

También existía a bordo una cantina donde la tripulación podía conseguir tabaco, comida, bebida, etc. a un módico precio ya que muchos de aquellos artículos procedían de los botines que eran interceptados a las naves de suministros enemigas. De esta cantina recuerdan los supervivientes:

“Una vez apresamos un barco por Santander, cargado de leche condensada y por una peseta, cuando la pagabas, que no era siempre, nos vendían en la cantina un bote, íbamos a

⁵ Especie de hamaca en terminología marinera.

la cocina y nos lo hervían y se convertía en flan, de color marrón, y por cierto empalagoso a más no poder. (Fernando Ramírez)

“ La empresa González Díaz tuvo el detalle de suministrarnos bebida que se servía en la cantina donde también se nos vendía tabaco por 30 ó 40 céntimos. (Benito Balaguer).

En el crucero la disciplina era férrea, aún así el trato con los oficiales los voluntarios lo recuerdan como cordial y correcto, y aunque hubo algún que otro pequeño problema con la suboficialidad, siempre se solucionó.

Ser Mallorquín, tenía sus ventajas a bordo, pues cuando recalaban en el puerto de Palma, podían pernoctar en su casa, y si tenían guardia, se cambiaba por *ensaimadas* o *sobrasadas*, que eran viandas muy apreciadas por el resto de los tripulantes.

Aunque a grandes rasgos, hemos reflejado la vida de los hombres embarcados en el crucero "Balears", el lector se puede hacer una idea de como transcurría el día a día en uno de los dos cruceros estrella de la Armada Nacional.

RELACIÓN DEL PERSONAL EMBARCADO EN EL CRUCERO “BALEARES” PROCEDENTE DE LAS ISLAS BALEARES⁶ EL DÍA DE SU HUNDIMIENTO:

SUPERVIVIENTES:

ACOSTA PEÑA, Juan
ANTELMO MORY, Nadal
ALONSO CRUCES, José
BALAGUER MELIS, Benito
CASANOVAS CAPÓ, Juan
COSTA JUAN, Angel
FERRANDO BARCELO, Antonio
FONS SUREDA, Pedro
GONZALEZ RODRIGUEZ, Amadeo
GOMILA MORA, Jaime
GUASCH MARI, José
JUAN MARI, Juan
LEYVA SOLLA, José
MARI TORRES, José
MARI RIVAS, Antonio
MAS HOMAR, Antonio
MEZQUIDA AMENGUAL, Miguel
RIGO RIGO, Andrés
RAMIREZ PALMER, Fernando
SERRA CARDONA, José
SUREDA SALOM, Jaime
TORRES RIERA, Vicente
TOMAS ALBERTÍ, Antonio
TERRASA FLAQUER, Bartolomé
VILA TOMAS, Jaime
VENY LLITERAS, Benito.

DESAPARECIDOS:

BADIOLA ARENAZA, Marcelino.
BARCELO BONET, Antonio
CODINA NADAL, Modesto
COLOM PALMER, Francisco
CRESPI MARTÍN, Felipe
ESTEVEZ BARCIA, José
FERRER DE SAN JORDI, Francisco
GARI MATEU, Guillermo
GUASP NOGUERAS, Juan
JOVER COLL, Pablo
MARÍ MARÍ, Miguel
MATAS SERRA, Antonio
MIR ARBÓS, Jaime
MOLL DUNIACH, Matías
PALMER PLANAS, Guillermo
PONS VICTORY, Juan
RAMÓN SOLER, Bartolome
RIERA TORRES, Jaime
ROCA BARCELO, Miguel
RODRIGUEZ VICTORI, Domingo
ROSES BUADES, Miguel
SALAS RIERA, Antonio
SERVERA MOYA, Ramón
TELLERIAS LETE, Jesús
VICENS LLADO, Jaime
VIDAL MAS, Juan.
VIVES FERRANDO, Mateo
ZAFORTEZA ZAFORTEZA, Eduardo

⁶ Salvo error u omisión

ACCIONES MÁS IMPORTANTES

A lo largo de su corta vida el crucero *Baleares* participó en gran número de combates con las fuerzas republicanas, sufrió ataques aéreos, submarinos y algún que otro encuentro con fuerzas de superficie enemigas. De estos últimos la mayoría fueron breves escaramuzas sin importancia, pero en dos ocasiones sus encuentros revistieron una mayor gravedad:

LA ACCIÓN DEL CABO CULLERA (12 DE JULIO DE 1937)

Esta acción fue la que se podría considerar el primer encuentro importante del *Baleares* con fuerzas de superficie enemigas.

Al atardecer del 11 de julio de 1937 el *Baleares* salía de la base naval de Porto-Pi (Mallorca), en dirección a las costas de Valencia con la misión de interceptar al vapor *Isla de Gran Canaria* que según varios informes debía llegar a Valencia el 12 de junio con diverso material de guerra. Al operar solo, debido a que el *Canarias* estaba reparando en Cádiz, el comandante del *Baleares* D. Manuel de Vierna recibió ordenes de no enfrentarse a la escuadra republicana ya que la desigualdad era demasiado grande.

En la madrugada del día 12, el *Baleres* se encontraba cerca de la ciudad de Valencia gobernando hacia el sur para recorrer la costa en busca de su objetivo, momento en que tuvo lugar el avistamiento de una formación enemiga.

Sobre las 6.22h. desde el *Baleares* se avistó una formación enemiga compuesta por 4 destructores que convoyaban dos mercantes, navegando muy cerca de la costa y a la altura del Cabo Cullera, con dirección a Valencia. El *Baleares* abrió fuego sobre los destructores a las 6.32h a lo que respondieron estos virando por contramarcha, lanzando cortinas de humo y poniendo rumbo hacia el Sur en zigzag. En ese momento otros dos destructores, procedentes de Valencia, pusieron rumbo hacia el lugar del combate.

El *Baleares* evolucionó para mantener bajo su fuego al primer grupo de destructores que se dirigía hacia el sur disparando a su vez contra el crucero. Finalmente

del *Baleares* decide abandonar la persecución y meter 20 grados de caña a babor con la intención de batir a los dos destructores procedentes de Valencia, avistando uno de estos a las 7.02 h. abriendo fuego a una distancia de 15.000 m por lo que el destructor puso rumbo hacia el Cabo San Antonio.

A las 7.17 h el *Baleares* dispara contra un petrolero¹. cuatro salvas de sus torres de proa pero sin éxito, retirándose a las 7.22 h. al encontrarse al alcance de la artillería costera.

A las 7.30 h. aparecen por el Sur los cuatro destructores del primer grupo iniciándose el fuego a las 7.40 al que responden los destructores con cortinas de humo y fuego de cañón, al combate se une la batería de Cullera, cesando el fuego a las 7.46 h.

A las 7.48 h. el *Baleares* se acerca a la costa valenciana en búsqueda de los dos destructores del segundo grupo a los que localiza a las 8,07 h. aproando hacia ellos para poder disparar sus torres de proa.

A las 8.10 los destructores inician maniobras de zigzag lanzando cortinas de humo a la vez que la batería de Cullera y uno de ellos dispara contra el *Baleares* respondiendo este al fuego.

A las 8, 23 h. se termina el combate al retirarse los dos últimos destructores republicanos.

Conclusiones: El resultado de este enfrentamiento es muy discutible ya que por una parte del *Baleares* no consiguió su objetivo al no lograr interceptar a los mercantes protegidos por los destructores republicanos, pero consiguió sobrevivir intacto a un combate con fuerzas superiores. A su vez la flota republicana consiguió poner a salvo a los mercantes amenazados pero no fueron capaces de aprovechar su superioridad para lanzar un ataque a fondo contra el crucero nacional al que podrían haber colocado en un apuro. Esta incapacidad ocasionaría un cambio en el mando en la flotilla de destructores

¹ Se trataba del *Campillo*, Petrolero de la Armada de 4.000 toneladas de carga y al mando del Capitán de Corbeta Federico Monreal.

de la escuadra republicana, destituyéndose al Teniente de Navío Vicente Ramírez al que sustituyó el Capitán de Corbeta Federico Monreal.

No se registraron daños importantes ni bajas en ninguno de los buques participantes en este enfrentamiento.

EL COMBATE DE CHERCHEL (7 de septiembre de 1937)

Este combate tuvo lugar frente a las costas argelinas en un intento de los nacionales por entorpecer el tráfico de buques que se mantenía de Argel² a las costas republicanas.

Desde principios de septiembre los servicios de información nacionales tenían información de que un convoy³ cargado con toda clase de material de guerra para la República esperaba en Argel el momento de poner rumbo a algún puerto de la España republicana, con objeto de interceptar dicho convoy los cruceros nacionales *Baleares*⁴ y *Canarias* se dispusieron a patrullar por el Norte de África.

El día 6 de septiembre el *Canarias* abandonó las labores de patrulla para ir a Ceuta a petroleo, dejando solo al *Baleares* en su misión.

El mismo día 6, la flota republicana al mando del almirante D. Miguel Buiza⁵, compuesta por los cruceros *Libertad*, *Méndez Nuñez* y siete destructores⁶, puso proa a Argel con el fin de escoltar al convoy antes mencionado.

² Debido a los apresamientos y ataques a mercantes con suministros para la República los armadores ponían rumbo a un puerto neutral (Argel en este caso) donde se transbordaba el material a buques mercantes republicanos que esperaban en dicho puerto neutral hasta que la flota republicana les escoltaba al puerto de destino.

³ Compuesto por los mercantes *Antonio de Satrústegui* (de 5.000 toneladas), *Aldecoa* (de 6.100 toneladas) y *Mar Caribe* (6.100 toneladas), y, según los informes nacionales, un cuarto mercante sin identificar (R. González Echegaray : “La marina mercante y el tráfico marítimo en la Guerra Civil” .

⁴ A pesar de que se esperaba al *Baleares* en el arsenal de El Ferrol para realizar algunas reparaciones y una nueva dirección de tiro.

⁵ Capitán de Corbeta Miguel Buiza y Fernández Palacios, en el momento de estallar la guerra era el comandante del *Ciclope*. Desempeñó el cargo de almirante de la Flota en dos ocasiones, condujo hasta Bizerta la Flota republicana tras la guerra. Se exilió en Túnez y luego Francia donde tuvo destacada participación en el Ejército de Liberación francés. Falleció en el exilio.

Al amanecer del día 7 la flota republicana escoltaba al convoy con rumbo a Cartagena cuando tuvo lugar el encuentro con el *Baleares*.

La mañana del 7 de septiembre, el *Baleares* costeaba el litoral argelino en dirección a Argel cuando a las 10,15 horas se distinguió por la amura de babor a la flota enemiga entre la calima, el convoy de mercantes estaba seguido por el *Libertad* y el *Méndez Nuñez* y varios destructores flanqueaban al convoy.

A su vez el *Baleares* había sido avistado por el destructor *Escaño* diez minutos antes, a las 10,05 h. comunicándolo al buque insignia (*Libertad*) quién dio ordenes de aprestase al combate aumentando la velocidad á 27 nudos.

El comandante del *Baleares* se dio cuenta de que estaba en muy mala posición, entre la costa y la flota enemiga, lo que le impedía la maniobra y la retirada por lo que aumento la velocidad a 29 nudos e intentó pasar por la popa al convoy enemigo con la intención de colocarse entre la flota republicana y las costas de Mallorca donde poder retirarse si así lo requerían las circunstancias.

En este momento, el *Baleares* se encontraba en una situación muy comprometida, si la flota enemiga hubiera lanzado al ataque a sus destructores muy probablemente habrían conseguido su hundimiento. Inexplicablemente esto no ocurrió y únicamente los cruceros republicanos pusieron rumbo paralelo al *Baleares* con intención de batirlo mientras los destructores escoltaban al convoy acercándose lo más posible a la costa⁷.

A las 10 horas 44 minutos empezó el duelo artillero entre los cruceros republicanos y el *Baleares* quien empleaba la artillería principal contra el *Libertad* y la secundaria contra el *Méndez Núñez*.

⁶ *Lepanto, Gravina, Almirante Valdés, Jorge Juan, Almirante Miranda, Escaño y Almirante Antequera*

⁷ Esta actitud excesivamente defensiva podría estar motivado por el temor de que el *Canarias* estuviera también por la zona y aprovecharse la ocasión para hundir o capturar al convoy.

A las 10.56 h. el *Baleares* recibió un impacto, procedente del *Libertad*⁸, en la amura de babor, a la altura de la flotación, que cortó el circuito eléctrico principal, quedando sin corriente las torres de proa⁹ y la Dirección de Tiro, teniéndose que interrumpir el tiro para sincronizar de nuevo, ya que el buque no tenía montados todos sus servicios eléctricos completos. A pesar de lo cual se reparó provisionalmente la avería y se continuó el combate.

A las 11.05 h. el *Baleares* recibió un segundo impacto en la cara de proa de la chimenea, destrozando los mamparos interiores de la misma y produciendo gran número de cascos de metralla que alcanzaron a los puentes, penetrando en un pañol de urgencia del cañón nº 4 siendo baja toda su dotación, produciendo el incendio de los proyectiles iluminantes allí almacenados, deformándose la puerta de la caja a causa de los gases producidos, poniendo en peligro la nave por el peligro de propagación del incendio, peligro que fue abortado por la decisiva actuación de varios tripulantes que arrojaron al mar los proyectiles al rojo evitándose así su propagación¹⁰.

A pesar de estos contratiempos el *Baleares* seguía manteniendo el fuego contra el enemigo aunque únicamente con las torres de proa ya que las direcciones de tiro de las torres de popa y de las cañones de 120 estaban envueltos en humo.

El fuego cesó á las 11'15 horas puesto que la flota republicana cambió el rumbo al 240 ° para no alejarse del convoy que escoltaba. Este momento fue aprovechado por la tripulación del *Baleares* para recoger á los muertos y heridos y para hacer algunas rápidas reparaciones¹¹.

⁸ El crucero *Méndez Nuñez* demostró escasa efectividad ya que sus cañones estaban muy desgastados y eran poco precisos.

⁹ Los puestos directores de popa no pudieron ser utilizados ya que no podían ver al enemigo debido al humo de las calderas.

¹⁰ En esta arriesgada tarea se destacó el soldado de Infantería de Marina Manuel Lois que encontró la muerte á causa de las graves quemaduras causadas por el fuego. Por su acción se le concedió la Medalla Militar. Mas tarde se le otorgó la Cruz Laureada de San Fernando.

¹¹ La aguja giroscópica había quedado sin energía eléctrica por lo que tuvo que gobernarse el crucero con la magnética hasta que fue cambiado el circuito.

El comandante del *Baleares* decidió cambiar el rumbo á 28° para perseguir á la flota republicana y aumentar la velocidad á 30 nudos á la vez que se recibía un radiograma anunciando que el *Canarias* estaba á punto de salir en su ayuda.

Á las 11'25 horas se vuelve á establecer contacto con el *Libertad* abriendo fuego á 16.800 metros, aunque sin consecuencias por ninguna de las partes ya que el contacto se rompió poco después.

El *Baleares* siguió buscando el contacto con la escuadra enemiga, por lo que siguió rumbo norte avistándola á las 11'56 h. Aunque sin poder medir distancias ya que á las 11'59 se volvió á perder el contacto.

El *Baleares* se mantuvo al norte de la escuadra republicana, aprovechando la calma para proceder á reparar una importante avería eléctrica.

Á las 13'40 h. Se recibió un radiograma de Palma, comunicando la salida de aviones para atacar á al escuadra enemiga. Visto lo cual, el *Baleares* gobernó con la intención de cortar la derrota del convoy hacia la costa enemiga.

Á las 16'45 h. Se produjo el ataque aéreo sobre la escuadra republicana, aunque sin consecuencias para esta, aunque gracias al ruido de las explosiones fue localizada por el *Baleares* que se dirigió hacia su posición tras haber servido á su dotación un rancho frío ya que seguía en zafarrancho de combate desde el primer encuentro.

Mientras tanto la escuadra republicana, después de haber rodeado el convoy¹² se dirigió hacia donde había dejado á los mercantes.

Á las 17'07 h se avistaron los buques republicanos desde el crucero nacional aunque muy ocultos entre la niebla, á pesar de lo cual el *Baleares* abrió fuego con su artillería de 120¹³ aunque sin efectos prácticos.

¹² Lo más seguro es que al Almirante Buiza no las tuviera todas consigo y temiera un ataque del otro crucero nacional al convoy mientras sus cruceros estaban “distráidos” batiendo al *Baleares*.

Á las 17'23 h, y tras poner rumbo al enemigo, el *Baleares* volvió á romper el fuego con su artillería á la que contesto el *Libertad* con gran eficacia y con bastante menos el *Méndez Nuñez* y los destructores por quedar el tiro corto.

Á las 17'30 h el *Baleares* aumenta la distancia ya que tiene problemas con su artillería que le impide utilizar sus torres de proa.

El contacto se rompe á las 18'15 h , y á las 18'18 el *Baleares* cambió el rumbo para buscar al *Canarias* que había partido de Ceuta á las 15'00h. Mientras que la escuadra republicana sigue un rumbo fijo á la búsqueda del convoy al que no encontró ya que mientras acontecía esta batalla, el convoy se deshizo al acercarse demasiado á la costa embarrancando el mercante *Aldecoa* y los demás se refugiaron en el puerto de Cherchel.

En vista de que había fracasado en su misión de escoltar el convoy el Almirante Buiza decidió no arriesgarse á un nuevo enfrentamiento con el *Baleares*, ya que al parecer había sido informado¹⁴ de que el *Canarias* había partida para reforzar al *Baleares* y era arriesgado á enfrentarse al fuego combinado de sus cañones de 203¹⁵. Por ello decidió volver á Cartagena dándose por satisfecho con el daño infringido al *Baleares*.

En el momento que la escuadra republicana ponía rumbo hacia su base desde el *Baleares* se avistaron cinco columnas de humo por la aleta de babor á las 19'00 h. y otras dos por la de popa, que se perdieron totalmente de vista á las 19'08 h.. Á partir de este momento no volvieron á establecer contacto las fuerzas adversarias.

Finalmente y como epilogo á este combate á las 19'12h una formación de aparatos republicanos localizó al *Baleares* al que bombardeó respondiendo este con fuego antiaéreo, aunque sin consecuencias para los contendientes.

¹³ No se pudo tirar con las torres de 203 mm por falta de visibilidad.

¹⁴ El servicio de información de la República era bastante efectivo ya que contaba con toda una serie de agentes á lo largo de la costa africana que comunicaban todos los movimientos de la flota nacional.

¹⁵ *Sobre todo vista la escasa eficacia del fuego del Méndez Nuñez, por lo que prácticamente tendría que enfrentarse á dos cruceros pesados con el Libertad y con sus destructores, situación muy arriesgada á pleno día ya que el alcance de los cañones de los cruceros nacionales era bastante superior.*

Conclusiones. El combate de Cherchel fue otro duro golpe á la moral republicana ya que a pesar de que el *Baleares* no consiguió un solo impacto en todo el día, de sufrir diversos daños y 26 bajas entre sus tripulantes, consiguió una gran victoria moral al obligar á dar la vuelta á un convoy escoltado por fuerzas muy superiores.

Por parte republicana hay que decir que si bien la misión principal era la escolta de un convoy, al que se tenía que supeditar todo, parece ser que se podría haber lanzado al ataque á algunos de los destructores, aunque es difícil saber las dificultades de disciplina ¹⁶y de baja moral por las que atravesaba la flota republicana en esos días.

La manifiesta incapacidad de la flota republicana en este combate¹⁷ tuvo como consecuencia la destitución de Buiza como Almirante de la flota el 27 de octubre de 1937 siendo sustituido por González Ubieta.

Por parte nacional el combate de Cherchel se consideró, á pesar de no haber podido capturar á los mercantes, como una victoria, lo que motivó un aumento espectacular de la moral, ya de por si alta, de la flota nacional y un efecto negativo fue la consideración de que la flota adversaria era un enemigo con escasa resolución y efectividad, lo cual tendría consecuencias desastrosas unos meses mas tarde.

¹⁶ Los mandos de los buques de guerra estaban sometidos á las presiones de los Comités Revolucionarios y á los Comisarios Políticos (que no solía tener las básicas nociones navales). Además de la fuerte influencia soviética que hacia de la flota un simple apéndice del esfuerzo terrestre.

¹⁷ Á pesar de la afirmación de Bruno Alonso, Comisario Político de la flota, de que la batalla había una victoria republicana.

LA BATALLA DEL CABO DE PALOS

La flota republicana

A principios de 1938 la Guerra Civil Española estaba en su segundo año, hasta este momento la Flota republicana había demostrado una casi absoluta falta de iniciativa dejando el dominio del mar en manos de la Flota nacional, muy inferior en número, pero que utilizaba sus escasos medios con gran voluntad ofensiva. Esta situación provocó un exceso de confianza en la Flota nacional cuyos mandos estaban seguros de la incapacidad técnica de los encargados de la flota republicana, llegando a circular rumores sobre la existencia de técnicos extranjeros (ingleses para más señas) en la flota republicana así como de la inexistencia de ejercicios de lanzamiento de torpedos¹.

Sin embargo la situación de la Flota republicana había cambiado a finales de 1937 con la ayuda del Comisario Político de la flota Bruno Alonso² y con el nombramiento, como jefe de la Flota y jefe del Estado Mayor de la misma, al Capitán de Corbeta D. Luis González Ubieta quien consiguió restablecer la disciplina y mejorar la efectividad a la Flota mediante un adiestramiento eficaz, a pesar de ello fue muy criticado por el comisariado político que le acusaba de ser poco proclive a combatir.

En esta situación, la mañana del sábado 5 de marzo de 1938 la mayor parte de la Flota Republicana fondeada en la base naval de Cartagena, al mando del Capitán de Corbeta, habilitado de contralmirante, D. Luis González Ubieta, recibe la orden para hacerse a la mar; su misión consiste en realizar un ataque contra el principal punto de apoyo de la Escuadra Nacional en el Mediterráneo, Palma de Mallorca, donde, según el servicio de información republicano³, está fondeada la escuadra de cruceros del

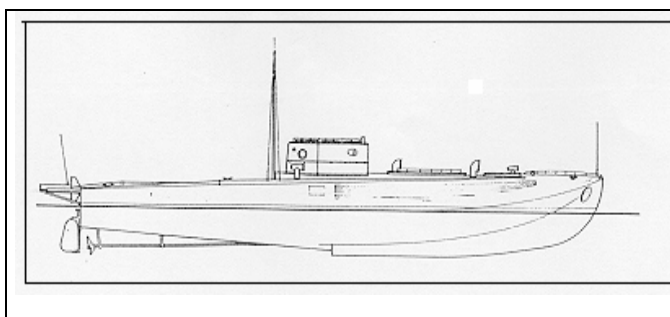
¹ Estas dos aseveraciones se demostraron infundadas ya que no se ha podido probar la existencia de extranjeros en la flota republicana (salvo un muy limitado número de instructores rusos) y por otra parte desde la incorporación de González Ubieta en noviembre de 1937 al mando de la Flota Republicana se hacían constantes ejercicios de lanzamientos de torpedos aunque desde una barcaza para no exponer a los destructores a un ataque submarino.

² Gracias á sus esfuerzos y á los del ministro Prieto, se consiguió abolir los comités de los buques que impedían la necesaria disciplina requerida por lo marinos profesionales para hacer más efectiva á la flota republicana.

³ La presencia de los cruceros nacionales en la bahía de Palma fue confirmada por la aviación republicana en la mañana del 5 de marzo.

Almirante Moreno, compuesta por los cruceros pesados “Baleares” y “Canarias” y el crucero ligero “Almirante Cervera”.

El plan republicano⁴ consistía en penetrar en el puerto de Palma mediante lanchas torpederas⁵ (de procedencia rusa) y atacar a la flota nacional. Las lanchas estarían apoyadas por los destructores de la 1ª flotilla compuesta por el “Ulloa”, “Jorge Juan”, “Escaño” y “Almirante Valdés” que deberían acercarse hasta la bocana del puerto. Esta flotilla de destructores estaría protegida a su vez por los cruceros ligeros “Libertad” y “Méndez Nuñez” y por la 2ª flotilla de destructores compuesta por el “Sánchez Barcáiztegui”⁶, “Almirante Antequera”, “Lepanto”, “Gravina” y “Lazaga”.



Lancha torpedera rusa de unas 20 toneladas de desplazamiento y un andar de 45 nudos, iba armada con torpedos o con cargas de profundidad.

La República recibió un total aproximada de unas 32 de estas lanchas que montaron guardia frente a los más importantes puertos del Mediterráneo.

El plan de la flota republicana tiene como objetivo destruir la capacidad ofensiva de la flota nacional. Es un plan audaz, con ciertas posibilidades de éxito. Además el plan republicano contaba con la “ayuda” de los mandos de la flota nacional quienes minusvaloraban la efectividad de la flota enemiga⁷.

La hora de partida estaba prevista para las 14’30, pero a medida que se acercaba la hora para iniciar la operación empezaron aparecer algunos problemas en la flota republicana: el destructor “Almirante Miranda” no estaba en condiciones de navegar, su

⁴ Fruto de la colaboración entre el Jefe de la Flota Republicana, Luis González Ubieta, y el consejero naval soviético de la flota Pitercki.

⁵ Lanchas LT-11, LT-21 y LT-31; al mando del jefe de la flotilla de lanchas torpederas el soviético V.A. Alafuzova.

⁶ Á bordo iba el consejero soviético de torpedos N.I. Ilin.

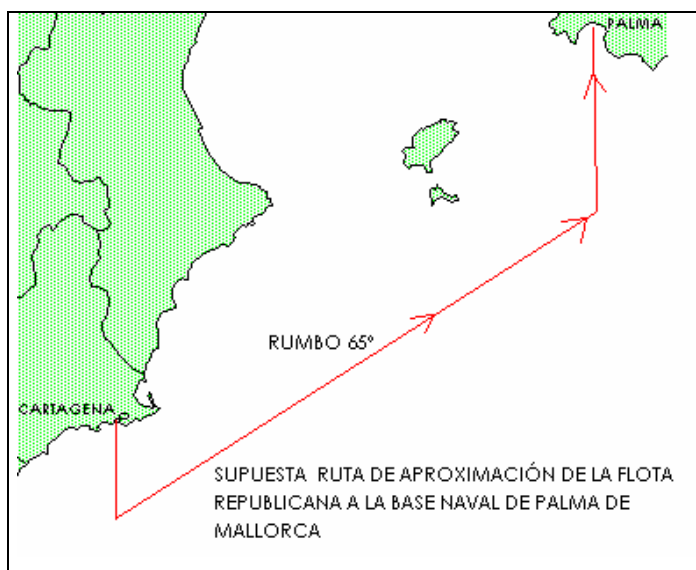
⁷ Este exceso de confianza no era compartido por todos los mandos de la Armada ya que en una comunicación que del 25 de febrero dirige el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada al jefe de Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo se le advertía de una posible acción ofensiva de la flota republicana. Ante estas noticias el Almirante Moreno solicitó una serie de medidas desautorizadas por el general Franco y por su Estado Mayor (“La guerra silenciosa y silenciada”, cap. XXVI)..

comandante el teniente de navío habilitado de capitán de corbeta D. David Gasca Aznar es trasladado al “Lepanto” por haber sido dado de baja su comandante por enfermedad.

Años más tarde David Gasca concedió una entrevista al periodista Don Vicente Talón en la revista española DEFENSA nº 120 de 1988 en la que mencionada las deficiencias a las que tuvo que hacer frente en su nuevo destino:

-”Al subir a bordo, el segundo comandante, el alférez de navío habilitado, don Manuel Sancha García, antiguo tercer maquinista me expuso la situación del barco; situación que tenía de cualquier cosa menos de satisfactoria. Debido a diferentes averías, únicamente disponíamos de dos calderas listas, la tercera estaba calentando y la cuarta, sometida a trabajos de reparación, sólo podríamos contar con ella, en el mejor de los casos, una vez fuera del puerto. Por lo que respecta al transmisor de ultracorta, no funcionaba, y esto hizo que, a lo largo de la operación, me hallase incomunicado del resto de la Flota, siéndome imposible recibir órdenes. Como estaba terminantemente prohibido utilizar la estación de radio, este aislamiento motivó que, al ocupar como ocupaba el último lugar en la línea de fila, solo descubriese la presencia del enemigo cuando lo hube avistado”.

A pesar de todas sus deficiencias, a las 15'40 (con cierto retraso sobre la hora prevista) la flota republicana abandonaba el puerto de Cartagena siendo el crucero “Libertad⁸” el último en abandonar el puerto a las 17'06 h. rumbo a la Bahía de Palma.



La flota nacional

Casi a la misma hora (15'00 h.) en el Puerto de Palma pudieron oírse por los altavoces de los cruceros nacionales el toque de “babor y estribor de guardia”, era la señal que indicaba a las tripulaciones que debían ocupar sus puestos de servicio ya que

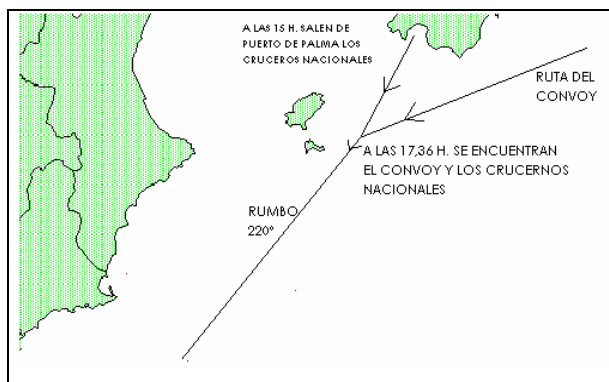
⁸ Aparte del Jefe de la Flota Republicana Luis González Ubieta, á bordo de este crucero iba su consejero, el soviético Pitercki y el Comisario Político de la Flota Bruno Alonso.

sé hacia a la mar la división de cruceros nacionales (“Baleares”, “Canarias” y “Almirante Cervera”).

Como era habitual, la misión asignada a la flota era ignorada por jefes y oficiales, únicamente varias horas después supo la tripulación que se trataba de una misión rutinaria de escolta de los mercantes “Umbe Mendi”⁹ y “Aizkori Mendi”¹⁰.

Durante este crucero se quedó en Palma el Almirante en Jefe del Bloqueo D. Francisco Moreno Fernández que había desembarcado del “Canarias” unos días antes para llevar a cabo otras labores, ya que este convoy era uno de tantos que había realizado la Flota, además, la información que se disponía no mostraba ninguna anomalía ni que la Flota Republicana tuviera intención de salir a la mar ese día¹¹.

En ausencia del Almirante, la operación era dirigida por el Contraalmirante D. Manuel de Vierna a bordo del “Baleares” por lo que además de tripulación habitual embarcaba el personal del Estado Mayor de la División de Cruceros, además de un grupo de operarios de la Sociedad Española de Construcción Naval¹² de San Fernando dedicada a reparar averías sobre la marcha y 12 flechas navales que procedentes del buque escuela “Unión” habían embarcado unas semanas antes. Ese día pues, embarcaron en el “Baleares” aproximadamente 1.200 personas¹³.



⁹ Mercante de 4.313 toneladas de registro y 7.000 de carga. Capturado por los nacionales el 12 de abril de 1937 en el Cantábrico cuando viajaba de Cuba a Rotterdam con azúcar por el crucero auxiliar *Ciudad de Palma*.

¹⁰ Mercante de 6.202 toneladas de registro y 9.650 de carga. Era el *Altuna-Mendi*, de la compañía Sota y Aznar. En el momento de estallar la guerra estaba amarrado y fue habilitado por el Gobierno Vasco como buque prisión. El 25 de septiembre de 1936 la marinería del acorazado Jaime I asesinó a un importante contingente de prisioneros. El 5 de septiembre de 1937 pasó a la marina nacional en el puerto de Rotterdam.

¹¹ Ese mismo día (05-03-38) el hidro Cant Z-3 efectuó dos vuelos de exploración, uno por la mañana y otro por la tarde en los que no localizó fuerza enemiga alguna ya que la flota republicana salió de puerto cuando el hidro ya había regresado a su base de Formentera a las 15.45 h.

¹² En la actualidad Empresa Nacional Bazán

¹³ También embarcaron unos cuantos heridos de la tripulación del A. Cervera causados por el ataque aéreo del que fue objeto el 22 de febrero.

Las flotas en el mar

Como hemos dicho a las 15'00 horas zarpa de Palma la División de Cruceros navegando en línea de fila a unos 18 nudos para encontrarse con los citados mercantes provenientes de Italia y que iban escoltados por los cañoneros “Canalejas” y “Cánovas” y los destructores “Velasco”, “Huesca” y “Teruel”.

A las 17'30 horas, al sur de Ibiza, se encuentran los cruceros con el convoy, tomando rumbo 220° a 13 nudos, separados por 4.000 yardas, quedando los mercantes a 4.000 metros a babor de los cruceros y retornando los cañoneros a Ibiza y los destructores a sus respectivas bases¹⁴ ya que se trataba de viejos cascarones adquiridos a Italia, incapaces de hacer un servicio eficaz de escolta lejos de la costa.

Un poco antes a las 17'11 h. la Flota Republicana recibe la noticia de que la flotilla de lanchas torpederas ha vuelto a puerto debido al estado de la mar y al escaso desplazamiento de sus lanchas¹⁵. A pesar de esta noticia, el mando de la Flota Republicana á bordo del “Libertad” D. Luis González Ubieta¹⁶, decide continuar con el plan que tiene asignado y envía a la 1ª flotilla de destructores de exploración, tras lo que se inicia la operación a las 17'35 h. tomando rumbo 65° a 20 nudos con el resto de la flota, es decir, dos cruceros y cinco destructores.

Primer encuentro

Cuando llega el ocaso del 5 de marzo de 1938, ninguna de las flotas en conflicto sabe que se dirigen hacia un encuentro que será trágico para unos y victorioso para los otros. Ambas flotas creen que la oponente se encuentra en sus bases, por lo que se

¹⁴ En un primer momento estaba previsto que acompañaran al convoy pero debido á múltiples averías tuvieron que volver á puerto.

¹⁵ Esta noticia causó la ira de González Ubieta quién pidió la destitución del Jefe de las lanchas, el soviético Alafuzova. Crítica que compartió el Comisario Político de la Flota Bruno Alonso para quien el jefe ruso no se atrevió á realizar la operación y puso un pretexto burdo, la mar en cabo de Palos era apenas rizada, para hacerla fracasar.

¹⁶ Á propuesta de Pitercki en la creencia de que el A. Cervera sería remolcado á Cádiz debido á los graves daños que sufrió en el bombardeo del día 22 de febrero.

produce una gran sorpresa cuando, pasada la medianoche, los servicios de escucha y serviolas del puente del “Balears” dan la voz de “**¡Bultos por babor!**”:

Al instante los timbres de alarma suenan por todo el buque anunciando: **¡Zafarrancho de Combate!**. La tripulación se despierta sobresaltada y, a medio vestir, acude rápidamente a sus puestos de combate.

Al escuchar los timbres de alarma el teniente Cervera abandona su camarote, y se dirige rápidamente al puente de mando, y gracias a su relato tenemos una idea aproximada del ambiente que reinaba:

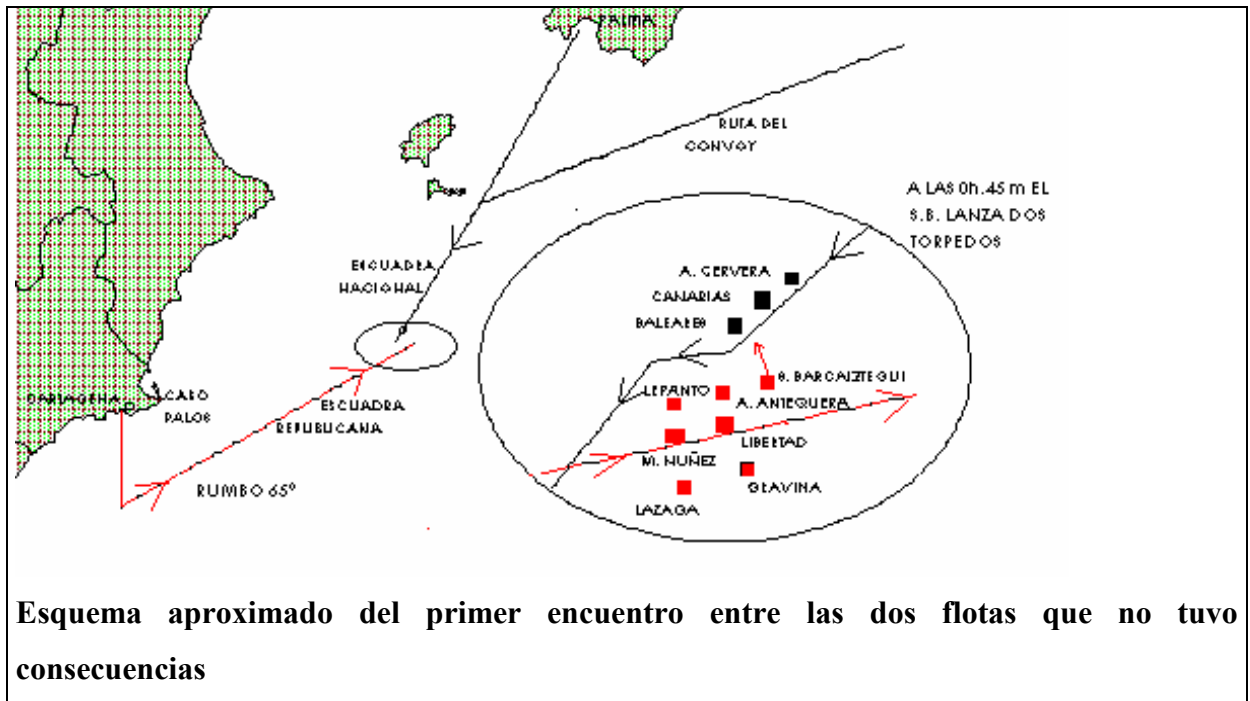
“En el puente, la actividad era desusada: toda la plana mayor se encontraba escudriñando los oscuros horizontes y se exigía a los servicios y aparatos de escucha la mayor agudeza en la percepción de sus señales. Allí le pregunté a Cubillo, que era el del Estado Mayor de guardia, qué es lo que pasaba, y me dijo que se habían visto por la amura de Br., y a unos 2000 metros, cuatro destructores y un submarino”.

Ante la posibilidad de un ataque con torpedos, la flota nacional inició maniobras evasivas y aumento la velocidad a 26 nudos, aunque un poco tarde ya que hacia pocos minutos que la flota republicana les había avistado, pero únicamente el destructor “Sánchez Barcaíztegui” consigue lanzar, sin éxito, dos torpedos contra el “Almirante Cervera” que iba el último de la fila nacional.

Desde el destructor republicano “Lepanto” (último de la fila republicana) se avista a los cruceros nacionales en el momento en que estos inician el zafarrancho de combate, su comandante David Gasca relata así este momento:

“A las 0’45 minutos avisté por babor, sucesivamente, tres barcos que navegaban con las luces apagadas, pero cuyas siluetas identifiqué, en el acto, como pertenecientes a tres cruceros en poder del enemigo y que se me habían hecho familiares en otras circunstancias. Iban en línea de fila, de vuelta encontrada; su velocidad era de alrededor de veintidós nudos y se hallaban a unos 2.500 m. de distancia. Inmediatamente di orden de zafarrancho de combate, pero no lancé ningún torpedo, ya que, dada su velocidad relativa y haberles descubierto cerca del través, era dudoso que hubiera podido hacer blanco. Más tarde, cuando me enteré de que el “Sánchez Barcaíztegui,” mejor situado que yo y con más información, había disparado dos torpedos con resultado negativo, comprendí que mi decisión era correcta. Tanto para ellos como para nosotros, el encuentro fue una verdadera sorpresa. Apenas, pasado el

enemigo, todos los que nos hallábamos en el puente pudimos ver la señal JZI, que en el código en vigor antes de estallar la guerra significaba zafarrancho de combate. El mensaje era transmitido en claro por el “scott” alto del buque insignia enemigo que de esta forma descubrió el lugar que ocupaba en la línea, la cabeza¹⁷.”



Esquema aproximado del primer encuentro entre las dos flotas que no tuvo consecuencias

La flota nacional rodea el convoy y los republicanos cambian de rumbo

Las señales de “scott” que fueron avistadas desde la flota republicana están confirmadas por la versión del teniente Cervera que fue el único superviviente que estaba en el puente en ese momento:

“El Almirante ordenó preguntar al “Canarias” si habían avistado al enemigo; éste contestó que vio cuatro destructores y un crucero. Entonces el almirante dijo: “Isidr. mete a babor hacia el convoy”, porque creía que hacia allí irían”.

¹⁷ En cambio la Flota republicana utilizaba para las comunicaciones entre buques equipos de radioseñalero de onda “ultracorta” lo cual suponía una innovación tecnológica muy importante que les proporcionaba gran discreción en la transmisión de órdenes.

Esta decisión del almirante Vierna de iniciar maniobras para intentar interceptar un posible ataque de los destructores al convoy ha recibido muchos calificativos, el más suave de los cuales ha sido el de “imprudentes” ya que según confesaría el almirante Moreno años más tarde:

“En un encuentro nocturno, los cruceros, por ser visibles más fácilmente y por la mayor vulnerabilidad inherente a sus grandes dimensiones, tienen todas las de perder. Prescindiendo del torpedo, el mismo combate de artillería se presente en condiciones favorables para ellos, por la pequeñez de los blancos y su rápido desplazamiento. A la distancia ordinaria de avistamiento -3.000 ó 4.000 metros a lo sumo-, los cañones de 120 mm de los destructores tienen muchas probabilidades de hacer blanco, sobre todo en los primeros momentos, y los impactos en los cruceros pueden tener graves consecuencias.”

La decisión del almirante Vierna de proteger a cualquier precio el convoy parece pues una temeridad, propia de él ya que tenía fama entre sus hombres de marino arrojado y valiente, pero se pueden encontrar explicaciones más racionales que debieron influir en su decisión:

a) La importancia del despliegue republicano no había sido bien captada por los nacionales ya que creyeron haberse encontrado con un crucero y 4 destructores cuando en realidad se enfrentaban con dos cruceros y 5 destructores.

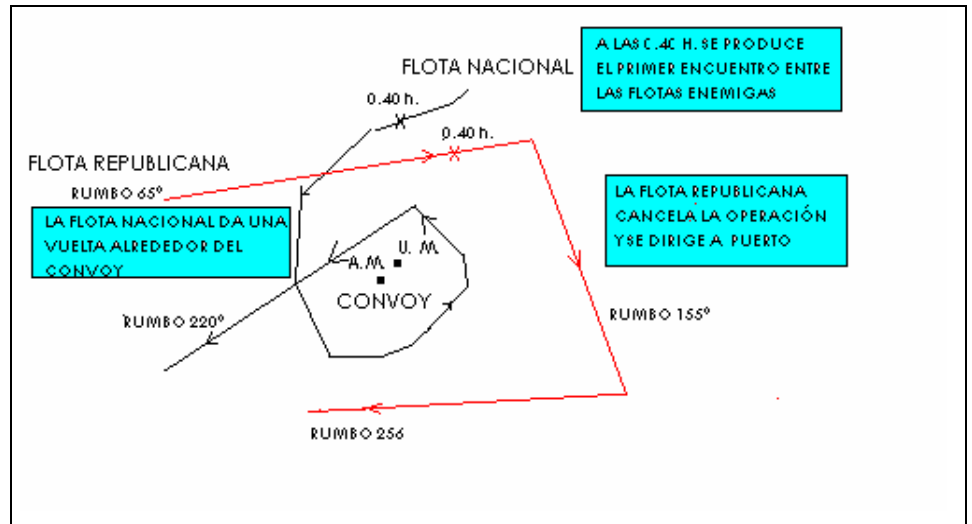
b) Los mandos de la flota nacional suponían que los republicanos eran incapaces de manejar adecuadamente los torpedos por lo que en palabras del almirante Moreno :

“(…) esto hace suponer que el torpedo no es un arma terrible en manos del enemigo”.

c) El convoy que se protegía llevaba una importante cantidad de material bélico que era muy necesario para el ejército nacional en un momento de importantes ofensivas para poner fin a la guerra.

Mientras la flota nacional daba un rodeo al convoy, la flota republicana cambiaba dos veces de rumbo para finalmente tomar rumbo 256° en dirección a sus bases.¹⁸

Tras dar una vuelta alrededor del convoy sin encontrar al enemigo la flota nacional retoma su rumbo original (220°) a las 01:25, comunicándose entre ellos mediante señales del scott¹⁹



Tras este primer encuentro sin consecuencias, la flota nacional seguía en zafarrancho de combate pero no se tomó ninguna otra decisión ya que se tenía muy presente la amenaza que representaban los destructores tal y como relata el teniente Cervera.

“Los buques navegaban a velocidad siguiendo las aguas de la capitana. Se comentó en el E.M. la conveniencia de cambiar el rumbo del convoy, bien más hacia el S. o hacia la costa de Levante, no adoptándose decisión alguna por conducirnos ambas al posible encuentro con los enemigos o a la mayor proximidad de la costa roja, con aeródromos en ella, aparte suponer que el enemigo estuviese en las proximidades y fuésemos situados durante la ejecución de las señales.”

¹⁸ La decisión de abortar la misión tiene varias explicaciones:

- Al encontrarse la flota nacional en el mar no tenía sentido un ataque contra el puerto de Palma.
- Cabía la posibilidad de que la flota nacional intentase cortar la retirada a los republicanos a plena luz del día cuando su potencia artillera pudiera aprovecharse.
- En caso de otro encuentro nocturno la flota republicana estaría en una posición inmejorable para el lanzamiento de torpedos

¹⁹ Sobre el uso que se hizo del scott hay que mencionar el parte del “Canarias” sobre el hundimiento del “Balears” donde se decía: “La práctica del uso de los faroles y proyectores de señales, ha sido probable causa de la pérdida del “Balears” ya que el enemigo pudo tener, a la vista de la luz, una precisa referencia para su ataque” (ver también en anexos el informe del Teniente Cervera).

Segundo encuentro

Sobre las 02:05 horas el Almirante Vierna toma una decisión que le llevará al encuentro de los destructores republicanos y al desastre. Como ya que había hecho en diversas ocasiones a lo largo de esta misión de escolta, ordena una inversión de rumbo ya que debido a la diferencia de velocidad entre los cruceros y el convoy habían adelantado a este. En este momento, mientras sé esta realizando la maniobra , se recibió una llamada por el teléfono del puente del “Balears” en que se comunicaba al teniente Cervera que se habían sorprendido comunicaciones en español en la onda del enemigo, éste, a su vez, se lo comunico al almirante que le ordenó: *“Manolo, no me las deje de la mano y atiéndalas usted personalmente”*.

Esta última orden salvaría la vida al teniente Cervera que justo antes de abandonar el puente fue testigo, de los últimos acontecimientos que tuvieron lugar en el puente del “Balears”:

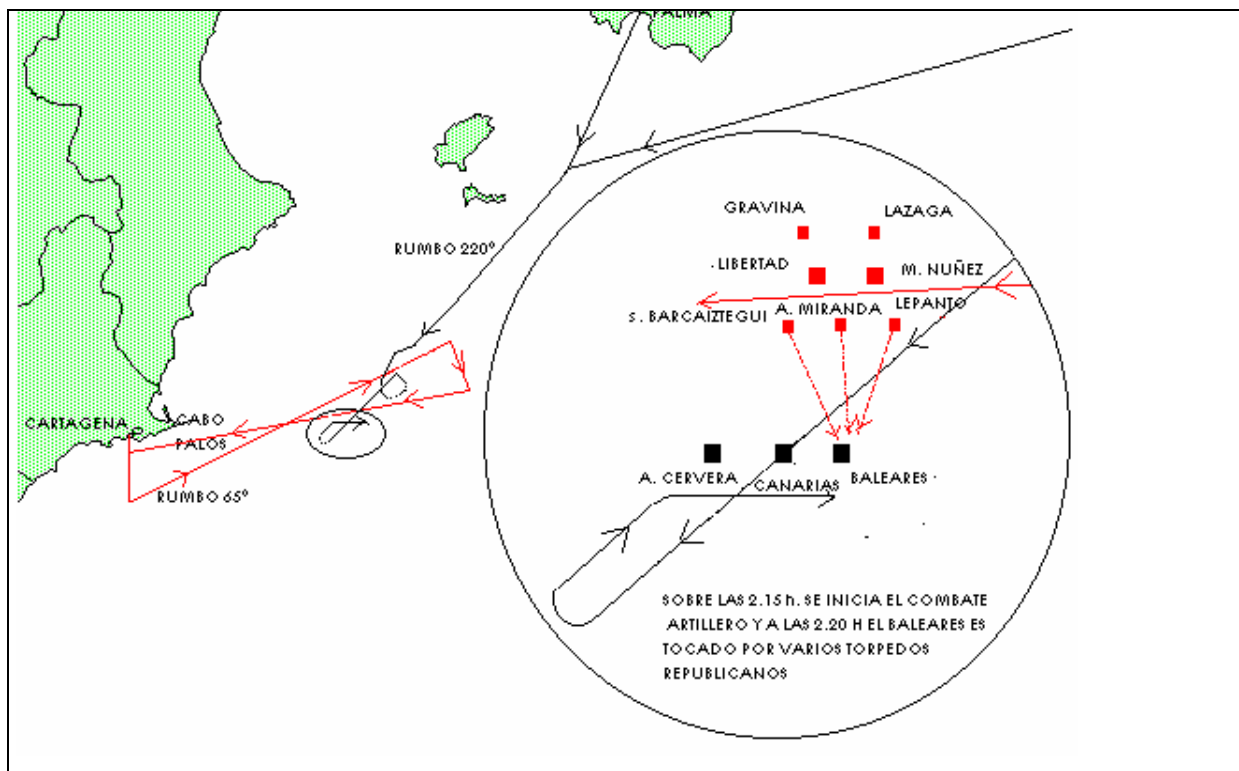
Pero ¿quién no se resiste a irse del puente sin antes saber lo que pasa? Yo me volví al alerón de Er. y en ese mismo momento se volvía a repetir el avistamiento por Br., abierto 45° de la proa. Allí me fui y no vi nada. Oí la orden de las direcciones de tiro de “calcula, si es posible”, y a Garcés que “disparase un iluminante en esa demora”. Un instante después avisaron de la escucha submarina que se oía un fuerte ruido de turbina al 220°, y dijo el almirante: “¡Disparad el iluminante en esta última demora!”. Pero no dio tiempo; ya se oía el estampido, y el iluminante explotó... “¡Por ahí no, don Garcés! ¡Ya nos hemos descubierto!”- decía el almirante- “¡Más a Br., Isidr.!”.

Sobre el lanzamiento de iluminantes por parte del almirante Vierna, decisión que ha sido muy duramente criticada, es interesante el testimonio del marinero Benito Balaguer Melis que era sirviente de alza del cañón nº 3 de 120 mm. y que puede dar un poco de luz sobre este hecho.

La noche del hundimiento yo estaba en mi puesto, todo estaba a oscuras y el almirante ordenó al cañón 6 disparar proyectiles iluminantes, dispararon 2 pero sus paracaídas no funcionaron y ellos (el enemigo) cogieron puntería y nos lanzaron un par de salvas de cañón antes de los torpedos”.

En efecto el crucero “Libertad”, gracias a los proyectiles iluminantes, volvió a demostrar la excelencia de sus artilleros que pudieron horquillar al “Baleares” y lanzar unas cuantas salvas que hicieron blanco ocasionando diversos daños. Una de estas salvas alcanzó la dirección de tiro de las torres de popa donde prestaba servicio Jacinto Jaraiz Franco²⁰.

El crucero intento responder con su artillería, pero al faltarle referencias y al ser los cruceros y destructores republicanos de menor tamaño, no pudo hacer nada. Fue en ese momento cuando desde el “Libertad” se ordenó a los 3 destructores de la Segunda Flotilla de la banda de babor hacer un ataque al torpedo mientras que los otros dos destructores (Gravina y Lazaga) que estaban en el costado de estribor, y por tanto alejados de la acción, tenían la misión de conservar la protección de los cruceros republicanos.



El momento en que se inicia el ataque republicano es descrito en el informe oficial del Almirante de la Flota Republicana de la manera siguiente:

²⁰ Sobrino del Caudillo.

A las 2h.14m. se le dio al jefe de la segunda flotilla de destructores la orden de ataque: El “Sánchez Barcáiztegui” lanzó cuatro torpedos sobre los buques enemigos a las 2 h. 17 m., aumentando velocidad y colocándose por nuestra Pr. haciendo fuego de artillería sobre el enemigo. El “Almirante Antequera” lanzó a las 2 h. 18 m. cinco torpedos sobre los buques enemigos. El “Lepanto” lanzó igualmente tres torpedos sobre el enemigo.

El antes mencionado “Lepanto” era el último destructor de la fila republicana cuyo mando ostentaba David Gasca que así relata su experiencia en este combate:

La luminosidad era intensa. El enemigo no cesaba de tirar, y guiado por los fogonazos de los disparos, apunté al centro del primer buque, que suponía que era el navío insignia, lanzándole los tres torpedos del grupo de popa, por orden de popa a proa, en el espacio de cinco segundos y conservando los tres restantes como reserva de cara a un hipotético encuentro posterior. Casi en el acto vimos una columna de humo que salió por la chimenea del barco atacado y un globo de fuego que fue aumentando de volumen y que se abrió a gran altura, iluminando todo el espacio. Paralelamente surgieron dos fogonazos, uno a proa y otro a la altura de los pañoles de pólvora, mientras que las llamas corrían por toda la cubierta y se distinguía perfectamente como trozos de estructura se precipitaban al agua. Los buques enemigos, como si les hubiese anonadado lo que acaba de suceder, acallaron su fuego.

En efecto, un número indeterminado de los 12 torpedos que se lanzaron en ese segundo encuentro impactaron en el costado de babor del “Balears”, a la altura del puente de mando, detonando a su vez los pañoles de municiones²¹, matando en el acto al Almirante Vierna y todo su Estado Mayor

La explosión que se produce en el buque es tan grande que se pudo oír con nitidez desde el Cabo de Palos al cabo de La Nao, situado a 70 millas del lugar del hundimiento, la llamarada que salió del buque al estallar los polvorines fue de unos 1.200 m. de altura, tal es así, que los destructores ingleses “H.M.S. Boreas” y “H.M.S. Kempenfelt” que realizan labores de patrulla a 40 millas de distancia, observan el resplandor y se dirigen hacia el lugar a toda máquina.

Mientras tanto, en el lugar de los acontecimientos el “Balears” ha quedado al garete, sin propulsión ni alumbrado. Los torpedos habían abierto una brecha de 15 m en

²¹ En el informe del teniente Cevera se explica la situación de los pañoles de municiones (ver anexos).

el lugar del impacto y la inundación consiguiente hace que el crucero escore rápidamente a babor, además el puente de mando y una chimenea ha volado por los aires, al igual que parte de la proa donde iba la dirección de tiro, cayendo el mástil sobre las torres 3 y 4.

Al detenerse el “Balears” en seco, el comandante del “Canarias”, que le sigue, ordena virar rápidamente la caña a estribor con el fin de evitar abordar al “Balears”. En este momento el reloj de bitácora del “Canarias” señalaba las 2’19 horas. El “Canarias” rompió fuego con la torre 1, de la que solo dispara un cañón y cuatro salvas seguidas con las torres 3 (7 proyectiles) y 4 (8 proyectiles). La artillería de 120 mm. disparó cuatro iluminantes.

Acto seguido el “Canarias” y el “Cervera” se alejaron rápidamente del lugar, dejando a su suerte al “Balears”, ya que temían ser también atacados por los destructores y además debían seguir protegiendo al convoy²². Pero antes de alejarse definitivamente el Comandante del “Canarias”, Capitán de Navío Estrada, transmitió el radiograma 3377 al Almirante Jefe del Bloqueo, que, textualmente, decía lo siguiente:

“En encuentro con enemigo, “Balears” incendiado, se mantiene en las proximidades. Ruego Aviación al amanecer.”

Poco después, retransmitía el 3378, que decía lo siguiente

“Balears” debió tener explosiones internas. Está envuelto en llamas. Lo considero perdido totalmente. Enemigo era un crucero y cuatro destructores. Encuentro muy rápido. Ante eventualidad ataque aviación amanecer ordeno convoy haga rumbo Sur. Continuaré protegiendo convoy de no recibir instrucciones. Situación a 3’30 horas, 65 millas al 100° faro Cabo Palos”.

Por otra parte, la escuadra republicana se retiró a sus bases en Cartagena ya que, por una parte se daba por satisfecha con el daño causado y por otra, los cruceros

²² La decisión de abandonar a su suerte al “Balears” ha tenido muchas críticas, sobre todo por parte de los marineros supervivientes del “Balears”, sin embargo, en palabras del almirante británico Gretton: “es

enemigos habían aumentado la velocidad a 28 nudos, lo que los hacía inalcanzables para los destructores republicanos, sin contar que a los tres destructores de la banda de babor le quedaban en total 4 torpedos (tres que había guardado en reserva el “Lepanto” y uno que no había funcionado en el “Antequera” aunque le quedaban los dos destructores de la banda de estribor que no habían entrado en acción y que disponían de 10 torpedos en total pero, no estaban en posición de ataque, visto lo cual el Almirante republicano consideró que no era prudente buscar una batalla nocturna con los nacionales²³.

En total el enfrentamiento no duró más que unos minutos tras el cual todos los buques desaparecieron en la noche, dejando al “Balears” solo con su destino.

difícil hallar defectos en la actuación del “Canarias” cuyo comandante tomó el mando después de ser alcanzado el “Balears” (“El factor olvidado”, Peter Gretton, pag. 426)

²³ Pitercki pidió el relevo de Ubieta basándose en su conducción de la batalla. Pero Bruno Alonso amenazó con dimitir y Ubieta continuó. Para los rusos, todo oficial republicano de carrera era un derrotista, probablemente partidario de Franco (Gretton, pag. 425)

LA ÚLTIMA SINGLADURA DEL “BALEARES”¹

La última jornada del crucero “Baleares” había empezado unas 11 horas antes del final de la batalla, cuando salió por última vez del puerto de Palma y no terminaría hasta que los supervivientes regresaran a este mismo puerto.

"En la tarde del sábado, 5 de marzo, a las quince horas, los altavoces retransmitieron el toque de babor y estribor de guardia. Los barcos se hacían a la mar, y una vez más se ignoraba por jefes, oficiales y dotación cuál era la misión que iban a cumplir. Daba lo mismo. No importaba si era tal o cual puerto el que había que bombardear o si se trataba simplemente de un servicio de vigilancia; lo único que interesaba es que se salía a la mar, y con ello se tenía la probabilidad de que por fin se verificase el tan deseado encuentro con la escuadra enemiga. " (...)(“El crucero Baleares” teniente Cervera y otros).

Otro de los supervivientes, en una publicación posterior ² relató también el momento en que el crucero abandonaba el puerto de Palma:

"Había pasado el mediodía cuando se recibió la orden de zarpar, (...). Las tripulaciones ocupan sus puestos de servicio cuando se levantan anclas. Siguen unos minutos de expectación mientras los navíos se deslizan lenta y majestuosamente salvando la red de protección antisubmarina que defiende la bahía mallorquina de ataques por sorpresa.

Serían poco más de las tres de la tarde del 5 de marzo cuando los buques de la Escuadra se adentran en el Mediterráneo. La tarde es apacible, serena, tranquila... Un vientecillo, precursor de la primavera cercana, agita suavemente la enseña del mando y lleva hacia tierra los acordes alegres de un pasodoble. Las dotaciones están en posición de firmes, en sus puestos, aguardando el toque de corneta que indique la guardia entrante en servicio de mar." (Sevillano de Agar)

Tras abandonar el puerto los buques se dirigen hacia su ignota labor hasta que, al fin, la tripulación tiene conocimiento de cual será su misión.

"Sobre las 18 horas, se avistaron al sur de Ibiza los destructores "Velasco", "Huesca" y "Teruel" y los cañoneros "Cánovas del Castillo" y "Canalejas", que escoltaban a dos buques mercantes a la velocidad de nueve nudos. Momentos después se incorpora al convoy la División de Cruceros, compuesta por el "Baleares", que arbolaba la insignia del Contralmirante Vierna, y en escuadra con los cruceros "Canarias" y "Almirante Cervera".

¹ En este capítulo haremos especial hincapié en los diversos testimonios personales tanto los que hemos podido recoger en entrevistas directas como los que han ido siendo publicados en diversas publicaciones a lo largo de estos años.

² Sevillano de Agar, “Temas Españoles” nº 5

Sobre las 19 horas se destacan los cañoneros, por orden de la Capitana, y poco después los destructores ponen proa a las Islas Baleares, retirándose a sus bases; se trataba de carcamales de la mar, que malamente podían efectuar misiones que les obligaran a alejarse algunas millas de su base.

Ya no cabía duda de la misión del crucero: Se trataba de llevar a puerto seguro un convoy de dos grandes barcos, el "Umbe-Mendi" y "Aiskori-Mendi, que llevaban material de guerra indispensable y de vital importancia para continuar con éxito la, en pleno desarrollo, "Batalla del Ebro", que tan decisiva había de ser para el fin de la guerra." (De "El crucero Baleares" del teniente Cervera y otros).

La vida a bordo desarrollaba con la normalidad habitual, hasta los turnos de guardia de la noche, aquella noche del 5 al 6 de Marzo de 1938, que tanto iba a significar en la vida de todos aquellos hombres que iban a bordo del "Baleares".

EL ZAFARRANCHO

Súbitamente la tranquilidad de la noche se vio rota por los timbres de alarma del crucero, momento que es descrito por varios de los supervivientes:

"Acababa de salir de guardia de media y serían las 12,30 cuando, después de la recorrida clásica por la cámara, me metí en mi camarote, me acosté, sin desnudarme, y ya comenzaba a dormirme cuando sonaron los timbres de alarma en zafarrancho de combate. ¡Emoción! Siempre la zona peligrosa acostumbábamos a pasarla en zafarrancho pero esta vez parecía más anticipado.

Me levanté, y rápidamente subí al puente de E. M., donde estaba mi puesto, después de pasar por la radio principal, desde donde comprobé los puestos de los servicios. En el puente del barco se encontraban en el alerón de babor, el almirante Vierna, el Jefe del E.M.(Estado Mayor), el joven capitán de fragata Bobadilla, Angulito, Cubillo y Tapia, además de Brugarolas y el comandante, capitán de navío Fontela.

Allí le pregunté a Cubillo, que era el del E.M. de guardia, qué es lo que pasaba, y me dijo que habían visto por la amura de Br., y a unos 2000 metros, cuatro destructores y un submarino, al parecer: Yo no vi nada, pero Angulo, que estaba de guardia, me dijo que se habían visto clarísimos.

(...) en el puente, la actividad era desusada: toda la plana mayor se encontraba escudriñando los oscuros horizontes y se exigía a los servicios y aparatos de escucha la mayor agudeza en la percepción de sus señales

Mientras tanto ya se habían dado órdenes de 26 nudos a los buques, y entonces el almirante ordenó preguntar al "Canarias" si habían avistado al enemigo; éste contestó que vio cuatro destructores y un crucero. Entonces el almirante dijo: "Isidro, mete a babor hacia el convoy", porque creía que hacia allí irían.

Claudio Alvargonzález (...) me comentaba la mala suerte que era un encuentro nocturno contra destructores y que "solamente deseo que se haga de día" (Teniente Cervera)

La preocupación era más que justificada, pues los destructores no necesitaban tanto, para lanzar sus torpedos, de la visualización del enemigo, como los cruceros, que para defenderse precisan ver al enemigo para orientar sus torres y sus cañones.

En el puente, los oficiales tuvieron que sacar de su erróneo estado de emoción, por el combate que creía que iba a presenciar, al cronista oficial de la Armada y cronista de guerra embarcado, Don Fernando Bertran, que también colaboraba con el periódico "La última Hora" mandando sus crónicas, y que jamás pudo enviar esta última.

Cervera continua su relato:

"Por esos momentos me llamaron de la radio por teléfono, que se habían sorprendido comunicaciones en español, en claro y muy cercanas, en la onda del enemigo. Se lo comuniqué al almirante, que me dijo: "Manolo, no me las deje de la mano y atiéndalas usted personalmente."

Mientras esto sucedía en el puente de mando, los testimonios de los tripulantes supervivientes que hemos recogido nos cuentan:

Sevillano de Agar, Torre 3, la más alta de las emplazadas a popa, "Cámara de la Bomba³" escribe:

"En el "Balears" todo era calma aparente, hasta que a la una y treinta⁴ aproximadamente los servicios de escucha y serviolas del puente dan la novedad que me es comunicada por mis compañeros de la cámara de tiro: -¡Bultos por babor!-

No han transcurrido unos minutos cuando la información se amplía y concreta: -¡Bultos a proa y por estribor-"

Inmediatamente, cuando la tripulación de servicio no ha tenido tiempo de concretar ninguna sospecha, rompe el pesado silencio de la noche el sonido característico de los zumbadores de alarma y las graves notas de los altavoces que informan y ordenan: "¡¡Alarma!!", "¡¡Todo el mundo a sus puestos!!"

Antes que la orden termine la tripulación corre a medio vestir por pasillos y escalas, haciéndolo yo igualmente a través de las escotillas que me ponen en comunicación con la

³ Era una de las diferentes cámaras que formaban la estructura de las torres de 203 mm. La "cámara de la bomba" podía mover toda la estructura de la torre gracias a una bomba de aceite a presión activada por tracción eléctrica.

⁴ Debe de tratarse de un error de transcripción ya que el primer encuentro tuvo lugar a las 12'30 según todos los datos recogidos

cámara de la bomba. Mientras, y como es de rigor, el almirante da esta escueta comunicación a toda la flota - --"Enemigo a la vista"-.

*Y enseguida las notas vibrantes de las cornetas, multiplicadas por los altavoces, mandan:
- ¡Zafarrancho de combate!-*

Benito BALAGUER MELIS, Sirviente de alza del cañón nº3, había entrado de guardia cuando tocaban zafarrancho. Mientras en el sollado, Nadal ANTELMO MOREY, " Flecha Naval" Radio-Escucha en el puente recuerda :

"Estaba durmiendo en la estación principal sobre un jergón, en el suelo en lugar de en un coy, en la sala de acumuladores. Sobre las 12,30 tocaron zafarrancho de combate, me levanté, me puse los pantalones de esos de "mezclilla", un jersey azul de cuello alto y entonces... ¡¡ me volví a dormir !!, y dormido estuve desde el toque de zafarrancho hasta la explosión. Hay que tener en cuenta que yo era un muchacho de 14 años al que se despierta a medianoche y que como muchas veces se tocaba zafarrancho de combate simulado, yo no fui a pensar que aquel no lo fuera, y me dejé vencer por el sueño. Además, teniendo en cuenta que mi puesto era en la estación de escucha en el puente, de no haberme quedado dormido y haber acudido al puente, donde murieron todos, hoy no estaría contando esto, me habría quedado allí, o sea que gracias a ser un "tranquilo" me salvé."

El marinero de segunda, Fernando RAMÍREZ PALMER, Conductor de Fuego de la Torre Cuatro, nos cuenta:

"Cuando tocaron zafarrancho, estaba durmiendo en el suelo, que me era más cómodo que en el coy, enseguida todos estábamos en nuestros puestos. Una vez en la torre notamos que el barco aumentaba la velocidad, lo noté porque en la popa se sentía las hélices mas cerca que en otro lugar."

También se incorpora a su puesto Bartolomé TERRASSA FLAQUER, Servidor del pañol de proyectiles de la torre tres, al que sesenta años después todavía le impresiona lo angosto de la escotilla de acceso a la torre, *"un tubo circular en el que sólo podíamos bajar o subir de uno en uno, y una vez allí, esperar."*

En cubierta, el marinero Andrés RIGO RIGO, se dirige a su puesto de combate como motorista del bote "grande", la ballenera que se utilizaba para desplazarse desde el crucero hacia puerto, dicha embarcación iba a ser la protagonista de un episodio de desesperación aquella noche, y su motorista un testigo de excepción.

Arturo LÓPEZ DE LA OSA, Sirviente de alza del cañón, en cubierta relata:

"Sería alrededor de la media noche cuando rota la placidez de mi sueño por el estridente y continuo sonar de los timbres de alarma, rápidamente salté del coy y en unión de todos mis compañeros fui a ocupar mi puesto de combate en el cañón. Apenas llegué al mismo me coloqué los teléfonos, me senté en el sillín que al efecto lleva para el sirviente de alza, (...), comuniqué el "Sin Novedad" al puesto director de tiro y esperando las órdenes que éste pudiera transmitir terminé de vestirme.

El barco aumentó su velocidad y comenzó a navegar en zig-zag como prevención a un posible ataque con torpedos. La noche era muy oscura. Pasado un cierto tiempo pudimos distinguir a lo lejos unas luces que pronto desaparecieron a nuestra vista . Mas tarde circuló el rumor que las citadas luces eran pertenecientes a la escuadra roja. (...)"

Todos están en sus puestos esperando órdenes, la espera es tensa, corren los rumores de que el zafarrancho no es una maniobra de entrenamiento.

Hay quien ameniza la tensa espera como recuerda Sevillano de Agar: *"un marinero conductor de proyectiles de cañón, Sevillano de nacimiento, con esa gracia única de su tierra, durante el tiempo de espera nos hizo reír de buena gana con sus ocurrencias. "*

EL IMPACTO

Serían las dos de la noche cuándo una explosión hace temblar las 10.000 toneladas del crucero, la explosión y la sacudida es violentísima.

El teniente Cervera, quien siguiendo las órdenes del Almirante Vierna había abandonado el Puente de Mando para dirigirse a la estación de radio, es sorprendido por la gran explosión a mitad de la eslora del crucero sintiendo que la cubierta se hunde a sus pies:

"Al principio no sabía dónde estaba, aunque me notaba impregnado de algo viscoso que me parecía sangre y rodeado de hierros retorcidos y calientes. Al poco rato se iluminó todo a causa de grandes explosiones e incendios en cubierta, y entonces comprobé que estaba en un tanque de petróleo y que aquello era el final. Una gran brecha de unos 12 o 15 metros de largo, me permitía ver la mar, que penetraba a torrentes sobre el bulge, mezclada con petróleo. A crujía crepitaban los restos de calderas con un incendio del que salía un humo muy picante. mezclado con enormes gritos de auxilio..."

Arturo López de Osa, nos cuenta así como vivió la explosión:

"Serían las dos de la madrugada cuando vimos dibujadas sobre la negra superficie del mar blancas estelas de torpedos que a gran velocidad se dirigían hacia el barco. Simultáneamente recibimos las órdenes de cargar los cañones y hacer fuego. Cuando estábamos terminando de cumplimentar la primera de ellas retumbó una violenta explosión a la vez que una cegadora luz hizo que soltase el volante del alza del cañón e instintivamente llevase las manos a mis ojos para defenderlos. Salté por los aires y caí en el interior del buque por un enorme boquete que hasta entonces había sido la cubierta de babor. La oscuridad en el lugar que me encontraba era completa."

Sevillano de Agar relata:

"Transcurren unos segundos desde la orden de"! cargar ¡", segundo preciosos que no dieron tiempo a que, enfiladas las torres de mayor calibre, pudiera oírse la voz de "¡Fuego...!" Para la escuadra enemiga esos segundos fueron su salvación.

La explosión que en esos instantes se produce es tan tremenda que me hace caer al suelo (...) Desde mi puesto percibo claramente las trepidaciones que sacuden a nuestro barco por efectos de explosiones sucesivas. Casi inmediatamente el clásico ruido de la sala de máquinas va apagándose, (...). Las luces parpadean unos segundos para apagarse totalmente.

En la oscuridad, la confusión es grande y la impresión de una gran tragedia sobrecoge mi ánimo."

La gran llamarada a causa de la explosión de los pañoles provoca a D. Benito Balaguer graves quemaduras en la cara:

"Tras la explosión todo quedó lleno de un humo rojizo, mi primera reacción fue lanzarme al mar, lo que habría sido una equivocación, pero como llevaba el teléfono colgado no supe desengancharme, y pasado el primer susto, empecé a respirar y pensé: "Encara som viu⁵", todo el barco, desde la chimenea hasta la proa, estaba ardiendo, mi posición estaba justo en medio del barco."

Dentro de las torres de Popa, las únicas que han sobrevivido a la explosión, Fernando Ramírez Palmer y Bartolomé Terrasa, viven situaciones similares, el primero nos testimonia:

"Del temblor que produjo la explosión en el barco, me caí al suelo. Los que estábamos abajo notamos que todo se paraba, las luces se apagaron pero no pensábamos que el barco se hundía, estábamos a cuatro pisos por debajo de la cubierta, si hubiésemos creído que nos hundíamos nos hubiera entrado el pánico.

-¡Puente, Puente, Puente...!-, reclamábamos por la comunicación interior, nadie respondía.

Allí abajo estábamos un teniente, un alférez de navío, y los auxiliares. Alguien dijo : "El barco debe estar muy dañado mi teniente", el teniente sin luz y sin certeza de lo que ocurría arriba aún dijo: "mallorquín baja al pañol de pólvora acompañado de este y el otro y poned los saquetes", en previsión de que tuviéramos que disparar. Al cabo de un tiempo sin recibir ninguna comunicación de arriba, se dio la orden de subir, y uno a uno fuimos subiendo por la escotilla."

⁵ Todavía sigo vivo

Bartolomé Terrasa lo vivió así:

"!!Batabum!!, parecía que "tot feia ull"⁶, la primera explosión fue tremenda, parecía que nos íbamos a pique, las otras explosiones ya no fueron tan grandes, en esos instantes el oficial pistola en mano dijo: "Que no se mueva nadie hasta contraorden", al cabo de unos minutos viendo que estábamos incomunicados se nos dijo "sálvese quién pueda" y subimos por la estrecha escotilla".

Un jovencísimo Flecha Naval, Nadal Antelmo Morey, que se había quedado dormido en el zafarrancho nos narra:

"Cuando se produjo la explosión, me desperté, el buque quedó a oscuras, se pararon las máquinas, los que estábamos en la radio, subimos a la cubierta inmediatamente."

El marinero motorista Rigo, que se halla en medio de la cubierta cae al suelo y recuerda que: *" al levantarme pude ver como el puente de mando se había convertido en una hoguera"*

TRAGEDIA-SUBIDA A CUBIERTA-PRIMERAS REACCIONES

La situación en el “Balears” era desesperada, desde el través del buque hasta la proa era un infierno de fuego y humo, parte de la proa del buque había volado y caído sobre la popa, por la brecha abierta en costado entraba agua a raudales, se producían continuas explosiones al ser alcanzadas por el fuego las municiones de reserva. Todos los oficiales del puente habían muerto por lo que el desorden en estos primeros minutos era total.

La potencia destructiva de los torpedos se había multiplicado con la del explosivo acumulado para los proyectiles de las torres de proa que habían saltado por los aires junto al Puente de Mando, el barco estaba en llamas, había desaparecido la práctica totalidad de la oficialidad y gran parte de la marinería, entre ellos ocho de los flechas navales que estaban en el Puente.

A partir de ese momento y mientras se logra poner orden, pasa un tiempo en que puede decirse que los distintos grupos de supervivientes, aislados, funcionaban de manera autónoma, y en el que se suceden las primeras escenas del drama.

⁶ se hundía

Cervera, que a duras penas ha conseguido trepar desde los tanques de petróleo en donde había caído hasta la cubierta principal nos cuenta:

"La impresión que recibí fue espantosa: El Buque inclinado hacia proa unos 15°, un incendio enorme en cubierta centro, cuyas llamas sobrepasaban la chimenea. En los puestos de D. de T. de popa, otro, gigantesco, explosiones continuas que lanzaban hierros y pedazos de hombres... Las baterías de cubierta destrozadas y arrancadas de cuajo y una inmensidad de trozos de hierro retorcidos que aprisionaban restos de gente destrozada o aplastada, que, con cara de espanto, trataba de liberarse de aquello, y los que estaban sanos corrían alocados, dando gritos de tirarse al agua y "¡el bote...!" ¡Qué horror! ¡Qué desconcierto! ¡Cuánto pánico en aquellos momentos!

Mi primer impulso fue mirar el puente y, al no verlo, me dirigí hacia allí, (...); pero al ver aquel desorden y pánico, empecé a insultar y llamar cobardes a todos los que corrían, y hasta tuve que dar bofetadas a aquellos alocados...

Pronto subieron a cubierta Cerdido, que, con su cigarrillo en la boca, me dijo: "Las máquinas están paradas en seco" y "no tengo comunicación con el puente." También apareció Emilio Serra, y entonces al ver y comentar que yo era el oficial más antiguo, desde aquel momento asumí el mando de aquellos restos que, por antigüedad, me correspondía."

Arturo López de la Osa, que había visto las estelas de los torpedos aproximarse al buque, consigue salir del agujero en donde se había hundido tras la explosión, relata:

"La explosión se me había llevado el gorro abisinio de lana y la bota del pie izquierdo. A mi alrededor pude ver varios compañeros. Unos, por su inmovilidad, delataban que la muerte ya les había alcanzado. Otros, en su mayoría, sufrían terribles mutilaciones o bien se encontraban aprisionados entre la masa informe de hierros retorcidos e iluminados por las llamas de los incendios.

Poco tiempo después, y gracias a que dos marineros vascos me ayudaron a subir a una escala, me vi en cubierta. No vi al "Canarias" por lo que pregunté al más próximo por el mismo. Me contestó que nada podía hacer por nosotros el "Canarias" en aquellos momentos. Era el teniente coronel Jefe de Máquinas del crucero. Sacó su petaca, lió un cigarrillo y me la ofreció seguidamente. al alargar mi mano y ver que la tenía completamente quemada, comprendiendo mi imposibilidad para liarlo, él mismo lo hizo dándomelo a continuación. Después de aspirar fuertemente una bocanada de humo me sentí más reanimado."

De la torre cuatro y de la tres, logran salir Fernando Ramírez, Bartolomé Terrassa y Sevillano de Agar que, respectivamente, así lo cuentan:

"No supimos que pasaba hasta salir a la cubierta, lo que nos costó mucho. Al salir a cubierta quedamos impresionados del espectáculo: los muertos, los heridos, el fuego..., ya había algunos que intentaban sofocarlo con extintores. Yo buscaba a mis amigos, encontré a uno de Felanitx que yacía muerto." (F. Ramírez)

"Cuando llegamos arriba quedamos espantados, sólo vimos muertos" (B. Terrassa)

"En mi lógica ansiedad pregunto a la cámara de tiro el alcance de lo que sucede. Veladas respuestas me indican la gravedad de la situación, y como al mismo tiempo la inclinación del barco es grande, esto me hace comprender muchas cosas... Ya no pregunto más; espero órdenes.

(...)

Presto atención a los acústicos y escucho cómo el condestable, encargado de la cámara de maniobras, pregunta ansiosamente a nuestro comandante las causas de lo ocurrido. "¿ Hemos encallado, tropezado con un bajo o hemos sido torpedeados?" Pero no obtiene respuesta porque en esos momentos Cubillo ha salido de la cámara de tiro a fin de saber lo que pasaba en el exterior. Instantes después, (...), se asoma al escotillón para decir a la dotación de la torre que había que abandonar los puestos, toda vez que nuestra presencia era más necesaria sobre cubierta. (...)

En pantalón de gimnasia y semidesnudo llegué por las escotillas a la parte superior de la torre. El rostro de mis compañeros y el del teniente de navío Cubillo no podían ser más significativos; me lo dicen todo. (...)

Tras el estupor de los primeros instantes me lanzo rápidamente hacia cubierta en unión de otros compañeros. En el exterior el cuadro es horroroso... (...)

Entre trozos de madera carbonizada y de hierros retorcidos voy reconociendo con dificultad rostros de compañeros entrañables. Unos están sanos; otros, gravemente heridos se arrastran penosamente por la cubierta caldeada. Los más han muerto.

Desde la mitad del barco hacia proa todo él está destrozado y ardiendo. (...)

La explosión simultánea de los pañoles de pólvora de las torres de proa multiplicó hasta el infinito la fuerza destructora de los torpedos. Dentro del navío siguen produciéndose, a intervalos, explosiones. (Sevillano de Agar)

Uno de los primeros momentos de mayor dramatismo fue aquel que se desarrolló en el bote salvavidas, como nos relataron los supervivientes a quienes entrevistamos, transcribimos el relato de Sevillano de Agar:

"Cuando el personal, en su mayoría de máquinas, aterrorizado y confuso salió a cubierta instantes después de la primera explosión, se dirigieron muchos de ellos apresuradamente al expresado bote, creyendo, sin duda, encontrar allí su salvación. Era inútil el hacerles desistir de su empeño. Fue cogido en volandas y amarrado por las bancadas a las cadenas de los pasamanos. Pero como se anticiparon embarrulladamente a embarcar, cuando el bote colgaba de la banda se rompieron, por el excesivo peso, parte de las cadenas y el bote cayó violentamente al agua con el resto de los angustiados náufragos. Por efecto del tremendo golpe se abrieron las cuadernas y comenzó a inundarse, quedando primero entre dos aguas para hundirse enseguida definitivamente, arrastrando consigo a la mayoría de aquellos infelices.

Benito Balaguer, también testigo del desesperado intento, nos lo explicó así:

"Llevábamos un barco de reconocimiento en el que cabrían unas 70 personas, y la desesperación por salvarse fue nuestra perdición, para arriarlo, lo tiramos a empujones, y cayó con la popa en el agua, crujiéndose y llenándose de agua, a pesar de ello, hubo quienes se tiraron al mar con la esperanza de asirse a él, y acabaron de hundirlo."

Uno de los que se tiró al mar en esos primeros momentos fue Andreu RIGO quien recuerda:

"Un oficial dio la orden de "abandonen el barco", intentamos botar el bote grande pero se hundió, me descolgué por un cabo al mar, gracias a Dios yo sabía nadar, estuve agarrado a unas tablas con don Toni Mas, un maquinista mallorquín, donde permanecí durante unas horas en mitad del mar, cerca del buque".

En estos primeros momentos no todos se dejan dominar por la confusión y el pánico, parte de la tripulación, sin orden ni concierto eso si, empieza a realizar las labores más perentorias para aminorar el desastre, sofocando incendios, atendiendo a los heridos y una labor bastante más arriesgada como el lanzar por la borda los proyectiles de urgencia para evitar que estallasen tal y como recuerda Benito Balaguer:

"De mi pieza quedamos cuatro o cinco con vida, procedimos a tirar los proyectiles de urgencia (había unos 15 ó 18), para ello hicimos un cordón y nuestro jefe de pieza, D. Antonio Cordero, era el encargado de tirarlos al mar para que no explotasen".

Esta desorganización termina nada más Cervera y los oficiales supervivientes, empiezan a organizar las tareas más urgentes. Con grandes dosis de sangre fría , valor y voluntad, logran organizar a los supervivientes. Aquellos a los que hemos entrevistado, siempre mencionan a Cervera como el "Alma Mater" de las actuaciones que se desarrollaron a continuación.

Fernando Ramírez, nos relata:

"Al cabo de media hora se organizaron las cosas. Cervera gritó: "los que estén bien, que ayuden a los heridos", ayudamos los que estábamos ilesos y tuvimos valor, mientras algunos no soportando la situación se tiraban al mar, como casi todos los fogoneros que a medida que salían de abajo se tiraban.

Lo más triste fue cuando nos dimos cuenta de que el "Cervera" y el "Canarias" ya no estaban, pero su misión era escoltar al convoy.

No sabíamos cuanto íbamos a durar a flote, esperábamos que se hiciera de día.

Encima salvavidas no había⁷, aunque hubo un capitán, jefe de máquinas, que se puso uno y murió igualmente, el espíritu de supervivencia era lo que contaba.

Durante la espera lo importante era estar distraído, hacer alguna cosa, evitar la desesperación"

⁷ Según todos los indicios la falta de salvavidas fue una de las principales causas del gran número de muertos, aunque según algún testimonio el "Balears" llevaba unos 1.300 salvavidas pero estaban almacenados y no se repartieron a causa de que impedían los movimientos de la tripulación durante el zafarrancho de combate.

Entre los supervivientes el Flecha Nadal Antelmo recuerda de estos primeros momentos tras la explosión:

"El buque quedó a oscuras, se pararon las máquinas, cuando subimos arriba nos encontramos con el cuadro de heridos, el barco ardiendo, los oficiales y suboficiales, que tenían linternas intentaban organizarse, los heridos empezaron a llevarse a la sala de torpedos, es decir donde debía llevar torpedos que no llevaba, era una sala grande y a los heridos que podíamos los llevábamos allí. El teniente Cervera daba las órdenes, hacíamos lo que podíamos, sacábamos agua del mar en cubos ya que las mangueras no funcionaban. Además no había salvavidas"

Sevillano de Agar una vez en cubierta :

Me pongo a las órdenes de don Ignacio Cubillo y demás oficiales supervivientes que sobre la toldilla tratan de organizarnos para conseguir salvar en lo posible el barco de las llamas y auxiliar a nuestros camaradas caídos.

Don Emilio Serra, D. Rafel Benavente, D. Manuel Cervera, D. Celestino del Rey, D. Ricardo Cheriguini, Arriaga y otros cuyos nombres siento no recordar, son los pocos oficiales que quedan con vida y los que intentan por todos los medios ordenar el tremendo caos que allí reina.

El relato de Cervera continúa:

"Entonces ordené al Jefe de Máquinas que por todos los medios probase de dar energía eléctrica y que se tratase, a toda costa, de mantener el buque a flote. Ya subieron Chereguini y Rey, y así, entre todos, nos impusimos al griterío, sólo explicable por la falta de dirección tras la muerte de los oficiales de las baterías.

A Serra le encargué de preparar y salvar de las llamas las balsas que había y tratar de localizar el fuego. A Rey, que tratase de ponerse en comunicación con el puente o con la estación baja. A Chereguini, el orden interior del barco a toda costa, que cerrase los compartimentos que necesitase y que subiesen tabloneros para el salvamento y el matafuegos.

Yo comencé a desalojar cajas de proyectiles de cubierta y próximas al fuego, para evitar las explosiones que eran de espanto. Me ayudaron muchos, y al poco rato subió Rey, que, además, con Serra, contribuyó a que vaciásemos bastantes, y lo que fue mejor, tranquilizamos a la gente.

¡Con cuánto valor derrocharon entonces la vida! ¡En tan poco tiempo, como cambió la gente! bastaron unos cuantas actitudes enérgicas y unos vivos a España para que aquellos alocados por el pánico se convirtiesen en leones. Los que se habían tirado al agua en un principio, trepaban a bordo y se les veía avergonzados.

Sevillano de Agar nos confirma:

A sus órdenes(de Cervera) trabajamos afanosamente queriendo sofocar el fuego, ayudándonos con baldes que hemos de llenar difícilmente arrojándolos por la borda y elevándolos a pulso.

Con gran trabajo, por la mucha altura entre la borda y el mar, conseguimos formar cadena y de esta manera detener, en parte, los efectos destructores de las llamas.

(...)

Lentamente, como resistiéndose en su agonía, el "Balears", ligeramente escorado de babor, se inclina sobre su proa y se mantiene en esta situación bastante tiempo.

Aun cuando la confusión persiste, comienzan los ánimos a serenarse y la fiebre de "hacer algo" nos contagia a todos.

Se prestan los primeros auxilios a los caídos, separando de aquellas humeantes ruinas a heridos y moribundos, a quienes trasladamos por la empinada cubierta a la cámara de torpedos, lugar este que por ser más espacioso, permitía desenvolverse mejor. Se habilitan colchonetas y en ellas depositamos cuerpos mutilados e inertes. (...)

Cervera al pasar por la improvisada enfermería se encuentra con el médico Magín Pallarés y su ayudante Sicilia, en su relato escribe:

"Estaba clasificando heridos y apartando muchos que no tenían solución . Les ponía inyecciones de agua. Yo fui a la cámara y le dije a Alfonso, el mozo del comedor, que le diese una caja de whisky que ese día me habían regalado los ingleses del Galatea"
(...)

López de la Osa, herido leve, también relata las labores de asistencia que se les dispensaron:

"Los heridos fuimos trasladados a un espacioso sollado situado en el centro , hacia popa del barco. Como los impactos de los torpedos fueron en proa, provocando la explosión de los pañoles de proyectiles de las torres de 203 mm. prácticamente y a partir de la chimenea todo era un inmenso e informe montón de hierros retorcidos. Cuantos habían resultado ilesos, apenas recuperados de la tremenda sacudida que experimentó el buque en el primer momento, acudieron a atender a los compañeros heridos mientras en titánica lucha trataban de dominar los múltiples incendios que se habían producido.

En aquel sollado, y envuelto en la más absoluta oscuridad permanecí un cierto tiempo. Un fuerte dolor en la espalda me permitía apenas moverme. Alguien de los que con sus idas y venidas cruzaba el sollado para animar un poco a los heridos nos dijo que el crucero "Canarias" venía hacia nosotros para salvarnos. Pensé en subir a cubierta para verlo pero las fuerzas no me respondieron por lo que tuve que desistir.

En medio de la oscuridad reinante la voz familiar de un oficial nos invito a que rezásemos
(...)

Efectivamente así lo relata Cervera:

"Al pasar por la cámara de torpedos sorprendí una escena muy significativa: varios marineros y soldados habían abierto el camarín de la Virgen y rezaban de rodillas. Era necesario no distraer a la gente de los grandes trabajos que tenían que continuarse haciendo para lograr mantener a flote el barco y, por ello, me arrodillé entre ellos y, tomando la voz cantante, dirigí la oración en voz alta, contestándome todos."

Después de este improvisado servicio religioso, Cervera dice:

"¡A Dios rogando y con el mazo dando!, vi que la cámara estaba abarrotada de gente y que los heridos, incorporados, dando vivas a la Virgen, nos animaban para seguir trabajando con nuevas fuerzas"

En vista de la situación Cervera comunica a sus subordinados su plan básico de actuación:

"Les dije mi plan de continuar apagando los incendios para mantenernos a flote lo más posible y subir a los heridos, por si al alba venían a recogernos. Les ordené no abandonar el barco hasta que yo lo autorizase, si es que antes no nos remataba el enemigo."

Cervera continúa su inspección de daños y organizando trabajos:

"Fui a la telegrafía de Popa, en donde estaban todos en sus puestos. (...) Les ordené que continuasen y sorprendiesen todo lo del "Canarias", creyendo que lo podríamos descifrar, pero a popa no había claves. (...) (Cervera)

En efecto, el "Balears" estaba completamente incomunicado con el exterior ya que debido al impacto no se disponía de energía eléctrica para emitir ningún mensaje de auxilio, a pesar de ello, según Cervera, se pudo recibir un mensaje aunque no se pudo descifrar:

"Me subió Coll un radio urgente del "Canarias" para nosotros. (...) Forzamos todos los archivos de claves y no encontramos la necesaria. No pudimos saber lo que nos decían, pero nos daba confianza. Aprovechamos y subimos a cubierta claves, códigos, etc, y documentación secreta del E.M. para romperla y quemarla (Cervera)

Cervera continúa sus labores de inspección y de comprobación del estado del crucero:

"Fui hacia la oficina de máquinas, y allí Cerdido me dijo que era imposible hacer uso de otra caldera y que no tenía nada de vapor; por ello le autoricé y ordené el cierre de las válvulas y bajamos a máquinas para presenciar el cierre de las escotillas, abandonándolas, y pasando el personal a cubierta para ayudar a la extinción de los incendios."(Cervera)

En el relato de Cervera hay una descripción de uno de los episodios que debió ser de los más duros para él, si es que es posible establecer una gradación, lo transcribimos :

"Ya el buque se inclinaba más y fui avisado de que entraba agua por las brazolas de las puertas de los pasillos. Había que cerrar aquellas puertas estancas para continuar manteniendo el buque a flote, pero de aquellos compartimentos salían gritos de auxilio de gente indudablemente herida que allí permanecía. Su salvamento era imposible; ya al intentarlo, alguno resbalaron por el linóleo impregnado de petróleo y se fueron a aquel abismo oscuro... Contemplábamos en silencio aquel trágico cuadro, Cerdido, Alvareño, algún subalterno y yo, pero el agua seguía entrando al montar las brazolas, y fue Cerdido quién rompió el silencio diciéndome: "Manolo, es tu deber" Y ordené aquel cierre. Luego subí a cubierta, aturdido y destrozado por aquellos gritos, que aún oigo..."

En cubierta centro, el trabajo logró resultados, y el incendio se localizó al haberse arrancado la cubierta de madera. (...) "

Fue entonces cuando volvía hablar con Magín⁸. Estaba muy preocupado y me preguntó mi impresión de verdad; yo le dije que nos hundíamos. El tenía esperanzas, pero yo se las quité; entonces comentamos de todo y me habló del P. Cepeda⁹, al que acababa de dejar en su puesto de proa.

Los supervivientes siguen llevando a cabo las tareas que se les encomiendan, en las condiciones más penosas que imaginarse puedan, reproducimos alguno de estos episodios de forma literal, en boca de sus protagonistas:

Sevillano de Agar:

"A ratos se producen explosiones al reventar las cajas de proyectiles de urgencia. colocadas en cubierta, así como las de las ametralladoras.

(...)

Entre todo aquel maremagnum nos movemos con penosa dificultad que se agrava con la pronunciada inclinación que poco a poco va tomando el "Balears".

Un hecho curioso que demuestra la violencia de la primera explosión: sobre la cubierta de popa hay objetos que corresponden a la proa del barco. Entre ellos uno de los grandes proyectores que iban adosados a la chimenea, hay también puertas de hierro y material diverso que no pertenecía a aquella parte del barco.

- Sería prolijo enumerar los casos de heroísmo que se sucedieron a bordo del "Balears". Pero entre ellos hubo uno el del teniente de navío Sarriá, (...), con las dos piernas cortadas y pugnando afanosamente por erguirse sobre los sangrantes muñones, aún daba órdenes a sus artilleros. (...)

Cuando fueron faltándole las fuerzas nos pedía que le incorporásemos en posición vertical para seguir mandando. (...)

Allí quedó para siempre aquel cuerpo mutilado, fiel exponente del heroísmo más sublime. (...)

Allí también teniente de navío D. José Lagarde, gravemente herido y con las dos piernas fracturadas, se negaba a ser auxiliado por sus subordinados, insistiendo en su deseo de hundirse con el barco. Como en caso extremo no podría nadar, quisimos sujetarle unos maderos para que estos le sirvieran de flotadores, y así facilitar su salvación. Fue inútil nuestro empeño para poderle convencer de esta necesidad.

En medio de tantas penas recuerdo con admiración al marinero Riestra, que después de ayudar incansablemente a los heridos aún los animaba con chirigotas y cantándoles coplas modernas, en cuya especialidad era un consumado maestro.

Mi entrañable amigo Antonio Lacave (...) a pesar de saber que dos de sus hermanos habían perecido en el puente de mando, no le abandonó un instante la serenidad y, sobre todo, su acendrada fe y patriotismo.

Con su ayuda pude subir a un carretel junto a la dirección de tiro de popa y sacar de entre las llamas a Jacinto Jaray Franco. Este muchacho se encontraba con las piernas acribilladas

⁸ médico del buque

⁹ Esta es el único testimonio directo que hemos encontrado en que menciona al P. Cepeda durante el hundimiento del "Balears". Existen dos versiones sobre la muerte del sacerdote del crucero: en una habría muerto en los primeros momentos debido a la explosión inicial, y en la otra versión habría estado confesando a los heridos hasta el último instante, pereciendo ahogado.

por la metralla y a punto de perecer carbonizado. Lo cogimos en brazos y lo llevamos a la torre 3, acostándole en una colchoneta.

Fue providencial que este hombre saliera con vida del naufragio, pues cuando me di cuenta que el "Balears" acentuaba la escora, vimos el peligro inminente en que se encontraba Jaray al no poder moverse por sus grandes heridas. Corrimos por él y lo sacamos hasta la toldilla, dejándole apoyado sobre un ventilador. En los últimos momentos, cuando el barco se hundía, Jaray debió de rodar sobre cubierta cayendo al agua, donde sin duda, sobreponiéndose al dolor y valiéndose de sus magníficas condiciones de nadador, consiguió alcanzar uno de los buques de salvamento. Cuando le vi allí más tarde me quedé perplejo: un milagro se había producido¹⁰.

(...)

Hemos superado el miedo físico y la sensación es más de angustia, de tristeza y de resignación. Algunos compañeros idean medios para salvarse en el caso de que el buque se hunda rápidamente. Reuniendo tablas y maderos, y atándolos con fuerza, quieren construir pequeñas balsas o almadillas a las que asirse cuando el abandono sea necesario.

Otros tiran por la borda puertas y banquetas de madera con el mismo fin."

Otros supervivientes son menos prolijos en detalles pero no en dramatismo:

"Todo lo que encontrábamos de madera, como los pasamanos redondos de las escaleras, mesas (de las pocas que había subidas), etc..., intentábamos hacer una especie de balsas, atando estas maderas con los coys, no eran exactamente balsas, sino maderas atadas para tirarlas al mar y cuando te tiraras poder encontrar un trozo de madera" (Nadal Antelmo)

"En la cubierta, había una cantina de oficiales, los marineros rompían el gollete de las botellas de coñac y se las lanzaban al colete, pero como yo tenía los labios y toda la cara quemada no podía beber" (Benito Balaguer).

Sevillano de Agar, nos resume el estado de ánimo general:

"Han sido unas horas de tantas emociones acumuladas y trabajo tan agitado, que ahora parece que estamos resignados con nuestra suerte. El desánimo se acentúa al comprobar que los auxilios no llegan."

LUCES EN EL HORIZONTE

Después de tres horas, las tres horas más largas de la vida de todos ellos, se avistan unas luces. Informado Cervera va hacia la toldilla donde se han avistado estas, y nos relata:

¹⁰ Dejando aparte intervenciones divinas, la explicación para la salvación de Jaray Franco es mucho más prosaica y la aporta otro de los supervivientes: "Había un sobrino de Franco, que tendría unos 16 años, el maquinista jefe, D. Manuel Cercido, que estaba en cubierta, le cogió y lo llevó hasta los buques ingleses. Luego regresó y ya no pudo salvarse (Benito Balaguer Melis).

"En el interior de cada hombre estaba el firme convencimiento de que el enemigo volvería a rematar su presa, y a medida que las luces se aproximan aumenta la incertidumbre por haberse identificado las luces como destructores.

(...)

Serra comprobó que eran destructores. No parecía que fueran enemigos, por lo iluminados que venían, pero, ante tal incertidumbre, lo hice saber en voz alta a los que allí estaban, dándoles libertad para que el que no se encontrase con fuerzas para seguir que hiciese lo que quisiera.(...)

Arturo LÓPEZ DE LA OSA, recuerda esos momentos:

"El aspecto que ofrecía el barco era impresionante. No había más que esperar. Sólo en la voluntad de Dios estaba el que de un momento a otro volasen por los aires los restos del crucero que aún flotaban sobre las aguas. La muerte aguardaba y era el sentimiento del deber cumplido el que nos proporcionó esa paz interior tan necesaria en esos difíciles momentos. (...)

Avistadas unas siluetas de destructores y faltos de medios para presentar combate, se formó un compacto grupo en la toldilla. "

Sevilano de Agar, también nos relata aquellos angustiosos momentos:

"Como movidos por un resorte, nos incorporamos bruscamente, fijando nuestra vista sobre el negro horizonte. ¿Será una alucinación producto de la fiebre que a todos nos consume?

No... ¡Dios bendito!... Unas luces parecen rasgar las tinieblas que por estribor envuelven a nuestro maltrecho navío. Instantes después los rayos de un reflector nos iluminan unos segundos. Ahora distingo bien las facciones desencajadas de los que me rodean y pienso que yo debo estar igual. Enseguida surge la duda e inquirimos con ansiedad de nuestro oficial D. Manuel Cervera la naturaleza de los que se acercan. ¿Quiénes podrán ser?, es la pregunta que nos hacemos mirándonos fijamente unos a otros. Porque si se trata de barcos enemigos, nuestro final no podrá ser más trágico. La incertidumbre de esta duda mortificante nos tiene en suspenso, y crispados los nervios, y con mirada atenta seguimos ávidos las evoluciones de aquellas luces que se aproximan. Todo aquello es lento, pesado, angustioso..."

Cervera, que en aquellos momentos estaba rezando pues tenía la absoluta convicción de que si aquellos barcos eran enemigos y les venían a rematar, perecerían todos, recurre a una lámpara de mano y hace señales a los destructores que se acercan, tratando de identificarlos...

"¡ Ingleses !, exclama nuestro oficial. A este grito sigue un silencio profundo; pero la reacción es tan brusca que cunde la precipitación entre algunos marineros y se arrojan al mar sin reflexión alguna..." (Sevillano de Agar)

"los destructores fueron identificados como ingleses, resultando ser el Boreas¹¹ y el Kempenfelt¹². Los cuales al avistar, desde 40 millas de distancia, el enorme resplandor del

¹¹ Al mando del comandante Eaton. *Boreas*, numeral H-77, destructor de 1.390 toneladas, 99'4 m de eslora, 10'1 de manga y 2, 5 de calado. Construido en White Cowes en 1929-31; cuatro cañones de 120 mm. 50 calibres, 2 ametralladoras de 40mm a/á, dos montajes cuádruples de tubos lanzatorpedos de 533 mm. Turbinas 34.000 C.V. dos hélices, tres calderas, dos chimeneas. Autonomía 5.000 millas á 14 nudos. Velocidad, 35 nudos. Cedido á la marina griega en 1944; cambio su nombre por *Salamis*.

incendio, se apresuraron, en íntima solidaridad de hombres de mar, a socorrer al buque siniestrado. Los blancos haces de los proyectores ingleses se pasearon sobre los restos del Baleares, que, cada vez acentuando más su inclinación, preludiaba su voltereta final "(Cervera)

"los destructores ingleses inmediatamente intentan el salvamento por todos los medios a su alcance. (...)

Es el Boreas el primero que intenta aproximarse a nuestro costado; pero ante la profunda inclinación que presenta el barco en estos momentos, el torpedero inglés da lentamente marcha atrás para situarse a prudente distancia. Varias veces intenta el Boreas esta difícil operación, y otras tantas tiene que desistir." (Sevilano de Agar)

"Con hábiles maniobras, se aproximaron, incluso unos de ellos llegaba a dar una estacha por la aleta de babor del Baleares para facilitar la faena del traslado de heridos como se le había solicitado. Pero el crucero, crujiendo, acentuaba aún más su inclinación, y el incendio, con su peligrosa furia, rozaba el barco que con tanto empeño intentaba salvar a sus hermanos del mar, obligándole a renunciar a ello"(Cervera)

"Hicieron la maniobra para abaorlarse y nos tiraron un cable que yo llegué a tener en las manos, pero cuando tenía que ponerlo en la cruceta no pude, ya que el "Baleares" empezó a escorar, y los del destructor inglés se separaron." (Benito Balaguer)

"El "Kempfenfelt", se disponía a realizar la maniobra de atracarse a la popa del "Baleares", cuando este empezó a hundirse, por lo que el barco inglés tuvo que desistir y alejarse." (Arturo Lopez de la Osa)

"CARA AL SOL, CON LA CAMISA NUEVA..."

Es en el momento en que la salvación parece estar mas cerca y mas lejos que nunca cuando ocurrió unos de los hechos más famosos y repetidos por la épica del bando nacional y que ha intentando ser minimizado o incluso negado por algunos, pero que es incontestable a la luz de todos los testimonios recogidos. Así nos lo relatan¹³:

¹² Al mando del Capitán de Navío McGrigor, jefe de la Flotilla de destructores. Numeral D-18, destructor de 1.390 toneladas, 99'4 m de eslora, 10'1 de manga y 2, 5 de calado. Construido en White Cowes en 1930-32; cuatro cañones de 120 mm. 50 calibres, 2 ametralladoras de 40mm a/á, dos montajes cuádruples de tubos lanzatorpedos de 533 mm. Turbinas 36.000 C.V. dos hélices, tres calderas, dos chimeneas. Autonomía 5.400 millas á 14 nudos. Velocidad, 35'5 nudos. Transferido á la Marina canadiense (R.C.N.) en 1939. Hundido en Prince Edward Island el 10 de noviembre de 1945.

¹³ El comandante Eaton del "Boreas" declaró a un redactor de F.E. de Sevilla: "Gran número de tripulantes, agrupados a popa, a donde las llamas comenzaban a ya a llegar, entonaban, brazo en alto, un himno patriótico, revelando admirable estoicismo".

"Al ver que en la dotación reinaba la intranquilidad, y ante una posible desbandada, formé o agrupé a aquellos restos de dotación en cubierta. Entre las bromas de algunos que decían "que ya era la última formación, les arengué en forma parecida a como sigue:

"Jamás la Marina Española ha dejado de ser digna, y en los momentos graves de peligro, que son sublimes, siempre lo ha demostrado. Estamos ante unos destructores ingleses que vienen a salvarnos. Con esta seguridad cederemos primeramente el turno a los heridos graves, luego leves y por último los sanos. No olvidar que son marinos extranjeros los que nos contemplan, y que nosotros somos los del "Balears" de Franco. ¡Viva España! ¡Arriba España!"

Todos contestaron con emoción a los vivas y se prolongaron a Cristo Rey y a la muerte, entonándose entonces algunos himnos ante aquellos marineros extranjeros, que con sus proyectores iluminaban aquel grandioso y dantesco.

(...) cuadro ejemplar: "¡ Que me pongan en pie! -gritaba Lagarde, destrozado- ¡ Así se cantan los himnos! " y Suances, ¡con solamente media cara y el brazo en alto!, y así tantos, y todos los que no vi." (Cervera)

Sevillano de Agar describe con gran vehemencia este instante:

"Cuando estábamos absortos contemplando estas maniobras llama nuestra atención la voz del oficial D. Manuel Cervera:

"¡ Atención ! ¡Toda la dotación superviviente que pueda mantenerse en pie, forme en la toldilla con el orden posible!"

En unos segundos está cumplida la orden, y todos nos agrupamos en el sitio designado. Entonces Cervera se vuelve hacia nosotros y con la voz velada por la incontenible emoción, pero sereno y tranquilo, dice:

-¡Muchachos! ¡El "Balears" va a hundirse! ¡Cantemos nuestro himno de gloria y de muerte! ¡Cara al Sol!...-

Yo no soy capaz de expresar exactamente aquel instante; lo recuerdo aún y siento, como entonces, escalofríos que me hacen temblar de pies a cabeza. Jamás había cantado nuestro himno con más emoción y más fervor .

Días después en Palma de Mallorca, me diría un marinero inglés que por unos instantes creyeron que estábamos locos."

Otros supervivientes recuerdan este momento con menos detalles pero con igual emoción:

"Es cierto y lo juro por mi honor y por mis hijos, que cuando llegaron los ingleses se cantó el "Cara al Sol", cuando supimos que eran ingleses, había que demostrarles como luchaban los españoles"

(Fernando Ramírez)

"Estuvimos cerca de tres horas en el agua hasta que vimos unas luces y pensé que venía la salvación, le dije a Don Toni¹⁴, que estaba a mi lado "veig dues llums que venen y que mos salvaran¹⁵", en ese momento escuché que en el barco se cantaba el "Cara al Sol"."

¹⁴ Se trataría del oficial maquinista D. Antonio Mas que también sobrevivió al naufragio.

¹⁵ veo dos luces que vienen y que nos salvarán

(Andreu RIGO RIGO)

"Se entonaron patrióticos himnos, pues impotentes para la lucha había que demostrar que no se le temía a la muerte y que para nosotros morir por Dios y por España sobre la cubierta de nuestro barco era un honor."

(Arturo López de la Osa)

"Cuando llegaron los barcos ingleses, se acercaron hacia popa pero debido al fuego no pudieron acercarse más.

Entonces nos reunieron a popa el Teniente Cervera y los oficiales que quedaban y empezamos a cantar, yo recuerdo que algo cantamos, ahora si cantamos la Salve Marinera, el "Viva España" o "Sor Tomasseta" ya no lo recuerdo."

(Nadal Antelmo)

"Los que estábamos a bordo cantamos el "Cara al Sol", los propios ingleses se levantaron del bote en que venían y nos gritaban: ¡ "English", English"! ante la sorpresa de vernos cantar, queriéndonos dar a entender que no eran el enemigo." (Benito Balaguer)

EI ABANDONO DEL BUQUE

Pasada la emoción del momento, el siempre profesional Cervera, continúa con su plan de evacuación:

"Mandé subir a cubierta a los heridos que pudiesen ser transportados, mientras los destructores intentaban abaoarse, llegando uno de ellos a darnos un cable por la popa. Ya habían arriado algunas balleneras. En todas estas faenas seguían incansablemente trabajando y los heridos animaban a la gente con vivas y frases de desprecio de la vida. (...)

El barco escoraba más a babor y se inclinaba hacia proa, las hélices ya estaban fuera del agua, y por esta causa los ingleses desistieron de atracarse y, dando atrás uno de ellos, rompió el cable que ya nos tenía dado, arrastrando a algunos de la dotación que ya se habían tirado al agua.

El barco comenzó luego a escorar aún más a babor y los oficiales me decía: "Manolo, que esto se va". De esta forma, de acuerdo con ellos, di la orden de abandono del buque, y autoricé a tirarse al agua. Yo lo retrasaba porque veía muchos heridos en cubierta y aunque se subían mesas, etc., de abajo, era evidente que no se salvarían ellos solos. Se tiraron al agua tablones, balsas y cuanto objeto flotante se había subido a cubierta y se presenciaban escenas de compañerismo de gente que decía: "Yo ya no serviré para nada; de mí no se preocupen..." (Cervera).

Fernando RAMÍREZ PALMER, sobre este particular recuerda:

"Los heridos imposibilitados para moverse nos rogaban que los tirásemos al mar, antes que ser devorados por las llamas, nosotros los acercábamos a la borda para que el impulso final lo dieran ellos mismos y no tener sobre nuestras conciencias la responsabilidad directa de haberlos lanzado a una muerte segura"

Continúa Cervera su relato:

"Rápidamente el barco escoró a estribor y lanzó por la borda heridos gente y efectos que se hallaban en cubierta. Yo me quedé agarrado al pasamanos de babor, en la toldilla, y al llegar el costado a estar casi horizontal me quité las botas y les dije a los que aún estaban por allí que se tirasen al agua. Entonces oí que un marinero le pedía a Bustamante permiso para tirarse. He sabido luego que éste fue de los que se tiró al agua al principio, y que Bustamante le amonestó y llamo indignó del Baleares, correspondiéndole de esta forma para borrar su falta.

Forcejeé con Bustamante para que se tirase, pues se empeñaba en que lo hiciese yo antes, y una vez que lo hizo, y lo vi deslizarse por el bulge salvando el arbotante o la bocina de la hélice me quedé solo.

Se oían ya los ruidos del agua que entraba en los interiores del barco y las explosiones ya empezaban a extinguirse; entonces al inclinarse el barco verticalmente, de tal forma que llegué a andar un poco por el costado hacia popa, resbalé por él y me hundi con el buque.

No intenté salir a flote, pero después de varias volteretas salí a la superficie, donde respiré y volvió chuparme el remolino, luchando contra éste y saliendo al poco rato otra vez a la superficie. Instintivamente miré hacia el lugar donde antes estaba el "Baleares": Solo se veían restos que flotaban y salían a la superficie como disparados con gran fuerza al desprenderse del barco; una inmensa mancha de petróleo y hombres que nadaban o que pedían auxilio, malamente alumbrados por los proyectores. Entonces nadé para librarme de aquello, con dirección creo que a un destructor, pero al poco rato noté que las fuerzas me faltaban, el agua estaba fría, a pesar del petróleo; me quité la pistola, y al intentar quitarme la marinera por poco me ahogo; pero lo logré.

Nadé un poco y conseguí agarrarme y descansar sobre un enjaretado que por allí flotaba, hasta que fui alumbrado por el proyector de uno de los barcos, que me hizo acercarme a un bote totalmente inundado y lleno de gente. Me metieron dentro, y al cabo de una media hora nos volvieron a iluminar con proyector y se abarloó un destructor británico, era el Boreas."

En el libro "El crucero Baleares" se relata así este momento:

"Los botes ingleses fueron trasladando supervivientes al Boreas o al Kempenfelt, para volver nuevamente a su humanitaria misión; en los costados de los destructores, la lucha para trepar por los chicotes fue titánica: las manos quemadas, llagadas o llenas del petróleo esparcido por la superficie del mar, les impedían hacerse firmes, y cuando ya se creían salvados, resbalaban y caían pesadamente al mar sumergiéndose muchos para no volver a salir; otros, con mas suerte, intentaban una vez más la proeza de la trepa, hasta que, llegados a la borda, los marineros ingleses conseguían sujetarlos, y tendidos sobre cubierta, reposaban breves momentos para más tarde contribuir ellos mismos al salvamento de sus compañeros (de "El crucero Baleares")."

Fernando Ramírez Palmer, consumado nadador y waterpolista durante la paz, antes de abandonar el barco, se encuentra con el Doctor Pallarés que no sabía nadar y le dice:

"Mi capitán tírese conmigo, pero no me agarre, y yo le llevaré hasta los botes, el se negó, me dijo que me tirara yo. Le insistí: Mi capitán si una vez en el agua no me agarra y se deja llevar, nos salvaremos los dos, entonces el me dio la orden terminante de que me tirara, quedándose el a bordo y desapareciendo con el barco."

Después de este dramático episodio, Fernando Ramírez continúa:

*"La gente empezó a tirarse, yo me arrié del barco en calzoncillos, y con la cruz en la boca por toda indumentaria, y... ¡ menos mal que así lo hice ! porque una vez en el agua, la ropa demostró ser un estorbo para aquellos que se tiraron vestidos. Al arriarme, ya se veía la hélice.
(...)*

Estaba convencido de que me salvaría, sabía nadar y además estaba en paz con Dios, pues me había confesado yo solo delante de Dios al no tener un cura disponible.

*Una vez flotando ya en el agua llamé en mi rudimentario inglés: "¡ Boat Here!, ¡ Boat Here !...
(...)*

*Las cuerdas de los botes salvavidas estaban untadas, no había manera de subir por ellas, resbalaban.
(...)*

Sevillano de Agar:

El mar estaba calmado por las toneladas de petróleo, que no estaban en llamas como se ha dicho, eso si hacía mucho frío, muchos se cansaron y se ahogaron .

Cuando el Baleares ya se hundía definitivamente, yo ya estaba en un bote inglés, aún estuve una hora mas dentro del bote con un frío espantoso, cada náufrago que cogíamos estaba completamente mojado, y aún nos empapábamos más.

La llegada de los buques ingleses despertó en mí el instinto de conservación que horas antes parecía dormido, y lo que semejaba ser fatal indiferencia, es ahora deseo ferviente de salvar la vida a toda costa. Se me ocurre entonces imitar a mis compañeros, buscando algo sobre lo que pudiera sostenerme en el momento en que fuera necesario arrojarse al mar. Sabía nadar, y bastante bien; pero aquella mar no era precisamente una piscina, ni menos una pacífica playa de verano. Muchísimos y graves factores en contra podían dar al traste con las mejores cualidades que uno pudiera tener para desenvolverse en el agua.

Viendo cómo subían maderos y puertas casi enteras de la sala de oficiales, se me ocurrió hacer lo mismo. Bajé por la escalera de la toldilla y ayudándome con un fusil que cogí de los armeros allí instalados, a modo de maza, traté de romper a culatazos la puerta de un camarote. Pero la oscuridad era absoluta y, por tanto, resultaba más fácil romper la cabeza a un compañero que la resistente puerta, a la que di una serie de porrazos que puedo asegurar llevaban todas las fuerzas de mi alma. Fracasado el intento, arrojé el fusil y subí corriendo a la cantina, donde no encontré otra cosa a mi alcance que una caja de botellas de cerveza con la que me fui a popa a esperar acontecimientos; me parecía tener un tesoro. Poco después recapacité y comprendí que aquello sólo me serviría de estorbo, decidiendo por último confiarme a la misericordia divina, a mis brazos y a mis piernas. En efecto Dios y mis facultades me ayudaron en el momento crítico.

(...)

Todo cuanto habíamos proyectado para la salvación de los heridos resulta, desgraciadamente, imposible.

Cervera, con escuetas palabras, nos dice que hay que confiarlo todo a la iniciativa personal. Ya muchos compañeros se han arrojado al agua, y entre restos de maderos y objetos desperdigados los veo nadar desesperadamente tratando de alcanzar el barco inglés o buscando un asidero donde reponer sus fuerzas exhaustas. (...)

¿Que Hacer? Me hago esta pregunta comprendiendo que los segundos son preciosos. ¿ Me lanzo directamente por la borda al mar, como tantos camaradas lo habían hecho ya ? En mi cabeza hay un torbellino de ideas que no consigo poner en orden. Desisto de lanzarme de un salto, porque este salto puede ser mortal. Veo con tristeza las consecuencias fatales que esta determinación puede traerme. Muchos náufragos que así lo hicieron perdieron la vida al golpearse con los innumerables objetos que rodean al barco. (...)

Recorro el pasamanos de popa y veo con horror cómo algunos compañeros, junto a mi, se arrojan al agua para golpearse brutalmente con aquellos que ya estaban en el agua. Los gritos y lamentos son continuos, entrecortados por las voces de aliento que los marineros ingleses dan desde sus barcos a los que penosamente tratan de llegar a sus costados.

Han botado lanchas salvavidas y escalas por las bordas para que podamos agarrarnos. Los reflectores iluminan la escena.

No puedo perder ya un segundo. Allí mismo, sujeta al pasamano, hay una driza que cuelga hasta el mar. Muchos debieron deslizarse por allí. Compruebo que está tirante y firme, y saltando por fuera de la borda miro hacia mis pies sin ver nada, aunque si oigo gritos y lamentaciones.

(...)

Una sacudida más fuerte que las anteriores, hace escorar al "Balears" tan pronunciadamente que observo, horrorizado, cómo en un rodar trágico sobre cubierta muchos heridos graves, imposibilitados de valerse, caen al mar. Otros quedan sujetos a los mil objetos¹⁶ por allí diseminados. Esta fue la última y triste visión que guardo de la cubierta de mi buque...

Mientras voy balbuciendo una oración, me deslizo con bastante serenidad por la driza, apoyando mis piernas sobre las planchas del costado de estribor calientes por el incendio. Faltaban unos pocos palmos para llegar al agua, cuando me doy cuenta que a su extremo se aferran con desesperación un racimo de náufragos que, por estar heridos, cansados o por no saber nadar, imploraban socorro a gritos. Tengo unos minutos de vacilación pensando lo que me conviene hacer. Dejarme caer sobre ellos sería fatal para aquellos desgraciados, ya que sólo conseguiría golpearlos inútilmente y acelerar la última hora de todos, incluyéndome a mi. Esta reflexión es instantánea, por lo que apoyando mis piernas sobre la plancha hago palanca con ellas y me lanzo al agua, viniendo a caer a un par de metros del barco, y muy cerca de aquellos infelices que se debatían con la muerte.

Me sumerjo unos segundos y salgo a flote respirando con dificultad. La boca se me llena de una sustancia pastosa y amarga que me obliga a cerrarla y a respirar con ansias por la nariz. Es el petróleo que, al romperse los tanques, se extendió en una amplia zona junto al barco siniestrado, entorpeciendo mis movimientos.

¹⁶ Un tal Alvariño consiguió salvarse gracias a que se agarró a un bombo de la banda de música. Se trataría del Maquinista Mayor del *Balears* quién había naufragado en tres ocasiones anteriores, la primera en la batalla de Santiago de Cuba, a bordo del crucero Colon y dos veces más a bordo de mercantes durante la I Guerra Mundial.

Procuro nadar reposadamente salvando los obstáculos que se interponen a mi paso; pero a pesar de ir tan preocupado de mí mismo veo con dolor cómo algunos compañeros pierden fuerzas y se sumergen a ratos para salir nuevamente a la superficie luchando desesperadamente con la muerte que los acecha. Otros ya no vuelven a aparecer...

Las lanchas salvavidas de los torpederos ingleses van recogiendo náufragos desperdigados por el mar en medio de las manchas de aceite y petróleo. Esto dificulta el nadar y mucho más la respiración, siendo terrible la agonía para muchos desventurados.

(...) los botes ingleses escoraban peligrosamente al tener agarrados a sus bordas muchos náufragos que intentaban subir precipitadamente.

(...)

La puerta de un camarote que flotaba a mi alcance sirvió de punto de apoyo y descanso a mi excitación nerviosa. Aquí reflexione unos segundos sobre lo que más me convenía hacer, mientras que con cierto sobresalto observé que al otro lado de la puerta había un compañero que, con el rostro ennegrecido por el petróleo, se así fuertemente a ella (...). Nos miramos sin decir una palabra, (...).

Cuando ya me disponía a abandonar aquel asidero, vi espantado cómo mi solitario compañero se hundía y trataba con desesperado empeño mantenerse a flote. Le grité no recuerdo qué, pero sólo veía ya sus manos crispadas agarradas fuertemente al borde de la puerta. Aún quise sostenerle desde mi banda cogiéndole una mano que, por lo resbaladiza, se escurría de la mía. Instantes después se soltó de una mano; luego, de la otra, y dando una vuelta sobre sí mismo me miró con ojos desorbitados y desapareció de mi vista. (...)

Me solté de la puerta y salí nadando con dificultad entre objetos que me estorbaban y compañeros que intentaban lo mismo que yo. (...)

Nadé redoblando esfuerzos en un desesperado intento de llegar a la meta cuanto antes.

De quince a veinte minutos duraría esta penosa travesía, mientras cerca de mí tuve la desgracia de presenciar cómo algunos compañeros se ahogaban.

Pocos metros me faltaban para llegar al punto deseado y ya notaba cómo mis fuerzas se agotaban visiblemente. Los marineros ingleses me animaban con voces de aliento, así como a todos aquellos que se acercaban al costado del "Boreas" ansiosos de encontrar un punto de apoyo que pudiera valerles para subir al navío. La confusión era enorme en estos momentos difíciles, en los que un segundo de vacilación suponía la muerte. Por la borda, la tripulación inglesa había dejado caer todo aquello que pudiera servir para que los náufragos se agarrasen; pero como éramos muchos los que tratábamos de hacer lo mismo, resultaba difícil encontrar espacio libre que permitiera actuar con reflexión y tranquilidad. Tras nadar unos minutos al borde de la línea de flotación, y dejar pasar los lugares de mayor aglomeración, mi mano tropezó con una cuerda a la que me agarré con la desesperación y fuerza que es de suponer. (...)

Intenté cobrar fuerzas, pero la cuerda, impregnada de petróleo estaba tan resbaladiza que se escapaba de mis manos una y otra vez, no dándome lugar a un segundo de reposo, y haciendo difícilísimo mantenerme a flote. En dos ocasiones me hundi bajo el agua en mi deseo de encontrar el apoyo que me permitiera mantener la cabeza fuera de la superficie. La terrible visión de lo ocurrido a otros compañeros pasó por mi cerebro, y llegué a pensar que aún estando a dos dedos de salvarme esto no iba a ser posible, ya que mis energías disminuían notablemente.

Por fortuna, aquella driza (...) estaba rematada por un nudo sobre el que apoyé mis pies con la misma habilidad y fuerzas que si fueran manos. Una tos fortísima me obligaba a estar

inmóvil, pues corría el riesgo de perder aquella situación que, dentro de las circunstancias, podía considerarse privilegiada.

Los ingleses me gritaban que tratara de incorporarme para poder asirme desde la borda; pero me encontraba en esos momentos tan agotado que no podía obedecerles como ellos querían y yo, más que nadie, deseaba. Con todos mis sentidos en tensión y la cabeza hundida entre los hombros, no cesaba de toser y de escupir petróleo. La llegada de otro naufrago a la misma driza me hizo comprender que la situación podía agravarse para los dos, y esto me obligó a intentar un postrer esfuerzo.

Con los brazos en flexión intenté auparme; pero mi cuerpo, embadurnado de aceite y petróleo, estaba en las mismas condiciones que la cuerda en que me hallaba; me escurría como el jabón se nos escapa en el baño. A poco noté que unas manos trataban de cogirme; pero soltándome una vez más de ellas, caí pesadamente sobre el agua, hundiéndome unos segundos para salir instantáneamente lleno de mortal angustia. Creí llegada mi última hora y casi desfallecido me encomendé a Dios y a la Virgen de Lourdes. Sentía mis sentidos embotados, perdía la vista y resultaba casi imposible mantenerse en aquella postura. Ignoro de dónde saque fuerzas nuevamente, pero lo cierto es que elevándome con inusitada desesperación conseguí llegar a suficiente altura para que dos marineros ingleses me cogieran bajo los brazos y me izaran a nivel de los pasamanos, a los que me agarré con la pocas fuerzas que me quedaban.

En este momento sintiéndome seguro, me abandoné a mis salvadores que boca abajo me depositaron en cubierta, mientras seguía tosiendo violentamente."

Bartolomé TERRASSA, muy emocionado cuando nos contó su abandono del barco nos cuenta:

"Estaba a punto de abandonar el buque cuando un compañero, un tal Mateu Vives, un hombre muy alto que no sabía nadar, con los brazos alzados me rogó: " ¡ Terrassa sálvame! "...

justo en ese momento el barco empezó a hundirse del todo, y no pude hacer nada por el.

Como en la teoría nos habían dicho que en esos casos había que alejarse del barco ya que este al hundirse lo chupaba todo, me dispuse a abandonarlo. El barco estaba muy empinado, se había desgarrado un ancla y la cadena llegaba casi abajo, yo me arrié por ella y me puse a nadar al llegar al agua. Por cierto que me arrojé al agua tal como estaba, con zapatos y todo, hasta con la cartera que llevaba en la camisa¹⁷.

Estuve flotando agarrado a unos palos y luego partí hacia los barcos, estuve algo así como una hora y media en el agua.

Cuando me dirigí directo hacia el barco, que estaba bastante lejos, y a pesar de que yo sabía nadar, aún había quien pasaba por mi lado como una flecha hacia la salvación.

Lo que causó mas ahogados fue el petróleo que se había desparramado, ya que pesaba mucho y dificultaba el nadar.

En los botes ingleses había un gran escándalo, casi se hundían porque se agarraban tantos, sobre todo la gente que no sabía nadar , que los hacían zozobrar peligrosamente.

¹⁷ En dicha cartera llevaba varias fotos del buque que ilustran este libro y en las que aún se pueden observar restos de petróleo.

Todo el mundo gritaba, al llegar al barco inglés, había muchos agarrados a las cuerdas que habían echado alrededor, todos llegábamos "acabats"¹⁸ y nos íbamos agarrando a la cuerda, no había terminado de agarrarla, cuando otro que venía detrás me agarró a mí y me hundió. En esos momentos pensé: "aquí no farem res"¹⁹, y como el barco inglés no tenía demasiada altura por la popa, allí me dirigí. En la popa además habían soltado una escala de cuerda y por ahí subían los que aún podían. Tenía las manos agarrotadas por el frío y tuve que pasar los brazos para ir subiendo, cuando llegué arriba y quede tumbado sobre la cubierta.

Benito BALAGUER MELIS:

"El buque empezó a escorar, me lancé al mar cuando el barco estaba ya con las hélices fuera, yo me arrié por una cadena, el barco ya tenía las hélices y el timón fuera, entonces me solté. Debajo de mí había dos marineros que se peleaban por un trozo de madera que no servía ni para uno, me lancé encima y pude alcanzar la tabla, diciéndome para mí "collons que m'ha anat de bé" pero uno de los marineros me cogió del pie, yo le dije que me soltara, me respondió "tu déjame la tabla", y como yo sabía nadar se la dejé. Estuve nadando de bote en bote, a contra viento, hasta que me aproximé a un destructor, el "Kempfenfelt", me costaba mucho llegar así que me puse popa al viento y en dos brazadas llegué al barco desde el que me lanzaron la "Chirga" a la que me agarré, pero desde atrás vino otro marinero que también se agarró, los de arriba hicieron señas indicando que con dos no podían, que solo podían subir a uno, como ninguno queríamos soltarnos, arrojaron el otro cabo de la chirga con la boya a la que se agarró el otro. Desde el barco inglés, tres marineros estiraban la cuerda intentado izar me, pero la que subía era la cuerda no yo, pues patinaba debido al petróleo, así pues cogí la cuerda y por medio de las piernas hice dos cordeles y me estiraron hacia arriba, al subir, me agarré al pasamanos del barco, de los tres marineros ingleses que me ayudaban uno abandonó y los otros dos no podían terminar de subirme, discutieron con el que me había dejado que hizo seña de encogerse de hombros, los otros dos insistieron y de mala gana se unió a los otros dos, que pudieron arrojarme sobre el barco, ahí me senté en los escalones del castillo de proa, me tocaron el hombro para indicarme que bajase, pero yo hice una seña de que esperasen un poco y bajé poco a poco apoyando el trasero en los escalones, pues estaba extenuado, me quitaron la ropa y me dieron estopa y ropa de otros marineros, me tocó parte de un pijama y unos pantalones cortos de gimnasia".

Nadal ANTELMO MOREY

"la orden de abandonar el barco la recibimos cuando ya estaba prácticamente con las hélices fuera del agua, entonces me arrié por unas cadenas con las que me quemé las manos debido al roce, estuve nadando media hora en el mar y cuando llegaba a una mancha de petróleo ardiendo, (algunas había), pasaba por debajo, ya que yo era muy buen nadador y buceador, hasta que me recogieron, me metieron en el bote donde quede "arrufadet", esta es una de las cosas que mas recuerdo, tiritando como un polluelo. Después nos subieron al destructor, por cierto que los ingleses nos trataron muy bien, donde nos dieron estopa para quitarnos el petróleo y el aceite y ropa, aunque cuando llegamos a Palma, incluso después de habernos duchado varias veces en el canarias, todavía llevábamos petróleo".

¹⁸ acabados

Amadeo GONZALEZ RODRÍGUEZ

"Los dos destructores ingleses se situaron a unos 25 metros de nuestro crucero, entonces después de cantar el "Cara al Sol", una media hora antes del hundimiento total del "Balears" se dio la orden de abandonar el barco, entonces nos lanzamos al agua. Llegué al destructor inglés bregando mucho, la mar era tan gruesa, que dificultaba los movimientos, además el remolino formado por nuestro crucero al hundirse nos arrastraba hacia el fondo, veinte minutos estuve en esta lucha contra las olas."

Por fin pude abordar al "Boreas". Los marineros británicos nos acogieron con el mayor cariño y nos atendieron solícitamente."

Arturo LÓPEZ DE LA OSA:

"Me acerqué hasta la borda para lanzarme al agua y desistí pues debido a la gran escora que el buque tenía, las hélices sobresalían mucho y en la caída me hubiese despedazado contra ellas. Otros que me precedían encontraron así la muerte. Entonces la providencia me dirigió hasta la misma popa del buque de la que pendía una cadena de las que guarnecen los candelabros y por ella me deslicé hasta el agua. En verdad creía que había llegado mi última hora, pues pensé que al hundirse el barco me arrastraría en el remolino, por lo que recé encomendando mi alma a Dios. Afortunadamente mi pensamiento fue desacertado, aunque efectivamente empecé a sentir la corriente que me arrastraba, por ser de poca intensidad la pude vencer empleando para ello las pocas fuerzas que me quedaban. Esta corriente de absorción fue poco a poco disminuyendo hasta cesar por completo. Nadé muy despacio en dirección al destructor inglés que tenía su proyector encendido y lentamente de nuevo se acercaba a nosotros. Volví mi cabeza hacia atrás y vi como terminaba de hundirse el crucero cuando empezaba a clarear el día."

Estos dramáticos acontecimientos quedaron grabados en la mente de los supervivientes, sobre todo en los más jóvenes como es el caso del flecha naval Amadeo González quien únicamente relató una vez su odisea a su familia, tal y como recuerda su viuda.

"Lo más dramático que mi marido recordaba de aquellos momentos fueron los compañeros que no sabían nadar y habían caído al agua, intentaban agarrarse a el que si sabía nadar, y en el desesperado intento por salvarse ellos le hundían ahogándose juntos, mi marido, tuvo que liarse a codazos y a empujones para que no le ahogaran los desesperados que se le aferraban. Casi sesenta años después, aún se acordaba de ello, de hecho sólo una vez narró a su familia lo ocurrido durante el tiempo que estuvo en el agua y nunca más quiso repetirlo. Aquella pelea desesperada por la supervivencia, no la olvidó jamás mientras vivió."

EN LOS BARCOS INGLESES

A las 5'08 horas de la madrugada del 6 de marzo de 1938, el crucero nacional "Balears" desaparecía en las profundidades del Mediterráneo en compañía de unos 800 de sus tripulantes, mientras que los supervivientes eran recogidos con la mayor celebridad posible por los dos destructores ingleses "Boreas" y "Kempenfelt" a los que se habían unido, en su tarea de rescate, los también destructores británicos "Blanche" y "Brillant"²⁰, así como el crucero "Penélope".

El comportamiento que tuvieron las tripulaciones inglesas es recordada con gran gratitud por los supervivientes del crucero nacional²¹:

Sevillano de Agar:

"Un marinero inglés aplicó a mis labios un vaso que contenía una bebida muy fuerte y que supuse sería "Whisky" o ginebra. Esto me reanimó y pude incorporarme tambaleante, porque las piernas, a causa de la tensión muscular, no me obedecían con firmeza. Pretendieron llevarme a una cámara de proa, donde en colchonetas dispuestas por el suelo vi a muchos compañeros a quienes por su estado era difícil reconocer. Unos estaban heridos y se quejaban lastimosamente; otros agonizaban, y algunos habían muerto ya. Estos eran cubiertos con mantas y aquellos bultos oscuros y sin movimiento me impresionaron mucho. Otro vaso de "Whisky" y unas galletas acabaron de reanimarme, y contra la oposición de un oficial inglés, que pretendía que me acostara, salí a cubierta, ya que aún podía ser útil a los camaradas que nadaban junto al "Boreas". Con ayuda de otros compañeros y de los marineros ingleses, conseguimos izar hasta cubierta a varios naufragos; pero al mismo tiempo, y para desgracia y triste recuerdo, fueron muchos los que perecieron ante nuestros ojos. (...)

Incluso después de haber llegado al costado del barco inglés, y sin duda por cansancio, desaparecían cuando parecía más fácil su salvación, siendo impotentes nuestros esfuerzos para prestarles ayuda. Les gritábamos para que no perdieran la calma y procuraran aferrarse bien a las escalas; pero cuando tirábamos suavemente de ellos para sujetarlos por los brazos veíamos con horror que se desprendían, y dando varias vueltas se perdían de nuestra vista. (...)

Loable fue y digno de la mayor admiración el comportamiento de las tripulaciones inglesas, que en todo momento e incansablemente nos prestaron la ayuda más eficaz y las atenciones más solícitas. El salvamento continuó sin desmayo. Los marineros ingleses se multiplican en su penoso trabajo, tratando de conseguir que el último de los naufragos suba a bordo.

Con una toalla conseguí, en parte, limpiar mi cuerpo de la espesa capa de petróleo y aceite que lo cubría. Me picaban los ojos enormemente y un persistente temblor sacudí todos mis miembros. Sentía vértigos, pero sobre todo frío, mucho frío. Me eché sobre los hombros un trozo de lona, mientras atendía a los últimos supervivientes que llegaban.

Todo en el barco eran interrogantes. ¿Y fulanito? ¿Has visto a mi hermano? ¿Y Paco has visto a Paco?... (...)

²⁰ Este último disponía de médico.

²¹ El Almirante de la Flota nacional, en agradecimiento a la labor de salvamento realizada por los británicos, entregaría placas conmemorativas a los barcos que participaron en el mismo. Muchos años después, en junio de 1960, en una visita del Juan Sebastián Elcano a Londres se impuso a bordo la Cruz del Mérito Naval al Capitán de navío Mc.Grigor, jefe de la flotilla de destructores que ayudó en el rescate de los naufragos del *Balears*.

Nadal ANTELMO MOREY

"Los marineros ingleses me dieron unos pantalones y una chaqueta de tela embreada (trinchera), después dieron tabaco a los que fumaban, chocolate, té, pastas, en fin, todo lo que pudieron durante el tiempo que estuvimos a bordo."

Fernando RAMÍREZ

"Una vez en el "Boreas" unos oficiales te preguntaban si eras oficial o marinero o auxiliar, te mandaban a popa y te daban ropa, estopa para limpiarnos un poco, chocolate y café."

Bartolomé Terrassa

"Una vez dentro del destructor, me cortaron la ropa y me pusieron una "granota". De los restos de mi ropa salvé la cartera con un poco de dinero y las fotos."

LA LLEGADA DEL "CANARIAS" Y DEL "CERVERA"

El "Canarias" y el "Cervera", habían que tenido que dejar a sus compañeros en plena tragedia, pues su misión prioritaria era acompañar al convoy que custodiaban, además creyeron que la escuadra enemiga aprovecharía la confusión del encuentro para acabar con el resto la división de cruceros o con los barcos mercantes que escoltaban.

El convoy no fue dejado en Cádiz, que era el destino asignado, sino que se dejó en un puerto seguro alternativo, el puerto de Villa Sanjurjo (Marruecos), para poder volver cuanto antes al lugar de la tragedia a socorrer a los compañeros.

Finalmente sobre las 7'20 horas, el "Canarias" y el "Almirante Cervera" llegan al lugar de los hechos donde se encuentran cuatro destructores que se identifican rápidamente como ingleses (se pudo observar que dos de los destructores tenían parte de la pintura del costado quemada).

El informe de Cervera y otros, cuenta así la llegada:

"A las 7'20 , los cruceros Canarias y Cervera, terminada de cumplir su misión, reaparecen en el lugar del hundimiento, y después de cambiar con los destructores los siguientes despachos, llegan al acuerdo de transportar allí mismo a los náufragos.

Del Canarias al Kempenfelt:

Thank you by your humanitarian service. The spanish national fleet never forget the kindly behaviour of the english fellows.

Del Kempfenfelt al Canarias, from Captain:

Fourth destroyers flotilla . We all regret very much the loss of your braves comrades and offer our heart-felt sympathy.

Del Boreas al Canarias

Thank you for your kind signal. I am too glad to have been able to save these brave men.

Los destructores ingleses informaron que llevaban a bordo 369 náufragos a los que se tenia la intención de trasladar a los crucero nacionales a bordo de los botes de los destructores británicos operación penosa y delicada por el cuidado que es preciso tomar con los heridos más graves.

Así lo recuerdan los supervivientes:

Sevillano de Agar

" Ya de día somos espectros vivientes que nos agrupamos en la toldilla del "Boreas". Las lanchas salvavidas de uno y otro crucero, así como las de los buques ingleses, se balancean a babor y estribor de los navíos con su penosa carga.

En uno de aquellos viajes soy trasladado al "Canarias" en unión de un grupo de náufragos entre los que hay agonizantes y heridos de menor o mayor importancia. Arropado en una manta, con el cabello pegado a la cara y en el rostro reflejada la amargura de una noche triste cual ninguna, subo por el portalón del "Canarias" ante la mirada ansiosa de sus tripulantes, que no cesan de preguntarme por este o aquel amigo de nuestra dotación."

EL BOMBARDEO

Mientras tanto en la zona republicana, el jefe del grupo 24 de Katiuskas²², comandante Leocadio Mendiola, recibe la orden de hacer un reconocimiento aéreo para comprobar los daños causados al crucero nacional:

²² Tupolev SB-2 "Katiuska", avión de origen soviético al que los nacionales llamaban "Martín Bomber" por confundirlo con el B-10 norteamericano "Sofia.

*El 6 de marzo de 1938 estaba en Los Llanos (Albacete), visitando el E.M. de la Zona Centro-Sur, Su Jefe, el teniente coronel Alonso Vega, me dijo que mi instancia no podía ser más oportuna. Se había recibido la noticia de que el crucero Baleares había sido torpedeado por nuestros destructores, que se encontraba escorado y ardiendo al este del cabo de Palos. Me pidieron que saliera para realizar un reconocimiento, pues no se lo creían. Llamé por teléfono á San Clemente para que prepararan una patrulla de tres aviones²³, contando con el mío. Salimos con la dotación habitual de bombas y con cámara fotográfica. Desde el cabo de Palos pusimos rumbo 90°. Ochenta kilómetros después sólo se veía la costa de Argelia. Viramos á rumbo norte y al poco mi observador me dijo que veía humo en la lejanía. Llegamos al lugar y éste era el cuadro que se ofrecía á nuestros: el **Canarias**²⁴, gemelo del escorado y humeante Baleares²⁵, abandonó sus labores de auxilio y salió á toda máquina hacia Mallorca. Pensé en seguirle y bombardearle. Quizás hubiéramos obtenido dos por el precio de uno. Pero cambiando impresiones con mi observador -navegante, llegamos á la conclusión de que la finalidad superior que nos había encomendado era buscar, y en su caso, rematar al Baleares. Dimos una vuelta en redondo para que se apartaron los buques extranjeros que rescataban náufragos²⁶, según las leyes del mar. Se retiraron todos. El Baleares, pese á su estado comatoso nos disparó con parte de su artillería, aunque sin precisión alguna. Le lanzamos las dieciocho bombas disponibles, alcanzándole con no menos de seis²⁷. (Leocadio Mendiola, Revista Aeroplano, nº 17, pag. 105).*

El bombardeo republicano tuvo lugar a las 8'35, cuando desde el "Canarias" se observo la aparecieron nueve aparatos enemigos que al llegar al escenario del drama bombardearon a los barcos nacionales e ingleses, que respondieron abriendo fuego.

Sevillano de Agar:

"Aún no había dado dos pasos sobre la cubierta del "Canarias" cuando los timbres de alarma y altavoces señalan la presencia de aviones enemigos. Los artilleros corren a sus puestos y el transbordo de los supervivientes, que en ese momento se efectúa por la escala, se

²³ Según otros testimonios fueron 9 aparatos los que participaron en el bombardeo de los náufragos del "Baleares.

²⁴ Se trataba, sin duda, del crucero *Almirante Cervera* que había sufrido diversos daños el 22 de febrero debido á un ataque aéreo mientras bombardeaba la costa levantina por lo que prefirió no arriesgarse y realizar maniobras evasivas.

²⁵ Aquí Mendiola se confunde, en realidad se trataba del *Canarias* que estaba recogiendo á los supervivientes del Baleares, hundido varias horas antes, pero que al tener las máquinas paradas y estar inmóvil levantaba una gran humareda por la chimenea lo que pudo llevar á engaño á Mendiola y hacerle creer que se trataba del *Baleares* en llamas.

²⁶ Según afirmó el ministerio de Defensa Nacional de la Republica los se habían lanzado radiogramas por todas las emisoras en las que se advertía del peligro que constituía acercarse al barco "faccioso" siniestrado en el combate naval que se libró frente á cabo de Palos (ABC de Madrid. 08-03-38).

²⁷ Ninguna de las bombas alcanzó á los buques, aunque debido á la metralla se produjeron 5 heridos en una de las lanchas del *Boreas*, de los que falleció uno de ellos, el marinero británico George Gowland Long á causa de las heridas recibidas, siendo enterrado el 9 de marzo con honores militares en el cementerio del Nowt Front (Gibraltar). Á su entierro asistió, además del Almirante de la Flota Británica del Mediterraneo Sir A. Dubbley P. R. Pound, el representante de la España nacional en Gibraltar, D. Luciano López Ferrer.

hace con toda celeridad. Dos lanchas salvavidas son sorprendidas a mitad del camino entre los barcos ingleses y el "Canarias". (...)

Me pareció distinguir la presencia de seis bombarderos enemigos casi en la vertical del "Canarias". El estruendo ensordecedor de cañones y ametralladoras me arrincona instintivamente junto a la chimenea del barco (...)Por fin pude abordar al "Boreas". Los marineros británicos nos acogieron con el mayor cariño y nos atendieron solícitamente."

Mientras las baterías de todos los barcos, incluso las de los ingleses, disparan sin interrupción, oigo perfectamente el silbido característico de las bombas que caen y percibo el fuerte olor a azufre que, al estallarse, esparce por todo el ambiente. Cerca del "Boreas" caen unas cuantas bombas que levantan una enorme columna de agua y que, al estallar, causan la muerte de un marinero inglés y heridas a otros varios. (...)

Miro con ansiedad a las lanchas salvavidas, pero afortunadamente sólo reina en ellas la confusión propia de momento tan grave. Gracias a Dios ninguna ha sido blanco de esta última acción enemiga, y bajo una nube de metralla que silba a nuestro alrededor continúan su marcha hasta el costado del "Canarias" . Los aviones enemigos se pierden en el horizonte; pero ante la posibilidad de un nuevo y mas fuerte ataque aéreo, se suspende el transbordo de los náufragos a los cruceros nacionales."

Nadal Antelmo:

"Nos transportaron en las mismas lanchas de los ingleses al "Canarias" y cuando ya estaba en el, vino la aviación roja.

El miedo que no había tenido durante todo el período del naufragio, en el que parecía insensible, me entró de golpe cuando bombardearon los aviones, pensé entonces: "fotra, y ara ens tornaran a enfonsar"²⁸".

Benito Balaguer:

"Cuando me iban a embarcar en el bote con 6 ó 7 hombres más heridos, para trasladarme al Canarias, nos bombardearon, y hubo que volver a embarcar en el destructor inglés, donde me realizaron las primeras curas de las quemaduras que tenía en la cara, y con el que ya llegué a Palma. "

Andreu RIGO RIGO

"Cuando nos bombardearon, pensé "Ara mos em salvat d'una cosa y ara ve una altra"²⁹"

En prevención de que pudiera repetirse un nuevo ataque enemigo, se suspendió el traslado de supervivientes y a las 9 de la mañana, el destructor inglés "Kempenfelt", con los heridos más graves y a los únicos tres cadáveres recogidos del mar, se dirigió al puerto de

²⁸ Joder, ahora nos volverán a hundir

²⁹ Ahora nos hemos salvado de una y viene otra

Palma escoltado por el "Canarias" , donde llegaron hacia las tres de la tarde. Testigos oculares, recuerdan que el destructor inglés llegó con los costados ahumados por lo cerca que había estado durante la agonía del "Balears" en llamas.

LA LLEGADA A PALMA

Ya a salvo a bordo de los buques, tanto españoles como británicos se inició el viaje hacia la ciudad de Palma¹ a la que llegaron varias horas después. Allí les esperaba un gran recibimiento² por parte de la población³ aunque con la intención de imbuirnos en la época pasamos a citar textualmente la descripción que apareció publicada en el periódico "La Última Hora" el 11-03-38:

"Réstanos solo pues elogiar y destacar la actitud, el patriotismo y sentimiento de nuestra población con motivo de la llegada a Palma de los supervivientes del "Balears" en la tarde del domingo 6 de los corrientes.

Un gentío inmenso se reunió en la Muralla, cerca del muelle y en la avenida de Antonio Maura con objeto de esperar el paso de los supervivientes y tributarles el debido homenaje. En el muelle esperaban a los supervivientes el Jefe de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo y el Comandante General de Baleares, y poco después el alcalde de Palma.

Los supervivientes fueron desembarcados del torpedero inglés "Kempenfelt" y del crucero "Canarias" y en las ambulancias de la Cruz Roja y en otros autos fueron conducidos los heridos al Hospital Militar y a la Clínica Nacional, donde fueron debidamente atendidos.

A su paso por las calles de Palma el público aplaudió a los gloriosos marinos y los aplausos se confundían con los vivas a la marina nacional, a España, y a Franco.

Los gloriosos marinos repetían también estos vivas y muchos entonaban las estrofas de "Cara al Sol".

Fue un espectáculo verdaderamente emocionante y lleno de fervor patriótico.

Del barco inglés fueron desembarcados los cadáveres de los que habían muerto a bordo y en cuyo honor llevaba el buque la bandera a media asta.

Presenció la operación con nuestras autoridades, el comandante del buque y el Cónsul Inglés Sr. Mr. Ilgarth."

Los supervivientes asistieron emocionados a este espectacular recibimientos tal y como se puede observar en sus testimonios:

Sevillano de Agar

¹ Acompañaba al "Canarias" y al "Almirante Cervera" el destructor inglés "Kempenfelt", con respecto al "Boreas" hay discrepancias sobre si también llegó al Puerto de Palma, o bien puso rumbo a Gibraltar para acompañar a sus propios heridos durante el bombardeo republicano y el "Blanche" y el "Brillant" pusieron rumbo a Cartagena por la llamada de auxilio de un mercante inglés

² En el puerto también esperaba personal del consulado alemán con el fin de interesarse por la suerte de uno de sus súbditos el montador especialista de los hidrófonos para escucha submarina, Jürgen Jensen, que falleció en la acción.

³ La noticia del hundimiento del "Balears" corrió rápidamente por toda la isla a pesar de que oficialmente no se mencionó el incidente ni en prensa ni en radio hasta el 11 de marzo, es decir, cinco días después de los hechos a causa de la censura militar. A pesar de ello, el lunes día 8 de marzo, apareció en primera página dos

"Durante las horas de navegación hacia el puerto de Palma se dice una misa a bordo del "Canarias", acto religioso que conmueve hasta lo más íntimo de mi ser. (...)

Ya en el horizonte se divisa Palma de Mallorca (...)

El "Canarias" y el "Á. Cervera" fondean en bahía, pues el calado de estos buques no les permite atracar al muelle. En barcazas dispuestas al efecto se transportan los náufragos, y los destructores ingleses atracan rápidamente a las mismas escalinatas, ante la mirada ansiosa y expectante de una ingente multitud que aguarda impaciente nuestro desembarco. (...)

Las barcazas que vienen del "Canarias" pasaban ante los destructores ingleses, cuyas dotaciones, en posición de firmes, rendían honores a los náufragos.

Los que estábamos en pie cantamos el "Cara al Sol", brazo en alto, mientras envueltos en oscuras mantas, y con el aspecto que se puede imaginar, subíamos por la escalinata del muelle. Un oficial inglés que dirigía esta operación, en unión de otro español, repetía constantemente: "Wonderful ! Wonderful !"

La multitud emocionada no podía contener sus lágrimas, y al mismo tiempo que se desvivía por atendernos y obsequiarnos con tabaco, bocadillos, etc., nos abrazaba, sin importarles que nuestros cuerpos sucios de tizne les manchasen la ropa. Era difícil abrirse camino hacia los camiones y ambulancias dispuestos para el traslado urgente de los heridos. La organización, sin embargo, era perfecta y con la mayor celeridad fuimos distribuidos en cuarteles, bases y casas particulares. Yo fui a Pollensa, junto con otros compañeros. Días después obtenía permiso para ver a mi familia."

Bartomeu Terrassa:

"El puerto estaba lleno, toda Palma estaba allí. Cuando desembarcamos nos llevaron, a los que estábamos bien, a Comandancia, donde nos dijeron que el que tuviera familia en Palma podía irse a dormir a su casa y que a la mañana siguiente nos presentáramos de nuevo. Yo, que era de Capdepera, tendría que haberme quedado en el cuartel, pero tenía un tío en Palma y pude irme a su casa a pasar la noche, también me llevé a un compañero de la península, al que hice pasar por mallorquín. Así pues fuimos a casa de mis tíos que sólo tenían una cama libre, donde tuvimos que dormir los dos, y que a la mañana siguiente tenía las sábanas irreconocibles debido al petróleo, a pesar de que nos habíamos duchado bien duchados en el "Canarias". Al día siguiente nos dieron un permiso para ir a nuestras casas y nos dijeron que ya nos llamarían, pero como pasaban los días y no me reclamaban, bajé de mi pueblo hasta la comandancia de Marina en Palma, cuando di el nombre para preguntar porque no me avisaban, me dijeron: "¡¡ pero si usted figura en las listas como muerto!!, a lo que respondí:

¿¿ Muerto yo ?? , ¡¡ Estoy vivo y bien vivo!!."

Tiempo después volví a embarcar hasta que acabó la guerra."

Andreu RIGO RIGO:

"Yo llegué en un destructor inglés al puerto de Palma, llegamos antes que los cruceros, una vez desembarcados nos comunicaron que podíamos irnos a nuestra casa hasta el día siguiente. Me encaminé por el paseo del Borne y seguí por la Rambla, estaba totalmente impregnado de petróleo, con la ropa que me habían prestado y ¡¡ descalzo !!, Parecía una aparición, allí a la altura del cuartel del Carmen, en el surtidor, me encontré a mi primo que era chofer militar y que se había enterado del hundimiento del barco por la mañana, cuando me vio debió creer que veía un fantasma, inmediatamente se hizo cargo de mí y me presto unas alpargatas, cogimos un taxi, y me llevó hasta mi casa en el pueblo de Porto Petro. Al día siguiente me presenté en

informaciones curiosas, una la celebración de una misa multitudinaria en memoria de los caídos de la Armada Nacional y otra una esquelera, también en primera página, a nombre del Almirante Vierna.

comandancia, donde me dieron permiso para volver a mi casa y me dijeron que ya me llamarían. Al cabo de un mes me enteré que todos los supervivientes volvían a estar en comandancia y yo me dije que era extraño que a mi todavía no me hubieran dicho nada, así pues me dirigí nuevamente a la comandancia, donde dije que era superviviente del "Balears", entonces, al igual que les paso a otros, me comunicaron que yo figuraba como muerto !!. Me destinaron en la propia Comandancia hasta el final de la guerra."

Benito Balaguer

"Cuando llegamos a Palma, me llevaron en un camión de pasajeros al Hospital Militar, todo el paseo del Borne estaba lleno de gente, hasta llegar al hospital. Una vez allí me eché en la primera cama que encontré, luego vino alguien a pedir nombres y yo dije que llamasen a Soller para decir a mi familia que estaba vivo, mi madre vino al día siguiente."

Arturo LÓPEZ DE LA OSA

"En Palma de Mallorca, fui desembarcado, y en una ambulancia llevado a una clínica donde permanecí mes y medio hospitalizado. Después de disfrutar de un mes de permiso, nuevamente y al igual que el resto de mis compañeros supervivientes, volví a embarcar."

Fernando Ramírez Palmer

En el puerto de Palma, cuando fondeamos, vinieron en "golondrina" a recogernos, nos recibieron en la escalinata del puerto, donde el público nos aplaudía. Mi hermano me esperaba en el hospital donde creía que me llevarían. Antes de ir a ver a mi familia en "Can Barbará" fui a la "sangre"⁴ a dar gracias por mi salvación.

Me presenté unos días después en comandancia y me preguntaron donde quería quedarme, si en tierra o embarcar de nuevo, pedí que me embarcaran de nuevo, pero esta vez en un destructor si era posible, y no en un crucero. "

Nadal Antelmo

"La llegada a Palma fue apoteósica, antes habían llegado los destructores con el resto de heridos, en el puerto estaba mi madre que me abrazó. Sólo habíamos sobrevivido tres flechas navales de los doce que íbamos embarcados. Después me destinaron en la estación de radio naval hasta el fin de la guerra."

⁴ La iglesia del Cristo de la Sangre, de gran devoción en la ciudad de Palma.

LOS HERIDOS

Uno de los principales problemas que apareció tras la tragedia del “Balears” fue la gran dificultad que supuso poder recibir y atender al considerable número de heridos que se esperaban, por lo que se tuvo que recurrir a soluciones de urgencia. Las medidas para ello comenzaron nada más tener noticia del hundimiento, en la misma mañana del 6 de marzo, aumentándose la capacidad de los hospitales añadiendo camas, haciéndose acopio de ropa de cama y de vendas¹, etc.

En estos frenéticos preparativos participó D. Rafael Morey Villalonga, destinado en tareas administrativas en el Hospital Militar de Palma, que recuerda de aquel día:

La mañana del 6 de marzo estaba yo en el Hospital Militar cuando el Director mando a buscarme para comunicarme la noticia de que habían hundido al “Balears” (aunque a decir verdad la noticia ya me la había comunicado el portero del mismo hospital) y que teníamos que prepararnos para atender a los heridos que estaban en camino en un número indeterminado.

Se me ordenó que me pusiera de acuerdo con el Comandante Administrativo para proceder a requisar varios edificios y todo el material necesario para atender a los heridos. Requisamos el convento del Sagrado Corazón de Jesús cuyas monjas se ofrecieron en todo momento, también requisamos la clínica Pieras, la Mutua Balear, los colegios Jaime I y Cecilio Metelo; también requisamos diverso material de menaje y sábanas en el hotel Príncipe Alfonso, en el colegio de Sta. Teresa del Pont d’Inca requisamos camas y finalmente el colegio de Sta. Isabel de la Soledad lo utilizamos como almacén.

Así, cuando los buques con los heridos (cruceros nacionales “Canarias”, “A. Cervera” y destructor inglés “Kempenfelt”) llegaron al puerto de Palma sobre las 15’45 horas del día 6, además de una multitud de gente también esperaba el operativo necesario para proceder al traslado:

Sobre las 6 de la tarde todos los heridos ya habían sido trasladados a los diferentes hospitales, y ello a pesar de que no teníamos ambulancias (teníamos una pero era un coche de caballos) pero afortunadamente el pueblo se volcó en las labores de traslado de heridos con coches, camiones etc. y sobre las 11 ya se les habían realizado los curas a todos los heridos. (Rafael Morey Villalonga)

¹ Se hicieron llamamientos por radio para que la población aportara ropa, vendas, etc. aunque sin decir el motivo debido a la censura militar.

Uno de los heridos recuerda así el momento en que fue trasladado al Hospital Militar:

“Cuando llegamos a Palma me llevaron al Hospital Militar, todo el Paseo del Born estaba lleno de gente. Una vez en el hospital, me eché en la primera cama que encontré, luego vino alguien a pedir nombres y yo dije que llamasen a mi familia para que les dijeran que estaba vivo, ya que yo no tuve la suerte de ser uno de los 100 heridos que mandaron a Sóller, donde estaba mi casa. A la mañana siguiente vino mi madre a visitarme, ”. (Benito Balaguer Melis).

En efecto, no todos los heridos fueron distribuidos en hospitales de la capital, algunos, los casos leves, fueron trasladados a acuartelamientos como el de Pollensa o Sóller².

Los heridos más graves se quedaron en Palma, no solo en el Hospital Militar, que estaba saturado, si no que se habilitaron diversas clínicas para poder atender tal cantidad de heridos. En unas de estas clínicas, la Clínica Naval de Urgencias³, prestaba sus servicios como Brigada Practicante en Medicina y Cirugía D. Javier Pastor Quijada:

El Día 6 de Marzo de 1938 fui destinado, con carácter urgente a dicha clínica, donde me incorporé al tiempo que se producía el ingreso de un grupo de heridos procedentes del Crucero “Balears”, que había sido hundido aquella madrugada y que me parece era de alrededor de treinta, que fueron colocados en habitaciones de dos, tres y alguna de cuatro camas. Quedando todavía un grupo de ellas libres dedicadas a otras contingencias médicas.(Javier Pastor).

El estado en que llegaban los heridos era en muchos casos espeluznante, tal y como recuerda una de las enfermeras:

² Un centenar largo de heridos (168 exactamente) fueron enviados a Sóller en un tren especial (había una importante base naval en dicho pueblo). Los gastos derivados de este transporte los días 6 y 8 de Marzo, así como los de Sóller-Puerto de Sóller y los que se realizaron después desde dicha localidad para asistir a los funerales que se celebraron en Palma, fueron condonados a la Marina Nacional por la empresa "Ferrocarril de Sóller".

El pueblo de Sóller se volcó en el recibimiento de los heridos, la Sección Femenina de Sóller y de Fornalutx, recogieron dinero y ropa para los supervivientes, incluso se reseña en el informe militar, como dato curioso, el donativo de una niña de ocho años (Rosita Morell Puig) que rompió su hucha para contribuir a la colecta. Los cafés del pueblo: "Café Sport", "Círculo Sollerense", "Café des Replá", y "Bar Cristal", cedieron las consumiciones de forma gratuita a los marinos del "Balears" que acudieron a dichos establecimientos.

³ El uso de la Clínica Naval de Urgencia había sido contratada por la Armada a la Sra. Viuda del Doctor Juaneda.

La llegada de los heridos fue en espectáculo dantesco, venían quemados, sin piel, sin cabellos, muchos iban vestido con ropas mojadas o bien con uniformes que les habían dejado los ingleses, además iban todos llenos de aceite que les tuvimos que quitar antes de iniciar las curas y pesar del lamentable aspecto en que se encontraban varios de ellos entraron en el hospital cantando y dando vivas á España. (Narcisca Simón Pérez)

Las principales lesiones que padecieron los naufragos del “Balears” fueron debidas al fuego que se produjo a bordo y no heridas traumáticas tal y como recuerda D. Javier Pastor:

“Todos estos heridos presentaban quemaduras de 1º y 2º grado, ocasionadas por el fuego (...). Creo recordar que no hubo lesiones traumáticas importantes, aparte de contusiones y erosiones (...). Las primeras medidas a su ingreso fueron la limpieza cuidadosa de la periferia de las zonas quemadas, antes de su tratamiento.

El tratamiento que se aplicó a aquellas quemaduras fue el entonces considerado como el más idóneo, dentro de la diversidad de los que eran preconizados, según distintas escuelas. Consistía en la pulverización sobre las lesiones de una solución de ácido tánico que se proyectaba desde los frascos que la contenían por el sistema de propulsión de las pelotas de Richardson. Estas pulverizaciones se realizaban con mucha frecuencia, sobre las zonas quemadas que se mantenían desnudas, produciendo unas costras de protección, por curtido de la piel, que se respetaban hasta su desprendimiento, quedando luego las superficies quemadas con la piel regenerada, de color rosado y sin cicatrices de retracción”.

Otro relato de los tratamientos que recibían los heridos procede de uno de los marineros que sufrió dichas curas en el Hospital Militar de Palma.

“Como yo estaba herido en la cara, me hicieron una cura, me pusieron lo que parecía una especie de agua amarilla con gasas para aguantarla, pero la gasa se pegó y para despegarla el médico, un tal Bartolomé Oliver, me tenía que poner agua oxigenada a granel para desendurecer, me hicieron 7 u 8 de estas curas además de suministrarme morfina la primera noche y tres o cuatro veces más para poder dormir, además me daban la alimentación por “cadanella” y el suero vía intravenosa.. (Benito Balaguer).

La convalecencia de los numerosos heridos se vio reconfortada por las constantes visitas, no solo de familiares y amigos, si no de toda una larga serie de autoridades militares y civiles, representantes de la Sección Provincial de Asistencia a Frentes y Hospitales de la Falange, Juventudes Femeninas de Acción Católica⁴ y diversas personalidades, entre las que hay que destacar la visita que realizó la hermana

⁴ Esta asociación entregó a cada uno de los marineros hospitalizados: “Un escapulario, un crucifijo, un misal de bolsillo y una cajetilla de tabaco. Á algunos se les entregaron rosarios y á muchos novelas recreativas y libros de piedad” (Exelsior nº 34, abril 1938, revista mensual de la Juventud Femenina de Acción Católica de Mallorca).

del *Caudillo* a los heridos del crucero “Baleares” entre los que se encontraba un hijo suyo, llamado Jacinto Jaray Franco que fue hospitalizado en la clínica Pieras.

A pesar de todos los esfuerzos desplegados para la atención de los numerosos heridos, al menos 4 marineros fallecieron en diversos hospitales de Palma en los días siguientes a su ingreso. Los demás heridos tuvieron un periodo de convalecencia variable según la importancia de sus heridas. Una vez restablecido se les concedió un permiso tras el cual, la mayoría de ellos, pidieron el reingreso en el servicio activo.

UNIDADES DE LA FLOTA REPUBLICANA

CRUCERO “LIBERTAD”

Buques del mismo tipo: “Almirante Cervera” y “Miguel de Cervantes”

Desplazamiento: 7.975 Toneladas

Eslora: 176'62 m.

Manga: 16'61 m.

Calado: 5'3 m.

Velocidad: 33 nudos, en pruebas 34'5

Autonomía: 5.000 millas a consumo económico.

Propulsión: 4 H. Turbinas Parsons, 8 calderas Yarrow y potencia de 83.000. caballos

Protección: cintura de 50 a 75 mm de espesor. Cubierta de protección de 25 mm. Protección a la artillería principal por manteletes de 12 mm.

Armamento: 8 Vickers de 152'4 mm. L/50, 4 cañones a/a de 101'6 mm. y 2 de 47 mm. cuatro lanzadores de torpedos triples de 533'4 mm.

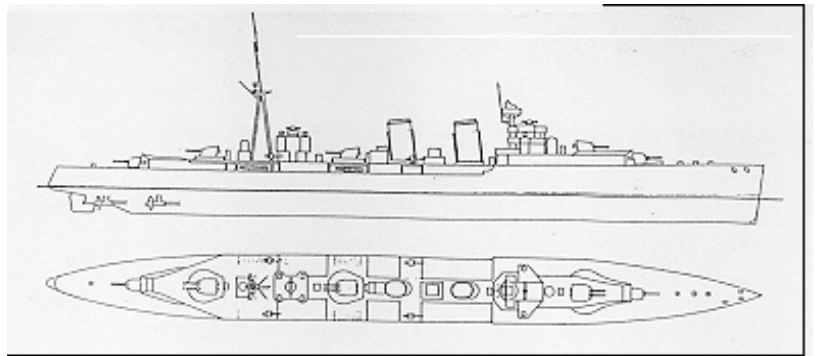
Peso cañón principal: 24.944 kg.

Peso del proyectil: 45'360 kg.

Velocidad inicial: 914 m/s

Alcance: 21.600 m.

Dotación: 566 hombres



Este crucero fue botado el 3 de enero de 1925 con el nombre de “Príncipe Alfonso”, entro en servicio el 11 de octubre de 1927 con un coste de 8.000.- pts tonelada. El 15 de Abril de 1931 condjo al rey Alfonso XIII al exilio y se le cambio el nombre por el de “Libertad”

Participo en sofocar la revuelta de Asturias en 1934 , en 1936 su comandante el capitán de navío Franco Salgado Araujo y sus oficiales fueron asesinados por la tripulación ganandose el buque para la causa republicana. Con esta bandera participó en varios combates como el de Cherchel y el 6 de marzo de 1938 al mando de del Teniente de navío habilitado de capitán de navio D. Eduardo Armada Sabáu participo en la batalla del cabo palos.

Durante la batalla del cabo palos enarbolaba su insignia en el “Libertad” el capitán de corbeta, habilitado de contralmirante D. Luis González Ubieta. Una vez terminada la guerra se le volvió a cambiar el nombre por el de “Galicia”. Fue dado de baja el 9 de enero de 1970.

CRUCERO “MENDEZ NUÑEZ”

Buques del mismo tipo: “ Blas de Lezo”

Desplazamiento: 4.780 Toneladas

Eslora: 140'8 m.

Manga: 14'02 m.

Calado: 4'72m.

Velocidad: 29 nudos

Autonomía: 5.000 millas a consumo económico.

Propulsión: 4 H. Turbinas Parsons, 12 calderas Yarrow (6 a carbón y 6 a petróleo) y potencia de 43.000.- Cv

Protección: Cintura de 50 a 75 mm de espesor, cubierta protectriz de 25 mm.

Armamento: 6 Vickers de 152'4 mm. L/50, 1 cañón a/a de 76 mm. y 4 de 47 mm cuatro lanzadores de torpedos triples de 533'4 mm.

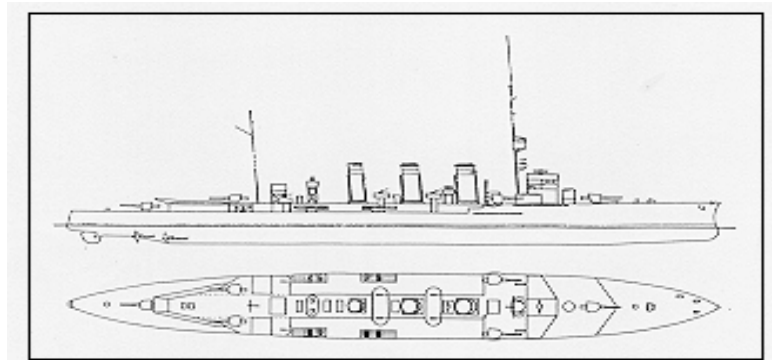
Peso cañón principal: 24.944.- kg.

Peso del proyectil: 45'360 kg.

Velocidad inicial: 914 m/s

Alcance: 21.600 m.

Dotación: 320 hombres



Botado en julio de 1922 y entregado a la marina en septiembre de 1924.

En Julio de 1936 estaba en la Guinea española donde la tripulación se apodero del buque sin derramamiento de sangre y lo llevaron a Cartagena donde se unió a las fuerzas republicanas.

El 6 de marzo de 1936 al mando del capitán de Corbeta, habilitado de capitán de navío D. Pedro Prado Mendizabal participó en el hundimiento del Baleares.

Terminada la guerra se interno en Bizerta siendo devuelto al Gobierno Español,

Fue dado de baja en diciembre de 1963.

DESTRUCTORES “CHURRUCA”

Unidades de este tipo:

1ª Serie: “Churruca”, “Alcala Galiano”, “Sanchez Barcaiztegui”, “Jose Luis Diez”, “Almirante Ferrandiz”, “Lepanto”, “Almirante Valdes”

2ª Serie: “Almirante Antequera”, “Almirante Miranda”, “Gravina”, “Escalaño”, “Ulloa”, “Ciscar” y “Jorge Juan”

3ª Serie: “Alava” y “Liniers” (botados en 1947 y 1946).

Coste por unidad: 16.000.000.- de pts.

Desplazamiento: 1536 toneladas

Eslora: 101'98 m.

Manga: 9'67

Calado: 3'00 m.

Velocidad: 36 nudos

Autonomía: 4.500 millas a 14 nudos.

Petroleo: 540 toneladas.

Propulsión: 2 H. Turbinas Parsons. Cuatro calderas Yarrow. Potencia: 42.000.- caballos.

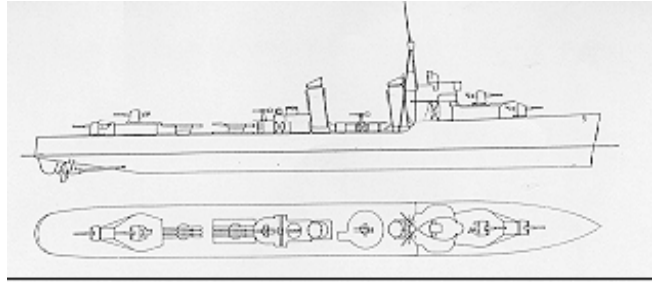
Armamento: Vickers, de construcción nacional, 4 ó 5 piezas de 120 mm. 1 de 76 mm, antiaérea y 4 ametralladoras. 6 tubos lanzatorpedos de 533 mm, en dos montajes triples, más dos morteros y varaderos.

Peso del proyectil principal: 22 kg.

Alcance máximo: 19'800 m.

Dotacion: 160 hombres.

En la batalla del cabo palos el jefe de la 2ª flotilla de destructores, el capitán de corbeta, habilitado de capitán de fragata. D. Fernando Oliva Llamusi enarbolaba su insignia en el “Sanchez Barcaiztegui”.



“Sánchez Barcaiztegui”.- Botado el 24 de julio de 1926.

El 18 de Julio de 1936 se encontraba en Melilla haciendo inmediatamente a la mar y regresando a la Península arrojando en el camino a sus oficiales que serian fusilados en Málaga. Participó en diversas acciones durante la guerra civil y el 6 de marzo de 1938 al mando del teniente de navío. Habilitado de capitán de corbeta D. Alvaro Calderón Martínez participó en la batalla del cabo Palos.

“Almirante Antequera”.- Entro en servicio en 1934, el día 18 de julio de 1936 se encontraba en el mar, ganado para la causa republicana entro en la rada de Tanger hostigando el paso por el estrecho de las tropas nacionales. Participo en diversas acciones durante la guerra como la toma de Ibiza y la incursión a Mallorca. El 6 de marzo de 1938 al mando del teniente de navío, habilitado de capitán de corbeta, D. Ricardo Noval Ruiz participo en la batalla del cabo Palos.

“Lepanto”.- Botado en 1928. El 18 de julio de 1936 se encontraba en Melilla, haciéndose inmediatamente a la mar para no caer en manos de los sublevados. Participo en dieversas acciones como el hundimiento del Balears al mando del Teniente de navío, habilitado de capitán de corbeta, D. David Gasca Aznar.

“Gravina”.- El día 18 de julio del 1936 se encontraba en la base de Cartagena poniéndose al servicio de la República. Participo en la batalla del Cabo Palos al mando del Teniente de navío, habilitado de capitán de corbeta, D. José Luis Barbastro Jiménez.

Los últimos destructores de esta serie fueron dados de baja entre 1964 y 1965.

DESTRUCTOR LAZAGA

Unidades del mismo tipo: “Alseldo “ y “Velasco”

Desplazamiento: 1.164.- toneladas”

Eslora: 86'50 m.

Manga: 8'23

Calado: 3'07 m.

Velocidad: 34 nudos, 37 en pruebas.

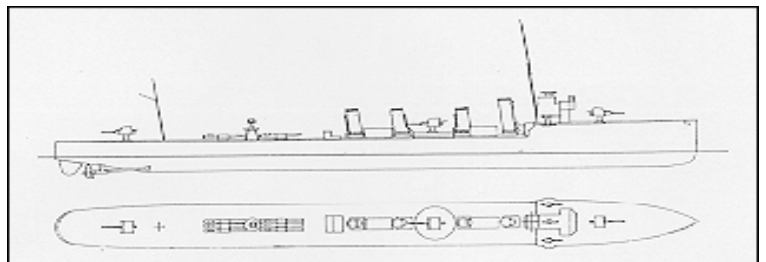
Autonomía: 2.500 millas a consumo económico.

Petroleo: 272 toneladas.

Propulsión: 2 H. Turbinas Parsons. Cuatro calderas Yarrow. Potencia: 33.000.- caballos.

Armamento: Vickers, de construcción nacional, 3 piezas de 101 mm. 2 de 47 mm, antiaéreos y. dos montajes dobles de tubos lanzatorpedos de 450 mm.

Dotacion: 86 hombres.



Se puso en grado en 1920 junto con sus hermanos, botandose en 1924 siendo librado a la marina en agosto de 1925. Participo en diversas acciones en el Norte de Africa. Al estallar la guerra se limitaban a escuelas de instrucción de personal estando en Cartagena el 18 de julio siendo ganado para la causa republicana. Durante la guerra no tuvo una actividad muy destacada ya que la flota republicana contaba con destructores mucho mas modernos, a pesar de ello participo en la batalla del Cabo Palos al mando del teniente de navío, habilitado de capitán de corbeta D. Ramón Guitart de Virto.

Fue dado de baja en la armada en 1961.

FLOTA NACIONAL

CRUCEROS TIPO CANARIAS

Unidades del mismo tipo: Baleares

Desplazamiento: 10.000 toneladas standard y 13.000 a plena carga.

Eslora: 194'00 metros.

Manga: 19'50 metros.

Calado: 6'50 metros.

Velocidad: 33 nudos

Autonomía: 8.000 millas a 15 nudos.

Petróleo: 2.794 toneladas

Propulsión: 4 H. Turbinas Parsons. 8 calderas Yarrow. Potencia de 90.000 caballos.

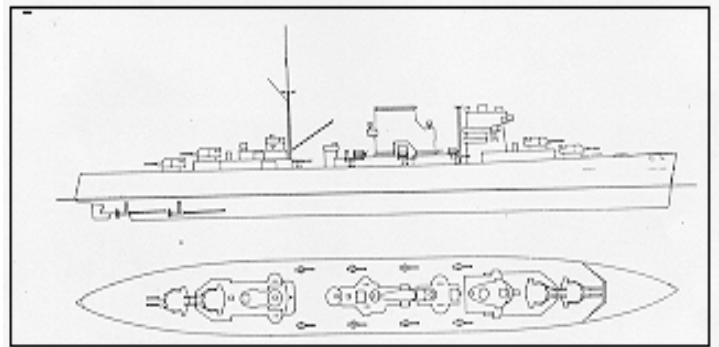
Armamento: 8 piezas de 203 mm y 50 calibres, en cuatro torres dobles, 8 piezas independientes, antiaéreas, de 120 mm y 45 calibres, 8 de 40 mm. 12 tubos lanzatorpedos de 533 mm instalados bajo cubierta en montajes triples (no se instalaron nunca). Prevista la instalación de catapultas con dos aviones.

Peso del proyectil de 203/50 mm: 116'12 kg.

Alcance máximo: 29.700 metros.

Protección: 50 mm. en los costados de la flotación, reforzada con 100 a la altura de los paños de las torres artilleras, defendidas a su vez por blindajes de 25 mm. Cubierta protectora entre 20 y 75 mm. más bulges para la defensa submarina.

Tripulación: unos 1.000 hombres.



Canarias: Puesto en grada el 15 de agosto de 1928 no entro en servicio hasta el 1 de octubre de 1936 siendo ganado para la causa nacional al estallar la guerra civil el 18 de julio de 1936, siendo una de las pocas unidades navales de que disponían los alzados en armas por lo que participo en multitud de acciones entre las que destaca el hundimiento del destructor Almirante Ferrándiz el 29 de septiembre de 1936.

El 6 de marzo de 1938, acompañaba a su gemelo el "Baleares" en la batalla del cabo palos, estando al mando del Capitán de navío D. Rafael Estrado Arnaiz.

Tras la guerra civil fue repetidamente modernizado siendo finalmente dado de baja en 1975.

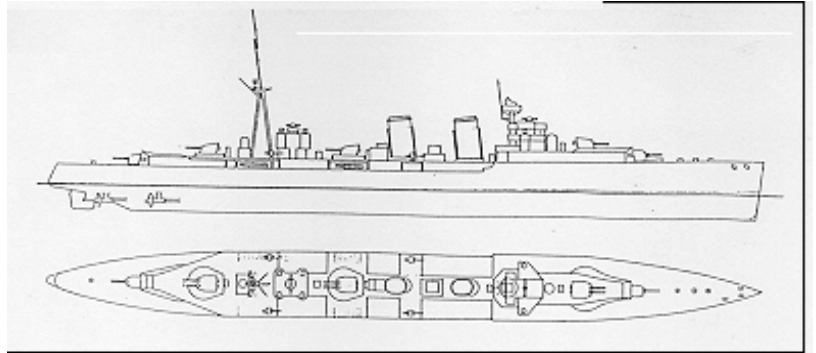
Baleares: Puesto en grada en la misma fecha de su gemelo al estallar la guerra aún no estaba terminado encontrándose amarrado en El Ferrol por lo que quedo del bando nacional cuyas autoridades apresuraron su alistamiento entrando en servicio el 15 de diciembre de 1936, faltándole las direcciones de tiro, la artillería antiaérea y las torres popes de 203 mm.

Durante la guerra el "Baleares" realizó múltiples servicios de escolta de convoyes, vigilancia de los accesos a diversos puertos o bombardeos de costa siendo su primer encuentro de importancia el combate del Cabo Cherchel en el que fue dañado por disparos del "Libertad".

El 6 de marzo de 1938, estando al mando del Capitán de navío D. Isidro Fontenla Maristany y enarbolando su insignia el jefe de la División de Cruceros, contraalmirante D. Manuel Vierna fue hundido por torpedos republicanos frente al Cabo Palos.

CRUCERO "ALMIRANTE CERVERA"

Desplazamiento: 7.975 Toneladas
Eslora: 176'62 m.
Manga: 16'61 m.
Calado: 5'3 m.
Velocidad: 33 nudos, en pruebas 34'5
Autonomía: 5.000 millas a consumo económico.
Propulsión: 4 H. Turbinas Parsons, 8 calderas Yarrow y potencia de 83.000. caballos
Protección: cintura de 50 a 75 mm de espesor. Cubierta de protección de 25 mm. Protección a la artillería principal por manteletes de 12 mm.
Armamento: 8 Vickers de 152'4 mm. L/50, 4 cañones a/a de 101'6 mm. y 2 de 47 mm. cuatro lanzadores de torpedos triples de 533'4 mm.
Peso cañón principal: 24.944 kg.
Peso del proyectil: 45'360 kg.
Velocidad inicial: 914 m/s
Alcance: 21.600 m.
Dotación: 566 hombres



Se puso la quilla de este crucero el 24 de abril de 1923 se boto el 16 de octubre de 1925 librándose a la marina el 11 de octubre de 1927. En octubre de 1934 participó en la represión de la revuelta de Asturias. El 18 de julio de 1936 se encontraba en el dique seco del Ferrol por lo que fue ganado para los sublevados a pesar de la resistencia de su tripulación que fue sofocada por la infantería de marina. Junto con el "Canarias" y el "Balears" formo la escuadra de cruceros nacional y participo en diversas acciones durante la guerra en las que se gano el apelativo de "El chulo del Cantábrico". La noche del 6 de marzo de 1938 formaba parte de la escuadra de cruceros nacional al mando del capitán de navío D. Ramón Agacion Armas cuando fue hundido el "Balears".

MISIONES, ACCIONES Y SERVICIOS DEL CRUCERO BALEARES

29 de Enero de 1937 (Primera misión) : Al mando del capitán de Navío D. Manuel de Vierna y Belando, sale de Cádiz escoltando al "Domine" que viaja con musulmanes del protectorado a la Meca.

Posteriormente colabora con el resto de la flota en operaciones costeras preparatorias de la ocupación de Málaga.

3 de Febrero de 1937: Recala en Algeciras

4 de Febrero de 1937: Petrolea en Ceuta y sale junto al "Canarias", realizando colaborando en las operaciones costeras para la ocupación de Málaga. Abre fuego contra aviones enemigos.

5 de febrero de 1937: Bombardea objetivos de la costa malagueña. Sufre y rechaza seis ataques de la aviación enemiga, abatiendo un aparato.

6 de Febrero de 1937: Bombardea de nuevo la costa de Málaga. Ataque de la aviación enemiga

7 de Febrero de 1937: Continúa el bombardeo de objetivos enemigos. Nuevamente es atacado por aviones republicanos.

8 de Febrero de 1937: Sigue el bombardeo de objetivos en costa malagueña

9 de Febrero de 1937: Vigilancia de la costa de levante de Málaga

10 de Febrero de 1937: Petrolea en Ceuta

11 de febrero de 1937: Regresa a Cádiz

13 al 15 de Febrero de 1937: Vigilancia del "contrabando de guerra" y protección de los transportes de tropas, en aguas del estrecho y Marruecos.

18 de Febrero y siguientes de 1937: Al mando del Capitán de Navío Sr. D. Ramón de Ozámiz y Lastra, que sustituye a su comandante, que se hallaba enfermo, Sr. D. Manuel de Vierna y Belando, sale en dirección a Melilla para hacerse cargo y proteger su primer convoy con destino a Palma de Mallorca. La isla apadrina al crucero y le ofrece la bandera de combate.

Coopera a la vigilancia del contrabando de guerra en el Mediterráneo y protege el minado que llevaba a cabo el crucero auxiliar "Lázaro" de la costa enemiga.

Coopera en la captura del trasatlántico "Marques de Comillas" por el crucero "Almirante Cervera"

7 de Marzo y siguientes de 1937: Regresa a Algeciras, tomando el mando en esta ocasión, por seguir enfermo su comandante, el Capitán de Navío Sr. D. Rafael Estrada y Arnáiz. La noche del mismo día, sale de Algeciras para continuar con la vigilancia y represión del "contrabando de guerra" por el Mediterráneo, llegando hasta las proximidades de Sicilia.

13 de Marzo de 1937: Sale de Palma de Mallorca, escoltando al "Marques de Comillas" y al crucero "Lázaro".

15 de Marzo de 1937: Llegada a Ceuta y salida el mismo día con dirección al Cabo San Vicente con la misión de apresar al buque enemigo "Isla de Tenerife" que salía de Casablanca con destino al Cantábrico. Impide la salida del barco citado y regresa a Cádiz.

20 al 25 de Marzo de 1937: Reconocimientos y vigilancia del "contrabando de guerra" en aguas del Atlántico y del Mediterráneo occidental. Bombardeos de las costas enemigas.

25 de Marzo de 1937: Fondea en Palma de Mallorca

26 de Marzo de 1937: Escolta el regreso del "Dómine" que volvía de la Meca hacia Ceuta.

28 de Marzo de 1937: Fondea en Ceuta

30 de Marzo hasta el 7 de abril de 1937: Servicios de escolta junto al "Canarias" a buques propios con material de guerra y a los cruceros "Lázaro" y "Puchol" que pretenden interceptar en el Mediterráneo a los buques enemigos "Campomanes" y "Cabo Tres Forcas" que desde el Bósforo pretendían llegar a Barcelona

El 2 de Abril de 1937 hundió al buque griego "Poli", que estaba al servicio de la República y que desobedeció las órdenes del "Balears" intentándolo abordar. Fue cañoneado y recogida la dotación naufraga.

El mismo día se reúne con el "Ebro" para escoltarlo hasta Ceuta en unión del "Canarias", realizado el servicio se dirige con su gemelo hacia Cartagena, para cortar la retirada a buques enemigos, operación que resulta frustrada pues estos se habían refugiado en Almería.

Escolta a los buques "Mallorca" y "Rey Jaime I" hasta Ceuta, donde fondea el día 7 de Abril por la mañana.

8 de Abril al 15 de abril de 1937: Servicios de escolta, represión del contrabando, bombardeo de la costa enemiga de Levante.

Salió de Ceuta el día 8 por la mañana en unión del "Canarias", el 9 al Mediodía se encuentra con el "Marques de Comillas", y lo escolta hasta el estrecho de Gibraltar, en donde fue entregado al "Ciudad de Alicante" para que le convoyase hasta Cádiz.

Se dirige a continuación hacia la costa de Argelia para la vigilancia del "contrabando de guerra" y para escoltar una vez más al "Dómine" hasta el día 12 de abril.

Al atardecer del día 13 de Abril recalca sobre la costa de Castellón de la Plana, que fue bombardeada.

El 14 de abril por la mañana bombardea el puerto de Tarragona, dirigiéndose después hacia Cádiz, efectuando vigilancia y reconocimiento de buques.

15 de Abril por la tarde, fondea en el puerto de Cádiz.

20 de Abril al 4 de Mayo: Al mando de su comandante oficial el Capitán de Navío Sr. D. Manuel de Vierna, efectúa misiones de represión del contrabando, servicios de escolta junto al "Canarias" del "Rey Jaime I", "Mallorca" y el "Comillas".

Vigilancia de la costa de Menorca para evitar su aprovisionamiento y bombardeo de la Base Naval de Mahón.

Tiene dos escaramuzas con buques de guerra adversarios al sur de Cartagena la mañana del 25 de Abril, logrando los buques enemigos refugiarse en puerto propio.

26 de Abril de 1937 bombardeo del Grao de Valencia

27 de Abril de 1937 persecución de actividades pesqueras enemigas, y escolta de un convoy hasta Cádiz.

En casi todas las operaciones fue acompañado por su gemelo el "Canarias" y realizó numerosos reconocimientos de buques enemigos

4 de Mayo de 1937 llegada al puerto de Cádiz por la mañana.

17 de Mayo al 22 de Mayo de 1937: Dos servicios de escolta, uno a los buques auxiliares "Mallorca", "Rey Jaime I" y "Ciudad de Alicante", que se trasladaron de Melilla a Palma de Mallorca, y el otro al petrolero "Campuzano". En el segundo servicio, el día 20 de Mayo, tuvo una escaramuza sin consecuencias, con destructores enemigos que huyeron ocultos por la bruma y las cortinas de humo.

El 22 de Mayo, a las ocho horas, fondeó en Melilla.

22 al 26 de Mayo de 1937: Escolta a los buques "Dómine" y "Mar Cantábrico" desde Melilla hasta la altura de Argel, y al petrolero "Campuzano" desde las proximidades de Formentera hasta Alborán.

El día 24 de Mayo, encontrándose en Palma de Mallorca, fue bombardeado por nueve aparatos enemigos durante la madrugada, siendo tocado por una bomba en la cubierta, causándole ligeros desperfectos y algunos heridos entre la dotación. El ataque fue rechazado por la artillería y ametralladoras de la escuadra.

El 26 de mayo fondea en Cádiz.

26 de Mayo al 4 de Junio de 1937: Se completa en Cádiz el armamento del Crucero, al cual le faltaban los dos cañones de 20 centímetros de la torre nº 4, y los números 5 y 6 de los antiaéreos.

4 al 8 de Junio de 1937: Sale de Cádiz con la misión de escoltar desde Melilla hasta Palma de Mallorca, un convoy constituido por los buques "Malaspina", "Mina Piquera" y las lanchas rápidas "Badajoz" y "Oviedo".

Posteriormente y cumplida la misión anterior se dirige a la costa catalana para impedir y dificultar el tráfico procedente de Francia.

Se bombardearon los puertos de Palamós y San Feliú de Guixols

Se sufrieron diversos ataques de la aviación y desde la costa enemiga sin consecuencias negativas para el "Balears".

El 8 de Junio, por la tarde, fondea en Palma de Mallorca.

9 de Junio de 1937: Sale en unión del "Canarias", escoltando a los vapores, cargados de material, "Dómine", "Mar Cantábrico", y "Rey Jaime I", hasta la altura de Alborán.

Vigilancia del tráfico enemigo en la zona mediterránea frente a Túnez, hasta el 14 de Junio que comienza un servicio de escolta al "Marqués de Comillas" que culmina el 15 de Junio.

El 16 de Junio fondea en Ceuta para petrolear.

17 de Junio de 1937: Sale hacia Cádiz donde llega el mismo día por la tarde, para montar parte de la artillería antiaérea.

21 al 25 de Junio de 1937: Coopera con el "Canarias" en los ejercicios de tiro, con su nueva artillería.

Presta servicios de escolta al vapor "Lázaro" que termino el día 23 .

Se dirige hacia el Golfo de León para la represión del contrabando de guerra que se hacía desde puertos franceses hacia la costa catalana, hundiendo en este servicio al "buque contrabandista" enemigo "Trinidad".

La noche del 24 de Junio, bombardea los puertos de Palamós, Sant Feliú de Guixols y Mataró.

El día 25 de Junio, por la tarde fondea en Palma de Mallorca.

26 de junio de 1937: Efectúa servicio de vigilancia en la zona costera del levante. Presta servicio de protección y escolta al minador "Lázaro", dedicado a la colocación de minas en la costa de Tortosa.

Fondea en Palma el día 28 de Junio al mediodía.

29 de junio al 4 de Julio de 1937: Servicios de vigilancia en el Mediterráneo. Es atacado por la aviación enemiga varias veces.

El día 3 de Julio, bombardea el puerto de Tarragona, echando a pique un pesquero enemigo y recogiendo a su tripulación.

Sufre nuevos ataques de la aviación republicana, sin consecuencias. Por la tarde se bombardea el puerto de Palamós, desde donde la artillería de costa enemiga dispara contra el crucero sin resultado.

En la madrugada del día 4 queda fondeado en Palma de Mallorca.

4 de Julio de 1937: Servicio de escolta junto al "Canarias", al "Ciudad de Alicante", que transportaba tropas desde Palma, regresando al mismo puerto el mismo día.

8 al 10 de julio de 1937: Por la tarde y junto al "Canarias", se dirige hacia la costa norte de África, donde escolta al convoy formado por los buques "Rey Jaime I" y "Lázaro", que se hallaban remolcando a la lancha "Requeté" y a dos dragaminas. Dicho convoy es escoltado hasta Palma de Mallorca, donde queda fondeado en la mañana del 10 de Julio.

11 de Julio de 1937: Sale con la misión de capturar al petrolero griego "Yonia", correspondiéndole la zona de Ibiza, mientras otros buques buscaban en otras zonas.

El petrolero es apresado por el "Lázaro" y el "Balears" una vez informado por el TSH, escolta a ambos hasta Palma de Mallorca donde fondea al mediodía, y volviendo a partir al atardecer del mismo día.

12 de Julio de 1937: Acción del Cabo Cullera. Encuentro con seis destructores enemigos que dan escolta a varios mercantes que se dirigen a Valencia. algunos de estos destructores registran averías producidas por la artillería del "Balears".

14 al 15 de Julio de 1937: Servicios de represión del tráfico enemigo, saliendo de Palma de Mallorca en la mañana del día 14, y amarrando en Cádiz el día 15 a las 21 horas.

18 de Julio de 1937: Con la insignia del Almirante de la Flota, a las 19 horas sale de Cádiz junto al Canarias, en misión de escolta del convoy formado por los buques "Dómine" y "Albuti Mendi".

A la altura de Ibiza se separa el "Balears" del convoy y se dirige hacia Cádiz, donde desembarca al almirante, y parte hacia El Ferrol, para relevar al "Almirante Cervera" en el Cantábrico, fondeando el día 21 a las 21 horas en la ría de El Ferrol.

22 al 31 de Julio de 1937: Servicio de persecución del tráfico enemigo en el Cantábrico, relevando al "Almirante Cervera" el 23 de Julio en el bloqueo de Santander y costa enemiga adyacente, junto a los cruceros auxiliares "Ciudad de Valencia", "Ciudad de Palma" "Minador Júpiter" y otros buques menores.

El día 30 por la tarde, el "Balears" es relevado a su vez por el "Almirante Cervera".

El día 31 de Julio, por la mañana, entra en dique en el Arsenal de El Ferrol.

6 de Agosto de 1937: Abandonó el dique, y por la tarde, salió de la ría de El Ferrol en viaje hacia el Mediterráneo para incorporarse a la Flota Nacional. A las 15 horas del día 8 fondeó en Melilla por orden del Almirante y a medianoche, abandonó el puerto para dirigirse a Palma de Mallorca, en cuyo puerto fondeó el día 9 a las 19 horas.

9 de Agosto de 1937: A medianoche salió de Palma para prestar servicios de vigilancia en el Mediterráneo.

13 de agosto de 1937: Se incorpora al convoy, junto al "Canarias", formado por los vapores "Dómine" y "Comillas", escoltándolos hasta el sur de Formentera, y dirigiéndose a las 15 horas del mismo día 13 hacia el freu de Ibiza, para efectuar un reconocimiento. Por la tarde dispara a un mercante fondeado en el puerto de Denia y por la noche puso rumbo hacia Palma de Mallorca.

14 de Agosto de 1937: A las 0 horas 14 minutos, recibe un radiograma para prestar auxilio a un hidroavión que había caído en el mar, poniendo rumbo en la línea de la Isla Dragonera-Barcelona. Después de explorar durante el resto de la noche y parte del día, fondea en Palma de Mallorca a las 19 horas.

15 de agosto de 1937: A las 13 horas, salió de Palma, poniendo rumbo hacia la costa de Alicante. A las 18 horas y 34 minutos avistó la estela de un torpedo, que pasó muy próximo al buque, a pesar de haber maniobrado para evitarlo Poco después se vio, fugazmente, el periscopio de un submarino.

Sufrió en esta travesía, también, el ataque de un avión enemigo, que lanzó varias bombas y que fue rechazado por la artillería del crucero.

El día 16 de Agosto, a las 14 horas, atraca en Ceuta para petroleo.

18 al 21 de agosto de 1937: Servicios de represión del contrabando en la costa de Argelia, habiendo tocado en Chafarinas durante la noche del 19 al 20, en cuyo fondeadero estuvo también el "Canarias".

El día 21 de agosto prestó servicio de exploración a la búsqueda de un hidroavión caído al mar en la costa norte de Mallorca. El mismo día fondea en el puerto de Palma a las 22 horas.

23 al 26 de Agosto de 1937: Servicios de vigilancia del contrabando en las costas de Argelia, reconociendo numerosos buques.

Fondea el 26 de agosto, por la mañana en Palma de Mallorca.

27 al 30 de Agosto de 1937: Servicio de vigilancia del contrabando de armas por la costa oriental de Mallorca y la septentrional de Menorca, dirigiéndose después hacia la costa de Argelia y reconociendo varios buques.

El día 29, a las 6 horas y al sur de Cabrera, se incorporó al convoy formado por los buques "Comillas", "Dómine" y "Mallorca" que iban escoltados por el "Canarias", acompañando el convoy hasta el Estrecho de Gibraltar, en donde se separó el día 30, entrando en Ceuta a las 18 horas 52 minutos para petroleear.

1 al 6 de Septiembre de 1937: Presta servicios de vigilancia para dificultar el contrabando de armas que se efectuaba desde Argelia hasta los puertos enemigos de Levante y servicios de escolta

7 de Septiembre de 1937: Combate de CHERCHEL en que el Baleares se enfrentó con una fuerza enemiga compuesta de dos cruceros ligeros y 7 destructores, a resultas del cual tuvo diversos daños y 26¹ muertos, no consiguiendo ningún impacto sobre la flota republicana pero impidiendo que el convoy que escoltaba esta llegara a su destino.

9 de Septiembre de 1937: Atraca en los muelles de Cádiz para realizar reparaciones menores.

11 al 19 de Septiembre de 1937: Reparadas provisionalmente las averías sufridas en el combate de Cherchel, sale de Cádiz el día 11 a las 19 horas con el destructor "Velasco", arrumbando hacia el Estrecho y después hacia las Islas Habidas, donde se unió con el "Canarias", el "Dómine" y el "Comillas" el día 12 por la mañana, hasta el día 13, en que por orden del Almirante, se adelantó el "Baleares" con el "Velasco" hacia Palma de Mallorca, a donde llegó el día 14 por la mañana. La ciudad se había engalanado para recibir al crucero y su dotación como a héroes, por el brillante papel del mismo en el combate de Cherchel. El paladeo de los honores fue breve, pues la misma tarde del día 14, el "Baleares" partió en servicio de escolta al "Rey Jaime I", que duró hasta el 15 de Septiembre.

Terminada la misión de escolta, el "Baleares" se dirigió a efectuar un reconocimiento por las costas de Argelia para tratar de ver a los buques del convoy enemigo que aun estaban refugiados en los puertos. Después de diversos reconocimientos sobre la marcha, se dirigió, por el estrecho de Menorca, hacia la costa catalana.

¹ Entre ellos el infante de marina Manuel Lois García, a quién se le concedió la Medalla Naval por su acción al arrojar los proyectiles de urgencia del pañol del cañon nº 4 donde se había producido un incendio debido a un impacto del "Libertad". Pereciendo al día siguiente a causa de las quemaduras sufridas. Más tarde se le concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

Sufrió, en estos días, diversos ataques de la aviación enemiga, que fueron repelidos sin incidentes.

En la mañana del 19 de Septiembre quedó fondeado en el puerto de Palma.

20 al 24 de Septiembre de 1937: Por la mañana salió en servicio de escolta, junto al "Canarias", a los vapores "Dómine" y "Comillas" hasta las Islas Habidas, dirigiéndose al mediodía de el mismo día hacia la costa de Argelia en servicio de vigilancia y represión del tráfico enemigo, donde permaneció hasta el día 22 a las 18 horas, en que pasando por Menorca, se dirigió a la costa catalana, donde sufrió ataques de la aviación enemiga. Quedando fondeado el día 24 a las 11 horas 26 minutos en el puerto de Palma.

26 de Septiembre al 4 de Octubre de 1937: Sale de Palma el 26 por la tarde, y después de varios reconocimientos de buques, se incorporó a la altura de las Islas Habidas, el 27, a las 17 horas, al convoy formado por el "Dómine" y "Mar Negro", incorporándose el crucero "Canarias".

El convoy fue escoltado, rebasando zona peligrosa, hasta el día 28, a las 14 horas, en que los cruceros gemelos, se dirigieron a recoger a otro convoy al sur de Cabrera, para escoltarlo hasta el Estrecho. Este convoy estaba formado por los cruceros auxiliares "Río" y "Lago" y los vapores "Sister" y "Júpiter", protegido el convoy hasta el día 30 de Septiembre a las 24 horas. Quedando fondeado el "Balears" en Cádiz a las 8 horas 40 minutos del día 1 de Octubre.

El día 2, a mediodía, salió con dirección a El Ferrol, en cuya ría fondeó el día 4 por la mañana, para proceder a efectuar reparaciones y completar la instalación de la Dirección de Tiro, y sustituir algunas ametralladoras de 40 milímetros por cañones antiaéreos de 88 milímetros.

Estas reparaciones duraron hasta el día 21 de Noviembre.

22 al 24 de Noviembre de 1937: Sale a las 14 horas de El Ferrol, con rumbo a Cádiz, al mando de su nuevo comandante el Capitán de Navío Sr. D. Isidro Fontenla y Maristany. Arboló también la insignia del contralmirante Vierna recién ascendido a jefe de la división de cruceros nacionales.

Durante la navegación y acompañado por el "Almirante Cervera", realizó diversas pruebas de velocidad y de artillería con las nuevas modificaciones. El día 24, a las 8 horas 28 minutos, quedó fondeado en Cádiz

30 de Noviembre de 1937: Sale de Cádiz y fondea fuera de la bahía, para hacer pruebas de espoleta y experiencias de artillería, regresando a Cádiz el mismo día.

1 al 4 de diciembre de 1937: El día 1 a las 16 horas 30 minutos, sale en formación con los cruceros "Canarias" y "Almirante Cervera", prestando servicios de escolta. El día 2 se unieron a la altura del cabo Tres Forcas, el convoy formado por los minadores "Júpiter" y "Vulcano", el vapor "Arichachu", petrolero "Tiffis" y un aljibe de alta mar. La escolta continuó hasta el día 4, en que el "balears" quedó fondeado en Palma de Mallorca a las 17 horas.

9 al 19 de Diciembre de 1937: El día 9 salió con el crucero "Canarias" y "Almirante Cervera" del puerto de Palma.

En la tarde del día 10 se bombardean varios puertos de la costa de Alicante. Después arrumba a la costa de Argelia en servicio de vigilancia y represión del contrabando de guerra.

El día 12 escolta al convoy formado por los vapores "Dómine" y "Mar Cantábrico". Después servicio de vigilancia sobre la costa enemiga, rechazando dos ataques aéreos.

A las 21 horas 49 minutos del día 14 quedó fondeado en la bahía de Pollensa.

El día 16 de Diciembre a las 21 horas salió de Pollensa en formación con los cruceros "Canarias" y "Almirante Cervera", dirigiéndose a Palma de Mallorca, en donde fondeó a las 8 horas del día 17.

El día 18, por la mañana, volvió a salir en escuadra, en servicio de vigilancia, hacia Ceuta, en donde fondea el día 19, a las 7 horas 40 minutos para petroleo.

19 al 24 de Diciembre de 1937: El día 19 salió de Ceuta junto a su gemelo a las 21 horas 38 minutos, dirigiéndose hacia las Islas Habidas en servicio de escolta de un convoy formado por los vapores "Eretza-Mendi", petrolero "Gobeo" y dos rastreadores por ellos remolcados.

El día 21, a las 15 horas a la altura de la Isla de Tagomago (Ibiza), finaliza la escolta y los cruceros gemelos, se dirigen hacia la costa de Valencia, donde echan a pique tres embarcaciones de pesca enemigas y recogiendo a sus dotaciones.

El 22 a las 14 horas, fondeó en la rada de Ibiza. A las 18 horas del mismo día volvió a salir con el "Canarias" y los minadores "Júpiter" y "Vulcano", para apoyar a éstos en los bombardeos de Gandía y Denia, que se efectuaron en las noches del 22 y del 23, fondeando en Palma de Mallorca en la mañana del día 24.

25 al 31 de Diciembre de 1937: Salió el día de Navidad a las 20 horas 10 minutos junto al "Canarias", reuniéndose en la Isla Tagomago (Ibiza) con los minadores "Júpiter" y "Vulcano" a medianoche.

El día 26, de madrugada, fue bombardeado el Grao de Castellón de la Plana por los minadores y por el "Balears" y por la tarde del mismo día se bombardeó Vinaroz. Después arrumbaron los cuatro buques hacia el este de Formentera, a donde llegaron el día 27 a las 7 horas, para escoltar un convoy hasta Melilla formado por los buques "Dómine" y "Mina Piqueras". Desde Melilla se escoltó otro convoy formado por el "Rey Jaime I", "Campas", "Ciudad de Alicante" y remolcador "Ferrolano", llevando a remolque al petrolero "Ebro", escolta que duró hasta la 1 hora del último día del año 1937, que el "balears" y el "canarias" se dirigieron a reconocer el puerto de Argel, en el cual aún se hallaban varios buques enemigos refugiados esperando una ocasión favorable para trasladarse a los puertos propios.

El "Balears" fondeó en Palma de Mallorca el 31 de Diciembre las 16 hora 30 minutos.

5 al 8 de Enero de 1938: El día 5 de Enero, a las 6 horas 45 minutos, salió de Palma junto al "Canarias" y el "Almirante Cervera", dirigiéndose a las proximidades de Formentera, empezando la escolta de los petroleros "Gobeo" y "Campas", escolta que finalizó al estar próximos a Cabo Tres Forcas el día 6 de Enero a las 22 horas 30 minutos, en que se hizo cargo del convoy el crucero "Mallorca".

El 7 de Enero, a las 9 horas, se prestó escolta al "Dómine" hasta Palma, fondeando el día 8 por la mañana.

9 al 20 de Enero de 1938: El día 9 de Enero por la tarde salió del puerto de Palma dirigiéndose a fondear en la bahía de Pollensa, debido al mal estado de la mar.

En la madrugada del 11 salió de Pollensa en unión del "Almirante Cervera", para dirigirse al este de Formentera y escoltar un convoy formado por el "Arichachu" y el "Eretza-Mendi". La escolta comenzó a las 12 horas 30 minutos y a las 23 horas, se incorporó a la misma el "Canarias" que arbolaba la insignia del Almirante Jefe de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo. A las cero horas del día 13, los cruceros gemelos, abandonaron el convoy que

quedó bajo la custodia del "Cervera" y se dirigieron hacia Málaga, en cuya rada fondearon a las 8 horas y 45 minutos. Los dos Almirantes desembarcaron, y a las 11 horas salieron los dos cruceros hacia Ceuta en donde fondearon a las 15 horas para petrolear.

El día 14 salieron ambos de Ceuta, escoltando al "Marqués de Comillas" que conducía peregrinos hacia la Meca.

El día 16, cesó la escolta del "Marqués de Comillas", dirigiéndose los dos cruceros hacia Algeciras, en cuya bahía fondearon el día 18 a las 7 horas 30 minutos.

Después de embarcar el Almirante Jefe del Bloqueo en el "Canarias" y el de la División de Cruceros en el "Balears", se incorporaron a un convoy formado por el petrolero "Campas" y la motonave "Mar Negro" que eran escoltados ya por el "Almirante Cervera", dirigiéndose todos hacia Palma de Mallorca, en donde fondeó el "Balears" la madrugada del 20 de Enero.

22 al 25 de Enero de 1938: En escuadra con el "Canarias" (insignia) y el "Almirante Cervera", salió de Palma el día 22 por la tarde, con rumbo hacia la costa de Valencia, bombardeando su puerto a las 7 horas del día 23.

Después de reconocer varios buques y vigilar la costa, fondea en Palma de Mallorca el 25, a las 7 horas 40 Minutos.

31 de Enero al 3 de febrero de 1938: Salió a las 10 horas, en escuadra con su gemelo y con el "Almirante Cervera" escoltando al convoy formado por "Velasco-Ceuta", "Uribitarte", "Ferrolano", "Campas", "Nautucket-Chief" y "Mar Negro". El convoy fue escoltado hasta las 18 horas del 1 de Febrero, habiendo hecho durante la travesía ejercicios de fuego real. Después de prestar servicio de vigilancia y colaborar a la captura del petrolero "Yolanda", efectuada por un minador, fondeó el mediodía del día 3 de febrero de 1938 en el Puerto de Palma.

8 al 12 de Febrero de 1938: El día 8 a las 13 horas, salió de Palma escoltando al "Mar Cantábrico" hasta el día 9 a las 14 horas 40 minutos que finalizó la escolta, tomando rumbo a Melilla en cuya rada fondeó a las 20 horas.

El día 10 de Febrero, de madrugada, salió de Melilla para incorporarse a los cruceros "Canarias" y "Almirante Cervera" que escoltaban al petrolero "Campas", durando la escolta hasta el día 11, en que el petrolero escoltado fue entregado a dos destructores, volviendo los tres cruceros para recalar en las Islas Habidas a las 21 horas 30 minutos, e incorporarse al convoy formado por el "Canalejas" y "Mar Negro", que se dirigía a Palma, fondeando a las 22 horas, 47 minutos.

17 al 23 Febrero: Bombardeo de la costa levantina junto con el "A. Cervera", "Canarias" y varios destructores, recibiendo un fuerte ataque aéreo que ocasionó un muerto y un herido al "Balears", 12 muertos y 70 heridos en el "Cervera" y un herido en el "Vulcano".

5 de Marzo de 1938 : Encuentro nocturno con la flota republicana cerca del Cabo Palos y pérdida del crucero.

No podemos dejar de poner en esta relación de acciones del "Balears" hasta su ocaso, las palabra y resumen que el propio Cervera realiza en su libro:

"La pérdida del "Balears" no fue más que un accidente normal en el desarrollo de una operación naval, cuyo objetivo llevó a cabo el Almirante Vierna, aun a costa de su vida y el sacrificio de su buque."

"Así Terminó el hermoso crucero Baleares, que navegó más de 90.000 millas en 278 singladuras.

Rechazó 34 ataques de aviación, y solamente sufrió 10, habiéndole sido lanzadas 110 bombas, de las cuales solamente dos cayeron a bordo.

Bombardó 33 veces los puertos y 13 las baterías de costa enemigas, cooperando a las operaciones de Málaga, costa Mediterránea y del Cantábrico.

Cooperó a destruir y abatir 14 aviones.

Sufrió tres ataques de torpedos por submarinos, sin consecuencias. Tuvo cuatro encuentros con la flota roja.

Efectuó 40 servicios de convoyes, cruzando la zona peligrosa, y reconoció 289 buques mercantes."

CONDECORACIONES REPUBLICANAS

El hundimiento del “Balears” fue una de las pocas victorias que obtuvieron las fuerzas republicanas durante la Guerra Civil, por tanto es natural que se concediera la más alta condecoración a los que participaron en dicha acción, como es el caso de D. Luis González Ubieta, jefe de la escuadra republicana en dicha acción, a quien se le concedió la Placa Laureada de Madrid el 16 de marzo de 1938 (es decir, solo diez días después del hundimientos del crucero nacional), y al resto de la flota se le concedió el Distintivo de Madrid.

La placa Laureada de Madrid

Creada por Decreto de 5 de marzo de 1937, no era más que la versión republicana de la Cruz Laureada de San Fernando (se la llamaba también la Laureada Roja), adaptada eso si, a la mítica de Madrid como capital mundial del antifascismo. Estaba pensada para premiar hechos extraordinariamente heroicos o de capacidad militar:

La Placa Laureada de Madrid solo se concedió a tres personas durante la Guerra Civil¹, además de a D. Luis González Ubieta (16-03-38), se concedieron al general D. José Miaja Menant (12-06-37, por la defensa de Madrid), y al general D. Vicente Rojo Lluch (10-01-38, por la efímera conquista de Teruel).

¹ También fue propuesto para dicha condecoración el jefe del grupo 24 de Katiuskas Leocadio Mendiola, quién dirigió el ataque contra el Canarias cuando recogía á los supervivientes del Balears aunque no se le lleo á conceder oficialmente debido á que los documentos oficiales se perdieron en un accidente de aviación cuando eran enviados á Paris para su firma por el Presidente de la Republica D. Manuel Azaña.



La Cruz Laureada de San Fernando era la máxima condecoración española antes de la Guerra y lo siguió siendo en el bando nacional



La Placa Laureada de Madrid nació para sustituir a la Cruz Laureada de San Fernando como máxima condecoración de la República

El Distintivo de Madrid

Condecoración colectiva creada por Decreto de 23 de enero de 1938, con el fin de poder extender el agradecimientos a todos los participantes en un combate, y no solo a los oficiales. El Distintivo de Madrid estaba equipado, en cuanto a méritos, a la Placa Laureada de Madrid. Hasta el punto de pasar a regirse según su Reglamento. Este distintivo lo ostentaban las banderas o enseñas de las unidades recompensadas, aunque también existió un distintivo personal, que podía lucirse, bordado en seda verde, en la manga izquierda de la camisa. El diseño tenía que ser el mismo que el de la Placa Laureada de Madrid. Además, la bandera de la unidad (o buque en este caso) ostentaría el mismo Distintivo en triple tamaño, amén de una corbata con los colores nacionales y dos pequeños distintivos bordados en sus puntas.

Para el caso del hundimientos del “Balears” se creó un diseño especial. El diseño de esta versión corresponde totalmente con el escudo de la Villa de Madrid, bordado en oro y plata. Este modelo de distintivo aparece presentado en dos modalidades. La primera debía bordarse sobre un gallardete; en este caso los laureles se bordaban en verde, para que destacaran sobre el amarillo de la enseña nacional. El otro modelo era para el uniforme. Ambos son idénticos y presentan bajo el escudo de Madrid la inscripción “6-3-1938” bordada en rojo.

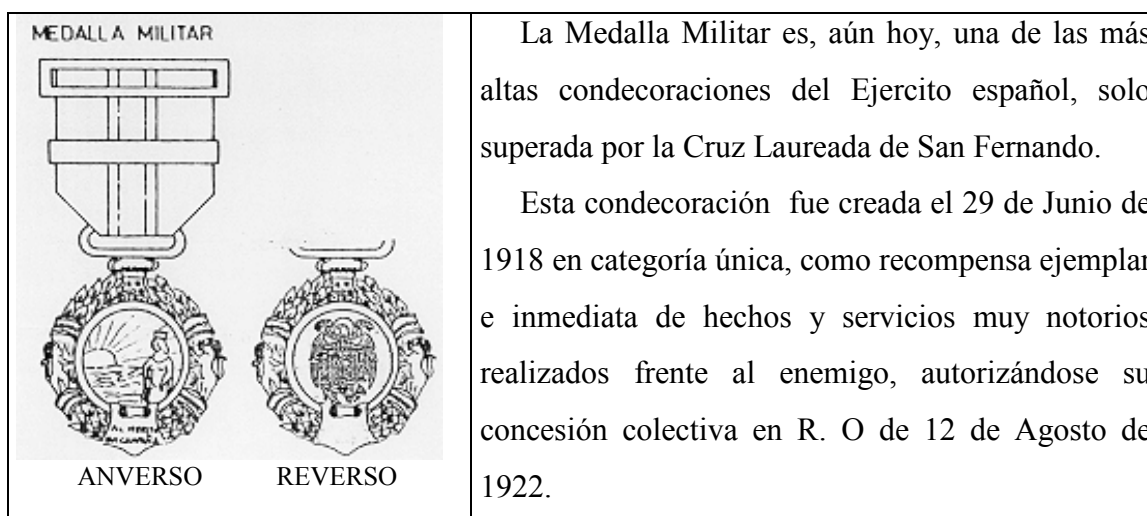
CONDECORACIONES NACIONALES

El bando nacional también concedió sus recompensas a los supervivientes del “Balears” tras la acción del Cabo Palos. En este caso se concedió la Medalla Militar colectiva a toda la dotación del “Balears” y tres Medallas Militares Individuales (dos a título póstumo) ya que el bando nacional siguió utilizando las condecoraciones en uso antes del estallido de la guerra.

Medalla Militar Individual²

Por la acción mencionada se concedió por Orden Ministerial de 5 de enero de 1943, la Medalla Militar individual al Capitán Médico de la Armada, retirado, D. Magán Pallarés Uge y al Teniente de Navío D. Juan J. Sarriá Guerrero, como premio a la conducta de abnegación y sacrificio demostrada en ocasión del hundimiento del crucero “Balears” donde encontraron la muerte.

Por Orden Ministerial de 18 de noviembre de 1943, se concedía la Medalla Militar Individual al Teniente de Navío, D. Manuel Cervera Cabello, por su valor y méritos contraídos durante las tareas de evacuación del crucero.



Medalla Militar colectiva

Por Orden del Ministerio de Defensa Nacional de 24 de junio de 1938, se concedió la Medalla Militar Colectiva a la dotación del Crucero “Balears”, por su actuación en diversas acciones navales y sobre todo por la que ocasionó su pérdida.

Dicha condecoración consistía en un escudo de brazo que reproducía la orla de la medalla, haciendo figurar en el centro el distintivo de la unidad a que se concediera. El Reglamento de 16 de Mayo de 1940 especificaba que dicho distintivo debía aparecer en el centro sobre un fondo rojo.

Otras condecoraciones concedidas á la tripulación del “Balears”.

- **Cruz Laureada de San Fernando.**- Máxima condecoración española desde 1811 se concedía en premio por el heroísmo. Esta condecoración se le concedió únicamente á un miembro de la tripulación del Balears. Según Orden del 30 de mayo de 1939 (B.O.E. nº 153) se le concedió la Cruz Laureada de San Fernando al soldado de Infantería de Marina Manuel Lois García, por su heroica actuación á bordo del crucero Balears durante la batalla de Cherchel al ser alcanzado el Balears por un impacto del Libertad durante dicha acción e incendiarse una caja de urgencia que contenía proyectiles iluminantes. Lois de da cuenta del peligro que ocasionarían al buque las sucesivas explosiones; para evitarlo se encaminó rápidamente á hacia la caja de iluminantes y zafa la única tuerca de sujeción. La puerta, á causa de la presión interior se abre violentamente, y una llamarada envuelve su cuerpo. Con absoluto desprecio de la vida, se lanza sobre el proyectil, arrojándolo al agua. Envuelto en llamas , corre á popa donde los marineros le quitaron sus ropas incendiadas y fue trasladado á la enfermería donde murió al día siguiente siéndole

²Por su heroica actuación en la batalla de Cherchel, que le costaría la vida, se le concedió la Medalla Naval (Medalla Militar) al soldado de infantería de Marina D. Manuel Lois García. Posteriormente, según orden del 30 de mayo de 1939 se concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

otorgada, por el Almirante de la Flota, la Medalla Militar. Mas tarde se le otorgó la Cruz Laureada de San Fernando.

- **Cruz de Guerra (1936-1939)**.- En decreto de 26 de enero de 1938, número 192, se establecía entre las condecoraciones a acceder por el personal del Ejército Nacional durante la Campaña, la denominada Cruz de Guerra “antigua de María Cristina³” que se concedía por los siguientes méritos (según orden general nº 25 de 9 de mayo de 1939).:
 - a) Heridos graves o menos graves, con ocho meses o un año día por día (para marinería o tropa pensionada).
 - b) Dos veces herido grave o menos grave, cualquiera que sea el tiempo (para marinería o tropa pensionada).
 - c) Distinguidos extraordinarios, aunque no cumplan el plazo de permanencia ni hayan sido heridos.
 - d) Cada dos heridas graves, si no merece otra recompensa mejor, por méritos extraordinarios una Cruz de Guerra.
 - e) Por el segundo periodo de igual tiempo que el señalado para la Cruz Roja, se concederá la Cruz de Guerra, siempre que por el primer periodo se haya concedido la Cruz Roja.

- **Cruz Roja del Mérito Militar**⁴.- Tiene su origen en la Cruz del Mérito Militar establecida por Isabel II el 3 de agosto de 1864.

Esta condecoración se concedía en los siguientes casos:

- a) Al personal que haya estado embarcado en los buques que componían las Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo durante 8 meses.

³ Este modelo fue abandonado en 1942, al tiempo que la cruz de guerra se reorganizaba en dos clases, simple o con palmas, en el primer caso como recompensa al personal que hubiere realizado actos o servicios “muy destacados” en el desarrollo del combate o batalla, y en el segundo caso como premio al personal que habiendo sido propuesto para el Avance en la Escala o para la Medalla Militar no reuniese las condiciones señaladas pero si méritos superiores a los estipulados para la obtención de la Cruz de Guerra simple.

⁴ Esta condecoración(en su vertiente naval) también se le concedió al Capitán de navío Mc.Grigor, Jefe de la flotilla de destructores que rescató á los naufragos del *Baleares*.

- b) Al personal que haya estado en buques que operasen en el Mediterraneo con anterioridad á la constitución de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo durante 8 meses.
- c) Personal que haya estado en buques que tomaron parte en la campaña del Cantábrico durante 8 meses.
- d) Personal que haya estado embarcado en buques de vigilancia del Estrecho de Gibraltar durante 8 meses.
- e) Personal embarcado en buques no comprendidos en los apartados a), b), c), d) durante 16 meses⁵.

- **Medalla de Sufrimientos por la patria** .- Creada por Fernando VII el 6 de Nov. de 1814 como recompensa a los militares que sufrieron prisión del enemigo durante la Guerra de la Independencia.

Por decreto de 11 de marzo de 1941 se modificó el reglamento, dotándola de cintas acreditativas de las circunstancias del poseedor.

Cinta amarilla con filetes verdes y aspa roja se destinó a los heridos por fuego enemigo, la cinta amarilla se destinó a heridos por otras causas, la cinta negra se destinó a familiares de fallecidos, la cinta naranja indicaba prisionero de guerra, la azul señalaba prisión en “zona roja”, y las anteriores cintas con tres listas centrales con los colores nacionales indicaban la nacionalidad extranjera del condecorado.

- **Medalla de Mutilado de Guerra** .- Creada por Orden de 10 de Junio de 1938, en categoría única, como distinción de los componentes del Ejército Nacional que durante la Campaña sufrieron mutilaciones de guerra.

- **Medalla de la Campaña 1936-1939**. Creada por decreto de 26 de Enero de 1937 en categoría única, conmemorando la actuación de las Fuerzas Nacionales y Servicios de Retaguardia durante la Campaña 1936-1939, y recompensando a sus componentes con las siguientes condiciones:

⁵ Para el cómputo de estos 16 meses, se considerará doble el tiempo de permanencia al personal de Cruceros por el Canal de la Mancha y aguas del Norte de Europa.

- a) Seis meses de embarco en buque que tomaron parte en la campaña del Cantábrico o del Mar del Norte, o que haya pertenecido á las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo o Fuerzas de Vigilancia del Estrecho, o que operasen en el Mediterráneo antes de la constitución de las Fuerzas del Bloqueo.
 - b) Un año de permanencia en Bases o Puertos de Zona de Guerra.
 - c) Heridos, cualquiera que sea su tiempo de embarco o permanencia.
- Podrá concederse la Medalla de la Campaña á quien por disposición especial lo merezca por sus servicios en campaña.

Reglamento de Recompensas de 1937.

- Ascenso por méritos de guerra⁶
- Cruz Laureada de San Fernando
- Medalla Militar, Naval o Aérea
- Cruz de Guerra (Antigua María Cristiana)
- Cruz roja del Mérito Militar
- Medalla de la Campaña

⁶ Seria la única ocasión en que se le considerara antes que a la Laureada de San Fernando.

LOS FLECHAS NAVALES DEL CRUCERO “BALEARES”(1936-1938)

La noticia del hundimiento del crucero “Baleares” la noche del 5 al 6 de marzo de 1938 causó una gran conmoción a la sociedad mallorquina debido a la vinculación que había tenido el crucero con la isla y a la gran magnitud de las bajas. Pero el suceso que más impactó en la opinión pública mallorquina fue la muerte de nueve muchachos que formaban parte de la dotación del crucero y que pertenecían a la escuela de Flechas Navales de Baleares.

LOS ORÍGENES

Los flechas navales formaban parte de la “Legión Nacional de Flechas” que era la rama juvenil de la Falange Española de las JONS , organización creada a imitación de los “Balillas” italianos, las “Juventudes Hitlerianas” alemanas o el “Konsomol” soviético y que a su vez tomaron ejemplo de la organización de los “boy-scout”.

La “Legión Nacional de Flechas” tenía como órgano de difusión en Baleares la revista mensual “El Vanguardista” que se editaban en la Casa de la Falange (antigua Casa del Pueblo de Palma, expropiada tras el levantamiento militar del 18 de julio de 1936) es en dicha revista donde aparecen estipulados los reglamentos y principios que inspiraban dicha organización.

LOS INICIOS

La primera escuela de flechas navales de toda España fue creada en Baleares por las Organizaciones Juveniles de Falange Española a finales de 1936, consistía en un programa de estudios para la formación de grumetes dirigido a los miembros de la legión de Fechas

con la categoría de “Vanguardistas de Primera”¹ que tuvieran interés por el mar, siendo sus objetivos los mismos que para los flechas terrestres, con la única diferencia de las actividades que como es lógico estaban relacionadas con el mar y que consistían en remar, maniobras de vela, historia naval, reglamentos para evitar abordajes, pilotaje y navegación, salvamento, rutina de la vida a bordo, comercio exterior, etc.

Uno de los fundadores de dicha escuela recordaba en una entrevista al periódico “Baleares” en 1974 la fundación de dicha escuela:

El Vanguardista para ser de 1ª debe saber:

- 1) La historia de la bandera
 - 2) Hacer ocho clases de nudos y aplicarlos
 - 3) Aplicar las prendas del Uniforme a usos útiles.
 - 4) Cantar bien el himno y tres canciones patrióticas.
 - 5) Como se socorre de urgencia a un accidentado
 - 6) Seguir en 30 minutos una pista de 500 metros, interpretando los signos artificiales.
 - 7) Recorrer un kilómetro en 10 minutos (20 pasos andando y 20 corriendo)
 - 8) Disponer un guiso cualquiera sin más utensilio que una sartén
 - 9) Saber orientarse con la brújula y sin ella de día y de noche.
 - 10) Tener una hucha o bien una libreta de ahorro.
 - 11) Los artículos 1º, 3º, 4º, 5º y 7º de las pruebas exigidas a los Escoltas.
 - 1º- Explicar el Código de Honor y el Juramento, demostrando haber comprendido su significado.
 - 3º- Saber presentarse a los superiores, saludarles y cumplir una orden
 - 4º- Distinguir las insignias, categorías, grados, etc. de Falange y del Ejército.
 - 5º- Izar correctamente la bandera
 - 7º- Talonar el paso y hacer bien los movimientos de orden.
- (de “El Vanguardista”)

“La Escuela fue creada por las organizaciones Juveniles del Movimiento², el 19 de Noviembre de 1936. Era delegado Provincial Don Franciscó Rosselló Pericás y yo ocupaba el de Delgado Local. Ocupábamos el edificio en que hoy está enclavado el Grupo Escolar “Jaime I”.(Juan Sastre Soler),

Otro de los precursores de la Escuela de Flechas Navales fue D. Nadal Antelmo Janer cuyo hijo, D. Nadal Antelmo Morey (uno de los tres flechas navales supervivientes del Crucero “Baleares”) recuerda así la participación de su padre en la génesis de la escuela:

“Mi padre era cónsul de Cuba y además piloto mercante por lo que conocía a gente en la marina y también conocía al Delegado Provincial (D. Francisco Rosselló Pericás) y

¹ Los flechas se dividían según su edad en Cachorros (de 6 a 9 años), Escoltas (de 10 a 13 años y Vanguardistas (de 14 a 17 años).

² Se refiere a la Falange ya que los Tradicionalistas tenían sus propias organizaciones juveniles con el nombre de “Pelayos”.

también al Delegado Local (D. Juan Sastre), así que todos juntos decidieron fundar una escuela de marinos.”

El programa de estudios de los Flechas Navales comprendía todas las estaciones del año. Las reuniones durante la estación fría se celebraban en un cuartel de Palma donde se daban las clases teóricas de vida náutica, durante el verano las prácticas se realizaron en un primer momento en el barco griego “Zaffi” que estaba varado en el astillero y estaba a punto de ser desguazado.

- No pudiendo ser numerosos el grupo de FLECHAS MARÍTIMOS, se establece un límite de un 10 por 100 de los encuadrados en cada cuartel, agrupación o puerto de mar.
 - Al concederse al FLECHA, el ingreso en la Sección Náutica de la Legión Nacional de Flechas quedará registrado como GRUMETE.
 - Nueve GRUMETES formarán el equivalente a una escuadra³, que recibirá el nombre de BAJEL. Al jefe se le llamará PATRÓN o NOSTRAMO.
 - Tres BAJELES formarán una GOLETA y al Jefe de la misma se le llamará PILOTO.
 - Tres Goletas constituirán un NAVÍO recibiendo el Jefe el nombre de PILOTO DE ALTURA.
 - TRES Navíos constituyen una FRAGATA y el Jefe tendrá el título de JEFE DE NÁUTICA
- (de “El Vanguardista”)

Comentario [DI1]:

En un principio la Escuela de Flechas Navales estaba totalmente controlada por la Falange ya que era una más de las distintas especialidades que se impartían en la Legión de Flechas por lo que se organizó de manera parecida a la organización de Flechas “terrestres”, así se puede observar que los flechas que ingresaban en la Sección Náutica de las Organizaciones Juveniles lo hacían con la categoría de Grumetes, ascendiendo de categoría a medida que pasaban un examen sobre 12 temas que a continuación se detallan en el cuadro adjunto:

CATEGORÍA	CONOCIMIENTOS
MARINERO	<ol style="list-style-type: none"> 1. Presentar un Certificado de su PILOTO de haber servido con disciplina y aprovechamiento por lo menos tres meses como GRUMETE. 2. Conocer la Historia Marítima desde los primeros tiempos hasta el s. XV y presentar una carta en la que se han trazado los rumbos seguidos por Colón y Sebastián El Cano. 3. Conocer el nombre de diferentes botes, partes de los mismos y de los remos, saber dibujar de una manera clara cualquier clase de ellos. 4. Presentar en un tablero en haya en el que se han clavado o pegados los siguientes nudos: Nudo de rizo, Vuelta de escota, Vuelta de braza, Dos cotes, Vuelta de ballestrinque, Nudo de pescador, Eslinga, Balso por seno y Balso de calafate. Saber para que sirven las diferentes clases de cabos, con que material se fabrican y definir los siguientes tecnicismos – COLCHAR, TORCIDA y CUMPLIDO). 5. Construir un saco marinero de lona para guardar la ropa y un petate también de

³ Escuadra: En el reglamento de la Legión de Flechas la escuadra se componía de tres elementos, un Jefe y un Subjefe, un elemento lo componían tres flechas, por tanto el total de miembros de una escuadra era de 11.

	lona. 6. Conocer tres clases diferentes de ANCLAS y dibujar una de ellas. 7. Cuartear el compás y saber dar parte a sus superiores de buques en el horizonte o de la dirección del viento respecto al buque. 8. Explicar el significado de LONGITUD y LATITUD y saber la situación de su casa usando esas coordenadas. 9. Nombrar y explicar las siete guardias y conocer los toques de campana de a bordo. 10. Presentar un modelo de buque construido por el mismo. 11. CONOCER el ejercicio de “abandonar el buque”. 12. Poseer la especialidad de NADADOR de los FLECHAS terrestres
PATRÓN	1. Presentar un certificado de su PILOTO de haber servido con disciplina y aprovechamiento seis meses por lo menos como MARINERO. 2. Conocer la Historia Marítima desde Colón hasta nuestros días. 3. Conocer la etiqueta naval y manejar botes a vela y al remo. 4. Presentar una costura de ojo y una de empalmadura. 5. Dibujar el aparejo de una GOLETA y nombrar los mástiles y botavaras. 6. Dibujar la cadena del ancla de un buque y la sondalesa con las marcas. 7. Conocer el uso de varios tipos de correderas. 8. Conocer los diversos métodos de señales a bordo y recibir 30 letras por minuto con el SEMÁFORO. 9. Ayudar en la construcción o reparación de un barco. 10. Conocer el ejercicio de “FUEGO Á BORDO”. 11. Conocer y saber mandar “singladura á bordo” y “un día de trabajo a bordo”. 12. Saber calcular la estima y el rumbo entre dos puntos.
CONTRA-MAESTRE.	1. Presentar un certificado de su Piloto de Altura de haber servido con disciplina por lo menos un año como PATRÓN. 2. Nombrar y describir nueve clases de buques. 3. Nombrar y definir la jarcia firme de una Fragata. 4. Nombrar y definir la jarcia de babor de la arboladura de una Fragata. 5. Nombrar y definir los cabos que guarnecen las diferentes velas de BERGANTÍN GOLETA. 6. Describir el SEXTANTE y su uso. 7. Reglamento de luces de situación y para evitar abordajes. 8. Demostrar habilidad en mandar una tripulación a bordo y en tierra. 9. Poseer la especialidad de “AMBULANCIA” de los FLECHAS terrestres. 10. Saber pronosticar el tiempo según el aspecto del cielo, nubes y horizonte. 11. Saber usar e interpretar el Código Internacional de señales. 12. Conocer los Sistemas de salvamento en caso de naufragio.

Como se puede observar las materias objeto de examen eran prácticamente en su totalidad de índole técnico y no “doctrinal” aunque cabe pensar que los alumnos ya tenían que haber demostrado sus conocimientos “doctrinales” del “movimiento” para obtener la categoría de “Vanguardista” por lo que una repetición se podría calificar de innecesaria.

La enseñanza naval en estas condiciones era difícil ya que se tenían que adaptar a los escasos medios disponibles tal y como recuerda D. Nadal Antelmo Morey:

“La escuela empezó en un barco viejo de esos que había en el Paseo Marítimo para desgazar, era un velero, y allí empezaron a darnos clases de marinería aunque no

teníamos nada, íbamos desarraigados, más tarde la marina nos apoyo, nos dieron uniformes, vinieron profesores de la marina y pasamos al barco “UNIÓN” que era un barco de hierro atracado justo al lado del yate del Almirante Bastarreche, y luego pasamos al San Bernardo”

En efecto tras este periodo inicial la Armada demostró gran interés por esta iniciativa ya que andaba muy escaso de especialistas de “confianza” como señaleros, comunicaciones, radio, etc. por ello la armada decidió apoyar con fuerza dicha iniciativa, sobre todo a impulsos del Almirante Francisco Bastarreche que dio enormes facilidades para la creación de una escuela naval en condiciones, se facilitaron uniformes,

profesores, diverso material etc.

Gracias a este apoyo y debido a que el número de alumnos fue aumentando, se cambió el viejo buque “Zaffi” por el “Unión⁴” cedido por un comerciante de Sóller, D. José Ripoll, que lo había empleado para llevar naranjas desde Sóller a Cette (Francia), pero que a causa de la guerra tuvo que interrumpir los envíos. Más tarde se contó con otro barco el “San Bernardo⁵” e incluso se dispusieron de nuevos locales en La Cuarentena, cedidos por el Ayuntamiento de Palma.

Himno a los Flechas Navales

Azul el mar
y en nuestra joven boca
rudo cantar...
¡Arriba España! gritan los corazones
¡Arriba España! ecos de mis canciones

Proa al futuro con mano de acero
Surcar los mares en gestas grandiosas
De la Falange nos cubre el alero
y en nuestras flechas florecen las rosas

Somos los nietos de aquellos marinos
Que en sed de mares conquistaron
soles
Dieron al mundo nuevos caminos
Fueron cristianos al ser españoles

Sopla la brisa en nuestro aparejo.
Cantan las olas canciones de gloria.
Florecen ramas en el árbol viejo...
Mares azules, en pie... A la victoria.

El buque “Unión” reunía mejores condiciones que el viejo “Zaffi” y sobre todo disponía de alojamientos para unos 60 alumnos (admitiendo un numero mayor de

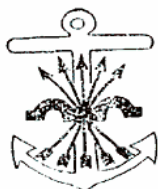
⁴ Buque de 305 toneladas, botado en 1878. Era el cuartel fijo de los flechas navales ya que era un buque que no podía navegar. Cambió su nombre por el de “Felipe Crespi” que era el flecha naval más joven de los fallecidos en el “Balears”.

⁵ Motovelero de casco de madera construido en 1919, en que los flechas navales hacían sus prácticas de navegación. Características: eslora de 27'77 m, manga de 7'30 y registro bruto de 123 toneladas. Desguazado en 1974.

alumnos en calidad de oyentes⁶) que hacían vida a bordo siendo gratuita la enseñanza y manutención de los Flechas, ya que la escuela se mantenía con las aportaciones de simpatizantes y de diversos socios protectores.

Fechas Marítimos- reglamento de uniformes

Los Flechas Marítimos usarán un uniforme semejante a la Marina de Guerra Español. Azul marino en invierno y blanco en Verano. Zapatos negros o blancos según uniforme. La inscripción de la cinta de la gorra dirá “Flechas Marítimos” en amarillo y en ambos extremos un escudo de Falange en rojo.



El emblema será idéntico en forma al adjunto dibujo, de seis centímetros de altura, el ancla bordada en blanco y las Flechas en rojo, con el uniforme en blanco el ancha será azul. Se llevará en la manga izquierda a diez centímetros del hombro. sobre el bolsillo izquierdo llevará bordado en rojo el nombre de la Goleta o Navío y debajo el puerto así.

GOLETA CHURRUCÁ
Palma de Mallorca

LOS MARINEROS llevarán un ángulo recto de cinta plateada de 4 cm. de lado y uno de ancho debajo del emblema.

Los PATRONES dos ángulos.

Los CONTRAMAESTRES tres ángulos.

Con el uniforme blanco estos ángulos serán de color azul

Estos distintivos no podrán usarse antes de haber aprobado los exámenes correspondientes, aún en el caso de que los FLECHAS estén mandando interinamente BAJELES o sean subjeses de Goletas, Navíos y Fragatas, cargos que corresponden a CONTRAMAESTRES.

El uniforme de Jefes de Goleta, Navío, Fragata, etc., será el de Oficial de Marina Mercante.

En la gorra se usará el emblema anteriormente descrito y también en ambas solapas, de 3 cm. de longitud, el ancha será dorada.

Los Jefes de Goleta llevarán en la bocamanga un galón dorado. Los de Navío dos y los de Fragata tres, de 1 cm. de ancho.

Los Jefes de Sección Provincial los galones que les corresponda según el número de flechas Marítimos que tengan a su mando y si este pasase de dos Navíos cuatro galones y los emblemas colocados en las mangas sobre los galones en vez de las solapas.

Prenda de abrigo: Tabardo azul modelo Marina de Guerra Española con botón de ancha dorado.

LA INAUGURACIÓN DE LA ESCUELA DE FLECHAS NAVALES

Gracias a todos estos apoyos el 2 de mayo de 1937 se inauguro oficialmente la escuela de Flechas Navales en el buque “Unión”, fue un acto oficial al que asistieron las principales autoridades de Mallorca como el Contraalmirante Jefe de la Base Naval Almirante Bastarreche, el alcalde de Palma el señor Zaforteza, el jefe de la Guardia

⁶ La primera promoción de Flechas navales la componían 60 internos y 30 externos.

Urbana el señor Trespalle, el Jefe del Estado Mayor de la Armada D. Pedro Sans los principales cargos de Falange y otras muchas autoridades tanto civiles como religiosas, entre las que hay que destacar los cónsules de Alemania y Portugal y al almirante italiano Marengo de Moriando y al comandante del “Zeno” el señor Marcotini.

REQUISITOS Y HORARIOS

Los requisitos que se pedían para ingresar en la Academia Naval de Flechas de Baleares y enrolarse como grumetes eran muy sencillos:

- Haber cumplido los 14 años⁷.
- Pertener a la Legión Naval de Flechas.
- Ser presentados por sus padres⁸.

Una vez ingresados en la Academia los alumnos empezaban una intensiva educación naval mediante un horario de clases bastante exhaustivo:

Hora	LUNES, MIÉRCOLES, VIERNES	MARTES, JUEVES, SÁBADOS
6'30	Diana y zafarrancho de coys	Diana y zafarrancho de coys
6'45	Desayuno	Desayuno
7'00	Baldeo y limp. General	Baldeo y limp. general
7'45	Lavarse y mudarse	Lavarse y mudarse
8'00	Izar la bandera- relevo guardia	Izar la bandera- relevo guardia
8'15	Revista de policía, visita enfermería,	Revista de policía, visita enfermería,
8'30	Ejercicio Militar	Gimnasia
9'00	Señales	Señales
10'00	Maniobra y recorrido	Maniobra y recorrido
11'00	Matemáticas	Idioma y Patria
11'45	Primera Comida	Primera Comida
14'30	Ordenanzas	Armamento
15'30	Física	Ejercicios marineros
16'30	Religión y moral	Higiene naval
17'00	Lavarse y mudarse los francos	Lavarse y mudarse los francos
17'30	Segunda comida	Segunda comida
18'00	Revista y salida de francos	Revista y salida de francos
19'30	Oración, lista y reparto de la guardia	Oración, lista y reparto de la guardia
20'30	Regreso de francos, retreta	Regreso de francos, retreta
21'00	Silencio	Silencio

⁷ Hay que destacar que la edad mínima no se cumplió en todos los casos ya que había alumnos que ingresaron en la Escuela Naval con 12 y 13 años.

⁸ Conocemos al menos un caso en que no fue así ya que el Flecha Amadeo González Rodríguez se escapó de su casa en Galicia e ingreso en la Escuela de Flechas Navales de Baleares sin el permiso paterno y sin cumplir la edad reglamentaria. Por otra parte parece ser que hubo cierta resistencia de algunos padres para autorizar a sus hijos á matricularse en la Escuela.

Los flechas que seguían el curso en régimen externo tenían un horario un poco diferente:

- A las 7'00 entraban en el barco.
- A las 11'30, salida para comer.
- A las 14'30, Regreso
- A las 17'30, Salida
- A las 19'30, Regreso de los que tenían guardia.

Los flechas que seguían el curso de radios fuera del buque tenían que estar puntualmente en el barco a las 9'00 y a las 14'00 h., diariamente. Fuera de estas horas seguían en todo el régimen y clases a bordo.

Los domingos y festivos los flechas, tanto internos como externos, iban a misa saliendo del buque a las 8'30. Además de ir a misa, los domingos de 10 a 11'30 los flechas externos tenían una clase intensiva de señales y de ejercicios marinos y por la noche de 18'30 a 19'30 otra clase de Scott.

Además de las clases habituales se les daban conferencias de cultura general y, en palabras de una revista de la época: “cuanto tienda a saturarles de la gloriosa Mística Nacional y, en particular, de la de nuestros invictos marinos y de la doctrina Nacional sindicalista” y los sábados se les instruya sobre las Leyes Penales.

El profesorado que impartía las clases era una combinación por una parte de oficiales de Marina y de otro de jefes de Falange, pero como se puede observar en el cuadro adyacente los principales cargos directivos recaían sobre personal de la Armada y no de Falange por lo que es claro quién ejercía el control de las actividades de la academia en última instancia.

CUADRO DE PROFESORES Y AUXILIARES⁹

NOMBRE	PROFESIÓN	FUNCIONES
D. Francisco Bastarreche	Contraalmirante de la Armada	Director Honorario
D. Pedro Sans Torres	Cap. de Corbeta, Jefe de Estado Mayor de la Base Naval Baleares	Inspector de la Academia

⁹ Á estos profesores se les unieron poco más tarde D. Diego Esteban, D. Salvador Baeza, D. Martín Garín y D. Juan Sastre.

D. Francisco Rosselló Pericás	Catedrático de Segunda Enseñanza y Marino Mercante	Director de la Academia y profesor de Astronomía y navegación
D. Ricardo Torres Quiroga	Condestable de la Armada	Subdirector de la Academia y profesor de Organización Militar
D. Enrique F. Ribalta	Abogado y marino mercante	Historia de España, Historia de la Marina y Geografía
D. Manuel Torres	Marino Mercante	Meteorología y Oceanografía
D. Martín García Maiero	Maquinista Naval	Matemáticas y Tecnología Naval
D. Nadal Antelmo Jané	Marino Mercante	Maniobra y Recorrida
D. Manuel Balaguer		Higiene Naval y Asistencia facultativa
D. Ricardo Gil Baldorí,	Maestro Nacional	Gramática y Educación Física
D. Miguel Tous	Capellán	Religión y Moral

Profesores Auxiliares		
D. José Carrión Martínez	Contraestre de Puerto	Ordenanzas de la Armada
D. José Carles Gual	Cabo de primera de la Artillería de la Armada	Instrucción Militar
D. José Martínez Rey,	Cabo de primera de Artillería de la armada	Armamento
D. Vicente Barceló Arbona	Cabo de Marinería de la Armada	Maniobra y Recorrida

Esta exhaustiva educación dio sus resultados ya que de la primera promoción compuesta por 60 alumnos internos y 30 externos, 70 acabaron los estudios en el plazo previsto iniciando sus prácticas en diversos buques de la Armada como el “Baleares”, “Canarias”, “Almirante Cervera”, “Júpiter”, etc.

Á lo largo del periodo lectivo se destinaron diversos contingentes de flechas¹⁰ para realizar sus prácticas en los buques de la Armada¹¹ á partir del verano de 1937.

En febrero de 1938 se destinó un nuevo grupo de 12 flechas navales al “Baleares” que a continuación se relacionan¹²:

Nombre	Edad	Natural de:	Destino en el buque
--------	------	-------------	---------------------

¹⁰ La selección se hacía á partir de un examen y los que obtenían mejores notas eran destinados á los buques.

¹¹ Primero en grupos de 4 y más tarde en grupos de 12 en los cruceros y en grupos de 2 en destructores y otras naves de poco tonelaje.

¹² Varios de los flechas navales relacionados ya habían embarcado en buques de la Armada en anteriores ocasiones sufriendo bombardeos de la aviación enemiga, combates navales etc, por lo que se puede decir que, aunque muy jóvenes, no embarcaron ignorantes de los peligros que corrían.

Francisco Colom Palmer	13	Palma	Puente-señalero
Guillermo Garí Mateu	13	Buñola	Puente-señalero
Pablo Jove Coll	17	Sancelles	Puente-señalero
Felipe Crespi Martín	13	Palma	Puente-señalero
Antonio Matas Serra	13	Marratxi	Puente-señalero
Miguel Roca Barceló	16	Lluchmayor	Puente-señalero
Miguel Roses Buades	16	Palma	Puente-señalero
Modesto Codina Nadal	15	Manacor	Puente-señalero
José Estevez Barcia		Bayona (Pontevedra)	Radio-T.S.H. ¹³
Nadal Antelmo Morey	14	Cárdenas (Cuba)	Radio- T.S.H.
Amadeo Gonzalez Rodríguez	14	Tui (Pontevedra)	Radio- T.S.H.
José Leyva Solla.	16	Bayona (Pontevedra)	Radio- T.S.H.

De todos ellos solo los tres últimos lograron sobrevivir al hundimiento, uno de ellos D. Nadal Antelmo Morey recuerda como fue destinado al “Baleares”.

“En el año 1937 se convocó un concurso de radio y de señales, yo fui al curso de radio en la base, después del curso teníamos que hacer las prácticas en el “Baleares”, el “Canarias” o el “Almirante Cervera”, para ello había cupos y como yo hice el número uno de radio pude elegir el barco que me gustaba y claro, elegí el “Baleares” junto con otros tres flechas radiotelegrafistas y 8 señaleros. En total fuimos 12 Flechas Navales en el “Baleares” de los cuales la mayoría éramos mallorquines aunque también había que eran de fuera¹⁴”

Una vez pasada la revisión médica los 12 flechas embarcaron en el “Baleares” y ocuparon los puestos a que estaban asignados tal y como recuerda Nadal Antelmo:

“Cuando llegamos a bordo los 8 señaleros fueron llevados al puente, yo estaba a popa en la estación principal de radio junto con otros tres flechas, aunque también había una estación para la escucha de las comunicaciones de los aviones en el puente en la que estaba de servicio cuando tocaban alarma”

Así los flechas ocuparon sus puestos en el buque y se asimilaron a la rutina diaria del funcionamiento de la nave:

“Cada día era igual que el otro, a la hora de comer íbamos a comer, hacías la siesta, luego hacías la escucha de radio y cuando tocaba la hora de ira a dormir te ibas a dormir, se tocaba diana a las 6, y así cada día.” (D. Nadal Antelmo)

Mi vida a bordo del “Canarias y “Baleares”¹⁵

Día 15 de Julio.

¹³ Telegrafía Sin Hilos.

¹⁴ En efecto, en la Escuela Naval de Baleares no solo había alumnos mallorquines, ya que durante 1937 llegó a Palma un grupo numeroso de flechas procedentes de Galicia, entre los que hay que destacar a Amadeo González Rodríguez, que se había escapado de su casa en Tui para ingresar en la academia (aunque no cumplía el requisito de la edad).

¹⁵ Según el Padre Ignacio Montojo, flecha naval en esta época y compañero de Felipe Crespi en varios destinos a bordo de los buques de la Armada, podría tratarse de un extracto del diario personal de este último.

No hacia más de 12 días que los Flechas Navales habían embarcado en el crucero, cuando esa monotonía de que se gozaba a bordo del buque, se vio trágicamente rota la noche del 6 de marzo de 1938 por un encuentro nocturno con la flota republicana, a resultas del cual fue alcanzado el “Baleares” por un número indeterminado de los 12 torpedos lanzados por la escuadra enemiga.

*Son las 5 de la mañana cuando nos levantamos. Nos lavamos y poco después hicimos la limpieza del Puente, limpiar metales, barrer, etc. Son las 10 de la mañana cuando fuimos llamados para que nos mudásemos de blanco para asistir a la Misa en celebración del aniversario del asesinato del no menos ilustre hombre civil “JOSÉ M^a CALVO SOTELO Q.E.P.D.” (...). Poco después de terminada la Misa el Comandante hizo un pequeño discurso en el cual explicó con claras y breves palabras muchas cosas. Después salieron de la gloriosa boca del mismo por tres veces la palabra “Calvo Sotelo” que fueron contestadas por un !PRESENTE! con voz fuerte y enérgica por parte de los asistentes que parecía que la cámara de torpedos se hundía. A las 12 comimos, y a las 6 y media después de cenar fuimos llamados para salir francos hasta las 10. A dicha hora volvimos a bordo y nos fuimos a dormir. La noche pasó con mucha tranquilidad.
(del Vanguardista octubre 1937)*

De entre los cerca de 800 muertos que tuvo la dotación del crucero, 9 fueron flechas navales, los 8 que estaban destinados en el puente de mando murieron al instante y el noveno, que estaba destinado en la estación de T.S.H., no sobrevivió a las penalidades del naufragio.

Hay que destacar que en el informe oficial que redactó el oficial que tomó el mando tras el torpedeamiento (teniente Cervera) se hace una mención especial al comportamiento de los flechas navales:

(...) personal del T.S.H. y flechas radiotelegráficas, se mantuvieron en sus puestos con perfecto orden y serenidad, logrando con su competencia mantener el servicio con igual exactitud que en tiempo normal.(teniente Manuel Cervera, 12-03-38).

Tras las penalidades sufridas los supervivientes tuvieron un gran recibimiento al llegar a Palma tal y como recuerda uno de los flechas navales supervivientes:

“La llegada a Palma fue apoteósica, antes habían llegado los destructores con los heridos graves, mi madre me estaba esperando y me abrazó” (D. Nadal Antelmo).

Tras este apoteósico recibimiento los tres flechas navales supervivientes recibieron un permiso de un mes, corriendo a cargo del Estado los gastos del viaje de los dos flechas gallegos a su tierra¹⁶.

La muerte de los 9 flechas navales tuvo un importante aprovechamiento propagandístico por la prensa del Régimen¹⁷, se les cantaron poemas épicos sobre su gloriosa muerte, se ensalzó su sacrificio por la patria. Prueba de ello es que en 1940, el Ministerio de Marina les concedió, además de la Medalla de la Campaña, la Cruz roja al Mérito Militar y la Cruz de Guerra¹⁸. En el XXV aniversario del hundimiento, la Delegación Nacional de la Juventud les concedió la Medalla de Oro al Valor.

Este espíritu triunfalista, y el reconocimiento oficial se combinaba con el simple recuerdo emotivo por la pérdida que supuso para sus padres la muerte de sus hijos, como muestra la celebración, cada año, a partir de 1938 del día de la Madre del Flecha Naval en el que una comisión de “Flechas Navales” y del “Frente de Juventudes” junto con un profesor de la Academia de Flechas navales visitaba a las madres de los muchachos fallecidos.

La escuela de Flechas navales siguió en activo durante varios años más tras el trágico hundimiento del “Balears”, la organización se expandió a diferentes zonas de España, como Barcelona, Málaga, etc. empezando su decadencia hacia los años 60, extinguiéndose finalmente.

¹⁶ Todos los permisos oficiales eran á cuenta del Estado.

¹⁷ Uno de los elementos de mayor aprovechamiento propagandístico fue el épico episodio que circuló durante años sobre el flecha Felipe Crespi y su fallecimiento acaecido al no querer abandonar a su oficial en el puente de mando. Este emotivo episodio de la tragedia resulta del todo improbable ya que no hubo superviviente alguno en dicho puente.

¹⁸ Véase el capítulo dedicado a las condecoraciones concedidas.

EL CRUCERO BALEARES Y EL CINE

Entre las producciones cinematográficas de posguerra española, no podía faltar una película sobre la gesta del crucero "Balears".

En 1940 la distribuidora cinematográfica Radio Films, filial de la RKO americana, decide llevar el asunto al cine, bajo la dirección del mejicano Enrique del Campo¹ y con argumento y guión literario de Antonio Guzmán Merino. En octubre de ese mismo año comenzó el rodaje, que duró hasta principios de marzo de 1941. Los interiores se rodaron en Madrid, los exteriores se rodaron en Vigo, el Ferrol, Cádiz, San Fernando y Cartagena. Todas las escenas que transcurren en el "Balears" se hicieron en el mejor escenario imaginable, su gemelo el "Canarias". Se aprovecharon escenas de maniobras de la Armada que se desarrollaban en aquellas fechas, e incluso se incluyeron escenas de la batalla naval de Jutlandia (primera guerra mundial) que intercaladas en las escenas bélicas, le daban gran realismo. Además, el Ministerio de Marina puso a disposición de la realización de la película varios destructores y torpederos del bando republicano, que aún estaban en servicio.

La parte final de la película, el ataque y el hundimiento del "Balears" se simuló con cinco maquetas de barcos que costaron 25.000 ptas. cada una (estamos en el año 40, recuérdese) que se filmaron en una piscina de Barcelona con el mar al fondo, consiguiendo una sensación de realidad asombrosa para lo que eran los medios técnicos de la época. La escena del hundimiento se llevo a cabo, soldando una reproducción de media cubierta del crucero que, arrastrada por un submarino, reprodujo los últimos momentos de agonía del buque cuando la marinería canta el "Cara al Sol" y lo abandona.

Acabada la producción, se anunció su estreno para el sábado de gloria 12 de abril en las principales ciudades de España, entre ellas Palma de Mallorca (se iba a estrenar en el cine Born). La censura del Estado había aprobado el visionado del filme, los periódicos habían anunciado el estreno, se había invitado a los supervivientes de la tragedia, elaborado la cartelera

¹ Enrique del Campo (1903-1947), curiosísimo personaje que abandonó su vocación militar para dedicarse al mundo del cine, y que en la guerra civil había colaborado con el bando nacional, en servicios de información.

y programas anunciando el film, cuando de forma sorprendente, y dos días antes del estreno, al final de una proyección privada que se había llevado a cabo en el Ministerio de Marina para un grupo de jefes y oficiales, se acordó su prohibición, ordenándose la recogida y destrucción del negativo y de todas las copias.

No se dio una explicación oficial, de lo que se convirtió en uno de los ejemplos de autocensura más drásticos de la España de postguerra. Los motivos que se apuntaron fueron varios, la baja calidad de la película; excesiva importancia de la parte frívola de la película que contrastaba negativamente con el drama; no se reflejaban del todo correctamente los hechos ocurridos; etc... Según el investigador cinematográfico Carlos Fernández Cuenca², que ha investigado el asunto, las causas fueron varias:

" En primer término, parece que la película carecía de los méritos que debieran corresponderle. Enrique del Campo trabajó con entusiasmo, pero sus dotes creadoras no eran muchas y empequeñecieron los momentos más prometedores, como la rebelión de la marinería y la muerte heroica de sus víctimas y como el ápice espectacular de la última secuencia. Más de la mitad del guión reducíase a vulgar comedieta de amores y amoríos con inadecuadas situaciones sainetescas. Se estimaba, en general, que la cercanía del triste suceso, considerado por algunos como consecuencia de un error de táctica, aconsejaba no tratarlo todavía, y menos en la forma superficial con que la película lo presentaban³ (7). Prevaleció el criterio de la inoportunidad y de la insuficiencia temática. Y se acordó y se mantuvo la prohibición."

² En su obra "La Guerra de España y el Cine", (Editora Nacional, Madrid, 1972) en el que nos hemos basado para elaborar este capítulo

³ Cuenta un superviviente muy relacionado con las autoridades de la Marina de aquella época y con alguna de estas que vio la película, que aparecían "gazapos" como el de que en la escena de los marineros abandonando el buque,

FICHA TÉCNICA DE LA PELÍCULA “EL CRUCERO BALEARES”:

Producción: Radio Films. España 1941

Argumento y Guión: Antonio Guzmán Merino.

Director: Enrique del Campo

Asesor: Manuel Nuñez

Ayudante general: José María Alonso Pesquera

Otros ayudantes de Dirección: José Dardé y Francisco Zabala

Secretaria de Dirección: María Teresa Ramos

Fotografía: Hans Scheib y Francesco Izzarelli

Otro operador: Andrés Perez Cubero

Fotofija: Juan Gyenes

Decorados: Antonio Simont

Constructor de decorados: J. Bootello

Regidores: Francisco Tejuela y José Luis Jerez

Maquillaje: Trude Lewicki y Carmén Gómez Cobo.

Vestuario: María Teresa Barroso

Música: Manuel L. Quiroga

Sonido: Pavón

Montaje: Jacques Saint-Leonard y Sara Ontañón

Estudios: Ballesteros, Madrid

INTERPRETES:

Roberto Rey (Teniente de Navío Luís Alarcón)

Marta Ruel (Elena)

Tony D´Algy (Teniente de Navío Fernando Henestrosa)

Manuel Morán ("Zafarrancho")

Pablo Alvarez Rubio (Comandante de Estado Mayor)

Manuel Kayser (Vicealmirante)

Juan Espantaleón (Jefe del Estado mayor)

Julia Pachelo (Ermelinda)

Fred Galiana ("El Peque")

Joaquín Bergia ("El Rubio")

Antonio Riquelme (el político)

Manuel Miranda (el responsable)

Enriqueta Nezzi

DURACIÓN: 85 Minutos

algunos artistas se pinzaban la nariz al tirarse al agua, cosa la cual, entre otras, aunque pudiera haber ocurrido, convertía lo dramático del momento en ridículo.

ARGUMENTO:

Tras unas pinceladas del ambiente de propaganda revolucionaria entre la marinería de Cartagena, se pasa a un baile en la Comandancia General de Marina, al que asiste un delegado del gobierno que pide a los jefes y oficiales de la Escuadra, ante el clima de inquietud que vive España, el apoyo incondicional a la República; ellos le contestan que defenderán a la Patria. Se plantea la cordial rivalidad entre los tenientes de navío Alarcón y Henestrosa por el amor de Elena hija del Vicealmirante. Este llama a Henestrosa y le encarga que lleve a el Ferrol un mensaje urgente y reservado, acompañando en el viaje a su esposa y su hija, que van invitadas por su amiga Ermelinda, una señorita remilgada y cursi, que trata de coquetear con los oficiales. Estalla la sublevación del 18 de Julio, y "El Rubio" y "El Responsable" dirigen la rebelión de la marinería y los asesinatos de jefes y oficiales; entre las víctimas está el vicealmirante; el Teniente Alarcón es también arrojado al mar con las manos atadas, pero le salva el marinero apodado "Zafarrancho", que se tira tras de él y le corta sus ligaduras; los dos son recogidos por un barco italiano. Imágenes de la España Nacional: Sevilla, Salamanca, Burgos, Zaragoza, Somosierra. Henestrosa es nombrado profesor del buque-escuela "Galatea" pero se siente a disgusto porque quiere combatir , y solicita un puesto en el nuevo crucero "Balears", que será botado enseguida. Alarcón y "Zafarrancho", ascendido a cabo de mar, también irán en él. Henestrosa y Elena se han comprometido en matrimonio. El "Balears" se hace a la mar, y pronto recibe su bautismo de fuego en combate con el "Libertad" y otros buques enemigos.

Se suceden las proezas del nuevo crucero y su tripulación. Una noche, cuando Henestrosa está de guardia, un torpedo rojo alcanza al "Balears" en la santabárbara; la nave, partida en dos, es una hoguera. Bajo las primera luces del día, los marinos, formados en cubierta y con las gorras en alto, cantan el Cara al Sol; el "Balears" y sus hombres desaparecen bajo las aguas.

EL MONUMENTO AL CRUCERO "BALEARES"

Un periódico y un monumento

El 14 de Marzo de 1938, nueve días después del hundimiento del crucero nacional, aparece en la primera página del periódico "La Última Hora", un artículo titulado: "Gloria a la Armada Nacional" y subtítulo: "Nuestro homenaje al Baleares", "Un monumento a los héroes en la ciudad de Palma". En él, y con la prosa característica de la época, se da cuenta de la iniciativa por parte de dicho periódico de erigir un monumento a la memoria del crucero hundido¹. Dicha idea recibe el apoyo inmediato de las autoridades políticas y militares del momento así como el apoyo de gran parte de la población de la isla.

El periódico se propone sufragar el proyecto por suscripción popular, encabezada por el mismo. Los donativos se depositarán en la propia redacción del diario, y en los pueblos se encargará de recogerlos los corresponsales del mismo diario, además se efectuaron gestiones para que en las taquillas de teatros y locales públicos también se pudiera recaudarlos. El depositario de los mismos sería el Banco de España en donde se abrió una cuenta especial.

La labor que realizó el "La Última Hora" fue laboriosa y constante, poniendo toda su estructura en la isla al servicio de la empresa. Podemos afirmar que la paternidad del proyecto le correspondió casi por entero a la familia Tous, propietaria del periódico en aquellas fechas, que supo canalizar la voluntad popular.

Las listas

El diario "La Última Hora" anuncia que "semanalmente las listas de los donantes vendrán a nuestra redacción para que sean publicadas, honrando así sus páginas con los nombres de todos sus amigos que quieran colaborar en el patriótico empeño".

El día 17 de Marzo de 1938, aparece la primera lista de donantes y así en sucesivos días. El primer donativo lo realizó el propio periódico con la cantidad de 500 pts.

Llegaron aportaciones económicas desde dentro y fuera de la isla, e incluso desde el extranjero, (de Alemania e Italia concretamente) multitud de particulares, y un sinfín de entidades de carácter deportivo, educativo, militar, político, cultural, y religioso, aparecen en las listas, junto a empresas y comercios, entidades bancarias, sindicatos, colegios oficiales, empresas hoteleras y ayuntamientos de toda la isla. Hasta los institutos penitenciarios participaron, incluyendo a los reclusos².

Las listas estuvieron apareciendo durante varios años, aunque cada vez menos regularmente debido a los imperativos de espacio que las otras noticias reclamaban.

Releyéndolas vemos como toda la Isla y el "Todo Mallorca" se volcó en el proyecto. También se realizaron funciones y representaciones teatrales en los principales teatros de la ciudad, con el fin de recoger fondos.

El monumento a concurso

Paralelamente a la suscripción popular, "La Última Hora" convocó un concurso para que se presentaran los diferentes proyectos de lo que habría de ser el monumento.

Se llegaron a presentar una veintena de maquetas, que se expusieron al público en un comedor del Auxilio Social sito en el paseo del Borne de la ciudad, y el 28 de Julio de 1939, el Jurado³ premió por unanimidad el que llevaba por lema "Inmortalidad", que había sido presentada por los arquitectos mallorquines Don Francisco y Don José ROCA SIMÓ (padre e hijo respectivamente) y el escultor José ORTELLS CABANELLAS.

El coste del monumento se presupuestó en 100.000 ptas. de las cuales ya se habían recaudado por esas fechas la mitad.

Se decide emplazarlo en el glacis de Sta. Catalina, Sa Faxina, constando de una plataforma de tres gradas, de 400 metros cuadrados, y una columna de 22 metros. Rematando la columna un faro que dibujará con sus focos una enorme cruz. tal y como se conserva actualmente, y la parte escultórica, hoy desaparecida, que constaba de una estatua de tres

metros de altura representando a un marino abrazado a un áncora y con el brazo en alto. En un principio se pensó en poner en el monumento una placa con los nombres de los caídos en el hundimiento, pero finalmente no se llevó a la práctica.

De la memoria que acompaña al proyecto transcribimos los siguientes párrafos:

"A nuestro modo de ver, debe constituir el monumento la mas acertada expresión de este homenaje a los héroes del glorioso crucero "Balears" y por lo tanto debe ser a modo de túmulo y faro que con sus símbolos, inscripciones, estatuas y altorrelieves, alra y sacrosanta cruz combinado armoniosa y acertadamente, expresen por sí mismos la gran epopeya inmortal.

Dado el sitio del emplazamiento debe dominar en este monumneto la dimensión vertical; pues no sólo obliga a ello las amplias vias que lo circundan , sino aún más, la importante atención de que pueda ser descubierto desde el mar por los navíos que lo crucen, y puedan tributar un emocionante grito de "presentes" y "Viva España"."

Las obras para su emplazamiento empezaron el 7 de agosto de 1939.

La inauguración

El 16 de Mayo de 1947, el monumento al " Crucero Balears" fue inaugurado contando con la presencia del Jefe del Estado Francisco Franco. De este hecho se hicieron eco los periódicos locales y del resto de España, así como el noticiario "NODO" que filmó el evento.

El diario "La última Hora" en un alarde tipográfico y en primera página así lo contaba:

"A las diez y media con exactitud cronométrica, llegó el Generalísimo Franco al glacis donde se erige el monumento levantado a la memoria de los héroes del "Balears" (...)"

"A los acordes del Himno Nacional, (...), el Jefe de Estado, que vestía uniforme de Capitán General de la Armada, revistó a las fuerzas que le rendían honores, descendiendo a continuación por las escalinatas centrales, para dirigirse al altar, mientras su esposa Doña Carmen Polo de Franco y su hija la señorita Carmen Franco Polo lo hacían por uno de los accesos laterales, acompañados por los aplausos incesantes de los asistentes."

"Frente al altar esperaba a SS.EE. el Obispo Coadjutor de Mallorca, Monr. Hervás (...) y el Obispo de Ibiza Dr. Cardona⁴"

"Bajo las gradas del altar se colocaron las autoridades y jerarquías por este orden: A la izquierda: los Ministros de Marina y de Industria y Comercio; Almirante Jefe de la Escuadra; Capitán General de Baleares; Almirante Jefe de la Base Naval del Archipiélago; General Gobernador Militar de Mallorca; General Subinspector de Baleares y General Jefe de Artillería de la Región. Detrás de ellos, los jefes de estado Mayor de la escuadra y de los ejércitos de Tierra, Mar y Aire, y ayudantes; y a continuación el Jefe de la 2ª Aérea y el comandante de Marina. A la derecha tomaron asiento el Gobernador Civil de la provincia; Alcalde de Palma⁵; Presidente y Fiscal de la Audiencia ; Delegado de Hacienda; Presidente de la Diputación; Magistrado de Trabajo y Alcalde de Ibiza"

" (...) ocupando un sitio destacado los supervivientes del "Baleares" y familiares de los caídos en la heroica gesta."

(...) "seguidamente dio comienzo la ceremonia religiosa"

El obispo Sr. Hervás procedió inmediatamente a la bendición del monumento, terminada la cual el generalísimo procedió a su inauguración. La estatua central , que representa un marinero en el momento de rendir el máximo tributo a la patria, estaba recubierta por una gran cortina con los colores nacionales. Un flecha naval, procedió a descorrer la Bandera, quedando oficialmente inaugurado el monumento, al tiempo que estallaba una estruendosa salva de aplausos. (...)

"El alcalde de Palma hizo la ofrenda al monumento pronunciando un discurso cuyo final fue calurosamente aplaudido. A su vez el Jefe del Estado contestó a las palabras del alcalde pronunciando un patriótico discurso , que fue interrumpido en numerosas ocasiones..." (...)

"El acto que tuvo lugar a continuación resultó de una emoción imposible de describir. Mientras las aclamaciones y vivas a España y a Franco atronaban el espacio, fueron desfilando ante el generalísimo los supervivientes del "Baleares" a quienes S.E. fue estrechando la mano uno por uno. Algunos de ellos iban de paisano mientras otros vestían el uniforme de la Armada; El Caudillo estaba visiblemente conmovido, a la par que muchos de los presentes, especialmente los que colmaban el recinto destinado a los familiares de los gloriosos caídos no podían contener las lágrimas⁶" (...)

"Seguidamente el Caudillo se dirigió a la tribuna situada junto al puente de la Riera para presenciar el desfile militar..." (...)

"Terminado el desfile se reproducen las aclamaciones a las que el Caudillo corresponde complacido, retirándose a continuación hacia el coche en el que marcha rodeado por una multitud enfervorecida que le aclama incesantemente."

La polémica

Cuando el tiempo pasa, la concepción de las cosas cambia, y hay temas que se olvidan o prefieren olvidarse, y así pasó con el monumento que nos ocupa. Durante la transición política,

grupos radicales mutilaron en repetidas ocasiones el conjunto monumental que figuraba al pie del monumento. Las primeras veces se restauró, pero con el tiempo no se destinó partida alguna a su restauración, quedando en un estado lamentable. Un día la estatua desapareció y actualmente esta en paradero desconocido, seguramente los fragmentos estarán en algún almacén del Consistorio Local del que no tienen noticia ni ellos mismos, o se debió tirar a algún vertedero de escombros de obra.

En el año 1995, en plenas elecciones municipales y autonómicas, se desató una polémica sobre lo que había que hacer con el conjunto monumental, oyéndose opiniones para todos los gustos, desde los que querían cambiar los símbolos, a aquellos que querían derruirlo o a los que simplemente querían añadirle una placa "explicativa".

Dos factores lo impidieron, el primero que 22 metros de monumento no se derruyen fácilmente, y el segundo que legalmente un consistorio no puede derribar un monumento erigido por suscripción popular. Actualmente ha quedado incluido e integrado plenamente en la reforma que de la zona se ha hecho, aunque sin la estatua que completaba el conjunto monumental que desapareció para siempre, como los propios marinos caídos a los que representaba.

¹ No solo en Palma de Mallorca se erigieron monumentos en honor del crucero nacional, también se levantaron en: Llerena (Badajoz), en el Museo Naval de Madrid, en San Sebastián y en Algeciras .

² Algunas, solo una muestra, de las empresas y entidades que participaron con sus donativos, muchas de las cuales aún existen hoy día fueron: El Crédito Balear, Caja de Ahorros y Monte de Piedad, Banco de España, GESA, Cia. De Ferrocarriles de Mallorca, Cia de Ferrocarriles de Sóller, Compañía de Tranvías, Gran Hotel, Hotel Victoria, Restaurante Oriente, Hotel Alhambra, Bar Bosch, Teatro Lírico, Frontón Balear, Círculo Mallorquín, Sociedad "La Veda", Casa Buades, Almacenes Bauzá, Colegio Oficial de Farmacéuticos, Colegio Notarial, CAMPSA, etc...

³ El jurado estaba presidido por Don Francisco Moreno Fernández, Almirante de las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo.

⁴ La presencia del Obispo y del alcalde de Ibiza entre las autoridades, se justifica porque entre los tripulantes del crucero había, además de mallorquines, ibicencos y de Formentera.

⁵ El alcalde de Palma de Mallorca en aquellas fechas era el Ilmo Sr. Juan Fuster Coll.

⁶ La familia del flecha naval Nadal Antelmo Morey había sido invitada por la Comandancia de Marina a la inauguración del monumento, en memoria de su hijo fallecido en el hundimiento, lo cual no tendría nada de especial sino fuera porque Nadal Antelmo Morey no había fallecido en el suceso (¡) .

Las siguientes relaciones de personal desaparecido, muerto o superviviente del crucero “Balears” están basadas generalmente en la lista oficial de la Armada, aunque no únicamente en ella ya que hemos corregido algunos errores que hemos podido descubrir al contrastar con otras fuentes.

RELACIÓN DE DESAPARECIDOS EN EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO “BALEARES”

Apellidos y nombre

Empleo o clase

1) Abascal Fernández, José	Marinero Voluntario
2) Abeijón Villanova, Manuel	Marinero Preferente
3) Abregón López, Cándido	Soldado 2º Inª de Mª
4) Abrou Páramo, Luis	Marinero de 1ª
5) Achaburu Badiola, Antonio	Marinero Voluntario
6) Aguiño Rodríguez, Arturo	Marinero de 1ª
7) Aizpuru Urrestilla, Francisco	Marinero Voluntario
8) Alberdi Arambarri, Agustín	Marinero Fogonero
9) Alberto Lloveres, José	Alferez de Navío
10) Alcain Berra, Francisco	Marinero de 1ª
11) Alcina Lainez, Benito	Teniente de Navío
12) Aldarondo Araquistain, José Miguel	Marinero Voluntario
13) Allegue Dópico, José María	Marinero Cocinº Eqpe.
14) Allegue Tenreiro, Gonzalo V.	Marinero Voluntario
15) Alonso Montes, Jesús	Soldado 2º Inª de Mª
16) Alonso Naveiras, Juan	Capataz
17) Alonso Ribademar, Antonio	Marinero de 2ª
18) Alperez Menéndez, Jesús	Cabo de Marinería
19) Alvarez Adelaida, Manuel	Marinero de 2ª
20) Alvarez Escrich, Vicente	Cabo Marinería
21) Alvarez Fernández, José	Marinero Voluntario
22) Alvarez Gómez, Juan	Cabo Artillería
23) Alvarez Martínez, Leonardo	Marinero Panadero
24) Alvarez Novas, José	Marinero Fogonero
25) Alvargonzález Sánchez-Barcaiztegui, Claudio	2º Jefe de E. M.
26) Amado Allegue, Juan J.	Marinero Voluntario
27) Ameneiros, José	Operario
28) Amigo Freire, Manuel	Marinero Voluntario
29) Amoedo Mayora, José María	Marinero Voluntario
30) Anca Seco, José	Maestro Panadero
31) Andreu Puerta, José	Marinero de 2ª
32) Arambarri Plaza, Jesús	Marinero Voluntario
33) Arambarri Plaza, José María	Marinero Voluntario
34) Aranzamendi Burgoa, Bonifacio	Marinero Fogonero
35) Araquistain Echaburu, Pedro	Marinero Fogonero
36) Aremayo Echevarria, Domingo	Marinero Voluntario

37) Arias Otero, Ramón	Marinero Voluntario
38) Arjona Lia, Manuel	Soldado 2º Inª de Mª
39) Arnaiz García, Guillermo	Cabo Infª Mª.
40) Arratibel Irarundegui, Ignacio	Marinero Voluntario
41) Arrillaga Bonazategui, Ricardo	Marinero de 2ª
42) Arrizabalaga Esnaola, José María	Marinero Voluntario
43) Arufe Arufe, Francisco	Marinero Prf. Artillª
44) Arufe Arufe, Luis	Marinero Despensero
45) Azcárraga Collazo, Cárlos	Marinero Prf. Artillª
46) Badiola Arenaza, Marcelino	Marinero Preferente
47) Bailón García, Miguel	Marinero Panadero
48) Baizán Moro, Manuel	Marinero de 2ª
49) Balbuena Hervilla, Marcelino	Marineo de 1ª
50) Barceló Bonet, Antonio	Marinero de 1ª
51) Barcía Nieto, Daniel	Soldado 1º Infª Mª
52) Barcos Orduña, Eusebio	Marinero Voluntario
53) Barizo Coteló, Eliseo	Marinero de 1ª
54) Barón Romero, Manuel	Teniente de Navío
55) Barragán Ruiz, Pascual	3er Maqª (2ª Sección)
56) Barreda Aragonés, Manuel	Teniente de Navío
57) Barreiro Carballo, Manuel	Marinero Voluntario
58) Barreiro López, Manuel	Soldado 2º Inª de Mª
59) Barrel Alcántara, Francisco	Opº S.E. de C.N.
60) Barrientos Oroil, Leopoldo	Marº prefe Electrª
61) Barros Bello, Juan	Marinero de 2ª
62) Baspiño Amaz., Guillermo	Marinero de 1ª
63) Basteiro Montañés, José	Soldado 2º Inª de Mª
64) Beceiro Rodríguez, Francisco	Soldado 2º Inª de Mª
65) Beck Ballarín, Luis	Operario
66) Bedialauneta Garramiola, Pedro	Marinero Voluntario
67) Beltrán García, Fernando	Jefe Negdº Ps. P.N.T.
68) Berca Salmonte, Manuel	Soldado 2º Inª de Mª
69) Beria San Sebastián, José J.	Marinero Voluntario
70) Berra Exposito, Joaquín ¹	
71) Bermúdez Lata, José	Marinero de 1ª
72) Bernal Bustelo, Antonio	Teniente Maquinista
73) Bilbao Beuziotua, Domingo	Criado Particular
74) Blanco Bello, Ramiro	Soldado 1º Infª Mª
75) Blanco Blanco, Valentín	Marinero de 2ª
76) Blanco Carballo, Manuel	Marinero Fogonero
77) Blanco Durán, Manuel	Marinero de 1ª
78) Blanco Rodríguez, Alberto	Marinero de 1ª
79) Blanco Vidal, Francisco	Marinero de 1ª
80) Blazquez Barajas, Alfonso	Marinero Voluntario
81) Bouzón, Antonio	Operario
82) Brage Barcía, Félix	Marinero Voluntario
83) Brage Montero, José	Marinero Distinguido

¹ Según la lista de la Diputación de Guipuzcoa

84) Brañas Vázquez, José	Marinero de 2ª
85) Bravo Rios, Miguel	Soldado de Infª de Mª
86) Brión De Orense, Romualdo	Cabo de Infª de Mª
87) Brugarolas Aguilar, Julio	Teniente de Navío
88) Bua Suárez, Juan	Marinero de 1ª
89) Buceta Chaves, Manuel	Marinero de 1ª
90) Burgoa Acarregui, Antonio	Marinero Fogonero
91) Burgoa Alcain, Indalecio	Marinero Voluntario
92) Bustabad Díaz, Santiago	Marinero Voluntario
93) Caabeiro Rodríguez, Evaristo	Marinero Voluntario
94) Cabaleiro Montes, Juan	Marinero Fogonero
95) Cabanas Fernández, José	Cabo Marinería
96) Cabanas López, Antonio	Marinero Voluntario
97) Cabrero, Antonio	Marinero de 2ª
98) Cadarso Piñeiro, Alejandro	Marinero Voluntario
99) Calafat Hernández, Guillermo	Mayordomo
100) Calviño Torre, Arturo	Soldado 2º Inª de Mª
101) Camaño García, Joaquín	Marinero Voluntario
102) Cámara Brun, Luis	Marinero Voluntario
103) Camiña Graña, Antonio	Marinero de 2ª
104) Campos Rifón, Antonio	Marinero Voluntario
105) Cantalapiedra Redondo, Domingo	Marinero de 1ª
106) Caridad Pita, Manuel	Cabo Fogoneros
107) Carlos-Roca y Maestro de San Juan, Juan Rafael	Alférez de Navío
108) Carmiña Heteria, Narciso S.	Marinero Voluntario
109) Carmiño Carrera, Francisco	Soldado 2º Inª de Mª
110) Carpente Carpente, Darío	Marinero Voluntario
111) Carrasco Vázquez, Victoriano	Marinero prfe telemtª
112) Carrera Sacan, Avelino	Marinero Voluntario
113) Carreras Cabello, Julio	Marinero Voluntario
114) Carreras Lemos, Manuel	Marinero de 1ª
115) Carzedo Termes, Frutos	Marinero de 2ª
116) Casal Sixto, Ramón	Marinero Voluntario
117) Casal Taboada, Manuel	Marinero de 2ª
118) Casas Ochoa, Juan de Dios	Capitán de intendenª
119) Casteleiro Arlan, Evaristo	Fogonero Preferente
120) Casteleiro Leal, Segundo	Marinero Voluntario
121) Castillo Sillero, José	Marinero de 1ª
122) Castiñeira Alvariño, Manuel	Marinero Voluntario
123) Castro Cupeiro, Argemiro	Marinero Fogonero
124) Castro Domínguez, Juan	Marinero de 1ª
125) Castro García, Francisco	Auxºr 2º Artillería
126) Castro López, Andrés	Cabo Marinería
127) Castro Rimbal, Manuel	Marinero de 1ª
128) Castro Torrente, Manuel	Marinero de 1ª
129) Causillas Santo, Jesús	Marinero Voluntario
130) Cenalmor Ramos, Vicente	Marinero
131) Cence Meijido, Carlos	Marinero de 2ª

132)	Cepeda Vidal, José	Padre Franciscano
133)	Cercido Testa, Luciano	Marinero Distinguido
134)	Cerdá Cerdá, Juan	Marinero de 2ª
135)	Cerdido Aneiros, Manuel	Capitán Maquinista
136)	Cervantes Lupión, Cristóbal	Soldado 2º Inª de Mª
137)	Cervera Andreu, Javier	Marinero Voluntario
138)	Cervera Cabello, José Luis	Marinero prfe artllº
139)	Cervera Cervera, Rafael	Alférez de Navío
140)	Cervera Zamora, Francisco	Músico 1ª
141)	Ces Quiruga, Angel	Marinero de 1ª
142)	Chacartegui Iturrino, Santos	Marinero de 1ª
143)	Cainzos Fernández, Manuel	Marinero Voluntario
144)	Chans Ferreira, Juan	Marinero Voluntario
145)	Codina Nadal, Modesto	Flecha Naval (señlº)
146)	Collazo Barro, Manuel	Marinero de 2ª
147)	Colmenares Murado, Vicente	Marinero Voluntario
148)	Cologán Osborne, Tomás	Marinero Voluntario
149)	Colóm Palmer, Francisco	Flecha Naval (señlº)
150)	Coneda Díaz, Antonio	Marinero Preferente
151)	Cordeiro Solla, José	Auxiliar 1º Artillería
152)	Cortejoso Gómez, Manuel	Marinero de 1ª
153)	Couce Caciroy, Severino	Marinero de 1ª
154)	Couso Cubel, Benigno	Marinero Preferente
155)	Couso Pumar, Antonio	Marinero Fogonero
156)	Crespí Martín, Felipe	Flecha Naval (señlº)
157)	Crespo Fernández, Manuel	Marinero Preferente
158)	Criado Ortiguera, Domingo	Cabo de Infª de Mª
159)	Crusat Pardiñas, Manuel	Marinero de 1ª
160)	Cuvillo (del) y Merelló, Julio	Teniente de Navío
161)	Deus Dopico, Esteban	Marinero de 1ª
162)	Deus López, Manuel	Marinero Fogonero
163)	Díaz Barcía, José	Auxiliar Naval de 1ª
164)	Díaz Chao, Arturo	Cabo Electricista
165)	Díaz García, Guillermo	Marinero Preferente
166)	Díaz Montero, Manuel	Marinero Voluntario
167)	Díaz Montero, Manuel	Marinero Preferente
168)	Díaz Puisegat, Pedro	Tambor
169)	Díaz Ruiz, Miguel	Oficial 3º Artillería
170)	Díaz Secane, José	Cabo de Infª de Mª
171)	Díaz Yáñez, Amador	Marinero de 1ª
172)	Dios (de) Barzeda, Juan	Marinero de 2ª
173)	Dios Bugallo, José	Marinero Voluntario
174)	Domínguez Cabellos, Manuel	Marinero de 1ª
175)	Domínguez Collantes, José	Marinero de 1ª
176)	Domínguez García, Jesús María	Marinero de 1ª
177)	Domínguez González, Fidel	Marinero Voluntario
178)	Domínguez Rey, Angel	Marinero Voluntario
179)	Domínguez Rodríguez, Celso	Soldado 2º Inª de Mª
180)	Domínguez Vázquez, Manuel	Marinero Fogonero

181)	Dopico Galoso, Joape	Marinero Voluntario
182)	Dopico López, José	Auxiliar 2º C.A.S.T.A.
183)	Dopico Mayobre, Ubaldo	Marinero Voluntario
184)	Dopico Rico, Andrés	Fogonero Preferente
185)	Dovalo Cabanillas, Pio R.	Marinero Preferente
186)	Duinat Labandobar, Marcelino	Marinero Voluntario
187)	Echevarria Tetalanda, Blas	Marinero de 2ª
188)	Elu Imlaica, Salvador	Marinero Preferente
189)	Encinas Vázquez, Francisco	Marinero Voluntario
190)	Escudero Lago, Enrique	Marinero Voluntario
191)	Escurra Echarte, Francisco	Marinero Preferente
192)	Español Iglesias, Luis	Marinero Preferente
193)	Espinel Alcobre, Antonio	Soldado 2º Inª de Mª
194)	Esquerro San Severiano, José	3er Maqª (2ª Sección)
195)	Estebanez Hidalgo, Amancio	Marinero de 1ª
196)	Estevez Abal, Manuel	Cabo de Infª de Mª
197)	Estevez Barcía, José	Radiotelegrafista ²
198)	Estevez Lemos, Félix	Cabo de Infª de Mª
199)	Falcón Montero, Manuel	Marinero Voluntario
200)	Falla García, Saturnino	Marinero Voluntario
201)	Fariña Graña, Daniel	Soldado 2º Inª de Mª
202)	Fariña Soutiño, José	Marinero Panadero
203)	Fernández Amado, Alfonso	Operario
204)	Fernández Barba, Francisco	Marinero de 2ª
205)	Fernández Cacheira, Joaquín	Auxiliar 2º C.A.S.T.A.
206)	Fernández de Betoño y Bericua, Pedro	Oficial 3º A.Sanidad
207)	Fernández de Bobadilla, Gabriel	Jefe del Estado Mayor
208)	Fernández de Córdoba y Mariategui, Fernando	Teniente de Navío
209)	Fernández Dopena, Manuel	Marinero de 1ª
210)	Fernández Fernández, José	Marinero Voluntario
211)	Fernández Freire, José	Marinero de 1ª
212)	Fernández García, Antonio	Marinero Voluntario
213)	Fernández García, Eusebio	Cabo de Marinería
214)	Fernández García, Robustiano	Cabo de Marinería
215)	Fernández Giménez, Luis	Marinero Voluntario
216)	Fernández Gómez, Luis M.	Marinero Voluntario
217)	Fernández González, Gabino	Marinero Voluntario
218)	Fernández González, Humberto	Marinero Preferente
219)	Fernández López, Antonio	Marinero de 2ª
220)	Fernández López, Fernando	Cabo 1º
221)	Fernández Martínez, José	Marinero Voluntario
222)	Fernández Martínez, José María	Marinero Voluntario
223)	Fernández Muñig, Ruperto	Cabo de Artillería
224)	Fernández Pereira, Eladio	Marinero Voluntario
225)	Fernández Pérez, Jesús	Marinero de 2ª
226)	Fernández Ramil, Genado	Marinero de 1ª

² Flecha Naval Telegrafista

227)	Fernández Rodríguez, José A.	Marinero Preferente
228)	Fernández Rovira, José	Marinero Preferente
229)	Fernández Vigedo, Eduardo	Marinero Preferente
230)	Fernández Vila, Braulio	Marinero de 1ª
231)	Ferreira Díaz, Fernando	Marinero Preferente
232)	Ferreira Presa, David	Marinero de 1ª
233)	Ferreiro Calvo, Juan	Marinero Voluntario
234)	Ferrer de San Jordi, Francisco	Marinero Voluntario
235)	Ferro Rodríguez, Francisco	Cabo de Artillería
236)	Fiaño Sánchez, Enrique	Marinero Voluntario
237)	Filgueira Ameneiros, Félix	Marinero de 1ª
238)	Filgueira Filgueira, José	Marinero de 1ª
239)	Filgueira Gresoo, Antonio	Marinero Preferente
240)	Foncuberta y de Pascual, Alejandro	Marinero Voluntario
241)	Fonte Martínez, Ramón	Marinero Preferente
242)	Fontenla y Maritany, Isidro	Capitán de Navío
243)	Fonticoba Saavedra, Antonio	Operario
244)	Fonserrat Candón, Rafael	Tambor
245)	Fragueiro Vidal, Perfecto	Marinero Voluntario
246)	Franco Arguibay, Domingo	Marinero Voluntario
247)	Freire Cao, Manuel	Marinero Voluntario
248)	Freire Romero, Ramiro	Soldado 1º Infª Mª
249)	Freire Valiño, Enrique	Marinero Voluntario
250)	Fuentes Monet, Manuel	Marinero Distinguido
251)	Fuentes Omil, José	Marinero Fogonero
252)	Gago Cabanas, Albino	Soldado 2º Inª de Mª
253)	Gallego Quintela, José	Soldado 2º Inª de Mª
254)	Gamboa Barcaiztegui, Andrés	Teniente de Navío
255)	Gandara González, Antonio	Soldado 2º Inª de Mª
256)	Garcés López, Mario	Teniente de Navío
257)	García-Sanchiz Ferragut, Luis F.	Marinero de 1ª
258)	García Barros, Ramón	Marinero Voluntario
259)	García de Angulo, Rafael	Teniente de Navío
260)	García de los Reyes, José Luis	Marinero de 2ª
261)	García Domínguez, Francisco	Marinero
262)	García Fernández, Jesús	Cabo de Fogoneros
263)	García García, Modesto	Marinero Voluntario
264)	García García, Pedro	Marinero de 1ª
265)	García García, Ramón	Marinero de 1ª
266)	García García, Rodrigo	Marinero Voluntario
267)	García López, Manuel	Soldado 1º Infª Mª
268)	García Mariño, Manuel	Marinero Voluntario
269)	García Miguez, Valentín	Marinero de 1ª
270)	García Paz, Ramón	Cabo de Infª de Mª
271)	García Prereiro, José María	Marinero de 2ª
272)	García Rodríguez, Eleuterio	Marinero Voluntario
273)	García Rodríguez, Joaquín	Capataz
274)	García Rosselló, Pedro	Cabo 1º
275)	Gari Mateu, Guillermo	Flecha Naval (señalº)

276)	Garicano Arrillaga, Carlos	Marinero de 1 ^a
277)	Garrido Bea, Antonio	Marinero de 1 ^a
278)	Garrido Prol, Ramón	Marinero Motorista
279)	Gaspar Castilán, José M ^a	Soldado 2 ^o In ^a de M ^a
280)	Gil González, Néstor	Marinero Voluntario
281)	Gil Manso, Alonso	Marinero de 1 ^a
282)	Gil Riquelme, Antonio	Marinero Preferente
283)	Goal Ladra, Alberto	Marinero Preferente
284)	Gómez Franco, Eugenio	Marinero Voluntario
285)	Gómez González, Nicanor	Marinero Preferente
286)	Gómez Guitian, Manuel	Marinero Voluntario
287)	Gómez Medín, Félix	Marinero Voluntario
288)	Gómez Mosquera, Francisco	Marinero Preferente
289)	Gómez Núñez, José	Marinero Preferente
290)	Gómez Prieto, Manuel	Soldado 1 ^o Inf ^{ta} M ^a
291)	Gómez Rey, Manuel	Fogonero Preferente
292)	González Alonso, Hermindo	Marinero de 2 ^a
293)	González Calvar, Manuel	Marinero Voluntario
294)	González de Cueto y Terán, José	Auxiliar 1 ^o Artillería
295)	González Equileo, Daniel ³	Marinero Voluntario
296)	González Estrada, Enrique	Músico 3 ^a
297)	González Fernández, Manuel	Marinero Voluntario
298)	González Freire, José	Cabo 1 ^o artillería
299)	González González, Marcial	Marinero Voluntario
300)	González Iglesias, Emilio	Educando Banda
301)	González Iglesias, Marcelino	Cabo Artillería
302)	González Lagos, Antonio	Marinero Voluntario
303)	González Montaña, Narciso	Marinero Voluntario
304)	González Ortega, Francisco	2 ^o Maquinista (2 ^a sec ^o)
305)	González Pérez, Leonardo	Marinero Voluntario
306)	González Rodríguez, Ramón	Fogonero Preferente
307)	González Trias, Silviano	Marinero Voluntario
308)	González Vázquez, Vicente	Marinero Voluntario
309)	Goñi Iribarri, Javier	Marinero de 1 ^a
310)	Goyagana, Fermín	Marinero Voluntario
311)	Granados Mezquita, Manuel	Marinero Voluntario
312)	Graña Carrucho, Justo	Cabo Artillería
313)	Graña Rodríguez, Constantino	Buzo Provisional
314)	Guasch Nogueras, Juan	Marinero de 1 ^a
315)	Guzmán Pérez, Enrique	2 ^o Maquinista (2 ^a sec ^o)
316)	Hermida Iglesias, Angel	Marinero Preferente
317)	Hermo Pose, Antonio	Cabo Artillería
318)	Hernández García, Pedro	Soldado 1 ^o Inf ^{ta} M ^a
319)	Hernández Herrero, Secundino	Timonel
320)	Hernández Núñez, José Luis	Teniente de Navío
321)	Holtanvilla Aguilera, Domingo	Maestre Artillería
322)	Ibirico Juanagorritz, Francisco	Marinero Voluntario

³ Podría tratarse de González Eguiledor, Damián, según la diputación de Guipuzcoa.

323)	Iglesias Brage, Antonio	Auxiliar 1º Sanidad
324)	Iglesias Rios, Alfredo	Marinero de 2ª
325)	Iglesias Souto, Luis	Marinero Preferente
326)	Iglesias Torres, Alfonso	Marinero Voluntario
327)	Imaz Arruabarrena, Francisco	Marinero Voluntario
328)	Insua Buceta, Isolino	Marinero Fogonero
329)	Iraola Rodríguez, Joaquín	Alferez de Navío
330)	Iraola Rodriguez, Ignacio	Marinero de 1ª
331)	Iridoy Aguirre, Ignacio	Marinº Aprendiz Fogº
332)	Iriondo Areitio, Luis	Marinero Voluntario
333)	Irotes Fernández, Gregorio	Marinero de 1ª
334)	Isla Jara, Alfredo	Marinero Voluntario
335)	Jadraque Tellechea, José	Auxiliar 2º Sanidad
336)	Janeiro Santiago, Benigno	Marinero Voluntario
337)	Jardón Ron, Luis	Marinero Voluntario
338)	Jensen, Jürgen ⁴	Técnico en hidrófonos
339)	Jiménez Cruz, Rafael	Marinero de 1ª
340)	Jover Coll, Pablo	Flecha Naval (señlº)
341)	Juanetey López, Antonio	Marinero Voluntario
342)	Juncal Pais, José	Marinero de 1ª
343)	Justo Freire, José	Marinero Voluntario
344)	Labajo Mera, Eduardo	Auxiliar 2º Electricidad
345)	Lacabe Abarzuza, Agustín	Marinero de 1ª
346)	Lacabe Abarzuza, Luis	Marinero de 1ª
347)	Lechanarzo Higuera, Mariano	Marinero de 1ª
348)	Lagarde Bengoechea, Angel	Marinero de 1ª
349)	Lagarde González, Francisco	Marinero Voluntario
350)	Lagarde González, José	Alferez de Navío
351)	Lage Balseiro, José	Marinero Voluntario
352)	Lago Mallo, Julio	Marinero Voluntario
353)	Lago Núñez, Agustín	Marinero de 1ª
354)	Lago Rodríguez, Santiago	Corneta
355)	Lagoa Gómez, Vicente	Marinero Voluntario
356)	Laguna Echezarreta, Tomás	Marinero de 1ª
357)	Laira Freire, Manuel	Marinero Voluntario
358)	Lairacha Dopico, Manuel	Marinero Fogonero
359)	Lamas Corral, Vicente	Marinero Fogonero
360)	Lamas García, Benito	Marinero Voluntario
361)	Landeira Pérez, Pedro	Cabo 1º Marinería
362)	Larrinaga Burgoa, Gabriel	Marinero Voluntario
363)	Lassalle, Francisco ⁵	
364)	Lavisbal Vigo, Julio	Oficial 2º C.A.Navales
365)	Leal del Ojo, Antonio	Auxiliar 2º Radiotgª
366)	Leira Feal, José María	Fogonero Preferente
367)	León Palacios, Juan	Teniente de Navío
368)	Lestón Vazquez, Ignacio	Marinero de 1ª

⁴ No aparece en la lista oficial de la Armada aunque consta como desaparecido en el hundimiento del Baleares en los archivos alemanes.

⁵ Según la Diputación de Guipuzcoa.

369)	Linares Valeijo, Benjamín	Marinero de 1ª
370)	Llamas Casado, Elías	Marinero de 2ª
371)	Llan Díaz, Enrique	Marinero Voluntario
372)	Llorente López, Bienvenido	Marinero Distinguido
373)	López Arias, Santiago	Marinero Fogonero
374)	López Barreiro, José	Marinero de 1ª
375)	López Cagiao, Antonio Mª	Marinero Preferente
376)	López de Fariza Y Zugasti, Silvino	Aux.2º O y Archivos
377)	López Dieguez, Enrique	Ser Captª de Corbtª
378)	López Hermida, Vicente	Marinero Preferente
379)	López Hernández, Manuel	Marinero de 1ª
380)	López López, Adolfo	Marinero Voluntario
381)	López López, José	Marinero de 2ª
382)	López López, Juan R.	Marinero de 1ª
383)	López Martínez, Juan	Señalero
384)	López Otero, Manuel	Marinero Voluntario
385)	López Ovalle, Arturo	Marinero Herrero
386)	López Pérez, Mariano	Marinero Voluntario
387)	López Rego, Alfonso	Marinero Voluntario
388)	López Rey, José María	Marinero Preferente
389)	López Rios, José	Marinero de 1ª
390)	López Sánchez, Avelino	Marinero de 1ª
391)	López Varela, Juan	Fogonero Preferente
392)	Lorenzo Pérez, Miguel	Marinero Voluntario
393)	Lorenzo Rodríguez, Rafael	Soldado 2º Inª de Mª
394)	Lorenzo Vidal, Cipriano	Marinero de 2ª
395)	Losada de la Sierra, Jacobo	Marinero Voluntario
396)	Lospitao Caleano, Joaquín	Marinero Voluntario
397)	Louro de Rebona, Camilo	Marinero Voluntario
398)	Loza Montáñez, Manuel	Fogonero Preferente
399)	Lozano Gutierrez, Marciano	Marinero Preferente
400)	Lugaresarrestí Valvidea, Juan	Cabo de Infª de Mª
401)	Lugo Sánchez, Manuel	Marinero Voluntario
402)	Maceiras Santamaría, Juan	Marinero Preferente
403)	Macías Beltrán, Manuel	Soldado 2º Inª de Mª
404)	Malde Conce, Eduardo	Operario
405)	Maneiro Crespo, Román	Marinero Voluntario
406)	Maneiro Segade, Juan	Marinero Voluntario
407)	Manso Rey, Manuel	Marinero Fogonero
408)	Manteiga Alvarez, José	Marinero Preferente
409)	Maquieiro Villaverde, Manuel	Marinero Voluntario
410)	Marcos Blanco, Manuel	Marinero Voluntario
411)	Marí Marí, Miguel	Marinero Voluntario
412)	Marqués Cuervo, Cesáreo	Marinero de 1ª
413)	Marqués Galván, José A.	Marinero Voluntario
414)	Marqués Marqués, Modesto	Marinero de 1ª
415)	Martín Alonso, Juan	1er Maquinista (2ªsec)
416)	Martínez Baz, José Mª	Marinero Voluntario
417)	Martínez Breijo, Higinio	Marinero Amanuense

418)	Martínez Costas, Manuel	Marinero Voluntario
419)	Martínez Durán, José	Marinero Voluntario
420)	Martínez Durriño, Jesús J.	Marinero Voluntario
421)	Martínez García, Rufino	Marinero Voluntario
422)	Martínez Hermida, Enrique	Señalero
423)	Martínez Pardo, Eduardo	Maestre Artillería
424)	Martínez Salorio, Antonio	Marinero Voluntario
425)	Martínez Santos, Alfonso	Marinero de 2ª
426)	Martínez Tié, Marcelino	Marinero Preferente
427)	Martínez Vázquez, Ramiro	Marinero de 1ª
428)	Martínez Vizoso, Ricardo	Marinero Voluntario
429)	Matas Serra, Antonio	Flecha Naval (señlº)
430)	Matí Aledo, Donaciano	Marinero Voluntario
431)	Meizoso Calvo, Francisco	Marinero Preferente
432)	Meizoso Nuñez, José	Auxiliar de 1ª
433)	Mella Fuentes, José	Soldado 2º Inª de Mª
434)	Mendez Carballo, Julio	Marinero de 1ª
435)	Mendez García, Modesto	Marinero Voluntario
436)	Mera del Palacio, Alfonso	Marinero Voluntario
437)	Michelena Tolosa, José J.	Marinero Voluntario
438)	Millán Tobio, Juan	Marinero Preferente
439)	Mir Arbós, Jaime	Marinero Fogonero
440)	Molina de la Peña, Miguel	Tambor
441)	Molina Escribano, Alfonso	Auxiliar 2º Artillería
442)	Moll Dunyach, Matias	Marinero de 1ª
443)	Monteagudo Blanco, Vicente	Marinero de 2ª
444)	Montero Videla, Andrés	Marinero de 2ª
445)	Monteroso Huelva, Blas	Soldado 2º Inª de Mª
446)	Montes Albide, José	Soldado 2º Inª de Mª
447)	Montoto Villar, Justo	Soldado 2º Inª de Mª
448)	Mora Pérez, José	Marinero Voluntario
449)	Moreira Vicente, Juan	Marinero Voluntario
450)	Moreira Vidal, Francisco	Marinero Fogonero
451)	Moreno Pirla, Rafael	Alferez de Navío
452)	Morgado Aguirre, José	Marinero Voluntario
453)	Mouriz Pose, Fernando	Marinero Voluntario
454)	Muertas Perdigones, José	Soldado 2º Inª de Mª
455)	Naveiras Canido, Manuel	Marinero Voluntario
456)	Neira Pérez, Arturo	Maestre Marinería
457)	Neira Teijeiro, Cayo	Marinero de 1ª
458)	Nerbert Pardo, Carlos	Marinero Voluntario
459)	Nieto Castiñeira, Ramón	Operario Máquinas
460)	Nieto Pérez, Ventura	Marinero de 2ª
461)	Nieto Rodríguez, Vicente	Marinero Preferente
462)	Novas Amoedo, Isidro	Marinero Fogonero
463)	Novo Cagizao, Edelmiro	Soldado 1º Infª Mª
464)	Olascoaga Olascoaga, Félix	Marinero Voluntario
465)	Olbiol Roca, José	Marinero Fogonero
466)	Olmo Badiola, Domingo	Soldado 2º Inª de Mª

467)	Oreg Castro, Oldefonso	Marinero de 1ª
468)	Oriol Senmenat, José	Marinero Preferente
469)	Orjales Varcancel, Ricardo	Marinero de 1ª
470)	Ortiz – Echagüe Rubio, José	Marinero Voluntario
471)	Ortiz – Echagüe Rubio, Mariano	Marinero Preferente
472)	Orts Mula, Juan	Marinero Fogonero
473)	Osa Aizpiazu, José	Cabo de Infª de Mª
474)	Osa Urquiola, Andrés	Marinero Voluntario
475)	Otero Ardao, Manuel	Marinero Voluntario
476)	Padin Pérez, Ramón	Corneta
477)	Pais Sendón, Manuel	Marinero Voluntario
478)	Pallares Uge, Magín	Capitán de Sanidad
479)	Palmer Planas, Guillermo	Marinero Preferente
480)	Panadero Portillo, Manuel	Cabo 1º artillería
481)	Paratcha González, Ricardo	Marinero Voluntario
482)	Pardillo Galán, Juan	Músico 2ª
483)	Pardo de Dolembun y Braqueais, Miguel	Alferez de Navío
484)	Parga Candales, José	Capataz
485)	Pascual Bosch, Cristobal	Marinero Fogonero
486)	Pastor Maller, José	Preferente de Marª
487)	Pastoriza Pazos, José	Operario de Máquinas
488)	Patiño Ageitos, Manuel	Cabo de Marinería
489)	Paz Amat, Manuel	Marinero Fogonero
490)	Pazos Barros, Juan	Operario
491)	Pazos Fernández, Alejandro	Auxiliar 1º Electricidad
492)	Pazos Padín, Evaristo	Fogonero Preferente
493)	Pedrosa Pérez Dávila, Iván	Marinero Voluntario
494)	Pena Casanova, Jesús	Marinero de 1ª
495)	Pereira Curro, Antonio	Marinero Fogonero
496)	Pereira Rodríguez, Vicente	Marinero de 1ª
497)	Pereira Santalla, Francisco	Soldado 2º Inª de Mª
498)	Pereira Tomé, Avelino	Marinero de 1ª
499)	Pérez Albert, Manuel	Marinero Preferente
500)	Pérez Blanco, Evaristo	Marinero Voluntario
501)	Pérez Franco, Lino	Marinero Voluntario
502)	Pérez Ferro, José	Marinero Fogonero
503)	Pérez García, Enrique C.	Marinero de 2ª
504)	Pérez García, Guillermo	2º Maquinista (2ªsecº)
505)	Pérez López, Rafael	Marinero Voluntario
506)	Pérez Menclares, Fermín	Marinero Voluntario
507)	Pérez Pagés, Antonio	Marinero Preferente
508)	Pérez Pérez, Santos	Marinero Voluntario
509)	Pérez Prego, Manuel	Marinero Preferente
510)	Pérez Ramírez, Manuel	Educando Banda
511)	Pérez Tenreiro, José	Marinero Fogonero
512)	Pérez Varela, Nicanor	Marinero Voluntario
513)	Pérez Yáñez, Julio	Cabo Torpedista
514)	Pichel Rodríguez, Salvador	Soldado 2º Inª de Mª
515)	Piñeiro Arosa, José	Marinero Voluntario

516)	Piñeiro Castiñeiro, Alfonso	Marinero Preferente
517)	Piñeiro Fornos, Pedro	Marinero Voluntario
518)	Piñeiro Torrado, Higinio	Marinero Voluntario
519)	Piñeiro Vidal, Constante	Marinero Preferente
520)	Pita García, Manuel	Marinero Voluntario
521)	Poceiro Vera, Manuel	Marinero Voluntario
522)	Pons Victory, Juan	Alferez de Navío
523)	Pontijas Ramos, Rafael	Soldado 2º Inª de Mª
524)	Porras Isla, Fernando	Marinero Voluntario
525)	Portas Durán, Manuel	Marinero Voluntario
526)	Portas Touris, Juan	Marinero Voluntario
527)	Porto Pió, Alfonso	2º Maquinista (2ªsecº)
528)	Portugal Aramburu, Jerónimo	Marinero Voluntario
529)	Posada Lago, Carlos	Marinero de 1ª
530)	Pouso Permey, Paulino	Marinero Voluntario
531)	Prado Carro, Ceferino	Marinero de 2ª
532)	Presto Pérez, Francisco	Marinero Voluntario
533)	Pumar Santiago, Francisco	Marinero Voluntario
534)	Purrón Mitchel, José María	Marinero Voluntario
535)	Quejereta Zozaya, Sinforiano	Marinero Preferente
536)	Quintan Martínez, Jesús	Soldado 2º Inª de Mª
537)	Quintela Magdalena, Ramón	Marinero Voluntario
538)	Quintero Hernández, Bernardino	Marinero Voluntario
539)	Quiroga Félix, Currás	Marinero Fogonero
540)	Ramilo Rodríguez, José	Soldado 2º Inª de Mª
541)	Ramón Martínez, José	Cabo de Artillería
542)	Ramón Soler, Bartolome	Falangista de alumº
543)	Ramos López, Benigno	Marinero Voluntario
544)	Ramos Loureire, Abelardo	Marinero Preferente
545)	Ramos Martínez, Antonio	Capitán de Sanidad
546)	Ramos Montero, José	Marinero Voluntario
547)	Real Alvarez, Manuel	Soldado 2º Inª de Mª
548)	Reboredo Campos, Jesús	Soldado 2º Inª de Mª
549)	Reboredo Ochoa, Manuel	Marinero de 2ª
550)	Revuelta Salinas, José María	Alferez de Navío
551)	Rey Bustabad, José	Marinero Voluntario
552)	Rey Casal, Luis	Marinero Fogonero
553)	Rey López, Juan	Marinero de 2ª
554)	Rey Porto, Manuel	Marinero de 1ª
555)	Rico Ferreiro, Guillermo	Marinero de 1ª
556)	Rico García, José J.	Marinero Voluntario
557)	Rico Piñeiro, José	Marinero Voluntario
558)	Rico Sande, Argimio	Operario
559)	Rico Vico, Juan de Dios	Marinero Preferente
560)	Riera Torres, Jaime	Marinero de 2ª
561)	Riera Vallejo, Miguel	Marinero de 2ª
562)	Rios Ferrín, Agustín	Marinero Voluntario
563)	Rios Rios, Emilio	Marinero de 2ª
564)	Rios Sampedro, Ricardo	Marinero Amanuense

565)	Rivas López, Angel	Marinero Preferente
566)	Rivas Rocha, Eugenio	Marinero Fogonero
567)	Rivas Villanueva, Manuel	Marinero de 2ª
568)	Rivera Daporta, Simón	Auxiliar 2ª (Máquinas)
569)	Rivera López, Julián	Marinero de 2ª
570)	Rivera Vilar, Joaquín	Marinero Voluntario
571)	Robles Pintado, Manuel	Marinero Voluntario
572)	Roca Barceló, Miguel	Flecha Naval (señlº)
573)	Roca Bouzá, Paulino	Operario
574)	Roca Cordero, Francisco	Marinero Voluntario
575)	Rodríguez Agresar, Daniel	Marinero de 2ª
576)	Rodríguez Alfalla, Alfonso	Corneta
577)	Rodríguez Arias, Manuel	Soldado 2º Inª de Mª
578)	Rodríguez Dam, Manuel	Marinero Voluntario
579)	Rodríguez Díaz, Juan	Cabo de Fogoneros
580)	Rodríguez Domínguez, José	Marinero Voluntario
581)	Rodríguez Dopico, Francisco	Marinero Voluntario
582)	Rodríguez Fandiño, José	Marinero Preferente
583)	Rodríguez Gallego, Nicolás	Marinero Fogonero
584)	Rodríguez García, Manuel	Marinero Voluntario
585)	Rodríguez Gómez, Guillermo	3er Comte.C.de Corte
586)	Rodríguez Gómez, Manuel	Marinero Voluntario
587)	Rodríguez Laura, Manuel	Marinero Voluntario
588)	Rodríguez López, Agustín	Cabo de Marinería
589)	Rodríguez López, Enrique	Marinero Voluntario
590)	Rodríguez Miguez, Luis	Marinero de 1ª
591)	Rodríguez Millares, José	Cabo (Radio-telemtª)
592)	Rodríguez Novo, Benigno	Marinero Voluntario
593)	Rodríguez Otero, Francisco	Cabo de Infª de Mª
594)	Rodríguez Pelaez, Pablo	Marinero de 2ª
595)	Rodríguez Pazos, José	Marinero de 2ª
596)	Rodríguez Piñeiro, Abelardo	Operario Máquinas
597)	Rodríguez Piñón, Vicente	Marinero de 1ª
598)	Rodríguez Pozas, José	Marinero Voluntario
599)	Rodríguez Rodríguez, Manuel	Marinero Voluntario
600)	Rodríguez Sánchez, Rafael	Marinero de 2ª
601)	Rodríguez Sánchez, Vicente	Marinero de 2ª
602)	Rodríguez Sobrino, José	Marinero de 1ª
603)	Rodríguez Soler, Manuel	Marinero de 2ª
604)	Rodríguez Vázquez, Claudio	Marinero de 1ª
605)	Rodríguez Victori, Domingo	Marinero Voluntario
606)	Rojas (de) Lobato, Pablo	3er Maquinista (2ªsec)
607)	Romay Martínez, Constantino	Marinero de 1ª
608)	Romero Fernández, Antonio	Marinero de 1ª
609)	Romero Montero, Ricardo	Marinero Voluntario
610)	Romero Torrado, Juan	Marinero de 1ª
611)	Rondo Sistiaga, Augusto	Marinero Voluntario
612)	Rosendo Vázquez, José	Marinero de 1ª
613)	Roses Buades, Miguel	Flecha Naval (señlº)

614)	Rua López, Luis	Marinero Voluntario
615)	Ruiz Fernández, Federico	Marinero Voluntario
616)	Ruiz Marcet, Pablo	2º Comdte. Capª Frgtª
617)	Ruiz Ontón, Rafael	Marinero Distinguido
618)	Ruiz Ruiz, Antonio Miguel	Marinero Voluntario
619)	Ruiz Ruiz, José Paulino	Marinero Voluntario
620)	Ruiz Taboada, Carlos	Marinero de 1ª
621)	Saavedra Brea, Abelardo	Marinero Voluntario
622)	Saavedra Domínguez, Andrés	Marinero de 1ª
623)	Saavedra Galiñanes, José	Auxiliar Naval de 1ª
624)	Sabio Lavandeira, Manuel	Marinero de 2ª
625)	Saez de Parayuelo, Manuel	Marinero Voluntario
626)	Salas Riera, Antonio	Marinero Voluntario
627)	Salgado Díaz, José	Cabo de Artillería
628)	Sánchez de Blas, Pedro	Marinero de 1ª
629)	Sánchez García, José	Marinero Preferente
630)	Sánchez Paz, Manuel	Marinero Voluntario
631)	Sánchez Villaamil, Jaime	Cabo (electricista)
632)	Sande Vila, Andrés	Marinero Preferente
633)	Sanmartín López, José	Marinero Voluntario
634)	Sans Colom, Salvador	Falangª Alumno radº
635)	Santiago Pantín, José R.	Marinero Voluntario
636)	Santiago Rodríguez, Bernardino	Maestre de Marinería
637)	Santiago Santiago, Manuel	Marinero Voluntario
638)	Santolla Aneiros, Manuel	Fogonero Preferente
639)	Santos Lampón, Santiago	Marinero de 1ª
640)	Santos López, Avelino	Soldado 2º Inª de Mª
641)	Santos Santos, José	Marinero Fogonero
642)	Sardina Pena, Guillermo	Marinero Voluntario
643)	Sarriá Guerrero, Juan	Teniente de Navío
644)	Sebas Raristain, Celestino	Marinero Fogonero
645)	Sebine Echaide, Julián	Marinero Voluntario
646)	Sebine Echaide, Julián	Marinero Voluntario
647)	Seco García, Andrés	Marinero Fogonero
648)	Seijo Loureiro, Antonio	Marinero Voluntario
649)	Sequerios Gestao, Juan	Marinero Preferente
650)	Serantes Rivera, Norberto	Marinero Voluntario
651)	Serantes Rivero, Juan	Operario
652)	Servera Moya, Ramón	Marinero Voluntario
653)	Sicilia Gutierrez, José	Auxiliar 2º Oficinas
654)	Silvar Rodríguez, Cesar	Marinero Voluntario
655)	Sixto González, Ubaldo	Marinero Voluntario
656)	Sobral Zúñiga, Angel	Marinero Voluntario
657)	Soengas Facio, Ramón	Marinero Voluntario
658)	Sorondo Lazcanotegui, Bernardo	Marinero Voluntario
659)	Souto Castro, Abelardo	Marinero Voluntario
660)	Souto Couceiro, Eduardo	Marinero Voluntario
661)	Souto Novo, Francisco	Soldado Inª de Mª
662)	Souto Plana, Luis	Marinero Fogonero

663)	Suances Suances, Luis	Alferez de Navío
664)	Suarez García, Regino	Marinero Voluntario
665)	Suarez López, Gabriel	Fogonero Preferente
666)	Suquia Alegre, Federico	Alférez de Fragata
667)	Susperregui Emparan, Luis	Marinero Voluntario
668)	Teba Larco, Domingo	Soldado 2º Inª de Mª
669)	Tajes Sande, Adolfo	Marinero de 2ª
670)	Tapia Manzanares, Luis	Alferez de Navío
671)	Teigeiro Rodríguez, Juan	Operario de Máquinas
672)	Tejeiro Fernández, Ramón	Cabo de Infª de Mª
673)	Tellerías Leté, Jesús	Marinero Fogonero
674)	Tenorio Cruz, Amador	Cabo de Marinería
675)	Tenorio Vázquez, José	Soldado 2º Inª de Mª
676)	Toimil Alerso, José	Marinero Preferente
677)	Torrado Marín, Edelmiro	Soldado 2º Inª de Mª
678)	Torrente López, Eduardo	Marinero Fogonero
679)	Torrente Meceira, José María	Cabo de Artillería
680)	Trenor Pardo de Dontebur, Javier	Marinero Voluntario
681)	Trillo Lago, Manuel	Soldado 2º Inª de Mª
682)	Tuñas Suárez, Antonio	Soldado 2º Inª de Mª
683)	Uranga Itigoyen, Ambrosio Francisco	Marinero Fogonero
684)	Urbiota Arriota, Francisco	Marinero de 1ª
685)	Urquiza Artiego, José	Marinero Fogonero
686)	Urrestarazu Irigoyen, Francisco	Marinero Voluntario
687)	Uzal Losada, Jesús	Soldado 2º Inª de Mª
688)	Valcarcel Rey, Nilo	Soldado 2º Inª de Mª
689)	Valdivieso Alcalde, Valeriano	Marinero de 1ª
690)	Valencia González, Angel	Soldado 2º Inª de Mª
691)	Valiña Crespo, Manuel	Marinero Voluntario
692)	Valle Valle, Eugenio	Marinero Fogonero
693)	Valverde Cadaval, José	Marinero Voluntario
694)	Valverde Parodi, Rafael	Auxiliar 2º de sanidad
695)	Varela Pérez, Amador	Marinero de 2ª
696)	Varela Pose, Joaquín	Soldado 2º Inª de Mª
697)	Vargas Noriega, José	Marinero de 2ª
698)	Vazquez Barro, Francisco	Auxiliar 2º Máquinas
699)	Vázquez Doce, Severo	Marinero de 1ª
700)	Vázquez Pérez, Eduardo	Cabo de Infª de Mª
701)	Vázquez Pita, Camilo	Marinero de 1ª
702)	Vázquez Rodríguez, Sabino	Soldado 2º Inª de Mª
703)	Vázquez Tenreiro, Francisco	Fogonero Preferente
704)	Vázquez Varela, Perfecto	Soldado 2º Inª de Mª
705)	Veciño Carrera, Manuel	Marinero de 1ª
706)	Veciño Castro, José	Soldado 1º Infª Mª
707)	Vega Vega, Francisco	Soldado 2º Inª de Mª
708)	Vélez Peregrín, Pedro	Marinero Voluntario
709)	Velo García, Eliseo	Soldado 2º Inª de Mª
710)	Venero Conde, Eladio	Operario
711)	Veras Calvo, Angel	Soldado 2º Inª de Mª

712)	Verde Coldar, Serafín	Marinero Fogonero
713)	Vicens Lladó, Jaime	Marinero Voluntario
714)	Vicito Fernández, Manuel	Auxiliar 2º Máquinas
715)	Vila Martínez, Nicolás	Fogonero Preferente
716)	Vidal Anido, José	Soldado 2º Inª de Mª
717)	Vidal Calvo, Vicente	Marinero Preferente
718)	Vidal Gamallo, José	Soldado 2º Inª de Mª
719)	Vidal González, Antonio	3er Maquinista (2ªsec)
720)	Vidal González, Manuel	3er Maquinista (2ªsec)
721)	Vidal Mariño, Gabriel	Marinero Voluntario
722)	Vidal Mas, Juan	Marinero de 1ª
723)	Vidal Suarez, Ernesto	Marinero de 1ª
724)	Viera Dávila, Critóstome	Marinero Voluntario
725)	Vierna (de) y Belando, Manuel	Contralmirante
726)	Vigo Buyo, Manuel	Auxiliar Naval de 1ª
727)	Vilariño Pereira, Serafín	Auxiliar 2º Máquinas
728)	Villanueva Villa, Benito	Marinero Voluntario
729)	Villar Fernández, Ricardo	Marinero Voluntario
730)	Villar Ramos, Manuel	Marinero de 2ª
731)	Villarino Allegue, Manuel	Marinero Preferente (apuntador)
732)	Viña Bustamante, Jacinto	Marinero de 2ª
733)	Virto Cucullo, Julian	Marinero Fogonero
734)	Vizoso Leira, Juan Francisco	Marinero Voluntario
735)	Vives Ferrando, Mateo	Marinero Voluntario
736)	Yañez Vigo, Julio	Marinero Fogonero
737)	Zabala Salaverria, Juan	Marinero de 1ª
738)	Zaforteza Zaforteza, Eduardo	Marinero Voluntario
739)	Zozaya Sagarzazu, Florencio	Marinero de 1ª

De estos individuos no existen certificados de defunción si bien figuran en la relación de desaparecidos.

Apellidos y nombre

Empleo o clase

740)	Aguiño, José	Marinero preferente amanuense
741)	Arana (de) y Zurita, José	Marinero voluntario
742)	Babio Lavandeira, Manuel	Marinero de 2ª
743)	Bonachez Peromingo, Alfonso	Marinero distinguido
744)	Celada Martínez, Celso	Marinero de 1ª
745)	Fernando Villavicencio, José	Marinero de 1ª
746)	Fernández Codesal, Atilano	Cabo de artillería
747)	Fernández Herrero, Secundino	Timonel
748)	Fernández Rey, José	Marinero preferente amanuense
749)	Fernández Rey, José	Marinero voluntario
750)	Filgueira Patiño, Luis	Marinero voluntario
751)	Grela Sixto, Guillermo	Marinero voluntario
752)	Irigoyen Uranga, Lucio	Marinero voluntario
753)	Lamiguez Gallastegui, Nicolás	Marinero voluntario

754)	Lamique Gallastegui, Justo	Marinero fogonero
755)	López López, Dámaso	Cabo de Infantería de Marina
756)	Mitchel Sánchez, Julio	Marinero voluntario
757)	Quintiana Novo, José	Marinero fogonero
758)	Rocha (de la) Mille, Manuel	Marinero voluntario
759)	Rodríguez Rovira, Manuel	Marinero de 2ª
760)	Sánchez Ripoll, José	Delineante
761)	Juncal Iscicia, Angel ⁶	Marinero

Personal del que no existe certificados de defunción, pero consta fallecieron en el Hospital Militar de Palma, como consecuencia de las lesiones sufridas en el hundimiento del crucero “Balears”.

<u>Apellidos y nombre</u>	<u>Empleo o clase</u>	<u>Fecha defunción</u>
Blanco Villar, Alfredo	Marinero Voluntario	Fallecido a las 23h del 16-3-38
Arizmendi Amiel, Javier	Marinero	Fallecido a las 0,30h del 16-3-38
Vázquez Molezún, Juan Jesús	Marinero Voluntario	Fallecido a las 6,30h del 8-3-38
Lema Díaz, Francisco	Marinero	Fallecido a las 5,30h del 10-3-38

⁶ Este nombre estaba escrito a mano y con letra bastante ilegible por lo que podría haber algún error en los apellidos

**RELACIÓN DEL PERSONAL SUPERVIVIENTE DE LA DOTACIÓN DEL CRUCERO
BALEARES**

Apellidos y nombre

Empleo o clase

1) Abalo Pérez, Manuel	Marinero Voluntario
2) Abeal Peña, Víctor	Soldado 2ª Infª. Marª
3) Acosta Piña, Juan	Marinero de 1ª
4) Agnado Martínez, Vicente	Marinero Voluntario
5) Aguiño Montenegro, Manuel	Marinero Amanuense
6) Aguirre Alberdi, José	Marinero Voluntario
7) Agulla Hoyos, Adolfo	Marinero de 2ª
8) Alonso Aneiros, Benito	Marinero Fogonero
9) Alonso Cruces, José	Marinero de 2ª
10) Alonso Díaz, Antonio	Marinero Voluntario
11) Alonso Naveiras, Luis	Oprº. S. E. de C. N.
12) Alvariño Rodríguez, Ricardo	Marinero de 1ª
13) Alvariño Vizoso, Juan	Teniente Maquinista
14) Alza Seiza, Manuel	Marinero Voluntario
15) Alza Yzaguirre, Carmelo	Marinero Voluntario
16) Amate González, Miguel	Marinero de 1ª
17) Amil Fernández, José	Marinero de 2ª
18) Ande Alonso, Guillermo	Marinero Voluntario
19) Andújar Vázquez, Guillermo	Soldado 2ª Infª. Marª
20) Aneiros Castro, Clemente	Fogonero Preferente
21) Aneiros Filgueiras, Manuel	Aux. 1º Naval
22) Aneiros Prieto, Generoso	Tambor Infª. Marª.
23) Aneiros Saavedra, Manuel	Marinero Pref.Amanuense
24) Angel Costa, Juan	Ma. Prefte. Marª
25) Antelmo Morey, Nadal ⁷	Flecha Naval (radiotelegrafista)
26) Arambides Vidarte, Julián	Marinero Voluntario
27) Aranda (de) y Zurita, Fernando	Marinero Voluntario
28) Aremaye Echevarria, Angel	Marinero de 1ª
29) Argote Estevez, Miguel	Marinero Pref.Telentª
30) Arismendi Amiel, Javier	Marinero de 1ª
31) Aristizaba Valverde, Matilde	Marinero Voluntario
32) Aristondo Aguirre, Pedro	Ma. Prefte. Artª
33) Aristondo Argoitia, Ezequiel	Marinero Fogonero
34) Armabarrena Ugarte, Zenón	Marinero Voluntario
35) Armental Romero, Antonio	Soldado 2ª Infª. Marª

⁷ No aparece en la lista oficial de supervivientes facilitada por la Armada, aunque consta en otras fuentes como tal.

36) Arostegui Bengoechea, Juan	Marinero Fogonero
37) Arrasate Burgos, Jesús	Marinero Voluntario
38) Arriaga y Guzmán, Carlos	Teniente Inf ^a . Mar ^a .
39) Arrillaga Retejón, Valentín	Marinero Voluntario
40) Astelaria López de Letona, José	Marinero Voluntario
41) Augete Quiroga, Manuel	Marinero Voluntario
42) Badiola Burgoa, Juan C.	Marinero Voluntario
43) Balaguer Meis, Benito	Marinero de 1 ^a
44) Baqueiro Cuervo, Manuel	Cab ^o Art ^a .
45) Barcía Rubido, Ricardo	Cabo Fogonero
46) Barral Otero, José	Marinero Voluntario
47) Barreiro Rey, José María	Marinero Carpintero
48) Bastos García, Estanislao	Marinero Fogonero
49) Bayobre García, Marcelino	Fogonero Preferente
50) Bediaumeta Bengoechea, Celestino	Marinero Fogonero
51) Bediaulaneta Garriamola, Evaristo	Marinero Fogonero
52) Beitia Landeribar, Andrés	Marinero Voluntario
53) Beltrán García, Manuel	Marinero Fogonero
54) Benavente y de Bustillo, Rafael	Alférez de Navío
55) Bengoechea Badiola, José María	Marinero Voluntario
56) Beristain Arrambari, Juan	Marinero Fogonero
57) Bermúdez López, José	Marinero de 1 ^a
58) Blanco Díaz, Agapito	Opr ^o . Maq. Event.
59) Blanco Sierra, Victoriano	Marinero Voluntario
60) Bonmati Giménez, Jacinto	Marinero de 2 ^a
61) Bouza Pérez, Enrique	Marinero Pref. Elec.
62) Bouza Solmos, Manuel	Cabo Inf ^a de Marina
63) Bóveda Sánchez, Manuel	Marinero Voluntario
64) Brage Vizoso, Tomás	Per ^o . Maq. Eventual
65) Burgoa Arostegui, Benigno	Marinero Fogonero
66) Bustamante Fernández, Domingo	Marinero de 2 ^a
67) Bustamante Llorente, Joaquín	Alférez de Navío
68) Bustabat Riande, Manuel	Cabo Fogonero
69) Caamaño Fernandez, José	Marinero Voluntario
70) Caballeira Lamas, Constantino	Marinero Voluntario
71) Camiña Graña, Manuel	Marinero de 2 ^a
72) Campos Cambre, Fernando José	Marinero Voluntario
73) Canosa García, Emiliano	Marinero Fogonero
74) Cañas García, Antonio	Marinero de 1 ^a
75) Cañavate Conesa, Pedro	Fogonero Preferente
76) Carballa Prieto, Antonio	Soldado 2 ^a Inf ^a . Mar ^a
77) Caridad Díaz, Juan	Opr ^o . Maq. Event.
78) Carro Maruncho, Francisco	Marinero de 1 ^a
79) Casal Landaluce, Isidro	Soldado 2 ^a Inf ^a . Mar ^a
80) Casanova Caparo, Juan	Marinero Pref. Radio
81) Caso León, Ciriaco	Tercer Maquinista
82) Casquirno Freire, Antonio	Marinero Pref. Mar ^a .
83) Castro Aguibin, Secundino	Marinero Voluntario
84) Castro Garcia, Belarmino	Marinero Pref. Telem.

85) Castro Poceiro, Zacarías	Marinero Voluntario
86) Cayetano Ojeda, José Ignacio	Soldado 2ª Infª. Marª
87) Cendoya Beitia, Santiago	Marinero Fogonero
88) Cendoya Beitia, Santiago	Marinero Fogonero
89) Cereijo Díaz, José	Marinero Distinguido
90) Cerralbo Monzón, Modesto	Marinero de 2ª
91) Cervera Cabello, Manuel	Teniente de Navio
92) Cervera Zamora, Victoriano	Músico 3ª
93) Chacartegui Arrinda, Cruz	Cabo Marª. 1ª
94) Chapela Tonton, Manuel	Marinero de 2ª
95) Chereguino y Díaz, Ricardo	Teniente Infª. Marª.
96) Coello Girón, Luis	Aux. 2º Artª.
97) Comesaña Fontan, Antonio	Marinero Voluntario
98) Conde Diegez, José ⁸	Soldado 1ª Infª. Marª
99) Conde Martínez, Ramón	Marinero Fogonero
100) Cordero Belmonte, Antonio	Marinero Voluntario
101) Corral Martínez, Manuel	Marinero Voluntario
102) Costa Juan, Angel	Marinero Pref. Marª.
103) Couce Romero, Eladio	Marinero Voluntario
104) Crespo Castro, Antonio	Soldado 2ª Infª. Marª
105) Crespo Lomeiro, Manuel	Criado Particular
106) Criado Piñeiro, Robustiano	Maestre Mrinero
107) Cupeiro Terreiro, Francisco	Marinero de 2ª
108) Cuvillo (del) Mereillo, Ignacio	Teniente de Navio
109) Dárseles Cabeiro, Tomás	Marinero Pref. Artª
110) Dobarro Gómez, Juan	Aux. 2º Elec y Tor
111) Díaz Carames, Angel	Marinero Voluntario
112) Díaz Casteleiro, Antonio	Fogonero Preferente
113) Díaz Pereiro, Juan	Oprº S. E. de C. N.
114) Díaz Romero, José María	Fogonero Preferente
115) Díaz Secane, Marcelino	Fogonero Preferente
116) Díaz Valero, Miguel	Cabo Infª de Marina
117) Diego (de) García, Manuel	Sargento Infª. Marª.
118) Diego García, Manuel	Sargento Infª. Marª.
119) Domínguez Neto, José	Marinero Voluntario
120) Domínguez Santana, Manuel	Soldado 2ª Infª. Marª
121) E. Franco Durán, Esteban	Marinero Voluntario
122) Echaburo Landariba, Ramón	Marinero Fogonero
123) Echaburu Landeribar, Justo	Marinero Fogonero
124) Echevarria Urretilla, Julián	Marinero Voluntario
125) Echeveste Echenique, Benito	Marinero Voluntario
126) Echeveste Janrequi, Bautista	Marinero Voluntario
127) Elu Zulaica, Bartolome	Marinero Voluntario
128) Emparan Lecuona, Lucio	Marinero Fogonero
129) Escarceda López, Salvador	Soldado 2ª Infª. Marª
130) Escobar Bea, Francisco	Aux. Rad. Ofª 3º

⁸ Este nombre estaba tachado en la lista de desaparecidos sin certificado de defunción con una nota a mano que decía "Superviviente"

131)	Escuedero Rodríguez, Antonio	Marinero Prf. Mar ^a
132)	Espineira Otero, Manuel	Marinero Voluntario
133)	Falcon Piñeiro, Alejandro	Fogonero Preferente
134)	Feal Ardao, José María	Marinero Voluntario
135)	Fernández Armesto, Camilo	Marinero Voluntario
136)	Fernández de la Reguera, José María	Marinero Voluntario
137)	Fernández González, Ricardo	Cabo Inf ^{ra} de Marina
138)	Fernández Iglesias, Joaquin	Soldado 2 ^a Inf ^{ra} . Mar ^a
139)	Fernández López, Luis	Tercer Maquinista
140)	Fernández López, Salvador	Tambor Inf ^{ra} . Mar ^a .
141)	Fernández Redondas, Amadeo	Marinero Voluntario
142)	Fernández Rodríguez, Sebastián	Apuntador Art ^a .
143)	Fernández Santamaría, Alejandro	Marinero Voluntario
144)	Fernández Somos, Eduardo	Comandante Maquinista
145)	Fernández Suárez, Jesús	Marinero de 1 ^a
146)	Ferrando Barceló, Antonio	Marinero de 1 ^a
147)	Ferre Rey, Benilde	Cabo Inf ^{ra} de Marina
148)	Ferreiros Busto, Manuel	Marinero de 1 ^a
149)	Fidel Pérez, Carmona	Marinero de 2 ^a
150)	Filgueiras Arias, Fernando	Marinero Voluntario
151)	Filgueiras Eirca, Santiago	Marinero Voluntario
152)	Fons Sureda, Pedro	Marinero Voluntario
153)	Fornos Iglesias, Manuel	Fogonero Preferente
154)	Fornos Pico, Vicente	Opr ^o . Maq. Event.
155)	Fraga Rodríguez, Victoriano	Cabo Electricidad
156)	Freire Rodríguez, Eustaquio	Cabo Inf ^{ra} de Marina
157)	Freitas Vaquero, Teodoro	Soldado 1 ^a Inf ^{ra} . Mar ^a
158)	Gamundi Rodríguez, Manuel	Marinero Voluntario
159)	Gandal Velo, Andrés	Tercer Maquinista
160)	Gandara Leis, Francisco	Marinero de 2 ^a
161)	Gandara Oliveiras , Manuel	Soldado 1 ^a Inf ^{ra} . Mar ^a
162)	Gandara Sanmiguel, Erundino	Soldado 1 ^a Inf ^{ra} . Mar ^a
163)	García Domínguez, Juan	Cabo Fogonero
164)	García Fernández, Angel	Aux. 2 ^o Ofc.
165)	García González, Mariano	Marinero 1 ^a
166)	García Ramos, Olimpio	Marinero 1 ^a
167)	García Regueira, Leonardo	Cabo Inf ^{ra} de Marina
168)	García Sampetro, Antonio	Opr ^o . S. E. de C. N.
169)	García Soto, Julio	Soldado Inf ^{ra} Mar ^a 2 ^a
170)	Gilabert Pérez, José	Cap. Maquinista
171)	Goicoechea Oliver, Francisco	Marinero Pref. Aman.
172)	Goicoechea Pérez, Lucas	Marinero de 1 ^a
173)	Golgar Domínguez, Olegario	Soldado 2 ^a Inf ^{ra} . Mar ^a
174)	Gómez Armeda , José	Marinero de 1 ^a
175)	Gómez Barrada, Joaquín	Marinero Voluntario
176)	Gómez Rey, Alfonso	Marinero Pref. Art ^a
177)	Gomila Mora, Jaime	Marinero Fogonero
178)	González Bustillo, Félix	Marinero de 1 ^a
179)	González Cid, José	Marinero de 1 ^a

180)	González Echevarria, Angel	Marinero Fogonero
181)	González Iglesias, Emilio	Marinero Músico
182)	González Larrea, Castor	Marinero de 1 ^a
183)	González Martínez, Francisco	Marinero Voluntario
184)	González Martínez, Manuel	Marinero Voluntario
185)	González Pérez, Luis	Marinero Voluntario
186)	González Rodriguez, Amadeo ⁹	Flecha Naval (radiotelegrafista)
187)	González Santos, Edmundo	Marinero Pref. Aman.
188)	González Torrizo, Manuel	Marinero Voluntario
189)	González Zarza, Antonio	Soldado 2 ^a Inf ^{ta} . Mar ^a
190)	Gotó Noal, José	Marinero Voluntario
191)	Grela Sixto, Guillermo	Marinero Voluntario
192)	Guasch Marí, José	Marinero de 2 ^a
193)	Guenaga Badiola, Cipriano	Cabo Artillería
194)	Guimil Castro, Luis	Marinero Voluntario
195)	Hernández Royo, Juan	Marinero Voluntario
196)	Ibaceta Bilbao, Juan de Dios	Marinero Fogonero
197)	Ibarguren Urretavizcaya, José	Marinero de 1 ^a
198)	Ibarrondo Echevarria, Carlos	Opr ^o Maq. Eventual
199)	Iglesias Nogueira, Rogelio	Marinero Voluntario
200)	Iglesias Paz, Benjamín	Marinero de 2 ^a
201)	Iza Duinat, Romualdo	Marinero de 1 ^a
202)	Jaraiz Franco, Francisco	Marinero Voluntario
203)	Jareño Furguet, Antonio	Soldado 2 ^a Inf ^{ta} . Mar ^a
204)	Juan Marí, Juan	Marinero de 1 ^a
205)	Lacave Abarzaza, Antonio	Marinero de 1 ^a
206)	Lafuente Varela, Ramón	Marinero Voluntario
207)	Lago Fernández, Armando	Marinero de 1 ^a
208)	Lago Mato, Jesús	Marinero Voluntario
209)	Lamiguez Gallástegui, Nicolás	Marinero Voluntario
210)	Lara Febre, Manuel	Marinero de 1 ^a
211)	Lariarte Lecuona, Juan	Marinero Voluntario
212)	Lariarte Lecuona, Vicente	Marinero Voluntario
213)	Larios Fernández, Ramiro	Marinero de 1 ^a
214)	Larrarte Amunarriz, Ricardo	Marinero de 1 ^a
215)	Larrauri Ytuarte, Domingo	Marinero de 1 ^a
216)	Larzabal Olarzabal, Ambrosio	Marinero Voluntario
217)	Lecin Pugate, Domingo	Marinero de 1 ^a
218)	Lecuona Albicua, José	Marinero Voluntario
219)	Lecuona Albizu, Jesús	Marinero Voluntario
220)	Leira López, Angel	Marinero Voluntario
221)	Leira Mauzo, Eugenio	3er. Maquinista
222)	Leiracha Dopico, Andrés	Marinero Fogonero
223)	Leiva Solla, José ¹⁰	Flecha Naval (telegrafista)
224)	Leonardo Martínez, Andrés	Marinero de 1 ^a
225)	Lerchundi Arrizabaleta, Martín	Marinero amanuense

⁹ No aparece en la lista oficial de supervivientes facilitada por la Armada, aunque consta en otras fuentes como tal.

¹⁰ No aparece en la lista oficial de supervivientes facilitada por la Armada, aunque consta en otras fuentes como tal.

226)	Lista Paz, Jesús	Soldado 2ª Infª. Marª
227)	Llamas Pérez, Benito	Soldado 2ª Infª. Marª
228)	Llan Díaz, Enrique	Marinero Voluntario
229)	Llorca Pérez, Pedro	Soldado 2ª Infª. Marª
230)	Lomeiro Sueiraz, Francisco	Cabo Infª de Marina
231)	López Bedoya, Avelino	Fogonero Preferente
232)	López Chouzas, Antonio	Marinero Voluntario
233)	López Chouzas, Cesareo	Marinero de 1ª
234)	López de la Osa Garcés, Arturo	Marinero Voluntario
235)	López Gómez, Ramón	Cabo Fogonero
236)	López Otero, José	Marinero Voluntario
237)	López Pérez, Feliciano	Marinero de 1ª
238)	López Seco, Vicente	Opr. Maq. Eventual
239)	López Soto, Manuel	Oprº Maq. Eventual
240)	Loza Mantañes, Salvador	Apuntador sin term.
241)	Manrubio Ruiz, Bienvenido	Fogonero Preferente
242)	Margarinos García, José	Marinero Voluntario
243)	Mari Rivas, Antonio	Marinero de 2ª
244)	Mari Torres, José	Marinero de 2ª
245)	Mariño Pena, Eugenio	Marinero Voluntario
246)	Márquez Pérez, José	Marinero Voluntario
247)	Martija Egeia, Rafael	Marinero Voluntario
248)	Martínez, Alfonso	Maestre Artillería
249)	Martínez, Francisco	Marinero Voluntario
250)	Martínez Costas, Rogelio	Marinero Pref. Elec.
251)	Martínez Estévez, Ramón	Marinero de 1ª
252)	Martínez García, José	Marinero Voluntario
253)	Martínez Piñeiro, Ramiro	Cabo Fogonero
254)	Martínez Ramírez, Manuel	Músico de 2ª
255)	Martínez Rodríguez, Román	2º Maquinista
256)	Martínez Sánchez , Belarmino	Marinero Pref. Marª.
257)	Más Homar, Antonio	2º Maquinista
258)	Mellado López, José	?
259)	Mera Charlo, Marcelino	Fogonero Preferente
260)	Mezquida Amengual, Miguel	Marinero Fogonero
261)	Míguez Rivas, Antonio	Marinero Voluntario
262)	Monfort Romero, Miguel	Cabo Marinería 1ª
263)	Monjón Babio, Edelmiro	Cabo Artillería
264)	Montado Castalleda, Felipe	Soldado 2ª Infª. Marª
265)	Montarde Alvarez, Benito	Soldado 2ª Infª. Marª
266)	Montenegro Bastos, Benigno	Marinero Voluntario
267)	Montenegro Correa, Lluís	Soldado 2ª Infª. Marª
268)	Montero Dópico, Manuel	Fogonero Preferente
269)	Montero Ramos, Jesús	Soldado 2ª Infª. Marª
270)	Montero Toimil, Carlos	Marinero Voluntario
271)	Montes Doural, Carlos	Soldado 2ª Infª. Marª
272)	Moreno Rosende, José	Soldado 2ª Infª. Marª
273)	Morón Altaya, José	Soldado 2ª Infª. Marª
274)	Muiños Lafont, José	Corneta Infª Mª

275)	Muiños Rodríguez, Marcelino	Soldado 1ª Infª. Marª
276)	Muñiz Rodríguez, Ramiro	Auxiliar 1º Naval
277)	Nazara Acuña, Luis	Marinero de 1ª
278)	Nieto Gil, José	Marinero Voluntario
279)	Novo Fiaño, Salvador	Marinero 2ª
280)	Olaizola Arrillaga, Santiago	Marinero de 1ª
281)	Orchoa Bouzón, Antonio	Soldado 2ª Infª. Marª
282)	Oria Guerrero, Francisco	Soldado 2ª Infª. Marª
283)	Osa Badiola, Pantaleón	Marinero Voluntario
284)	Osa Urquiola, Pio	Marinero Voluntario
285)	Osoro Olabarrieta, Pedro	Soldado 1ª Infª. Marª
286)	Otero Goyanes, Fernando	Marinero de 1ª
287)	Otero Rodríguez, Andrés	Marinero de 2ª
288)	Pantín López, Marcelino	Marinero Fogonero
289)	Parada Sanjusjo, Ricardo	Teniente de Sanidad
290)	Pardo Piñón, José	Marinero de 2ª
291)	Peso Cortés, José	Marinero Voluntario
292)	Patiño Ramiro, Ardaos	Marinero Voluntario
293)	Pavón Fernández, Manuel	Marinero Voluntario
294)	Pazos García, Adolfo	Marinero Voluntario
295)	Pazos Gradín, Manuel	Apuntador sin term.
296)	Pazos Santiago, Cecilio	Maestre Fogonero
297)	Pedreso Piñeiro, Manuel	Marinero Fogonero
298)	Pedroche Pedroche, Pio	Marinero de 2ª
299)	Peleteiro Dedeida, Carlos	Marinero Pref Marª
300)	Pena García, Jesús	Marinero de 2ª
301)	Peña Fernández, Gonzalo	Marinero Voluntario
302)	Peón Timidaos, Octavio	Marinero Fogonero
303)	Peralba Giráldez, Joaquin	Marinero de 1ª
304)	Pereira Durán, Julio	Marinero de 1ª
305)	Pereira Palen, Guillermo	Fogonero Preferente
306)	Pereira Paz, Ramón	Soldado 2ª Infª. Marª
307)	Pereira Suarez, Herminio	Marinero Voluntario
308)	Pérez Aguirre, Pablo	Marinero Voluntario
309)	Pérez Bocanegra, Rafael	Músico 3ª
310)	Pérez Gutierrez, Francisco	Soldado 2ª Infª. Marª
311)	Pérez Jaimo, José	Marinero Voluntario
312)	Pérez Martínez, Tomás	Marinero de 1ª
313)	Pérez Mó, Melchor	Marinero Voluntario
314)	Pérez Pequeño, Anselmo	Marinero de 1ª
315)	Pérez Troitiño, Remigio	Marinero Voluntario
316)	Pérez Vaiga, Antonio	Cabo Prov. Artª
317)	Permuy Rodríguez, Andrés	Cabo Marinería
318)	Pesqueira González, Manuel	Marinero de 1ª
319)	Pillo Sánchez, Manuel	Marinero de 2ª
320)	Piñeiro Rodríguez, José	Marinero de 2ª
321)	Porto Castro, Francisco	Marinero de 1ª
322)	Prieto Topazo, Belarmino	Soldado 2ª Infª. Marª
323)	Primo Bouza, José	Soldado 2ª Infª. Marª

324)	Puente González, José	Operº Maq. Eventual
325)	Puente Teijeiro, Luis	Marinero de 2ª
326)	Ramirez Abella, Manuel	3er. Maquinista
327)	Ramírez Palmer, Fernando	Marinero Voluntario
328)	Ramón Costa, Antonio	Marinero Pref. Artª
329)	Rego Lorenzo, Dionisio	Marinero Voluntario
330)	Rego Lorenzo, Secundino	Marinero de 2ª
331)	Rey Ardid, Celestino Pedro	Alférez de Navío
332)	Rey Casal, Luis	Marinero Fogonero
333)	Rey Casal, Oscar	Marinero de 2ª
334)	Rey Costa, Dosindo	Soldado 1ª Infª. Marª
335)	Rey García, Manuel	Marinero Voluntario
336)	Rey Luacas, Francisco	Oprº S. E. de C. N.
337)	Riestra Peris, Miguel	Marinero Pref. Artª
338)	Rigo Rigo, Andrés	Marinero de 2ª
339)	Rio Vázquez, Manuel	Soldado 1ª Infª. Marª
340)	Rio Vinagre, José	Marinero Preferente
341)	Rios Palmas, José	Marinero Voluntario
342)	Rivera Rodríguez, Francisco	Marinero de 2ª
343)	Rodríguez Aguiar, Vicente	Marinero Voluntario
344)	Rodríguez Bedia, Jesús	Marinero de 2ª
345)	Rodríguez Cruz, José	Oprº Maq. Eventual
346)	Rodríguez Echares, Antonio	Apuntador Artª.
347)	Rodríguez Luciano, Manuel	Soldado 2ª Infª. Marª
348)	Rodríguez Meijó, Eulogio	Soldado 2ª Infª. Marª
349)	Rodríguez Muñiz, Enrique F.	Marinero Voluntario
350)	Rodríguez Pena, Francisco	Marinero de 2ª
351)	Rodríguez Piñón, Vicente Francisco	Marinero Voluntario
352)	Roget Montero, Severo	Marinero de 1ª
353)	Román Bru, José	Marinero de 1ª
354)	Romero Aneiros, Antonio	Soldado 1ª Infª. Marª
355)	Romero Sánchez, José	Músico 3ª
356)	Romero Somoza, Juan	Soldado 2ª Infª. Marª
357)	Romero Valera, Germán	Marinero de 2ª
358)	Ron Pérez, Víctor	Marinero Voluntario
359)	Ron Quiroga, Domingo	Marinero Voluntario
360)	Ruiz Linares, Diego	Marinero Pref. Artª
361)	Saavedra Amado, Matías	Marinero Fogonero
362)	Sabal Rodríguez, Cristóbal B.	Marinero Fogonero
363)	Saizar Unzueta, Javier	Cabo 2º Artillería
364)	Salas González, Primitivo	Marinero de 2ª
365)	Salorio Santos, Antonio	Marinero Voluntario
366)	Sánchez Guzmán, Alejandro	Soldado 1ª Infª. Marª
367)	Sánchez Leal, José	Soldado 2ª Infª. Marª
368)	Sanguian Abuin, Manuel	Cabo Fogonero
369)	Santiago Torrado, José	Marinero de 1ª
370)	Santiago Caamaño, José L.	Marinero Voluntario
371)	Santiago Piñeiro, Alvaro	Marinero Voluntario
372)	Santoro Fariñas, Eduardo	Marinero Pref. Artª

373)	Sardina Cabalar, Guillermo	Marinero Fogonero
374)	Secane Rodríguez, Francisco	Marinero Fogonero
375)	Segundo Díaz, Felipe	Cabo Artillería
376)	Senin Souto, José a.	Marinero de 1ª
377)	Serra Armas, Emilio	Teniente de Navío
378)	Serra Cardona, José	Marinero de 2ª
379)	Sevillano Agar, Andrés	Marinero Pref. Elec.
380)	Soler Crespillo, Manuel	Soldado 2ª Infª. Marª
381)	Somoza González, José	Marinero Voluntario
382)	Sotelo Soliño, Angel	Cabo Prov. Artª
383)	Soto Pérez, Armando	Marinero Voluntario
384)	Sunsudegui Echaide, José J.	Marinero de 1ª
385)	Sunsudegui Echevarría, Manuel	Marinero Pref. Artª
386)	Sureda Salom, Jaime	Marinero Fogonero
387)	Susperregui Emparán, Pedro	Marinero Fogonero
388)	Taracido Castrages, José L.	Marinero Pref. Aman.
389)	Teijeiro Chao, Leopoldo	Fogonero Preferente
390)	Teijeiro López, Feliciano	Soldado 2ª Infª. Marª
391)	Temprno Pérez, Ignacio	Marinero de 1ª
392)	Terrasa Flaquer, Bartolomé	Marinero Voluntario
393)	Tilves García, José	Marinero Voluntario
394)	Tobio Alvarez, Manuel	Marinero de 1ª
395)	Tojo Freire, Juan	Marinero Voluntario
396)	Tomás Alberti, Antonio	Marinero de 2ª
397)	Tomás Albertí, Antonio	Marinero Fogonero
398)	Torre (de la) Fernández, Nazario	Cabo Infª de Marina
399)	Torres Riera, Vicente	Marinero 1ª
400)	Trigo Costa, José	Auxiliar 2º Artª
401)	Uceira Martínez, Aldegundis	Marinero de 1ª
402)	Unanue Echaide, Joaquin	Marinero Voluntario
403)	Ureba Saucedo, Gabriel	Soldado 2ª Infª. Marª
404)	Urresti Borgoa, Juan	Marinero Fogonero
405)	Urresti Urresti, Jose María	Marinero de 1ª
406)	Urruria Burgoa, Pedro	Marinero Voluntario
407)	Utrera Sánchez, Diego	Soldado 2ª Infª. Marª
408)	Vale Martínez, Edesio	Marinero Voluntario
409)	Vale Rubido, José	Marinero de 1ª
410)	Valenciaga Eizaguirre, José	Marinero Voluntario
411)	Varela Blanco, Remigio	Marinero Voluntario
412)	Varela Bouza, José	Cabo Fogonero
413)	Varela Cortizo, Vicente	Cabo 2º Marinería
414)	Varela Vázquez, Juan	Marinero Voluntario
415)	Vázquez Carro, Pedro	Marinero Voluntario
416)	Vázquez Cumplido, Nemenio	Marinero de 1ª
417)	Vázquez Ratel, Florentino	Marinero Voluntario
418)	Vázquez Rodríguez, Benigno	Soldado 2ª Infª. Marª
419)	Vega Bazán, Juan	Marinero Voluntario
420)	Veiga Pesqueira, Juan	Marinero Armero
421)	Veny Literas, Benito	Marinero de 1ª

422)	Vidal García, Edmundo	Marinero de 1ª
423)	Vidal Rubianes, Rogelio	Soldado 2ª Infª. Marª
424)	Vidales Fernández, José María	Marinero Voluntario
425)	Vierna Belando, Jesús	Sargento Infª. Marª.
426)	Vila Gómez, Francisco	Marinero Fogonero
427)	Vila Martínez, Juan	Marinero Fogonero
428)	Vila Tomás, Jaime	Marinero de 2ª
429)	Villafranca Abadía, Antonio	Falangista Músico
430)	Villanueva Onteda, Angel	Cabo Fogonero
431)	Villegas Niño, Antonio Lucio	Marinero Voluntario
432)	Villoch Aller, Joaquín	Marinero de 1ª
433)	Viz Brandaris, Inocente	Marinero de 2ª
434)	Zabala Achutegui, Juan	Marinero Voluntario
435)	Zalba Ayaza, Roque	Marinero Voluntario
436)	Zamora Susada, León	Marinero de 1ª
437)	Zarcá Lago, Gerónimo	Telemetº sin term
438)	Zarraga Larrinaga, Juan	Marinero Fogonero
439)	Zas Rodríguez, Antonio	Aux. 1º Elec. y Torp.
440)	Zorrilla Postales, Eustaquio	Soldado 2ª Infª. Marª
441)	Zuñiga Zarate, Marcelino	Marinero de 2ª

RELACIÓN DEL PERSONAL DE LA DOTACIÓN DEL CRUCERO “BALEARES” QUE NO SE HALLABA A BORDO EL 6 DE MARZO DE 1938.

<u>Apellidos y nombre</u>	<u>Empleo o clase</u>	<u>Causa</u>
Alviño Rodríguez, Ricardo	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Andao Patiño, Ramiro	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Aneiros Prieto, Generoso	Corneta	En uso de licencia
Ante Alonso, Guillermo	Marinero Voluntario	En uso de licencia
Cereijo Díaz, José	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Coura Romero, Eladio	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Domínguez Hermo, Vicente ¹¹	Marinero de 1ª	Desembarcado
Escobar Dea, Francisco	Ofic.3ºRadº.Teleftª	En uso de licencia
Espineira Otero, Manuel	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Falcón Piñeiro, Alejandro	Fogonero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Fernández de la Requera, José Mª	Marinero Voluntario	En uso de licencia
González Bustillo, Félix	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
González Cid, José	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Lago Fernández, Arnaldo	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Lario Fernández, Ramón	Marinero Voluntario	En uso de licencia
Martínez Martínez, Francisco	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Novo Ciano, Salvador	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Otero Rodríguez, Andrés	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Pantigas Ramos, Rafael	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma

¹¹ Este nombre estaba en la lista de personal superviviente con una nota a mano que decía “Desembarcado por inutil”

Pazos Santiago, Cecilio	Maestre de Fogo.	En uso de licencia
Pena Fernández, Gonzalo	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Pérez Troitiño, Remigio	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Peso Cortés, José	Marinero Voluntario	En uso de licencia
Piñeiro Rodríguez, José	Marinero de 2ª	En uso de licencia
Priz Bandariz, Inocente	Marinero de 2ª	En uso de licencia
Quintana Novo, José	Fogonero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Rego Lorenzo, Secundino	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Ruiz Linares, Diego	Marinero Pref.Artª	En uso de licencia
Sania López, Angel	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Soler Crespillo, Manuel	Soldado de Infª Mª	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Tillez García, José	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma
Varela Blanco, Remigio	Marinero Voluntario	En uso de licencia
Zabala Architegui, Juan	Marinero	Hospitalizado en el Hosp. Militar de Palma

Según nuestros cálculos, y después de haber corregido algunos errores u omisiones¹², el número total de desaparecidos y muertos a bordo del “Baleares” sería de 765 y el número de supervivientes de 441 existiendo una discrepancia en ambas cantidades resultantes y las cantidades que dan dos de los más cualificados autores que hemos consultado como son el libro del teniente Cervera “El crucero Baleares” y el libro basado en la memorias del almirante Francisco Moreno “La guerra en el mar”¹³ que curiosamente dan la misma cantidad : 788 desaparecidos y 435 supervivientes.

¹² Sin descartar posibles errores de transcripción y la ausencia de algún nombre ya que en las pocas ocasiones que hemos podido cotejar algunas listas estas han tenido algún error en los nombres e incluso alguna omisión.

¹³ Escrito por los capitanes de corbeta Fernando Moreno Reyes y Salvador Moreno Reyes.

A continuación transcribimos el parte de campaña sobre el combate de Cherchel que elevó el Comandante del crucero «Baleares» (Capitán de Navío don Manuel de Vierna) al Almirante de la Flota

«A las 10,15 horas, navegando al 79' y a 20 nudos, al estar a 30 millas al 277* de Argel, se vieron por la amura de babor y dentro de la calima varios barcos de guerra, que se reconocieron inmediatamente como rojos, comprobando que se trataba de un convoy formado por el transatlántico «Antonio Satrústegui» y tres vapores más, que parecían ser el «Aldecoa», «Mar Caribe» y otro desconocido, todos arrumbados al W.; detrás de ellos, el «Libertad» y el «Méndez» y, a ambas bandas, varios destructores, contándose primero cuatro y más tarde dos más, navegando también al W.; al parecer de Argel a Cartagena o Alicante. Se tocó zafarrancho de combate, se mandaron encender las dos calderas que faltaban, aumentándose la velocidad a 29 nudos.

»Al darme cuenta de la situación comprometida en que me encontraba entre la Escuadra Roja y la costa casi hostil del Africa francesa, resolví, como maniobra la más adecuada, procurar pasar por la popa del convoy, batiendo a los cruceros «Libertad» y «Méndez», que iban a retaguardia, franqueándome el paso para quedarme entre la base de Palma y la Flota Roja, por si fuese necesario buscar el resguardo de aquélla. Tomada tal decisión se metió a babor, gobernando primero al 45* y después al 30*.

»A las 10,30 horas se comunicó al Almirante de la Flota el avistamiento y se pidió aviación de bombardeo a Palma.

»A las 10,35, el «Libertad» se encontraba a 16 000 metros, y el «Méndez», a 13 750, señalando como objetivos a la artillería de 20 al «Libertad» y, a la de 12, el «Méndez».

»El convoy se fue perdiendo de vista, acompañado por los destructores, por el W., gobernando todos ellos hacia tierra para alejarse, excepto el «Libertad» y el «Méndez», que maniobraron hasta ponerse a un rumbo paralelo al nuestro, dando toda la velocidad.

»A las 10,44 horas, en muy malas condiciones de visibilidad para nosotros y buena para el enemigo, debido a la posición del sol y viento en condiciones desfavorables, se abrió el fuego con la artillería de 12 sobre el «Méndez» y con la de 20 sobre el «Libertad», centrando el tiro a la tercera salva, pasando a salva rápida y apreciándose cuatro explosiones del través hacia popa en el «Libertad».

»Los cruceros «Libertad» y «Méndez» abrieron fuego en seguida, tirando por salvas, grupos blanco y negro, siguiendo el método de tiro ordenado para este tipo de crucero y manteniéndolo centrado durante este tiempo, con la sola excepción de que para el centrado en deriva no empleó las «k».

»A las 10,52 horas se gobernó más a estribor, para aumentar la distancia a tierra, y a las 10,53 horas, por haber cantado desde un puesto de observación «submarino por estribor», se metió a esta banda, sin que se avistase desde el puente, por lo que se volvió a rumbo.

»Durante este tiempo continuaba el duelo artillero entre el «Libertad» y nosotros, por sostener bien dicho crucero una velocidad de 29 nudos; el «Méndez» se había quedado rezagado.

»Los puestos directores de popa no podían ser utilizados, por no ver al enemigo, debido al humo producido con el encendido de otras dos calderas. El «Libertad» logró centrar su tiro, formándose por ambas bandas los piques en nuestras proximidades.

»A las 10,56 horas recibimos un impacto en la amura de babor cuaderna 36, 1,5 metros por encima de la flotación, dejando sin corriente durante unos momentos a las torres de proa y dirección de tiro, desincronizando ésta, teniendo que interrumpir el fuego para sincronizar nuevamente.

»A las 11 horas se gobernó al 45% para seguir aumentando distancia, y a las 11,5 horas recibimos el segundo impacto, en la cara de proa de la chimenea, destrozando los mamparos interiores de la misma y produciendo gran número de cascos y metralla, que alcanzaron los puentes, caja de urgencia del cañón 4 y el incendio de un proyectil iluminante. Los gases de este incendio deformaron la puerta de esta caja, y no las planchas que tienen para este objeto.

»Al ser pedidos por el Comandante de la batería voluntarios para arrojar los proyectiles al agua, se ofrecieron todos los que estaban a su alrededor, comenzando inmediatamente la faena, en la que se destacó el soldado de Infantería de Marina Manuel Lois, que acudió el primero y abrió la puerta de la caja de urgencia, manteniéndose en su puesto hasta que las quemaduras muy graves que sufría le hicieron caer desplomado en cubierta. ,

»A consecuencia de la metralla producida por el impacto en la chimenea, fallecieron el Condestable don José Estévez y el soldado de Infantería de Marina Gerardo Ros, habiendo, además, tres heridos graves y veintiséis leves.

»Durante este tiempo las torres de proa continuaron haciendo fuego y como los puestos directores de popa, totalmente envueltos en humo, estaban imposibilitados de observar el tiro, no pudo utilizarse la artillería de 12 eficazmente, ni las torres tres y cuatro. En esta fase del combate, el tiro del enemigo fue muy eficaz, regular y bien centrado.

»A las 11,15 horas se suspendió el fuego, por perderse de vista al enemigo, gobernándose inmediatamente al 28' para acercarnos a él. De 11,15 a 11,20 se gobernó con la aguja magnética, por haberse quedado sin corriente la giroscópica, cambiándose de circuito y funcionando a continuación normalmente.

»En las proximidades del cañón 2, una vez que cesó el fuego, recogidos los muertos y heridos graves, apagado el incendio, los que quedaron en pie de los cañones de proa a babor, mirando al puente y brazo en alto, cantan «Cara al Sol» y gritan «Viva España»; el resto de la dotación continúa en sus puestos y muy pronto empieza nuevamente el fuego.

»A las 11,20 horas se comunicaron las dos calderas que faltaban y se aumentó la velocidad a 31 nudos, recibándose el radio del Almirante de la Flota comunicando que el «Canarias» se preparaba para salir y pidiendo situación del enemigo.

»A las 11,25, como resultado del rumbo de acercamiento, vuelve a verse al «Libertad» a 16800 metros de distancia, abriendo el fuego con las torres. El enemigo contesta a nuestro fuego ya con menos intensidad que en el contacto anterior, apreciándose que, aunque tiraba por salvos, lo hacía con fuego local, no centralizado como anteriormente.

»Los piques de nuestras torres caían en sus proximidades y, al caerle una salva encima, se observó que metía francamente a babor, perdiéndose de vista al poco tiempo entre la calima y el humo.

»A las 11,42 horas se arrumbó al Norte, y poco después al 333' y 313% para no perder el contacto con el enemigo, avistándose nuevamente a las 11,56 horas, sin que se pudiesen medir distancias, por verse solamente y a intervalos el puente, la chimenea y la bandera del «Libertad», navegando al parecer en dirección a la costa de Africa.

»A las 11,55 horas se comunicó al Almirante de la Flota el contacto con el enemigo, y a las 11,59 horas sólo se veía el humo del «Libertad» y otros tres humos más a popa, arrumbando, a las 12,05 horas al 270% para mantenernos por el Norte de la Escuadra Roja y el convoy.

»A las 12,29 horas se dejaron de ver los humos, y a las 12,40 horas se disminuyó la velocidad a 25 nudos, con objeto de no alejarme mucho del grueso del enemigo, considerando que éste se incorporaría al convoy y seguiría su velocidad.

»A las 12,17 horas el Almirante de la Base Naval de Palma pidió situación del enemigo, y a las 13 horas se le comunicó a dicho Almirante situación aproximada del enemigo y al Almirante de la Flota las novedades.

»A las 13,28 horas se arrumbó al 251% y a las 15 horas, al 231', para cortar las derrotas del convoy a la costa roja, supuesta una velocidad del mismo comprendida entre 10 y 13 nudos.

»A las 13,40 horas se recibió el radio de Palma comunicando la salida a las 13 horas de la aviación «Negrilla», y a las 13,45 horas la salida de la aviación «Legionaria», a las 13,30 horas.

»A las 15 horas se disminuyó a 18 nudos, y a las 15,11 horas se tocó retirada de zafarrancho de combate, comiendo la dotación en sus puestos respectivos.

»A las 15,56 horas se tocó zafarrancho de combate por oírse explosiones, al parecer de bombas de aviación, por nuestro costado de babor; se arrumbó al Sur, viéndose poco después por la proa un barco, gobernando al 190% para reconocerlo, comprobando que era un mercante francés.

»A las 16,30 horas se metió a babor, para reconocer a un avión «Heinkel», al que se le hizo la señal de reconocimiento, que contestó con proyector. A las 16,40 horas se volvió a gobernar al Sur.

»A las 17,15 horas se aproó al 90% para seguir efectuando la exploración, y a las 17,07 horas se avistó una estela, sin verse más que el bulto del barco, pues los horizontes estaban muy tomados con niebla, aunque no muy espesa, y el sol en condiciones desfavorables. Poco después se comprobó que se trataba del «Libertad», viéndose tres barcos más, que navegaban en línea de fila con él; parecían el «Méndez» y dos destructores, todos ellos navegando hacia el Este. La falta de visibilidad impidió tirar con las torres, abriendo el fuego con la artillería de 12, siendo muy difícil el tiro, por no verse los blancos.

»Durante unos momentos se vieron cinco barcos, todos ellos de guerra, navegando al parecer al 70'.

»A las 17,18 horas se gobernó al 90' para acercarnos a ellos, viéndose poco después entre la niebla un destructor a 50' por estribor, gobernándose a las 17,22 horas al 50% con el «Libertad», «Méndez» y tres destructores por el través, rompiendo el fuego contra ellos a las 17,23 horas con la artillería de 12.

»A las 17,30 horas abrieron fuego contra nosotros todos los buques enemigos. El «Libertad» centró su tiro a la cuarta salva, mientras que las salvas del «Méndez», al principio bien dirigidas, iban quedando cortas, quedándose rezagado. El tiro de los destructores, siempre escaso, fue corto.

»Se empezó a aumentar la velocidad hasta alcanzar la máxima; debido a ello empezó a entrar agua por el orificio de la amura, inundando parcialmente el pañol del electricista, produciendo pérdida de aislamiento del circuito de las torres de proa; también, por averías en el alza directora de proa, pasó a dirigir el tiro el puesto «C», el cual no pudo observar el tiro debido al humo; por ello disparó poco, para evitar un consumo inútil e ineficaz de municiones. En vista del deficiente estado en que se encontraba la artillería, a las 17,38 horas se gobernó al 50% para aumentar distancia, estando en este momento el «Méndez» algo rezagado. A las **17,46** horas es necesario suspender el fuego por la avería en el alza directora del puesto «A» y no poder dirigir desde popa. a causa del humo, aumentándose revoluciones hasta alcanzar 32,5 nudos. El tiro del «Libertad» está centrado y por dicha causa, desde las 17,54 horas hasta las 18 horas se les gobierna a las salvas, haciendo fuego de vez en cuando con las torres de popa, hasta que, por haber aumentado la distancia, empiezan a caer las salvas cortas. En este período del combate, verificado en muy malas condiciones de visibilidad y poder efectivo, no tuvimos que lamentar ningún imi3acto de efectos tan tristes como el de la mañana.

»A las 18,15 horas se pierde de vista el enemigo, y a las 18.18 horas se gobierna al 270*, para no perder el contacto y dirigirnos al encuentro del «Canarias-», viéndose nuevamente al «Libertad», «Méndez Núñez» y dos destructores, haciéndose fuego contra el primero con

las torres dirigidas por el alza de popa. El «Libertad» hace también fuego y, al ir centrando su tiro, se arrumbó al 310*, gobernándose nuevamente al 290* a las 18,34 horas, para no perder de vista los humos, y a las 18,40 horas al 256*, para ir al encuentro del «Canarias», viéndose, a las 19 horas, cinco columnas, de humo por la aleta de babor y otras dos por la popa, que se perdieron de vista totalmente a las 19,08 horas.

1 »A las 19.12 horas se vieron por estribor cuatro aviones, a los que se hizo la señal de reconocimiento, que no contestaron, comunicándole con proyector «enemigo al Sur», por creer que eran de la Base de Palma y, vista la maniobra de no acercarse y navegar más tarde de la misma vuelta -pero al estar por la amura de estribor gobernaron hacia nosotros-, mandándose hacer fuego con la artillería de 12. Antes de que disparasen y al estar a gran distancia, se les vio dejar caer las bombas arrumbando inmediatamente a Cartagena, viéndose los piques a unos 4000 metros de nuestra lproa; se continuó navegando al mismo rumbo y velocidad, tocándose a las 20 horas retirada, y moderando a 26 nudos a las 20,30 horas.

»A las 21,50 horas, con objeto de rectificar la estima muy errónea después de nueve horas de evoluciones y de haber estado parada la giroscópica, por avería en el circuito, se arrumbó al 140", para situarnos por la farola de Ivi y poder verificar el encuentro con el «Canarias» en el punto ordenado.

»La farola de Ivi se avistó a las 23 horas, gobernándose después al 250* hasta las 23,49 horas, que se gobernó al 340* y más tarde al 300', a fin de dirigirnos al punto de encuentro, 15 millas al Este de la Mesa de Roldán.

»A las 21 horas falleció el soldado de Infantería de Marina Manuel Lois García a consecuencia de las quemaduras sufridas el día anterior.

»A las 21,15 horas NS. con Cabo Ténez, y a las 22,10 horas se aumentó a 24 nudos la velocidad, para adelantar la hora de llegada a Cádiz y poder operar en el hospital a dos heridos graves, medida que obtuvo su resultado, pues se salvaron sus vidas.

»Anocheció este día con mar llana y cielo despejado, horizontes claros y viento flojito del NE., navegando durante la noche con las luces apagadas, habiéndose trasladado la capilla ardiente a la toldilla.

»A las 6 horas del día 9 de septiembre se apagaron dos calderas, amaneciendo este día con mar llana, cielo con cirrus, viento flojito NE. y horizontes algo tomados.

»Por la mañana se trasladaron los otros dos cadáveres a la toldilla, y a las 10,30 horas se rezó una misa de Requiem en dicho lugar, al terminar la cual impuse al soldado Manuel Lois la Medalla Naval, concedida por el Almirante de la Flota. Dicha imposición se revistió de la máxima solemnidad, desfilando por delante del cadáver todas las Brigadas formadas y a continuación el Jefe que suscribe con toda la Plana Mayor.

»Se vieron los vapores inglés «Etrib», inglés «Mansar», holandés «Herope», francés «Azrou», inglés «Benwguis», inglés «Elstia» e inglés «Teiresiaz».

»A las 10,45 horas NS. con Punta Europa, viéndose los destructores ingleses «H-70» y «H-79», los cuales efectuaron, poco después, un ejercicio de tiro sobre blanco remolcado. En el Estrecho se avistaron también el destructor francés «5» y un cañonero holandés.

»A las 11,30 horas NS. con Tarifa, gobernándose al 270'. Debido a haberse quedado sin corriente la giroscópica, se gobernó durante quince minutos con la aguja magnética.

»Se gobernó a continuación para tomar la bahía de Cádiz, recogándose al práctico a las 14,11 horas y quedando, a las 14,55 horas, atracados por babor al muelle España, después de haber fondeado con 1,5 grilleros del ancla de estribor.

»En el muelle esperaban dos ambulancias, que recogieron los heridos, y el personal de la Constructora Naval, que procedió a reparar provisionalmente las averías.

»A las 18 horas se efectuó la conducción al cementerio de Cádiz de los cinco cadáveres, asistiendo S. E. el Almirante del Departamento, Comisiones y Autoridades, y una compañía de Infantería de Marina del Departamento y toda la dotación franca de servicio.

Firmado: *Manuel de Vierna.*»

**CIRCULAR DISTRIBUIDA A LAS DOTACIONES DE LA FLOTA NACIONAL
COMUNICANDO EL HUNDIMIENTO:**

**FUERZAS BLOQUEO
DEL
MEDITERRÁNEO**

=====

A LAS DOTACIONES DE LA FLOTA

=====

La reciente desgracia ocurrida al "Balears" me obliga a dirigirme a vosotros, con el objeto de afirmar vuestra confianza y para que todos sigáis cumpliendo con vuestro deber como hasta ahora. El enemigo, con una suerte brutal, consiguió, no sorprender, puesto que llevabais más de hora y media en zafarrancho, sino prepararse y lanzar 14 torpedos contra la Flota, de los cuales, por lo menos dos, alcanzaron al "BALEARES" probablemente en los fondos, por debajo del bulge; uno de ellos provocó el incendio de los tanques de petróleo a proa y probablemente la explosión de algún pañol de municiones que demolió toda la parte de proa del buque. Inmediatamente después, los rojos desaparecieron, satisfechos sin duda de su hazaña y sin tener valor para esperar a la amanecida.

La conducta de la dotación del "Balears" ha sido superior a todos los elogios; ni un solo Jefe del buque se salvó y Oficiales muy pocos, los que tenían su puesto en la parte de popa. Escenas sublimes se cuentan casi por centenares y todos los tripulantes del buque se han hecho merecedores de las mayores alabanzas.

Todo lo anterior, aumentará, si es posible, vuestro valor y vuestros deseos de enfrentaros de una vez con un enemigo que solo hace uso de sus armas durante la noche; estoy seguro, de que ni uno solo de entre los supervivientes de la dotación del "BALEARES", desertará del puesto de honor que se le asigne y que después de disfrutar de una breve licencia volverá otra vez a los barcos.

Mientras tanto ARRIBA LOS CORAZONES Y ARRIBA ESPAÑA

*Vuestro Almirante
Francisco Moreno*

Palma 8 de Marzo de 1938- Segundo Triunfal

NOTA DEL CUARTEL GENERAL DEL GENERALÍSIMO

Adicional al Parte oficial de guerra del día 6 de Marzo de 1938, II Año Triunfal

En el mar hemos perdido el crucero "Balears", en un encuentro nocturno, en que un disparo afortunado de un torpedero alcanzó, con uno de sus torpedos, a uno de sus puntos vitales. Esto es un azar desgraciado de la guerra, en un nuevo y heroico tributo de guerra que rinde la Marina española al altar de la Patria. La suerte no permitió que estos marinos supervivieran, hizo que se hundieran con el barco para que no pudieran continuar en la obra de levantar la potente Marina española sobre los restos de la destruida roja.

Rindan España y el Mundo testimonio de admiración y gratitud a las víctimas personales de la criminalidad moscovita, aunque a pesar de todo ello, hará que sigamos fuertes en el camino de la gloria en defensa de la Patria y de la civilización cristiana.

Rindamos tributo de admiración a sus jefes y a sus oficiales mas bravos, que sucumbieron estando en el mando de la Marina de guerra, de esta Marina española que ha arrostrado todos los peligros y azares durante mas de un año a base de entusiasmo y de fe.

La obra de levantar España se hace a fuerza de duros golpes que la afirman en su temple.

Este inevitable azar nada representa en su ejecutoria, ni en el camino del triunfo total.

¡ Marinos del crucero "Balears"! ¡Presentes!

Los destructores rojos, una vez realizada su hazaña, huyeron amparados por la velocidad y por las sombras de la noche.

Dos torpederos ingleses acudieron al lugar del suceso auxiliando a la tripulación y logrando, con su esfuerzo, salvar a 300 marinos.

Con el barco se hundieron todos sus jefes y casi la totalidad de sus oficiales y el resto de la tripulación, superando todo heroísmo en su comportamiento.

La aviación roja bombardeó, durante el salvamento, a los torpederos ingleses.

PARTE DE CAMPAÑA DEL JEFE DE LA FLOTA REPUBLICANA SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO "BALEARES".

1.- El día 5 de marzo, una vez terminada la preparación necesaria y a la vista de los últimos partes meteorológicos, que eran favorables, se decidió ejecutar la operación proyectada y dar cumplimiento a las órdenes de operaciones números 142-A, 142-B y 142-C, teniendo en cuenta también los últimos informes dados por la observación aérea, que señalaban la presencia en la bahía de Palma de los tres cruceros enemigos.

2.- A las 6 h. 30 m. del día 5 de marzo se dio orden de avivar fuegos y prepararse para salir a la mar, quedando incomunicados con tierra, a los buques de la Flota.

3.- A las 15 h. 38 m. se dio orden a la primera flotilla de destructores de ponerse en movimiento, saliendo de puerto el Jorge Juan (buque insignia), Escaño, Ulloa y Almirante Valdés.

4.- a las 16 h. 10 m. se ordenó salir al resto de la Flota, efectuándolo primeramente la segunda flotilla de destructores, compuesta por Sánchez Barcáiztegui (buque insignia del jefe de la segunda flotilla de destructores), Almirante Antequera, Lepanto, Gravina, Lazaga, haciéndose seguidamente el Libertad (buque insignia del jefe de la Flota) y el Méndez Nuñez.

5.- A las 17h. 11m. se recibieron noticias de que las lanchas torpederas habían regresado a Portman por mal tiempo. A las 17h. 35m. se le ordenó al jefe de la primera flotilla de destructores hacer una exploración hacia el freu San Antonio-Ibiza para recalar a 6 h. 30 m. del día 6 a 10 millas al E. de cabo Palos, incorporándose al grueso, y se decidió, no obstante haber regresado las lanchas a Portman, efectuar la parte de la operación encomendada al grueso de la Flota.

6.- A las 17 h. 35 m. del día 5, libres de puntas, se dio avance toda a 184 revoluciones (20 nudos), saliendo por la canal sur, A las 17 h. 50 m. se ordenó formación núm. 2 y velocidad 20 nudos, haciéndose rumbo 180. A las 18 h. 15 m. aproximándose ya la noche, se pasó a formación núm. 3. A las 18 h. 30 m. se cambió el rumbo a 65° pro metidas a Br. A las 0 h. 38m. se vio el enemigo de vuelta encontrada por Br., compuesto por los crucero Canarias, Baleares y Almirante Cervera, en línea de fila y pasando a una distancia de unos 2.000. m de la tercera Sección de destructores. El Sánchez Barcáiztegui, a 0 h. 41 m. lanzó dos torpedos sobre el buque cola enemigos (Almirante Cervera), sin conseguir hacer blanco. A las 0 h. 44 m. se dio orden general de "cada uno a su puesto" y "preparados para lanzar torpedos". A las 0 h. 45 m. se cambió el rumbo a 155°. A la 1h. 15 m. se hizo el rumbo 256°, pasando automáticamente a formación núm. 4, según había previsto en la orden de operaciones. A las 2 h. 15 m. se reconocieron los buques enemigos de vuelta encontrada por Br. en línea de fila formada por Canarias, Baleares y Almirante Cervera, que rompieron fuego con granadas luminosas sobre nuestra Flota, siendo inmediatamente contestado por el Libertad. A las 2h. 14 m. se le dio al jefe de la segunda flotilla de destructores la orden de ataque. El Sánchez Barcáiztegui lanzó cuatro torpedos sobre los buques enemigos a las 2 h. 17 m., aumentado velocidad y colocándose por nuestra Pr. haciendo fuego de artillería sobre el enemigos. El Almirante Antequera lanzó a las 2 h. 18 m. cinco torpedos sobre los buques enemigos. El Lepanto lanzó igualmente tres torpedos sobre el enemigos. A las 2 h. 20 m., en pleno combate artillero, se vio al buque del centro de la línea enemiga, el Baleares, volar en medio de una gran llamarada a la que se le apreció una altura de unos 1.200m. por haber sido alcanzado por los torpedos. Al resplandor de esta llamarada pudo verse la silueta del Almirante Cervera, que lo seguía en línea. Inmediatamente de ocurrir la voladura del Baleares suspendieron el fuego los otros buques enemigos, que se alejaron rápidamente del

lugar de la acción, mientras el *Baleares* permanecía parado en medio de un gran incendio. Se suspendió, igualmente, el fuego por nuestra parte, por no distinguirse a los otros cruceros enemigos, continuando al mismo rumbo y velocidad. A las 4 h. 20 m. se comunicó al jefe de la primera flotilla de destructores el encuentro tenido con el enemigo. A las 3 h. 05 m. se puso un radio a la base pidiendo encendieran farolas de la costa. a las 4 h. 40 m. empezó a verse la farola de cabo Palos. A las 5 h. 40 m. se le dio orden al jefe de la primera flotilla de destructores de aumentar velocidad para encontrarse a la 6 h. 0 m. a 10 millas al E de cabo Palos para incorporarse al grueso. A las 5 h. 25., se enmendó el rumbo al 262°. A las 5 h. 50 m., estando N/ S con cabo Palos, se arrumbó al 270°, ordenándose formación núm. 2, entrando seguidamente en Cartagena los cruceros seguidos por la primera flotilla de destructores, quedando el grueso de la Flota amarrada a las 7 h. 50 m.

7.- La primera flotilla de destructores, a las 15h. 47m. del día 5 y fuera de puntas, mando línea de fila orden natural, velocidad 20 nudos, rumbos 180°. A las 15 h. 48 m. se aumentó la velocidad a 25 nudos. A las 16 h. 0 m. rumbo 73°, velocidad 29 nudos. A las 16 h. 40 m., velocidad 25 nudos. A las 16 h. 54 m., rumbo 25°. A las 18 h. 50 m. E /W con Alicante, se moderó a 20 nudos, navegando en un cuadrado de cinco milla de lado, en espera de órdenes de la Flota por no encontrarse en dicho punto las lanchas torpederas que tomaban parte en la operación. A las 22 h. 15m. se reconocieron un crucero y un destructor ingles yendo la flotilla navegando al 90°. A las 22 h. 38 m. se arrumba al 38°, velocidad 20 nudos. A las 0 h. 27 m. del 6 de marzo se arrumba al 270°, cerrándose en niebla en el momento de la evolución. A la 1 h. cerrados completamente en niebla y sin verse el resto de los destructores, se manda moderar a 14 nudos, arrumbándose desde las 0 h. 55 m. al 210°. A las 2 h. 1 m. al aclarar la niebla, siguen sin verse el resto de los destructores; se arrumba al 215°, velocidad 20 nudos. A las 5 h. 5m. se ve un barco de guerra sin luces por el través de Er.; se le hace señal de reconocimiento, a la cual contesta, resultando ser el Almirante Valdés, ordenándosele ponerse en línea de fila por nuestra Pp. A las 6 h. 5 m. se aumenta la velocidad a 17 nudos. A las 6 h. 10 m. se avista al Ulloa por Er. y se le ordena pase a línea de fila. A las 6 h. 35 m. se arrumba al 290°. a las 6 h. 40 m. se modera a 20 nudos, arrumbándose a Cartagena, apareciendo el Escaño por la Pr. al que se le da la orden de entrar en línea de fila. A las 7 h. 19 m. se aumenta la velocidad a 25 nudos. A las 7 h. 30 m. se modera a 20 nudos. A las 7 h. 45 m. se aproa a la entrada de Cartagena, moderándose a 15 nudos. A las 8 h. 0 m. queda fondeada toda la flotilla de Cartagena.

8.- El crucero *Libertad* se observó durante la navegación una temperatura muy elevada en los condensadores de la máquina de Pr. debido a la suciedad interior. Al terminar la navegación se notaron salideros en las calderas B-1, A-3, A-4 y B-4, una fenda en la tapa del condensador de Er. de la máquina de Pr.

En Montaje núm. 3 de artillería hubo que hacer el municionamiento a mano debido avería de gran importancia en el ascensor de Er. y a patinar el embrague del ascensor Br.

9.- En el Méndez Nuñez continúan los circuitos de fuego en pésimo estado, siendo de urgente necesidad su casi total reparación.

10.- En el Sánchez Barcaíztegui, al comenzar el combate, se lanzaron al agua dos depósitos de gasolina, que se hallaban colocados en sus soportes en el castillo, y tres jarras, también llenas, que se hallaban en el pañol de máquinas. Durante el combate se averió la tubería de aire comprimido del cono del cañón núm. 4.

A bordo del Libertad, en Cartagena, a 19 de marzo de 1938.

El jefe de la Flota.

Firmado: Luis G. de Ubieta.

*INFORME DEL TENIENTE DE NAVÍO MANUEL CERVERA SOBRE EL HUNDIMIENTO
DEL "BALEARES"*

En Sóller, a doce de marzo de mil novecientos treinta y ocho.

Para- Excmo. señor vicealmirante jefe Fuerzas Bloqueo Mediterráneo.

Objeto.- Dar parte como oficial superviviente más antiguo de los hechos y determinaciones tomadas a bordo del crucero Baleares durante la madrugada del 6 de marzo hasta abandonar el buque.

Situación de la Fuerza- Se navegaba en línea de fila natural, Baleares, Canarias y Cervera, distancia 1.000 m., velocidad 13 nudos, convoyando dos buques que quedaban por Br. a distancia 4.000 m., velocidad 10 nudos.

Texto.- 1. Próximamente a las 00.30 del día 6 sonaron los timbres de zafarrancho de combate. Al acudir a mi puesto en el puente del E. M. me informé de que habían sido avistados y reconocidos perfectamente cuatro destructores y un submarino al parecer, cortando nuestra derrota con rumbo hacia Levante, y a distancia próximamente 2.000 m. En ese momento fue cuando se tocó zafarrancho de combate, ordenándose velocidad 26 nudos y por suponer que el ataque, de verificarse, sería contra el convoy, el almirante ordenó dar una vuelta completa alrededor de éste. La noche era cerrada, poca visibilidad y mar llana. Mientras esta maniobra se ejecutaba, ordenó S. E. preguntar por Scott al Canarias «si había avistado al enemigo», contestando éste poco después que «había avistado cuatro destructores y un crucero». El almirante ordenó que éste, a SU vez, se lo preguntase al Cervera, como creo que así se hizo.

Hasta las 02.00 próximamente no se volvió a ver nada. Los buques navegaban a velocidad siguiendo las aguas de la capitana. Se comentó en el E. M. la conveniencia de cambiar el rumbo del convoy, bien más hacia el S o hacia la costa de Levante, no adoptándose decisión alguna por conducirnos ambas al posible encuentro con los buques enemigos o a la mayor proximidad de la costa roja, con aeródromos en ella, aparte suponer que el enemigo estuviese en las proximidades y fuésemos situados durante la ejecución de las señales.

Se sorprendió en escucha radiotelegráfica, onda 65 m, una estación muy fuerte y próxima «AF1», preguntando en T.S.H. a «AF2» si tenía algo para ella. Poco después, en onda 62 m, se sorprendió la contestación de ésta «que no tenía nada» y en claro «no des tanta potencia». S. E. ordenó que personalmente atendiera a estos sorprendidos que le interesaban.

A las 02.00 próximamente se avistaron unas sombras por la amura de Br, ordenando el almirante disparar un proyectil iluminante por demora 315, pero en ese momento anunciaba la escucha submarina un ruido de turbinas muy próximo y a gran velocidad, demora 220, por cuyo motivo el almirante ordenó que el disparo iluminante se efectuase en esta última demora, sin dar tiempo a que esta orden se cumpliera por dispararse ya en la primeramente ordenada.

Los buques navegaban siguiendo las aguas a velocidad próxima a 26 nudos sin estar en línea de fila, cayendo ésta hacia Br.

El que suscribe se dirigió en este momento a la estación de T.S.H. principal como se le había ordenado, y al pasar por delante de la puerta del puente a Er. oyó y vio una salva cuyos piques pequeños cayeron muy próximos.

Durante el camino que tuve que recorrer oyó algunas salvas y al pasar el mamparo 100 antes de llegar al siguiente hacia popa por el pasillo de Br. se produjo una gran explosión acompañada del total apagado de la luz y del hundimiento de la cubierta por la que pasaba. Al principio ignoraba dónde me encontraba, pero poco tiempo después al resplandor de un gran incendio en cubierta a la altura de la chimenea pude comprobar que me encontraba en el espacio de los lavabos de fogoneros, se veía una gran brecha en el costado de unos 10 ó 12 metros, por la cual penetraba la mar mezclada con petróleo y hacia crujía en el sitio correspondiente a las calderas una gran columna de humo muy picante. Inmediatamente me incorporé y trepé por entre los restos a la cubierta superior y de ésta a la cubierta alta, oyendo continuas explosiones que cimbreaban al buque.

2. En esta cubierta me formé cargo de la grave situación en que se encontraba el buque: inclinado ya unos 15 grados hacia proa, un gran incendio en el centro y otro en los puestos de popa y superestructura que incomunicaba con la toldilla.

El jefe de máquinas subió a la cubierta y me comunicó que las máquinas se habían parado totalmente y que se encontraba sin comunicación con el puente.

Viendo que era el oficial más antiguo, ordené inmediatamente desalojar y arrojar al agua los proyectiles de las cajas de urgencia de cubierta. Al teniente de navío Serra preparar sin arriar y salvar del fuego las balsas. Al capitán de Infantería de Marina de la seguridad interior, terminar de encender el alumbrado supletorio, subir matafuegos y repasar todas las puertas; al alférez de navío Rey, tratar por todos los medios de comunicar con el puente o estación baja de órdenes. El jefe de máquinas me informó de la situación en ellas completamente paradas y por no llegar vapor era imposible suministrar energía eléctrica que se hacía muy necesaria. Le indiqué la necesidad de mantener el buque a flote a toda costa y en su consecuencia ordenó el cierre de tuberías bajando con el personal a máquinas.

Al confirmarme el alférez de navío Rey que no existía comunicación con el puente intenté hacerlo personalmente, tanto por la cubierta como por los pasillos, pero el fuego y la completa obstrucción de los pasillos por estar hundida la cubierta alta e inundada ya casi toda la baja hizo imposible el lograrlo; desde cubierta, con los aparatos de alarma y megáfono fue también intentado resultando y no habiendo logrado ver e puente ni un solo momento.

Me dirigí a la T.S.H. principal, en donde con gran satisfacción pude ver a todo el personal en sus puestos continuando el servicio como en condiciones normales. Comprobé que desde al tampoco existía comunicación con e puente y la imposibilidad de poner en marcha ningún transmisor. Me dirigí a la oficina de cifra de popa forzando e archivo de las claves y códigos y ordenando al alférez de navío Rey que baja se a la T.S.H. y descifrase los despacho sorprendidos. Por la escotilla de popa pude subir a la toldilla, en donde encontró al teniente de navío Cubillo y alféreces de navío Bustamante y Benavente, los cuales se dedicaban con gran arrojio a extinguir el incendio de los puestos de popa. Les dije que nadie abandonase el buque hasta que se ordenase y que se continuase en la faena del incendio, así como alistar las inundaciones de los pañoles por si fuesen necesarias, lo cual ya habían previsto.

Por carecer de clave de mando no se pudieron descifrar los despachos.

En cubierta centro se cortó la de madera para incomunicar la propagación del incendio

y se procedió a preparar el bote para arriarlo, ordenando subir todo el material de tablonos y maderas de la seguridad interior para hacer balsas para los numerosos heridos, lo que se efectuó en perfecto orden con un cordón de gente.

Vista la imposibilidad de hacer uso de las máquinas, ordené el cierre de sus puertas estancas y su abandono, pasando el personal a colaborar en la extinción de los incendios.

Los heridos fueron trasladados y clasificados en parte en la cámara de torpedos y los de cubierta agrupados en la toldilla, una vez lograda la comunicación con ella por la total extinción del incendio por Br.

3. Próximamente a las 04.00 se avistaron luces de dos buques que se aproximaban. Les hice señales con lámparas de mano y al comprobar que eran destructores ingleses les rogué se acercaran por tener muchos heridos a bordo. El buque estaba ya más inclinado hacia proa y con unos 20 grados de escora hacia babor, las hélices medio fuera.

Los destructores intentaron abarloar su amura tres veces, llegando, incluso, a dar un cable por estribor, pero debido a la rápida escora y peligrosa inclinación que formaba el buque, desistieron de ello.

En vista de que el salvamento parecía que iba a ser posible ordené subir los heridos que ya previamente el capitán médico me había indicado.

Se procedió a la destrucción de los códigos, claves y documentación secreta del Estado Mayor.

Ordené formar la gente en toldilla, lo que se efectuó con verdadero orden a la cual arengué, explicándoles el orden a seguir para el abandono del buque, por estar en la creencia que éste podría llevarse a cabo: primero, heridos graves; luego leves, y, por último, los sanos, y terminé dando tres vivas a España, Franco y Arriba España, que fueron contestados con verdadera emoción y entusiasmo por todos los allí presentes.

Al convencerme que los destructores ingleses desistían de su ataque y ver la escora que el buque tomaba a Er.; de acuerdo con los oficiales, ordené el abandono, tirándose las balsas y tratando de evacuar a los heridos, lo que materialmente se hizo imposible. A las 05.00 próximamente el buque escoró rápido a Er. y se inclinó verticalmente, hundiéndose con él.

4. Después de breves momentos y de pequeña lucha con el remolino, al salir a la superficie observé que las balleneras de los destructores efectuaban el salvamento de los náufragos, la mayoría de ellos agarrados a tablonos y balsas.

Unos 20 minutos permanecí en el agua, siendo recogido por el destructor Boreas.

5. El comportamiento de las dotaciones inglesas fue digno de elogio: se despojaban de las prendas propias a medida que llegaban los náufragos. Los heridos fuimos bañados y curados y a todo el personal se le dio alimentos calientes. Es de señalar que una de las balleneras dio la voltereta durante la faena de recoger náufragos. A bordo del Boreas fui llamado por su comandante, el cual me manifestó su sentimiento y me rogó le contase lo sucedido, como ligeramente efectué; a su vez, yo le pedí detalles de lo que había visto, informándome que, en su opinión, además de torpedos debió haber tiro de artillería y

alguna explosión grande, pues de la parte de proa me dijo que casi no quedaba nada. Me informó que ese mismo día por la tarde vieron cuatro destructores y un crucero rojo, acompañados de aviación. Que ellos estaban a unos 40 millas de distancia y que el ruido de la explosión y el incendio les decidieron a recalar sobre nosotros.

A las 08.00 próximamente se efectuó el traslado de los heridos y náufragos al Canarias, pero debido al bombardeo que efectuó la aviación roja no terminó éste, siendo entonces trasladado al destructor Kempenfelt, el cual nos trasladó a Palma. En este último buque la dotación no cesó de dar muestras de atención, distinguiéndose personalmente el capitán de navío jefe de la Flotilla, que personalmente atendía a los heridos.

6. personal el espíritu y comportamiento de la dotación, fue difícilmente superable. Imposible sería relatar los innumerables casos de verdadero heroísmo y compañerismo que en aquellos momentos se desarrollaron. La serenidad que les daba la fe ciega en sus oficiales facilitaba toda labor y las órdenes eran cumplidas con prontitud, exactitud y entusiasmo nunca igualados. Faltaría a mi deber si aún ante semejante conducta del total no citase los nombres de los que tengo conocimiento se distinguieron más significativamente, recordando que el magnífico espíritu inculcado a la dotación fue obra de conjunto de los que en la mayoría en sus puestos dieron su vida por España y cuyo fruto nos tocó recoger.

El teniente de navío Sarriá, comandante de las baterías de 120 mm, completamente mutilado y moribundo, tuvo fuerzas para despedirse patrióticamente de la dotación y del buque, y terminó dando un ¡Arriba España!

Alférez de navío Lagarde, herido grave en una pierna, no cesó de alentar con frases patrióticas los trabajos que la dotación efectuaba, no admitiendo se curado mientras existieran heridos en sus proximidades.

Alférez de navío Luis Suanzes, también herido y sin movimiento, no admitía ser curado y no cesaba de repetir la órdenes que se daban a la dotación animando a ésta con frases llenas de entusiasmo.

Comandante maquinista Manuel Cerdido, con serenidad asombrosa se mantuvo en su puesto y con los plano abiertos ordenó metódicamente cuanta medidas fueron necesarias para el posible aprovechamiento de las máquinas 3 seguridad de ellas.

Capitán médico Magín Pallarés y ayudante auxiliar de oficinas Sicilia, se distinguieron por su infatigable labor de asistencia a los heridos en los que además ejercían verdadera misión apostólica, multiplicándose en su trabajo, ordenó y llegó a clasificar a los heridos y fallecidos para una posible evacuación Dotación íntegra de la torre 3. Se distinguió con verdadero arrojo y riesgo de sus vidas en la salvación de los heridos y logró la total extinción del incendio de popa.

Auxiliar radiotelegrafista Leonardo Hernández, personal del T.S.H. y flechas radiotelegráficas, se mantuvieron en sus puestos con perfecto orden y serenidad, logrando con su competencia mantener el servicio con igual exactitud que en tiempo normal. Al darles la orden de abandono ejecutaron éste en perfecto orden, proveyendo a los Flechas de tabloncillos y normas para mantenerse a flote.

7. Interpretación de lo sucedido.- A mi juicio particular, informo a V. E. de lo que

personalmente creo ha sucedido.

a) Sin duda, el enemigo al avistarnos nos situó por el exceso de señales luminosas, y una vez hecho, fácil es seguir a los buques porque nevagando éstos a velocidad con la luz de alcance encendida y la mar llana, se distinguen perfectamente el blanco de la estela y los bigotes de la proa.

El disparo del proyectil iluminante que se efectuó pudo muy bien servir para iluminarnos, al no tener la certeza de la demora real del enemigo.

Indudablemente al tiro de torpedos efectuado por el enemigo acompañó tiro de artillería cuyos piques he visto personalmente y cuyos efectos también se han visto, en cubierta. Casi simultáneamente fueron ambos tiros. El efecto de la primera explosión no cabe más remedio sea el torpedo a juzgar por la gran conmoción que el buque sufrió. Pero semejante impacto es imposible que el buque en perfecto zafarrancho de combate se inunde y tome tan rápidamente inclinación hacia proa como así lo efectuó, pues, en el breve instante de los cinco minutos que tardé en subir a la cubierta, ya había tomado unos 10 grados. No cabe más que acompañados de este impacto haya habido alguna explosión de algún paño. Esto es posible, dado que en la toldilla se han visto un proyector de los del puente; un inducido motor o dinamo grande; planchas gruesas retorcidas solamente existentes en los carapachos de las torres; no haberse logrado ver el puente que por la supuesta explosión pudiera haber volado.

Para justificar esta explosión existen las siguientes noticias:

La pólvora existente en parte en algunos paños no estaba en buenas condiciones. Días antes, el segundo comandante llamó la atención sobre esto y recuerdo comparó lo bien que estaban dichos paños en el Canarias, contrariamente a como estaban a bordo. Oí justificarse diciendo que no existían jarras bastantes para todas las cargas, que se habían pedido varias veces. Que la pólvora (creo que italiana) se pensaba desembarcar por no estar estabilizada y no creer estaba en buenas condiciones. Que en algunos paños las cargas excedían al cargo de estiba en ellos. También oí ordenar el que las espoletas de 203 a./a., que estaban colocadas, fuesen quitadas.

Tengo entendido que el pañol de la torre 1 queda en parte fuera de la protección del buque.

En estas condiciones quizá se haga factible el que la explosión del torpedo haya provocado la de la pólvora y ésta la voladura del pañol.

El que hubiese habido explosión por parte de penetración de algún proyectil, en la torre hay que descartarlo, pues, en la cámara de calderas A se asegura hubo otro impacto de torpedo, simultáneamente. El personal de máquinas así lo asegura y dice acompañó a la explosión de la caldera. Indudablemente, así pudiera haber sucedido por la cantidad enorme de humo que de esa parte salía. También debió explotar algún tanque de combustible porque éste se extendió rápidamente por el agua e impregnó todo el buque y las cubiertas de él. El petróleo no ardió.

El pañol de proyectiles de 120 del centro no creo factible haya explotado, pues se encuentra bien protegido para el tiro de torpedos.

El incendio grande del control a popa del puente fue debido, a mi juicio, a efectos artilleros que provocaron la explosión de las ocho cajas de urgencia de 120 y 99 mm que allí se encuentran, así como debido al posible incendio de los tanques de gasolina por la situación que ocupan.

e) La gran brecha que vi en el costado de Br. a la altura de calderas B puedo atribuirla a ser la parte del buque en que quedó resquebrajado. Sus dimensiones eran de unos 10 ó 12 metros de largo, cogía desde la cubierta alta hasta la altura de la flotación, pero el lomo del bulge se veía perfectamente, aunque algo abollado. Por esta brecha penetraba la mar y petróleo.

d) En cubierta se apreciaron claramente los efectos de artillería y, a juzgar por ellos, de calibre no inferior a 15 cm.

El tiro debió de durar muy poco tiempo, pues al subir a cubierta ya no lo efectuaban, y éste, a mi juicio, debió venir por la banda de Er., por ser en ésta en la que se notaban los mayores efectos y los incendios.

El palo abatido muy bien pudo ser por efecto de la explosión del torpedo, pero los puestos de dirección de tiro de popa, completamente destrozados, en un completo montón de ruinas y con gran incendio, fueron por efecto de tiro artillero.

En cubierta centro a popa de la chimenea los cañones de 8,8 se encontraban en cubierta y a estribor, a la altura del cañón núm. 3, de 120; la cubierta alta estaba abierta y este cañón, casi desmontado, se apoyaba ya en la cubierta baja.

e) El buque logró mantenerse a flote unas tres horas, y creo que la inundación no fue por haber faltado algún compartimento estanco, sino más bien por la entrada de agua en éstos por las partes altas. Los mamparos de proa de máquinas y los altos de cubierta no mostraban apenas falta de estanqueidad y solamente por los tapones que obstruían los numerosos orificios que para el tendido de las redes eléctricas se estaban efectuando.

8. Observaciones.

a) La salida del convoy ya en formación desde Palma, las constantes derrotas seguidas para éstos, los puntos de reunión y recalada ya tan conocidos, quizá hayan facilitado la información para el encuentro del enemigo.

b) La falta de independencia de los cruceros del convoy, por carecer éste de escolta propia y la falta de destructores propios dificultaba la defensa de un ataque por sorpresa nocturno.

c) La falta de exploración aérea con anterioridad a la salida del convoy que nos hubiera podido situar las fuerzas rojas- en aquella tarde en la mar, como según informaron los ingleses.

f) La falta de códigos especiales y estaciones radio telegráficas en los buques que forman convoy para recibir órdenes de urgencia y ejecución con rapidez, abandonando las señales luminosas tan lentas de interpretación por los mercantes.

Exceso de señales luminosas en claro de noche, las que debieran efectuarse solamente por T. S. H. en ondas fácilmente variables.

e) Exceso de precauciones antes de disparar. A bordo no se podía disparar la artillería antisubmarina sin orden expresa del puente, aun habiendo sido avistados buques totalmente apagados. Con una perfecta información que deben tener los buques en operaciones de la situación de las fuerzas propias no cabe duda que todo buque apagado en la costa roja ha de ser enemigo.

j) La intensidad de la luz de alcance debiera ser regulada para que a grandes velocidades y con mar llana poder reducir el exceso de reflejo que produce sobre la estela.

g) El empleo de los proyectiles luminosos no creo deba efectuarse sin seguridad de la situación del enemigo. Solamente para bombardeos de objetivos fijos y conocidos o para iluminar blancos perfectamente situados, pero nunca sin esta certeza, pues puede servir para que un enemigo en situación opuesta a la que se le supone reconozca y descubra perfectamente al que dispara el luminoso.

h) Desconocimiento de la natación por gran parte de la dotación, escasez de balsas en los buques y ausencias de salvavidas, los que pudieran ser de goma adaptables (como los de los ingleses) que no molestan a las faenas mientras se tienen puestos, lo cual da tranquilidad al personal, que después de grandes fatigas es lógico y he comprobado desfallece rápidamente con la impresión del agua. De haber existido salvavidas se hubiera podido salvar más gente y, sobre todo, heridos leves.

i) Convenientes de tener siempre encendido en zafarrancho de combate el alumbrado supletorio y que éste no sea escaso. Aunque debido a los grandes incendios no se notó la falta de luz en las cubiertas, pero se ve la necesidad de dinamos de emergencia para estos casos.

*El teniente de navío
Manuel Cervera (rubricado)*

Resumen de la información verbal dada por el Vicealmirante J.F. Somerville, C.B., D.S.O., del buque de S. M. "Galatea", referente al salvamento de los náufrágos del buque de guerra nacionalista español "Balears" el día 6 de marzo de 1938.

1. Estando los destructores "Kempenfelt" y "Boreas" patrullando, observaron, a las 2'20 horas del día 6 de marzo de 1938, unos proyectiles iluminantes y el resplandor de un fuego de artillería lejano, seguido por una explosión hacia el SE. Inmediatamente ambos buques viraron para gobernar en esta dirección y comunicaron la segunda caldera, al objeto de poder aumentar la velocidad hasta 24 nudos.

2. A las 3'50 horas avistaron un buque que parecía que estaba ardiendo. A las 4'25 horas se aproximaron al mismo y vieron un gran número de hombres en el agua, nadando

alrededor del buque, y tres balsas. Antes de llegar adonde estaban los náufragos los dos destructores pararon e invirtieron las máquinas, para evitar alcanzarlos con las hélices.

Arriaron los botes, arrojaron cabos a los hombres que estaban en el agua y orientaron los proyectores hacia el naufragio, el cual fue identificado entonces como la popa del buque de guerra nacionalista español "Balears".

3. En este instante, se recibió un aviso en el "Kempenfelt" de que se habían visto unos buques apagados hacia el SW. del "Balears". Se ordenó al "Boreas" abandonar sus botes y explorar en esta dirección, ya que se creyó que los buques pudieron ser buques de guerra del Gobierno español. Se comprobó que la noticia carecía de fundamento.

4. Después de recoger a los hombres que estaban alrededor del "Kempenfelt", el Comandante de éste decidió intentar atracar al costado del "Balears" y tomar a su bordo a los hombres que estaban en la toldilla del crucero. En este momento el "Balears" tenía una escora a estribor de 10 grados, estaba hundido por las amuras, y la mitad de las hélices de babor estaban por encima del agua.

5. Se hizo un intento de colocar la proa del destructor contra la popa del "Balears" para evitar las hélices. Tuvo que abandonarse esta maniobra debido a que la quilla de balance, que se proyectaba hacia afuera por la parte más a proa del buque naufragado, podía abrir el casco del "Kempenfelt". Entonces, el "Kempenfelt" se metió de ángulo, colocando su amura al costado de babor del "Balears", entre las hélices. Debido a que el "Balears" estaba abatiendo rápidamente, no se pudo mantener esta posición, y el "Kempenfelt" estaba en peligro de ser desgarrado por las hélices y por los restos del naufragio. Se recogió del agua un número determinado de hombres que se habían deslizado ellos mismos desde la toldilla del "Balears". En este momento el "Balears" no daba señales de que se fuese a hundir o a dar la voltereta. Se hizo un segundo intento y el "Kempenfelt" se atracó al costado del "Balears" a popa de las hélices, pasando unos cables a bordo. Tanto pronto como se afirmaron los cables, el "Balears" empezó a hundirse por estribor, desapareciendo a las 5'08 horas. Inmediatamente el "Kempenfelt" y el "Boreas" maniobraron hacia la masa de hombres que luchaban por mantenerse a flote en el agua, recogiendo un gran número de ellos. Los Oficiales y la marinería de ambos buques acudieron a la borda para ayudar al salvamento de los náufragos. Esta tarea se veía muy dificultada por el petróleo, que cubría los botes, los cabos y los náufragos.

6. Ambos buques continuaron la búsqueda de náufragos. El total de los recogidos fue el siguiente:

Doscientos veinte por el "Kempenfelt", de los cuales ciento cincuenta fueron asistidos de quemaduras y heridas, y ciento cincuenta por el "Boreas" de los cuales treinta necesitaron asistencia inmediata.

7. Los náufragos fueron objeto de toda clase de cuidados, proporcionándoseles alimentos, ropa y cama.

8. A las 7 horas se avistaron el "Canarias" y el "Almirante Cervera", trasladando al "Canarias" un determinado número de náufragos en los botes del "Kempenfelt" y del "Boreas", así como en los del "Blanche" y "Brilliant", a quienes se les había ordenado acercarse a la escena del naufragio.

9. A las 8'30 horas, cuando estaba en pleno desarrollo el traslado de los náufragos, el "Canarias" fue atacado por bombas de aviación del Gobierno desde una altura de 10.000 pies, aproximadamente. Las bombas cayeron alrededor del "Kempenfelt" y del "Boreas", que se encontraban en las proximidades del "Canarias", hiriendo a cinco hombres del "Boreas", uno de los cuales, el marinero de primera Long, falleció en seguida a consecuencia de las heridas.

10. Los Oficiales y dotaciones británicas que estuvieron presentes en el naufragio hicieron notar el valor y la entereza admirables de los Oficiales y dotación del "Balears".

Especialmente el valor demostrado por los heridos, en medio de sus sufrimientos, es digno de las mayores alabanzas.

11. El Comandante en Jefe británico ha felicitado al Capitán de Navío R.R. Mac Grigor y a los Oficiales y dotaciones del “Kempenfelt” y del “Boreas” por su actividad rápida, adecuada y valiente en esta ocasión y ha felicitado especialmente a los Oficiales y a los miembros de las dotaciones que figuran en la relación anexa por sus acciones individuales.

Hace notar el peligro que supuso atracar el “Kempenfelt” al costado del naufragio incendiado, una maniobra que exige buen criterio, buena maniobra y decisión. Considera que le riesgo que supuso esta maniobra, justamente con la posibilidad de que hiciesen explosión el pañol de municiones de popa y las cargas de profundidad del crucero, está justificado por las tradiciones de la mar y por las de la Marina de Guerra de su Majestad.

J. F. SOMERVILLE. - Vicealmirante.

Sr. Capitán de Corbeta A. H. Hillgarth, O.B.E., Consulado Británico. - Palma.

Himno al Crucero Baleares escrito por José María Pemán:

*En alto el brazo juramos
Cara al Sol de la Victoria
Hasta la muerte luchar
Que por España tenemos,
Con la muerte o con la gloria
Una cita en alta mar*

*Novios de las altas mares
Luchamos sin más alientos
Que nuestro afán español
De las glorias del Baleares
Que las preguntas al viento,
A las espumas y al sol.*

Estríbillo:

*Muchachas de España tirad a los mares
Manojos de rosas en flor
¡ para los que mueren por salvar a España ¡
¡ para los que mueren por servir a Dios !*

El crucero Baleares, un caso atípico de la censura franquista

Juan Antonio Martínez-Bretón

1. Historia breve de un hundimiento

Lo que posteriormente se denominaría, desde los púlpitos franquistas, como «epopeya del Baleares», o «heroico y glorioso fin del crucero Baleares», desde un punto de vista aséptico y, por lo tanto, recabando los hechos desde fuentes diversas, pero coincidentes en los datos, nos llevan a los siguientes perfiles, que constituyen el objeto de la adaptación cinematográfica, que en 1941, y bajo la dirección de Enrique del Campo, se rubricó con el título de El crucero Baleares.

Dentro de la convulsionada guerra civil española y la estrategia republicana de reconquistar la superioridad naval para mejorar sus defensas, ha de ubicarse la acción militar que acabó con el crucero, considerado como uno de los buques insignia de la marina de la zona nacional. Así, en la madrugada del día 6 de marzo de 1938, la escuadra republicana, bajo el mando del almirante González Ubieta, logra en aguas de Cartagena un impacto directo bajo la línea de flotación del crucero Baleares, que escoltaba un convoy con destino a Palma de Mallorca¹. Rematado por la flota enemiga, el buque de guerra nacionalista fue hundido irremisiblemente, arrastrando tras de sí cerca de 800 víctimas -incluido el almirante Vierna, comandante de la flota- y sobreviviendo 435 tripulantes gracias a la acción de tres destructores británicos. La población costera, al decir de las crónicas, recibió con júbilo el resultado de la batalla, dedicando incluso una canción a la hazaña.

El crucero hundido -que, anecdóticamente, Don Juan de Borbón pidió servir en él durante la conflagración fratricida-, de diez mil toneladas, fue requisado por las tropas alzadas al encontrarse en los astilleros de El Ferrol en 1936 junto al Canarias -de las mismas características. Tras entrar en servicio en febrero de 1937, realizó diversas acciones contra las costas republicanas, especialmente en el sur.

La pérdida de la embarcación provocó una enorme consternación en el bando nacional.

2. Marco general

Apenas dos años después de producirse los hechos reseñados, la Casa Cinematográfica Arte Films, con el escaso bagaje de una mediocre realización de Enrique del Campo, titulada El huésped del sevillano (1939), tiene perfilado un guión centrado en la efervescencia generada por el desenlace bélico del crucero Baleares. Una adaptación filmica que en el tiempo y en el espacio se sitúa dentro de unas coordenadas políticas, jurídicas, históricas y cinematográficas, que conviene tener presente para acercarnos a la señalada pretensión.

Mientras el mundo se debatía en una cruenta guerra, en España se iniciaba una reconstrucción nacional apoyada en las fuerzas políticas y militares que se habían alzado. Una construcción que no reparó en el control de los medios de comunicación, cebándose especialmente en la cinematografía como medio de entretenimiento y propaganda más poroso entre la población.

La difícil conjugación del protagonismo político edificado inmediatamente después de la victoria franquista, arbitrado en torno a los militares de alta graduación y la Falange², auténticos polos del poder bajo la tutela personal de Franco, no supuso un freno en la acción censora. Todo lo contrario. La relativa aspereza de ambas fuerzas revierte en la represión de la actividad creadora cinematográfica, respetándose cordialmente los argumentos cercenadores de la otra parte.

Al abrigo del remozado Ministerio del ramo, ahora denominado de la Gobernación - antes Interior-, bajo la égida del falangista Serrano Suñer, ya se van a vislumbrar las líneas maestras del nuevo régimen en materia informativa. La Orden de 15 de julio de 1939 no ahorra ambigüedad en esta dirección. Se crea una Sección de Censura que no sólo tiene competencia sobre los guiones de películas cinematográficas, sino que especifica el sometimiento, en su precepto segundo, de toda clase de publicaciones periódicas y no periódicas, los originales de las obras teatrales, con independencia de su género, o los textos de las composiciones musicales y las partituras que lleven título.

Complementando la anterior disposición cabe destacarse también la denominada Orden de «censura oral» de 18 de abril de 1940. Una norma coercitiva destinada al establecimiento de la censura oral del pensamiento al margen de los púlpitos de la Iglesia, la Universidad y el Partido, entendiéndose la FET y de las JONS.

Pero dentro del arquetipo jurídico ideado en la posguerra, merece especial atención la Orden del Ministerio de la Gobernación de 21 de febrero de 1940, implantando el organigrama del control cinematográfico mediante un Departamento específico, integrado en la Dirección General de Propaganda, y encomendado a Manuel Augusto García Viñolas, que compaginaría esta actividad con la dirección de Primer Plano⁶, privilegiado portavoz de la política institucional en materia de séptimo arte. Una designación lógica en un falangista que ya venía desempeñando estas tareas como fundador, en plena guerra civil, del Departamento Nacional de Cinematografía.

El reestructurado Departamento, confirmando el inequívoco horizonte propagandístico que iba a desarrollar como un apéndice de la citada Dirección General, es investido de toda una serie de atribuciones que no van a dejar dudas sobre la maquinaria legal puesta en pie para hacer efectivo el control específico sobre la obra cinematográfica. Entre los preceptos aprobados señalamos la tramitación de los permisos de rodaje, como requisito previo a cualquier filmación, si bien la concesión del pertinente permiso era patrimonio de la Dirección General; así como la Comisión de Censura, presidida por el Jefe del Departamento; y el encargo de «promover la producción de films de propaganda, noticiarios y documentales que tendrán a su vez un carácter informativo y formativo de la conciencia popular española, de acuerdo con las directrices políticas del Nuevo Estado».

Casi parece innecesario seguir especificando el abundante magma de disposiciones y trasvases de competencias administrativas de que es sujeto el cine como arma ideológica. Baste decir que la censura, de forma coetánea al estreno de El crucero Baleares, pasa a depender del Ministerio de la Gobernación a la Vicesecretaría de Educación Popular de FET y de las JONS, en función, como dice la Ley, de la «sustantividad de su significación doctrinal y política»⁷. Sin duda la misma

significación que, en abril de 1941, aprobó la lacerante Orden que obligó a doblar al idioma español todas y cada una de las películas extranjeras⁸.

Un ajetreo dispositivo que, igualmente, trajo consigo, por un lado, toda una política proteccionista y de fomento, iniciadas en el último trimestre de 1941, que puso al descubierto la querencia de los productores en la realización de productos afines con los criterios oficiales¹⁰; y, por otro, permutas en las denominaciones de los órganos censores, que lejos de clarificar jurídicamente, como dice González Ballesteros, el objeto de la censura, sus líneas básicas o sus principios¹¹, se mantuvo dentro de la más burda y expeditiva subjetividad.

A la sombra de los ejes políticos marcados por la realidad de posguerra, la industria cinematográfica intenta reconquistar la actividad perdida. La tarea no es fácil y no se empezará a conjugar notablemente hasta 1942, fecha en la que se empiezan a notar los efectos de las medidas proteccionistas.

La muchacha de Moscú

Y si este sinuoso período propició una variable de filmaciones folklóricas, comedias blandas y otras de género en sintonía con los modos, las costumbres, las afirmaciones y las sumisiones que la realidad imponía, no podemos minimizar la importancia que tuvieron algunas cintas, en los años inmediatamente posteriores a la resolución de la conflagración nacional, a la hora de apostar por un cine ideológico y de claro sabor propagandístico que, como afirma Emilio García Fernández, intentó «de forma entre grandilocuente y heroica, narrar la historia reciente de España, desde la perspectiva de quienes ahora detentan el hecho del poder»¹².

Este género propagandístico y persuasivo, característico de una época y típico en períodos de justificación y exaltación postbélicos, tuvo en España unos títulos muy significativos que, a pesar del entusiasmo nacionalista y oportunista con que fueron realizados y de rentabilizar temporalmente los contenidos políticos, su deficiente calidad tan sólo ha contribuido a requerirlos como fuente documental de una época y no como obras de arte.

Nos referimos a films como *El frente de Madrid* (1939) y *La muchacha de Moscú* (1940), ambas realizadas por Edgar Neville en Italia; *Sin novedad en el Alcázar* (1940), del italiano Augusto Genina; *Harka* (1941), de Carlos Arévalo; *Escuadrilla* (1941) y *Boda en el infierno* (1942), ambas de Antonio Román; *Raza* (1941), de José Luis Sáenz de Heredia -sin duda la más vertebrada ideológicamente y con toda la complicitad posible de los estamentos oficiales, que no dudaron en exprimir la vanidad del autor del argumento: el Jefe del Estado-; *Legión de héroes* (1941), de Armando Sevilla y Juan Fortuny; *Porque te vi llorar* (1941), de Juan de Orduña; *Alas de paz* (1942), de Juan Parellada; *¡A mí la Legión!* (1942) de Juan de Orduña; o *Rojo y negro* (1942), de Carlos Arévalo, cuya integridad física hemos de enmarcar en los mismos escombros que acabara la película que nos ocupa.

A este segmento, pues, pertenece *El crucero Baleares*. Obra que si bien permanece inédita, su rastro corrobora, a nuestro juicio, la inmadurez del género, pero la firme e

inequívoca voluntad de servir a un régimen naciente que no ocultó su complacencia y apoyo. Es decir, un cine al servicio del ideal franquista y de la arquitectura moral que su conquistado poder fue imponiendo.

3. Equilibrio de intereses e impulsos iniciales

En consonancia con lo anteriormente expuesto no resultaba nada extraño retomar pasajes de la denominada «gloriosa cruzada» como ejercicio cinematográfico de adoctrinamiento, por parte de la Administración, y de fría rentabilidad económica desde la perspectiva de los intereses de la industria de producción privada. Y, aunque este gélido juego de intereses pudiera entonces interpretarse como un acto cínico y de calculada adhesión patriótica, desde la órbita oficial siempre fueron gozosamente bien recibidos los proyectos destinados a sumarse al rebufo propagandístico del timón de la política institucional, potenciando, sin ambages, los rendimientos de las inversiones realizadas con este no disimulado norte. Utilización y promoción constituyeron un binomio y una retórica de curso legal, reflejado en el devenir de estos años. Una actitud cristalina fijada en los distintos expedientes oficiales -y, de forma concreta, en el archivo de la película que abordamos-, a la hora de valorar los distintos provechos.

Por lo tanto, El crucero Baleares no iba a constituir una excepción. Román Gubern, consciente de la importancia de este juego de intereses politicoeconómicos, atribuye la conveniencia del film, bajo la cobertura de Radio Films, «sin duda, para obtener buenas posiciones ante la competencia del cine alemán en España»¹³. Conviene, no obstante, precisar que, inicialmente, el proyecto de filmación fue presentado por una más que modesta productora con sólo una película en su haber -la ya citada El huésped del sevillano (1939), precisamente la ópera prima de Enrique del Campo-, denominada Arte Films¹⁴, cuya segunda y última producción se rodó seis años después.

Pero lo cierto es que enseguida la empresa filial de la RKO americana optó por responsabilizarse ante las autoridades del Departamento de Cinematografía de la producción de la «gesta del Baleares». La causa determinante, en realidad, hay que engarzarla con la medida adoptada por la Subcomisión Reguladora de la Cinematografía, aprobada por una Orden del Ministerio de Industria y Comercio de 20 de octubre de 1939. Este organismo, obviamente controlado por el Estado, aunque con la participación de distintos representantes de la industria del sector, tenía atribuidas competencias, tales como las relativas al régimen de importación y exportación de películas¹⁵. Y en base a estas prerrogativas, la Subcomisión aprobó que las casas importadoras de películas extranjeras, en su mayoría distribuidoras filiales de grandes productoras, debían de producir en España un film por cada diez que pretendieran importar. Medida que, según afirma la oficialista publicación Primer Plano, «sólo Radio Films aceptó sin reservas este régimen de compensación, e inmediatamente organizó su producción en España»¹⁶. En la misma revista, el Director General de la empresa para suelo nacional, Emilio P. D. de Argüelles, diseccionó los impulsos de la iniciativa: «No nos ha impulsado sólo la medida de la Subcomisión Reguladora, pues hubiéramos podido cumplir el requisito con adquirir cualquier película española, como han hecho otras casas. Producimos, porque puede ser un buen negocio y porque queremos colaborar con cariño y entusiasmo en los esfuerzos del Estado para crear una

Cinematografía española (...) conceptuábamos que el crucero Baleares es el sublime episodio naval de la Cruzada española, equivalente al que para el Ejército de tierra es el Alcázar de Toledo»¹⁷.

Pero el auténtico motor del proyecto, sin duda, fue su director, Enrique del Campo. El nombre de la filial norteamericana, apadrinando la película, no aparece documentalmente en los archivos de la Administración hasta el mes de octubre de 1940 con el n.º 8. En los anteriores, y desde mayo, las peticiones se formulan bajo la marca Arte Films, pero con un protagonismo evidente del realizador, quien es el que solicita el permiso de rodaje. Su carácter persuasivo y entusiasta le llevaron a ostentar circunstancialmente, según consta¹⁸, la dirección general de producción de Radio Films, S. A. E. Valga, a nuestro parecer, como referente de su situación interina y atípica, el testimonio de Serafín Ballesteros, propietario de los estudios del mismo nombre, donde se rodaron parte de las escenas del film, quien ante el contencioso económico que tuvo con Radio Films por impagos de gastos contraídos por la realización de la película, el señor Argüelles se escuda en la responsabilidad contractual en exclusiva de Enrique del Campo¹⁹. Todo lo cual nos permite apostar por la hipótesis de la conveniencia mutua, trenzada en torno a la utilización de la marca americana por parte del director y la privilegiada posición de aquella en relación a las autoridades. No en vano, incluso durante la primera semana de rodaje, Primer Plano publica en toda su segunda página un anuncio donde la frase: «RKO Radio Films presenta su primera producción española»²⁰, ocupa la tercera parte de la misma.

El currículum cinematográfico del mejicano E. del Campo (1903-1947) apenas ofrece rasgos de interés. Su impericia da la impresión que fue suplida a base de tesón. Historiadores franquistas de la época no le atribuyen más gloria que su ilusión por el trabajo y su amor a España. Méndez-Leite, valorando la primera de sus dos únicas realizaciones, no se muestra precisamente clemente al asegurar que «Del Campo no denota cualidades apreciables como director»²¹. Con un lenguaje más diplomático, Fernández Cuenca -amigo del mejicano y autor del guión de la película interpretada por aquél, Una mujer en peligro (1935), de José Santuguini-, no oculta las deficiencias del impulsor de El crucero Baleares al asegurar que su labor creadora como actor y director no fueron importantes, resaltando, por el contrario, otros rasgos de su personalidad, tales como su adhesión inquebrantable a la causa franquista durante la contienda nacional, arriesgando incluso su vida, desempeñando osadas tareas de espionaje²². No obstante, semejante comportamiento fue premiado con el grado de comandante honorario del Ejército español, rubricando así su cualificación militar, iniciada profesionalmente en su Méjico natal.

Así, pues, con el escaso bagaje de una carrera militar engrasada en nuestra guerra civil, una corta trayectoria como actor secundario y el pírrico oficio como realizador, atesorado en la citada película, Enrique del Campo acomete, sin excesivos complejos y con la historia de su parte, un proyecto de la envergadura que el mismo bautiza como «la gloriosa gesta de la armada española ante la revolución comunista y sus trágicos episodios en la base naval de Cartagena»²³. Según argumento y guión literario de Antonio Guzmán Merino, pero con autoría compartida con el realizador en su adaptación cinematográfica, el propósito de llevar a la pantalla los belicosos sucesos es comunicado a las autoridades preceptivas en mayo de 1940.

4. Connivencia y control institucional

Desde un primer momento, el Departamento Nacional de Cinematografía, con su jefe a la cabeza, Manuel A. García Viñolas, manifestó sin disimulo una receptividad y confianza fuera de lo común sobre la hondura de la propuesta presentada. Así se desprende de un oficio del responsable del Departamento dirigido al Ministerio de la Marina²⁴. Este documento no sólo plasma la opinión oficial sintetizada en el apoyo a la casa productora -Arte Film-, ya que «puede a juicio de este Departamento afrontar con dignidad esta producción, de la que podrían obtenerse muy fecundos resultados con la propaganda política española»; sino que, conscientes de las delicadas aristas del proyecto y de la trascendencia del mismo, acometen un acto de sumisión no preceptiva. Trasladan al Ministerio de la Marina la última decisión sobre la pertinencia de la película, así como, para cubrirse aún más, en caso afirmativo, designen a una persona para «controlar técnicamente la realización cinematográfica de este tema nacional, a fin de que el Estado tenga siempre la máxima garantía de que se interpreta en la debida forma y de acuerdo en todo momento, este glorioso título del Baleares».

La autoridad militar de la Armada asumió sin reparos su parte de responsabilidad. Desde el primer momento entendió el papel tutelador de los valores nacionales inherentes al hundimiento del crucero Baleares. El rodaje de la película no dejaba de ser una buena ocasión para reconducir un pasaje histórico de derrota en una gesta gloriosa de la Armada. Tal es así, que, con cierta altanería y conscientes de su privilegiada situación política dentro de la correlación de fuerzas del Estado, delegó a un oficial con facultades para intervenir, «no sólo ya en el guión previo, sino a lo largo de todo el rodaje de la película»²⁵.

Y según el testimonio privilegiado de Manuel Augusto García Viñolas, consciente de la delegación de competencias propias, el delegado del Ministerio de la Marina no se limitó, precisamente, a adoptar una posición más o menos expectante. Bien aleccionado, participó «frontalmente», estudiando y modificando el guión en todo lo relativo a la tesis de la película²⁶. Un protagonismo que se repitió con igual intensidad en procesos posteriores, entre otras razones políticas, porque desde el principio ya se consideró, tanto desde la productora como de las autoridades de la Cinematografía, que la viabilidad del film requería necesariamente la generosa ayuda técnica de la Marina.

Con estos precedentes y la complicidad de todas las partes implicadas en el guión sobre las facultades de manipulación del mismo, el Ministerio de la Marina concedió su definitiva bendición el 29 de julio de 1940, dos meses después de efectuadas las primeras gestiones del Departamento Nacional de Cinematografía, solicitando respuesta «a la mayor brevedad»²⁷. La respuesta oficial de la Armada se concreta, a través de su Sección Política, firmada por su Jefe Luis Rodríguez Pascual, con la siguiente parquedad de palabras: «El primitivo guión de esta película fue censurado y corregido por esta Jefatura Política. Este guión definitivo es conforme en cuanto se refiere a su parte marinera»²⁸. Una parte que, se supone a priori, constituye el segmento sustantivo de la historia, circulando los restantes núcleos en torno a ella.

Recibida la autorización militar, la jurisdicción civil, con una celeridad fuera de lo común, al día siguiente aprueba el guión y autoriza la realización de El crucero

Baleares. No obstante, como si fuera un acto de reafirmación de su propia jefatura, censura una frase de la página once del guión. Según recoge Rosa Añover Díez, autora de una documentadísima tesis doctoral sobre la censura previa de guiones cinematográficos desde 1939 a 1951, las palabras amputadas fueron textualmente: «y vete a... El Ferrol», en el contexto de una frase que el Teniente de Navío Alarcón dirige a su compañero de armas Henestrosa, en la cordial rivalidad que mantienen por atraerse a Elena, hija del Vicealmirante²⁹.

El guión aprobado, retomando la fuente de Rosa Añover, se estructuró en dos partes. La primera, denominada «El martirio», dedicada a la zona republicana, y la otra, «La Gloria», centrada en la zona nacional. Dentro del más puro estilo de utilización propagandística, sin duda potenciada por la proximidad de los hechos y la euforia de posguerra, en «El Martirio» la marinería republicana es mostrada de forma grosera, y sus cabecillas, cuyos motes responden a «el Rubio», «el Responsable» y «el Gorila», son la perfecta representación de la ruindad humana y responsables de la insubordinación e insurrección contra los mandos del crucero Miguel de Cervantes. Tras un juicio sumario, los oficiales refractarios a la causa revolucionaria son arrojados al mar, mientras que los altos mandos son ejecutados. Sin embargo, la segunda parte, «La Gloria», refleja la gallardía de los hombres de bien. Fieles soldados de la patria al servicio de la causa nacional, que se divierten y que disputan con honor los favores de las mujeres. Finalmente, el crucero Baleares es alcanzado por un torpedo «rojo». Y, según el argumento oficial recogido por Fernández Cuenca, «bajo las primeras luces del día, los marinos, formados en cubierta y con las gorras en alto, cantan el Cara al sol; el 'Baleares' y sus hombres desaparecen bajo las aguas».

5. Filmación y primeros problemas

Con toda la documentación en regla, los requisitos administrativos salvados y granjeada la confianza política y el apoyo logístico del Departamento Nacional de Cinematografía y de la Armada, a finales de octubre y con un retraso aproximado de un mes, según las previsiones oficiales, se inicia el rodaje de la tan esperada película. Incluso García Viñolas tramitó, a petición del realizador, los correspondientes salvoconductos de los técnicos para el inicio de los trabajos en Pontevedra y El Ferrol -ya del Caudillo³⁰-. En esta última ciudad se pudieron aprovechar unas maniobras desarrolladas por toda la escuadra. Pero si bien estas tomas hemos de considerarlas como fruto de las circunstancias favorables, la predisposición de la Marina tuvo una correlación puntual en el desenvolvimiento del rodaje. Unas facilidades que, con carácter general, reconocía el Director General de Radio Films con las siguientes palabras: «... en todos los organismos del Estado hemos hallado plena facilidad. Se ha llegado incluso a movilizar la Escuadra y se nos han facilitado asesores navales para nuestro trabajo»³¹. Es más, dado que la colaboración era un valor en alza, la productora no dudó en destacarla publicitariamente como un reclamo más.

Entendemos que con la mirada atenta del Delegado de la Marina, ya agilizada a tenor del determinante seguimiento que tuvo sobre el guión, todas las escenas transcurridas a bordo del «Baleares» se filmaron en el «Canarias», de construcción similar. Señala Fernández Cuenca que, además, las autoridades de la Marina «pusieron a disposición de

la película otras unidades, entre ellas varios destructores y torpederos que sirvieron al lado rojo»³². De la importante documentación consultada no se reseña ninguna contingencia negativa por parte de ningún responsable de la Armada. Entendemos pues, que su desarrollo se ajustó en todo momento al guión aprobado por la Armada, concluyéndose este proceso de rodaje en el mes de febrero³³, tras diversas filmaciones en exteriores en Galicia, Cádiz, San Fernando, Barcelona y Cartagena, y en los Estudios Ballesteros.

Sin embargo, no todo fue armonía. Así se desprende del testimonio de Serafín Ballesteros, propietario de los estudios del mismo nombre, como consecuencia de unas importantes deudas económicas -175.000 pesetas- contraídas por la casa productora en relación con los trabajos de rodaje y laboratorio efectuados por aquella empresa³⁴. Sin entrar a fondo en este contencioso, que tiene su raíz en el requerimiento notarial denunciando el contrato con Radio Films y, en aplicación del mismo, la negativa del Sr. Ballesteros a entregar el negativo ni copias de la película realizada, hasta tanto no fueran pagadas íntegramente las facturas generadas por los trabajos ejecutados, lo cierto es que gracias a este interesante documento que lo airea, afloran ciertos perfiles que pueden ayudarnos a la comprensión de la atípica situación administrativa experimentada por El crucero Baleares.

Es más, el documento que invocamos es una consecuencia directa de la intervención del Jefe Superior de Policía, pidiendo explicaciones al propietario de los estudios cinematográficos, ante la preocupación de la Productora y Enrique del Campo de que Ballesteros -quien señala de «bastarda maniobra intentada por los denunciantes, en nombre de la poderosa Entidad norteamericana»- culminase sus advertencias por los impagos a través de la denuncia del contrato ante los tribunales ordinarios de justicia. Un intervencionismo de la autoridad gubernativa en forma de coacción que incide, una vez más, en el carácter hiperpolitizado del film y las magníficas relaciones de aquellos con los poderes del Estado.

Pero amén de solucionarse las deudas, después de que la productora se inhibiese, haciendo responsable del contrato al realizador mejicano -como ya señalamos-, el problema, iniciado con el primer impago el 30 de noviembre de 1940, puso al descubierto toda una serie de anomalías propias de falta de profesionalidad. No olvidemos que las previsiones aprobadas en el permiso de rodaje se referían a cuarenta y cinco días de duración³⁵. Y si, en función del inicio del rodaje, debía concluir a primeros de diciembre, los últimos planos se filmaron más de dos meses después. En su carta al Jefe de Policía, Ballesteros expone que: «Desde el comienzo del rodaje de esta película, se ha venido poniendo de manifiesto una improvisación e irregularidad en la Sección de producción de Radio Films en el rodaje de la película, que ha retrasado y dificultado tan notablemente la terminación de la misma que la ha encarecido de modo extraordinario, agotando (según manifestaciones de Radio Films) el presupuesto aprobado por New York»³⁶. Estas irregularidades son, a nuestro juicio, significativas de los motivos que indujeron a su defenestración.

6. Trámite censor y lanzamiento publicitario

Presuponiendo la superación de estos problemas y absorbido el desfase presupuestario de equidistancias preocupantes dado que de las 800.000 pts.³⁷ presentadas y aprobadas por el Departamento Nacional de Cinematografía, al final, según fuentes del propio E. del Campo, se alcanzó la cifra de tres millones³⁸-, los miembros de la censura, más el representante de la Marina, se dispusieron a pasar el trámite de la aprobación de la película³⁹. Como era de suponer, en función del estricto control que en todo momento tuteló la elaboración de la obra, en la sesión del 9 de abril de 1941, según ficha oficial⁴⁰, El crucero Baleares superó la censura, autorizándose para todos los públicos. Tan sólo, reseña García Viñolas, «el señor Delegado de la Marina opuso algunas consideraciones de detalle que quedaron en ser resueltas para el estreno de la película al día siguiente»⁴¹. Un solemne estreno preparado para el día 12 de abril, sábado de gloria.

En consonancia con el apoyo institucional y, por lo tanto, con las expectativas propagandísticas creadas en torno a los intereses patrióticos del régimen, la película gozó de un tratamiento especial por parte de las autoridades locales, bien aleccionadas por sus interlocutores en la línea de mando. El telegrama cursado por el Departamento Nacional de Cinematografía a los distintos jefes provinciales de propaganda, donde iba a estrenarse la película -fechaado un día antes del dictamen de la censura-, habla por sí solo: «Dada la tesis película crucero Baleares que entraña propaganda nacional este Departamento considera oportuno que jefaturas provinciales propaganda de acuerdo casa Radio Films ayuden organización estreno»⁴².

El lanzamiento fue realmente espectacular. En vista del respaldo oficial y el ejercicio publicitario de Radio Films durante todo el rodaje, los mejores locales de exhibición se prestaron a tan magno estreno. Cuarenta y ocho cines de las más importantes ciudades españolas anunciaron su inminente proyección⁴³. Sin duda, la representación de la «gigantesca y heroica epopeya de la gloriosa marina española» -según reza la publicidad insertada en las revistas a toda página- llegó a constituir todo un acontecimiento social y político. El cine Avenida de Madrid fue el local elegido para el estreno más solemne. A tal efecto se construyeron unos vistosos decorados en el cine de la Gran Vía madrileña.

Cartel de El crucero Baleares

7. Fulminante reacción de la cúpula de la Armada

Sin embargo, los acontecimientos tomaron un cariz insospechado. Ante la perplejidad de todas las personas integrantes en el aparato cinematográfico, la película fue suspendida oficialmente por el Departamento Nacional de Cinematografía un día antes de su estreno, mediante una Orden telefónica del Subsecretario de Prensa y Propaganda⁴⁴. La cadena se inició, a su vez, el día anterior. Una proyección privada en el Ministerio de la Marina para presentar la película ante un numeroso grupo de altos mandos, fue el detonante. Al término de la sesión, según Fernández Cuenca, «fue acordada la prohibición sin paliativos ni atenuantes»⁴⁵. Una taxativa proscripción -y recogida- que tuvo el cauce preceptivo a través de un oficio del Almirante Jefe del

Estado Mayor de la Armada, dirigido al Director General de Seguridad, ubicado en el mismo ministerio -de la Gobernación- que la Subsecretaría citada⁴⁶.

Si la intervención directa de las autoridades de la Marina en la defenestración total, incluida la recogida del film⁴⁷, está sobradamente comprobada, como hemos señalado documentalmente, la argumentación sobre tan aviesa decisión no se encuentra tan especificada. En oficio del Estado Mayor -como continuación de la primera solicitud de suspensión arriba indicada- de 19 de abril, se tilda la película de contraria «a los intereses nacionales», por lo que de «orden del Sr. Ministro, tome las medidas pertinentes para asegurar que dicha película no será exportada al extranjero»⁴⁸.

Pero la falta de argumentaciones, por otro lado bastante usuales en la idiosincrasia de los ejércitos, no amilanó la decidida voluntad de la milicia en la ejecución de su inapelable sentencia. Esta firmeza queda patente en el nuevo Oficio que, con fecha de 25 de abril, el Jefe de Estado Mayor de la Armada, dirige, por tercera vez en quince días, al Director General de Seguridad, con el siguiente énfasis: «Habiendo llegado a conocimiento de este Ministerio que una vez prohibida y recogida la película El crucero Baleares, se trata por Radio Films de montar otra película similar para ser exportada, con los residuos y pruebas que de aquella existan en los estudios en que fue rodada (...) De orden el Excmo. Sr. Ministro de la Marina, ruego a V.I. se den las órdenes oportunas para la recogida de todas las pruebas y residuos referidos existentes en aquellos estudios a los que este Ministerio ha ordenado reservar»⁴⁹. Por lo tanto, de las líneas citadas, se desprende diáfamanamente la honda preocupación del colectivo militar, representado y protagonista de la tesis de la película, así como su decidida postura de eliminar cualquier resquicio de la obra de Enrique del Campo. Pero, además, recogemos la impresión de que la información que alega el escrito, se debe a una filtración del propio Serafín Ballesteros, cuyos estudios y laboratorios eran depositarios del negativo y otros materiales, hasta la «recogida» impuesta por la Marina. Una hipótesis que trenzamos en función del oficio transcrito y el ácido contencioso, ya mencionado, que el Sr. Ballesteros tuvo con Radio Films, sufriendo en forma de coacción la invocación directa del Jefe Superior de Policía y que fue calificada por aquél como de «bastarda maniobra».

8. Desesperanza y baldías alegaciones

Ante la contundencia manifestada por la autoridad militar y el enorme perjuicio económico causado por la prohibición, todavía temporal, Enrique del Campo suplica a García Viñolas, en una tétrica y humillante carta firmada el 9 de mayo, que transmita al Ministerio de la Marina su predisposición «a hacer todas las modificaciones y arreglos de la mencionada producción bajo el asesoramiento del Ministerio de la Marina y todo lo que crean conveniente para poder darle una solución definitiva a este asunto»⁵⁰. Con la comprensión del Jefe del Departamento Nacional de Cinematografía, que elevó a su jefe inmediato -Subsecretaría de Prensa y Propaganda- un escrito soterradamente «quejoso», aunque disciplinado, por el anodino precedente generado por la suspensión de El crucero Baleares en el cine español⁵¹. Pero la solicitud formal, sometiendo de nuevo la película a las rectificaciones, adiciones o supresiones de un nuevo delegado de la Marina, fue presentada en instancia por la productora el 19 de mayo. Una solicitud en

la que, además, se pide «declarar a Radio Films S. A. E. cumplida con el compromiso por ella contraído al obligarse a filmar esa producción y por lo mismo cancelada la fianza prestada»⁵². La fianza, hasta la aprobación de la película, ascendía a 400.000 pts.⁵³. Sin embargo, los argumentos expuestos no consiguieron conmover los corazones de la autoridad competente. Sin retórica, y con un implacable, concreto e inflexible verbo, el Almirante Jefe de E. M. de la Armada, comunica a la productora el 28 de mayo, a través del Departamento Nacional del ramo, «la resolución del Sr. Ministro desestimando su instancia íntegramente»⁵⁴.

Sin visos de resolverse la atípica situación censora y tras un olvido agravado por el prematuro fallecimiento de Enrique del Campo en el verano de 1947, Radio Films solicita una solución definitiva al problema. Ruego se aclare la situación legal de la película, para, en su caso, darla de baja en el activo del balance, a fines fiscales. La instancia fue atendida por la Dirección General de Cinematografía y Teatro, todavía sensibilizada por el tema, y, con fecha de 29 de diciembre de 1948, notificada la «resolución definitiva de prohibición de explotación de la película El crucero Baleares»⁵⁵. Una baja definitiva aprobada por la Junta Superior de Orientación Cinematográfica en octubre del mismo año⁵⁶.

De significativas podemos adjetivar las palabras vertidas en un informe interno de la Dirección General de Cinematografía y Teatro -precisamente durante el corto período de seis meses de mandato de José M.^a García Escudero-, sin firma ni membrete, ante la instancia de Radio Films solicitando, a finales de 1951, la expedición de la certificación acreditativa de la prohibición definitiva de la película fechada en 1948. Diez años después de la conjura censora del Ministerio de la Marina, las autoridades cinematográficas -posiblemente con un espíritu coactivo de latitudes parejas-, en un gesto todavía receloso por la invasión de competencias usurpado, así como la humillación jurisdiccional padecida, escribían internamente reza que «no se puede desconocer que la prohibición de la película fue absolutamente injusta. Moralmente entiendo que debería atenderse este caso y estudiar la posibilidad de indemnizar de alguna manera a la Casa productora que sufrió las consecuencias de un hecho que ni jurídica, ni moralmente tiene justificación»⁵⁷.

Muy posiblemente, y en base al enrarecido ambiente creado por el impositivo e inclemente acto de autoridad de la Marina, se produjo un intento consensuado de acometer un segundo proyecto de la «gesta» del Baleares. Una segunda propuesta de Radio Films -según la oficialista Primer Plano, aunque el nombre de la productora no consta en la documentación ministerial-, que, bajo la responsabilidad en el guión y la realización de Luis Suárez -Comandante de la Armada, amén de otros atributos profesionales como los de médico, abogado y escritor⁵⁸, fue sometida en esta ocasión al arbitrio del Ministerio del Ejército -no a la Armada- para su aprobación, el 20 de enero de 1942⁵⁹. Después de la supresión de unos párrafos por orden del Subsecretario del Ejército, una vez visado por el Servicio Histórico Militar⁶⁰, el Jefe de la Censura aprueba el guión, el 20 de febrero, tras el informe favorable del más prestigioso censor de la época, Francisco Ortiz, quedando en blanco el apartado correspondiente al nombre de la empresa productora⁶¹.

No obstante, conviene precisar que el malestar creado por la ridícula situación a que se vio abocada la autoridad censora, fue mitigada, en parte, nueve años antes a raíz de la Orden de 23 de noviembre de 1942, de la Vicesecretaría de Educación Popular,

reorganizando los organismos de censura cinematográfica. Concretamente, el párrafo segundo de su artículo décimo, establecía: «Ninguna autoridad podrá suspender por motivos de censura la proyección de una película debidamente aprobada por la Comisión Nacional de Censura Cinematográfica». El Sr. García Viñolas, en una entrevista personal⁶², amablemente concedida -y que agradecemos encarecidamente-, aunque desgraciadamente barnizada por una aciaga amnesia de todo lo relativo a este período, perfectamente comprensible en una persona de 83 años, corroboró la presión de su colectivo en la conformación de la citada articulación normativa. Una inclusión, no sólo para que no les enmendaran la plana altas autoridades de otros ministerios -como fue igualmente el bochornoso caso de la película Rojo y negro (1942), de Carlos Arévalo-, sino también para corregir mandatos unilaterales de algunos gobernadores civiles que en su jurisdicción retiraban películas según diversos intereses. Aún así, afirma Gubern, la norma sería infringida en el futuro⁶³.

9. Causas y efectos

Descrita la dinámica administrativa y el entorno censor de este atípico caso, ya sólo nos resta abordar las causas de tan expeditiva prohibición. Ahora bien, ante la ausencia de documentos oficiales u oficiosos sobre los motivos que desembocaron en las medidas tomadas, la tarea supone un acto valorativo en función de los escasos testimonios registrados. Unas fuentes que, aunque pronunciadas desde distintos púlpitos ideológicos, son coincidentes y orientadas a la decepción percibida por la escasa calidad del producto, que no acompañó ni reflejó la hondura política y propagandística de la «gesta heroica» del crucero. El juicio vertido por la proselitista Primer Plano, en una crítica aparecida antes de su estreno de la mano de Mas-Guindal, supone un precedente a considerar para establecer la relación de causalidad. «Las películas que llevan un título tan glorioso y de tanta trascendencia como el de El crucero Baleares -dice el crítico-, están obligadas a una talla que no siempre se consigue. La gesta histórica del Baleares ha sido llevada a la pantalla mezclada con una historia de amor como elemento ameno de la cinta. La película ha resuelto muchas cosas difíciles, pero ha descuidado la construcción del asunto, la natural claridad requerida que se presta a los confusionismos (...) Posiblemente se ha querido hacer un argumento al estilo norteamericano, y este deseo es la causa de no dar un tono dramático intenso y del empleo de personajes cómicos»⁶⁴. El director de la revista y Jefe del Departamento Nacional de Cine, García Viñolas, de los pocos seres vivos que han tenido la oportunidad de ver la película, y dentro de la parquedad verbal, impuesta por la opacidad memorística que el transcurso del tiempo fija, achaca la prohibición, desde la perspectiva de la Marina, a los fallos técnicos de la realización en su dimensión marinera⁶⁵. Una consideración que puede hilar con la escasa reputación técnica atribuida al realizador y los problemas existentes durante el rodaje, que provocaron un retraso desmesurado y que vaciaron las arcas presupuestadas.

Reconociendo su esfuerzo indagador sobre el tema, Fernández Cuenca, el historiador cinematográfico más prolífico del franquismo, intenta matizar la sorprendente prohibición entre los siguientes perfiles: desilusión en la Armada por la baja calidad, falta de dignidad suficiente en la reproducción de los principios y hábitos de la escuadra, excesiva frivolidad de las escenas y lo demasiado cercano de la tragedia para

transmitir la perspectiva adecuada. Más concretamente, sigue afirmando, las escenas más esperadas como la rebelión de la marinería y la muerte heroica de sus víctimas, así como el apocalíptico final, fueron un fiasco que, unido a que más de la mitad del guión descansaba en una «vulgar comedieta de amores y amoríos con inadecuadas situaciones sainetescas», apuntaron hacia la inflexible medida⁶⁶. Con no menos crédito político e historiador, aunque con un verbo más directo, Méndez-Leite Von Hafe, en su historia del cine español tan sólo dedica cuatro líneas y media al film, sentenciando: «Nunca debió autorizarse su proyección en público. El Gabinete de Censura se vio obligado a suspender sus posteriores exhibiciones por motivos fácilmente comprensibles»⁶⁷. Más diplomático, Juan Antonio Cabrero, en su célebre libro publicado en 1949, entiende que «sin duda las autoridades de Marina no conceptuaron a esta producción de la altura que el episodio requería»⁶⁸.

Si bien, efectivamente, nos inclinamos a pensar que las causas de la proscripción de *El crucero Baleares* descansan, originalmente, en la desilusión causada por la torpe narrativa de un hecho especialmente sensible para el régimen, cierto es que, desde una óptica actual, semejante imposición militar contiene una envidia política incuestionable. Es decir, la utilización del cine como fuente de adoctrinamiento y propaganda política no podía utilizar moldes equívocos y fisuras que desvirtuaran el mensaje genuino del denominado Movimiento Nacional. Y el Ejército, expresión de la vanguardia de esos valores, con el general Franco en su cúpula más alta -quien, según García Viñolas, «muy, muy probablemente la visionó»⁶⁹, no podía permitir la adulteración de su prosodia más recia.

Ese argumento de inoportunidad e insuficiencia temática, como eje y justificación aplicado a uno de los casos más atípicos de la censura franquista -en cuanto a las formas- descansa, en el fondo, en un racionalismo militante a la búsqueda de un modelo filmico de inequívoco trazado propagandístico. Un cine sin grietas en la exposición de la sustancia política. Un modelo que hasta entonces personificaba *Sin novedad en el Alcázar*, de A. Genina. La película, estrenada en el cine Avenida de Madrid el 28 de octubre de 1940, abordaba otra «gesta» de la guerra civil, aquella que narra la defensa del Alcázar toledano. La obra de Genina fue alabada política y técnicamente. Supuso el inicio del auténtico cine político nacional y precursor del modelo deseado. Unos moldes, en opinión de Gubern, revestidos de un tratamiento «apologético, maniqueo, triunfalista y sin el menor asomo de conflictividad»⁷⁰, y, según Méndez-Leite, de la consagración «de una idea, de una verdad»⁷¹.

Con este antecedente, el inconsistente y disperso tratamiento de *El crucero Baleares* no encontró en la férrea jerarquía del ejército, la más mínima clemencia a pesar de las bendiciones iniciales. Posiblemente, la Armada se dejó arrastrar por las recomendaciones del Departamento Nacional de Cinematografía que apostaba -como ya hemos indicado- por «los fecundos resultados para la propaganda política española», que la película podía reportar. Una intrínquilis que el muy citado Delegado de la Marina no supo, desgraciadamente para la productora, interpretar a tiempo. El reflejo compensatorio que la Armada deseaba percibir filmicamente por sus esfuerzos bélicos, como sus hermanos del ejército de tierra, resultaba un agravio. Frente a la cruenta y heroica resistencia de los cadetes de la Academia de Infantería de Toledo, pertrechados en el Alcázar, la oficialidad del crucero Baleares espera el hundimiento entre amoríos y fiestas.

Pero el escándalo de El crucero Baleares enseguida iba a ser enjuagado por el auténtico prototipo del cine político que el régimen esperaba. Tras las críticas contra la película de Neville, Frente de Madrid (1940), el fiasco de la obra de E. del Campo y el idóneo perfil ofrecido por la película de A. Genina, aunque con el siempre expuesto inconveniente de ser producida y dirigida por italianos, todas las esperanzas apuntaron hacia Raza (1942), de José Luis Sáenz de Heredia, donde, para más hilaridad, el propio general Franco aportaba el argumento con un texto autobiográfico y el Estado la financiación, a través de la Cancillería del Consejo de la Hispanidad. Es más, en este sentido, R. Gubern entiende que las fechas de la defenestración de la cinta estudiada avalan la hipótesis del acelerón de llevar a la pantalla la saga de los Churruca para surcar el genuino camino del cine de «exaltación patriótica»⁷². Raza, con la definitiva bendición del dictador con un frío «muy bien, Sáenz de Heredia, Ud. ha cumplido»⁷³, significó la película guía por antonomasia, que rectificó los espúreos espíritus desviacionistas personalizados en El crucero Baleares. Un film que, como muy atinadamente expresa Sanz de Soto, «encierra en sí todos los principios morales, religiosos, patrióticos... que al Caudillo le hubiese gustado ver reflejados en su cine, y que, cuando aparecieron, salvo en contadísimas ocasiones, resultaron ramplonas, cuando no decididamente vulgares»⁷⁴. Sin embargo, Raza, como patrón, no catapultó el género. Su excesiva imbricación con el ombligo del Estado posiblemente jugó un factor disuasorio.

Tal fue la consideración de antiprototipo que soportó la escenificación del hundimiento del Baleares, que, sin responsabilidades jurídicas que aplicar a los autores, su obra fue conceptualizada como un cáncer a extirpar. Y, en consecuencia literal a esta apreciación, el negativo y las copias fueron destruidos, según todas las fuentes, quedando la duda de si se aniquiló poco después, como dice Fernández Cuenca⁷⁵, o en 1948, tras la prohibición definitiva de la Junta Superior de Orientación Cinematográfica, reflejada indirectamente ya que, como afirma el Jefe de la Sección en un trabajo de sistematización de expediente que elabora en octubre de 1951, no existe constancia documental del pronunciamiento de la mencionada Junta⁷⁶.

La sangría económica provocada por este desprecio administrativo -a instancias de la denominada superioridad- y la indignancia jurídica a que se veían abocados los productores, conducta rematada de nuevo sin contemplaciones con Rojo y negro, ralentizaron considerablemente el cine con pretensiones políticas y de «cruzada». García Viñolas ya lo advirtió inmediatamente después del desaguado de El crucero Baleares, ante la zozobra de los inversores, exponiendo al Subsecretario de Prensa y Propaganda, que el precedente, «que ya será difícil remediar, ahora es posible que aparte a nuestros productores de todo aquello que son temas nacionales que directa o indirectamente sirven a nuestra política y sirva, en cambio, para llevar a nuestra producción hacia la postura más cómoda de otros temas que no les compliquen»⁷⁷.

39. Antonio Cuevas, en Economía Cinematográfica, pág. 135. Ed. del Autor (Madrid, 1976), afirma que en 1940 el coste medio de una película, sin incluir copias y gastos de lanzamiento, ascendía a 700.000 pesetas.

Ficha

El crucero Baleares

Producción: Radio Films, 1941. Argumento y guión: Antonio Guzmán Merino. Director: Enrique del Campo. Asesor: Manuel Núñez. Ayudante general: José María Alonso Pesquera. Ayudantes de dirección: José Dardé y Francisco Zabala. Secretaria de dirección: María Teresa Ramos. Fotografía: Hans Scheib y Francesco Izzarelli. Operador: Andrés Pérez Cubero. Fotofija: Juan Gyenes. Decorados: Antonio Simont. Constructor de decorados: J. Bootello. Regidores: Francisco Cejuela y José Luis Jerez. Maquillaje: Trude Lewicki y Carmen Gómez Cobo. Vestuario: María Teresa Barroso. Música: Manuel L. Quiroga. Sonido: Pavón. Montaje: Jacques Saint-Leonard y Sara Ontañón. Estudios: Ballesteros, Madrid. Duración: 85 minutos.

Reparto: Roberto Rey (teniente de navío Luis Alarcón), Marta Ruel (Elena), Tony D'Algy (teniente de navío Fernando Henestrosa), Manuel Morán («Zafarrancho»), Pablo Álvarez Rubio (comandante de Estado Mayor), Manuel Kayser (vicealmirante), Juan Espantaleón (Jefe del Estado Mayor), Julia Pachelo (Ermelinda), Fred Galiana («el peque»), Joaquín Bergia («el rubio»), Antonio Riquelme («el político»), Manuel Miranda («el responsable»).

El crucero Baleares, un caso atípico de la censura franquista

Juan Antonio Martínez-Bretón

Marco legal

BIBLIOGRAFIA

Agar, Sevillano de. "EL CRUCERO BALEARES". Temas Españoles nº 5. Madrid. 1952.

Aguilera y Elias. "Buques de Guerra Españoles (1885-1971). Edit. San Martin. Madrid. 1968.

Alonso, Bruno: "La Flota republicana en la guerra civil de España". México 1944.

Cabanellas, Guillermo. "La guerra de los mil días". De. Heliasta S.R.L. Argentina, 1975.

Calvo Pascual, Juan L. "CRUCES Y MEDALLAS 1807/ 1987. "La Historia de España en sus condecoraciones". Edit. Juan L. Calvo Pascual. Mos- Pontevedra, 1987. Cervera Cabello, Manuel. "Crucero "Baleares". Imprenta del Ministerio de Marina. Madrid. 1948.

Cervera Cabello, Manuel. "EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO BALEARES. REVISTA GENERAL DE MARINA, Abril. 1981.

Cervera Pery, Jose. "Alzamiento y Revolución en la Marina". Editorial San Martin, Madrid. 1978.

Cervera Pery, José. "La guerra naval española (1936-1939). Edit. San Martin. Madrid 1988.

Domínguez Benavides, Manuel . "La escuadra la mandan los cabos". Colección "Luz sobre España". México 1944, reimpresión: México 1976.

Ferrat i Billoch, Fco. "Archivo del Baleares".. Imp. Católica. Sigiriano Díaz. AVILA- - 1939

Fuentes, Alvaro. "El crucero "Canarias" proa a la Victoria..." Espasa Calpe, Madrid. 1940.

Galuppini, Gino. "Acorazados de todo el mundo". Espasa-Calpe, s.a.. Madrid. 1984.

Galuppini, Gino. "Cruceros de todo el mundo". Espasa-Calpe, s.a.. Madrid. 1984.

Garate Cordoba, José María. "Teniente en campaña". Ed. San Martín. Madrid 1976.

García Domingo, Enrique. "RECOMPENSAS REPUBLICANAS POR EL HUNDIMIENTO DEL BALEARES", REVISTA DE HISTORIA NAVAL Nº 59,

García Sanchiz, Federico. "Mas vale volando". Editorial Española, S.A. San Sebastian.

- Gay de Montella, R. "Atalayas de Mallorca". Casa editorial Bosch. Barcelona-1940.
- González Echegaray. "La marina mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil". Ed. San Martín. Madrid 1977.
- Gordillo Courcières. "La columna de Bayo". Ediciones Dyrsa. Madrid 1987.
- Gretton, Peter. "El factor olvidado.". Editorial San Martín. Madrid. 1984.
- Lopez de la Osa, Arturo. LA VANGUARDIA. "Hace 29 años fue hundido el crucero Baleares" . 05-03-67, Barcelona.
- Luna, José Carlos de. "Cara al Sol y cara al mar. Apuntes de un viaje. R. de San Martín, Madrid. 1939.
- MASSOT Y MUNTANER, Josep. "EL CONSOL ALAN HILLGARTH Y LES ILLES BALEARS (1936-1939). Publicacions de L'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1995.
- MASSOT Y MUNTANER, Josep. "LA GUERRA CIVIL A MALLORCA". Publicación de L'Abadia de Montserrat. Monserrat. 1976.
- Mille, Mateo . "Historia Naval de la Gran Guerra 1914-1918". IBERIA JOAQUIN GIL-EDITOR, BARCELONA, 1939.
- MODELISMO Y BARCOS. nº 10, Ed. Revistas Profesionales, S.L. Madrid. 1999.
- MOLINA FRANCO, LUCAS. "LA ARTILLERIA DE COSTA Y LA DEFENSA DE FERROL (CORUÑA). REVISTA DEFENSA Nº 171. EDEFA, SA. 1992.
- Moreno, Francisco. "LA GUERRA EN EL MAR". Editorial AHR, Barcelona 1959.
- Moreno de Alborán y de Reyna, Fernando y Salvador. "La guerra silenciosa y silenciada". Madrid 1998.
- Oliveira, Mauricio de. "La tragedia española en el mar". Establecimientos Cerón, Cádiz. 1937.
- Oliveira, Mauricio de. "LAS DOS ESPAÑAS EN EL MAR". Establecimientos CERON, Cadiz, 1937.
- Pardo Canalis, "A bordo del Baleares". Tip. La Editorial. Zaragoza 1939.
"Partes Oficiales de Guerra". Tomo I. Ejército nacional. Tomo II. Ejército republicano. Editorial San Martín, Madrid. 1977.
- QUEVEDO CARMONA, Diego. "EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO BALEARES". REVISTA DEFENSA Nº 239. EDEFA, SA. 1998.
- Sola, Victor M^a de; Martel, Carlos. " Estelas Gloriosas de la Escuadra Azul". Establecimientos Cerón, Cadiz 1937.

Sola, Victor Maria de y Martel, Carlos “Proa a España”. II parte de “Estelas Gloriosas de la escuadra azul”. Establecimientos Cerón, Cadiz, 1938.

TALON, VICENTE. “ASI HUNDIMOS AL BALEARES”. REVISTA DEFENSA Nº 120. EDEFA, SA. 1988.

TREVIÑO RUIZ, JOSE M^a. “ ESPAÑA 1924-1970: AQUELLOS VIEJOS CRUCEROS”. REVISTA DEFENSA Nº 192. EDEFA, SA. 1994.

Valles Collantes, Francisco. “Páginas de Gloria de la Marina Nacional Española”. Cadiz, 1938.

Valles Collantes, Francisco. “Páginas de gloria de la Marina Nacional Española: Diario de un voluntario. Imprenta de Salvador Repeto, Cadiz. 1938.

Vazquez Enciso, Manuel, “HISTORIA POSTAL DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA”, Madrid.

Vila San Juan, “Enigmas de la Guerra Civil Española”, Ed. Nauta, S.A. Barcelona, 1974.

OBRAS DE CONSULTA GENERAL:

“ARMAS Y PERTRECHOS DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA”. Ediciones Poniente. Madrid, 1981

Mascaró Pasarius, J. “Historia de Mallorca”. Edic. J. Mascaró Pasarius. Palma, 1975.

Thomas, Hugh. “La Guerra Civil Española”. Ediciones Urbión,

HISTORIA DE LA CRUZADA ESPAÑOLA. EDICIONES ESPAÑOLAS, S.A. MADRID 1943.

HISTORIA DE LAS FUERZAS ARMADAS, Edic. PALAFOX, S.A. ZARAGOZA 1984.

NUEVA HISTORIA DE ESPAÑA, EDITORIAL DESCLÉE DE BROUWER, S.A. BILBAO, 1980.

Prensa y Revistas:

“Aeroplano”. Ministerio de Defensa. Madrid 1999, nº 17.

“La Ultima Hora”. Palma de Mallorca. Diversos años a partir de 1936.

“El Correo de Mallorca”. Palma de Mallorca. Diversos años a partir de 1936.

“Aquí Estamos”. Palma de Mallorca. de 1936 a 1940.

“El Vanguardista”. Palma de Mallorca. De 1936 a 1938.

“FOTOS. Semanario gráfico nacionalsindicalista”. Bilbao. Diversos números de los años 1937-1938.

GLOSARIO DE ALGUNOS TÉRMINOS MARINEROS QUE APARECEN EN ESTA OBRA.

Abarloarse: Colocarse paralelamente al costado de otro buque.

Aljibe: Unidad naval destinada al transporte de mercancías líquidas á granel (agua combustible). Normalmente son de pequeño tamaño, restringidos á operaciones portuarias o costeras y forman parte del denominado Tren Naval.

Amura: Cada una de las partes curvas del casco que forman la proa.

Apostadero: Base naval destinada á suministrar víveres y pertrechos á los buques de guerra.

Arbotante: Elemento del casco que sujeta el eje de la hélice cuando esta sale del casco.

Babor: Parte izquierda del buque mirando desde la Popa hacia la Proa.

Ballenera: Embarcación ligera destinada á realizar servicios auxiliares de un buque mayor.

Brazola: Estructura colocada alrededor de una escotilla para impedir que el agua que hay en cubierta penetre en los espacios internos del barco.

Bulge: Protuberancia del casco destinada á incrementar la protección antisubmarina del buque.

Calado: Distancia vertical del buque medida entre la línea de flotación y la parte inferior del Casco.

Contrabando: de Guerra: Se refiere al comercio de armas, pertrechos u otros elementos realizado para suministrar al enemigo.

Coys: Hamacas de lona usadas por los marineros para dormir. En la actualidad están en desuso.

Crucero: Buque de tamaño medio destinado al ataque del tráfico mercante enemigo y misiones de descubierta en beneficio de unidades de mayor porte

Crucero auxiliar: Buques mercantes que en época de guerra y ante la escasez de unidades regulares se arman con piezas de artillería ligera y se destinaba á interceptar el tráfico mercante enemigo. En lo posible deben evitar el enfrentamiento con unidades pesadas del adversario.

Demora: Ángulo formado entre la Proa del buque y el meridiano que pasa por el lugar. Es una forma práctica de indicar por que punto del horizonte se encuentra un objeto.

Desplazamiento: Cantidad de agua que el buque desaloja al entrar en el agua. Podría decirse que es el peso del buque.

Destructor: Buque de escolta, con finalidad básicamente antisubmarina y contra unidades similares enemigas. Suelen ser ligeros y de gran velocidad.

Eslora: Longitud de una embarcación en sentido Proa-Popa.

Estacha: Cabo grueso que sirve para amarrar o remolcar una nave.

Estribor: Parte derecha del buque mirando desde la Popa á la Proa.

Grada: Instalación portuaria destinada á la construcción del buque, desde la colocación de la quilla hasta su botadura. Su nombre hace relación al parecido que tiene con las gradas de un teatro.

Horquillar: Término artillero que indica que un blanco se encuentra centrado y listo para ser alcanzado por un proyectil.

Manga: Distancia transversal, en su parte más ancha, del buque.

Minador: Unidad ligera destinada á plantar minas marinas

Nudo: Unidad de velocidad usada en buque, equivale á una milla (1.852 m.) por hora.

Pañol: Espacio destinado á almacenar a bordo algún tipo de efectos (pinturas, cabos, municiones, etc.).

Pontón: Buques fuera de servicio operativo que se destinan á servir de cuartel flotante cuando las instalaciones de tierra no son suficientes para albergar á la marinería.

Popa: Parte trasera del buque.

Proa: Parte delantera del buque.

Sollado: Dormitorios para la marinería.

Submarino legionario: Á pesar de la existencia del Comité de No Intervención que vigilaba por la neutralidad de las potencias europeas en la Guerra Civil Española, era evidente que cada país ayudaba á aquel bando que le era más afin ideológicamente. Estas unidades eran sumergibles de la Regia Marina Italiana que actuaban á favor de la Marina Nacional, informando del paso de barcos mercantes (en especial por el Estrecho de Sicilia) españoles y soviéticos, e incluso en ocasiones les atacaban aunque para cubrir la apariencia de neutralidad había un oficial de la Armada nacional que actuaba como jefe nominal del submarino, aunque la totalidad de la tripulación y el Comandante de “facto” fueran italianos.

Trozo: Conjunto de oficiales, suboficiales y marineros con una finalidad específica en el buque (contra-incendios, abordaje, etc.).