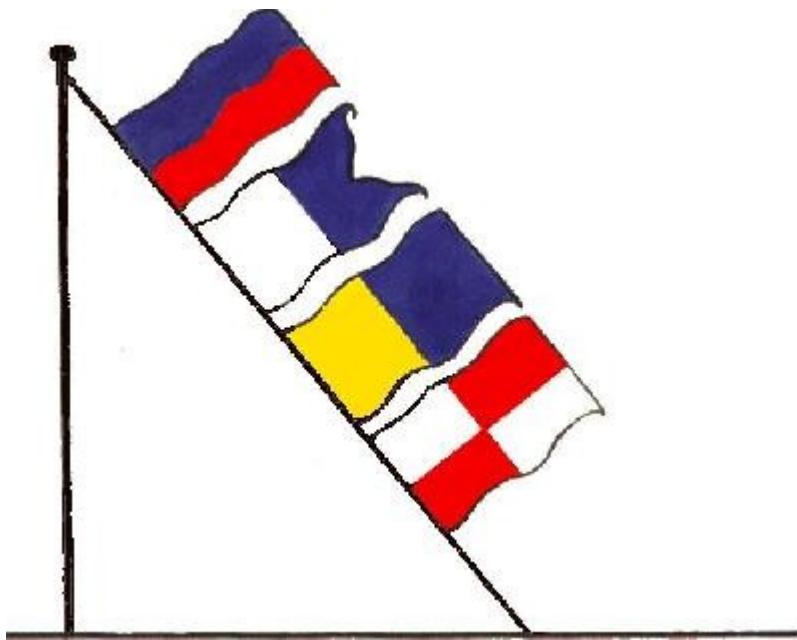


MI LIBRO DE NAVEGACIÓN



ÍNDICE

[60 Años después](#)

[Casi un prólogo](#)

[Ultima singladura de la Motonave española "Mar Cantábrico"](#)

[Cómo se apresó el "Mar Cantábrico"](#)

[La presa "Mar Cantábrico" vista desde el acorazado "España"](#)

[El acorazado "España"](#)

[Llegada a Ferrol y salida para el Mediterráneo del Crucero Auxiliar "Mar Cantábrico"](#)

[El pintado deslumbrante de los barcos](#)

[Diario de operaciones del Crucero Auxiliar "Mar Cantábrico"](#)

[11](#) - [12](#) - [13](#) - [14](#) - [15](#) - [16](#) - [17](#) - [18](#) - [19](#) - [20](#)

[21](#) - [22](#) - [23](#) - [24](#) - [25](#) - [26](#) - [27](#) - [28](#) - [29](#) - [30](#)

[31](#) - [32](#) - [33](#) - [34](#) - [35](#) - [36](#) - [37](#) - [38](#) - [39](#) - [40](#)

[41](#) - [42](#) - [43](#) - [44](#) - [45](#) - [46](#) - [47](#) - [48](#) - [49](#) - [50](#)

[51](#) - [52](#) - [53](#) - [54](#) - [55](#) - [56](#) - [57](#) - [58](#) - [59](#) - [60](#)

[61-1](#) - [61-2](#) - [62](#)

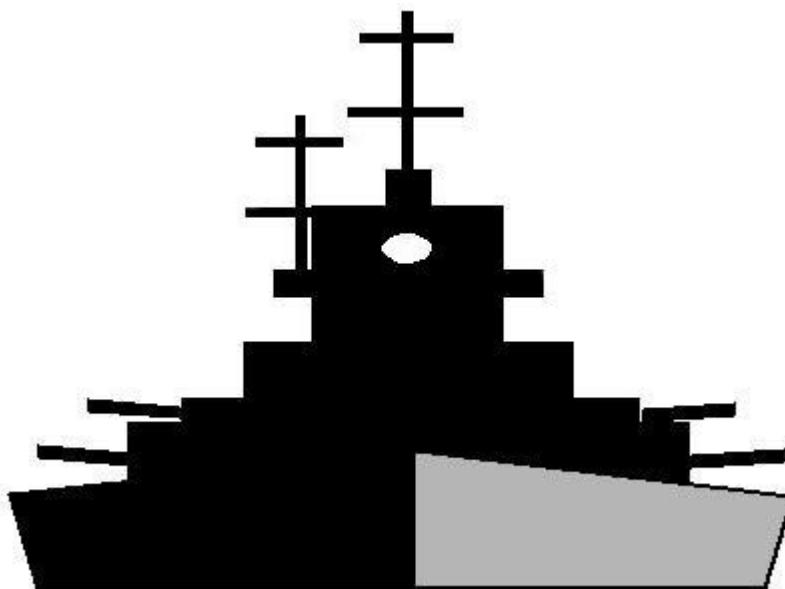
Ayer y Hoy

El "Mar Cantábrico" y el "Mar Negro" vuelven a su condición de mercantes

Parte rendido el 12 de marzo de 1938 sobre el hundimiento del Crucero "Baleares"

El espíritu "patriótico"

Glosario de términos usados generalmente por marinos



60 AÑOS DESPUÉS

Al tener en mis manos el libro original del que ahora obtengo esta copia literal, pienso ante todo en los avatares por los que ha pasado, primero, siendo un puñado de folios y, cuando ya pudo estar encuadrado, y poder tener

el nombre de libro, parecía que ya podía descansar junto a otros libros de mi pequeña biblioteca.

- Nació por mi deseo de hacer un diario de lo que le acontecería al Crucero Auxiliar "MAR CANTÁBRICO" pero antes, debería escribir unas cuartillas para decir cómo aquel barco llegó a ser Crucero Auxiliar.
- Y hubo que hablar de la última singladura de aquel barco, ya que tuve la gran oportunidad de ver su libro de navegación.
- Continué con la lectura de un pequeño reportaje en un periódico gallego que contaba la versión, en lenguaje de aquella época, de cómo fue apresado durante la Guerra Civil Española, por una unidad de la flota que llamaban "nacional".⁽¹⁾
- Pero no pude sustraerme a poder contar mi versión de cómo pude ver por primera vez al "MAR CANTÁBRICO" y que fue desde el Acorazado "ESPAÑA", en el cual estaba embarcado precisamente ese día del apresamiento.
- Ello me llevó a que tuviera también que hablar del Acorazado "ESPAÑA" ya que, pocos días después de aquel en que por primera vez vi al "MAR CANTÁBRICO", desde este singular observatorio, el "ESPAÑA", éste, se hundía en aquellas mismas aguas, frente a la Estaca de Bares (Santander).
- Estando en Ferrol en espera de embarcar, después del hundimiento del "ESPAÑA", llega a aquel puerto el "MAR CANTÁBRICO" dispuesto a convertirse en un Crucero Auxiliar, y de ello bien merece dedicarle otro par de cuartillas.
- Pero este "MAR CANTÁBRICO" ya artillado y convertido en barco de guerra, no saldría a la mar como sus otros componentes de la flota. Llevaría un pintado especial para protegerse "algo", de los posibles ataques de submarinos.
- Y entonces vi la necesidad de incluir también el tema del camuflaje de barcos por el pintado de los mismos, tal y como se discutía por aquella época, este tema.
- Todo ello como preámbulos para comenzar a contar los acaecimientos en este barco al que el destino me llevaba.

Pero al tener en mis manos este libro —y como antes señalo— pienso en las vicisitudes por las que ha pasado. Ha estado en varios domicilios de varias ciudades por las que yo he pasado, fue en su nacimiento, el amigo que conseguía que yo aprendiese a manejar una máquina de escribir. Sus páginas están llenas de tachaduras y ello me lleva a pensar que si el transcurso de 60 años no han acabado con él ¿no sería acreedor de una copia sin tachadura alguna?. Aprovechando los avances de las modernas técnicas para reproducir en las mejores condiciones, sin cambio alguno, sí en cuanto a su ortografía (estaba hecho con 20 años de edad y sin más estudios que los elementales) pero sólo con esa concesión. Todo lo demás, incluso su redacción, merece dejarla como fue concebida y tras 60 años, y en el atardecer de la vida, bien vale su reproducción.

También es buena la ocasión para agregar otro documento que por las mismas fechas y tratando el mismo tema —la guerra en el mar— también había tenido la ocasión de conseguir, el parte oficial redactado por el superviviente de más graduación, de los hechos y determinaciones tomadas a bordo del Crucero "BALEARES" durante la madrugada del día seis de marzo de 1938 hasta el hundimiento del mismo.

(1) Es fácil comprender que ciertas palabras que aparecen en estos escritos son la denominación utilizada por aquel entonces y a la que todos estábamos obligados, y que llegó a hacerse tan normal que muchos años más tarde todavía se seguía utilizando más por costumbre que por razón de calificar algo que se instaló para realzar o equivocar. Véase como muestra la palabra rojo que hoy la convertiríamos por leal al Gobierno legalmente constituido o la palabra nacional que hoy traduciríamos por la de rebelde.

Gavá (Barcelona) 1998



CASI UN PRÓLOGO

No es en estos apuntes donde se relaten hechos aventureros, ni cosas de la guerra por mar, en las que haya ese sabor de leyenda. Es simplemente el relato verdadero sobre un barco mercante artillado el cual se ha encontrado en el mar durante una guerra que no tenía, a mi juicio, ningún objeto el hundir barcos ni correr aventuras de barcos-trampa.

Tampoco están hechos para que sean leídos por nadie, sino simplemente para que sean un recuerdo para mis horas de ocio en las que espero volver a vivir la realidad de viajes en los que sin correr peligros de torpedeoamientos ni combates navales, no dejaba, no obstante, de tener cierto carácter de guerra, que podía costarnos el anuncio en los periódicos del hundimiento de nuestro Crucero.

Vuelven a mi mente, las palabras de nuestro primer Comandante (Capitán de Corbeta, D. Pedro Nieto Antunez) dichas en los primeros días de hacernos a la mar y que textualmente dicen así: "La Marina existe para la victoria. La victoria se obtiene en el combate. El combate está en la mar. Nuestros deseos vehementes son:

- a) Entrenarnos continuamente para sacar el mayor rendimiento a nuestras armas.
- b) Estar constantemente en la mar donde hemos de encontrar la victoria"

Es mi opinión que las anteriores palabras no merecen explicación para demostrar cuales eran los sentimientos de nuestro Comandante y de su espíritu puramente bélico.

A esto, agreguemos las que ya, navegando y dirigiéndonos a aguas del Mediterráneo nos dijo hablando de nuestro futuro. "...el nombre de "Mar Cantábrico" o se escribe en la Historia con letras de oro, o aparecerá en los periódicos con letras de luto".

Con tan alagüeño parecer es probable que los ánimos más templados no dejaran de tener un cierto ambiente de temor ya que fácilmente se aprecia lo del oro y se desprecia lo del luto; cada cual que piense sobre sus deseos de vivir, o los de sacrificarse en una guerra a la edad de 20 años.

De la misma manera no buscaremos detalles íntimos, que en la guerra, con el espionaje que en una civil y en 1936 existe, puedan darse aquí.

Sencillamente aparecen hechos que los ha podido presenciar quien como yo haya vivido las mismas horas. Quizás haya algunas cosas que sean imposibles de saberlas en un marinero de cubierta, y si son así, es debido a informes que la marinería ha hecho circular a bordo, y que al igual que yo, han podido ser conocidas por cada uno, dándoles el interés que cada cual ha creído suficiente.

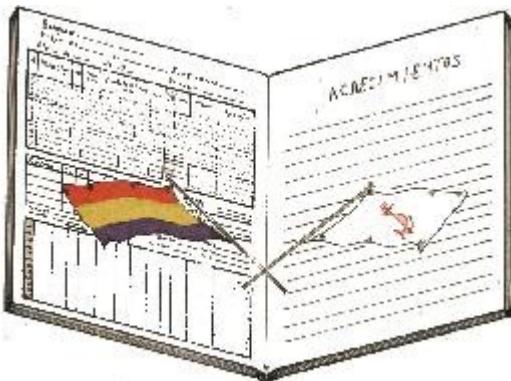
Así pues y bajo este preámbulo, queda asentado que no es esto una novela por su escritura o redacción por ser de escasos conocimientos el autor pero en ellos están los momentos vividos por un hombre que de la guerra pudo sacar la experiencia suficiente para poder realizar sus apuntes, como el menos interesado lo hubiera hecho, y no pasar los tres años que ésta ha durado viendo y viviendo los hechos, como pura circunstancia, sino viendo en ellos un algo de enseñanza para su futuro.

En la mar XIII-V-XXXIX



ÚLTIMA SINGLADURA DE LA MOTONAVE ESPAÑOLA "MAR CANTÁBRICO"

(Antes de pasar a Crucero Auxiliar)



(Copia integra del libro de navegación)

SINGLADURA 9 CORRESPONDIENTE AL VIAJE DE VERACRUZ A SANTANDER DEL MERCANTE (MOTONAVE) "MAR CANTÁBRICO" DEL DÍA 27 DE FEBRERO DE 1937

Latitud observada 40 27 00 N. [Rumbo](#) directo N. 65 E

.Longitud observada 59 50 00 W. Distancia directa 274

Horas de marcha 23 39 Velocidad horaria 11.58

A C A E C I M I E N T O S

"Vamos navegando de madrugada con viento fresco del N/W. y [marejadilla](#) del mismo, aumentando en intensidad a medida que avanza la presente siendo duro el viento a las 04.00 horas y con [mar gruesa](#) del mismo, cerrándose en este momento en niebla, despejándose a los 10 minutos después. Desde el M/D empieza a decrecer la intensidad del viento llegando a las 21 horas en que un chubasco rola al S. flojito, quedando la [mar rizada](#) del N/W. y el barómetro con tendencia a subir.

En toda la [singladura](#) el cielo permanece cubierto con nimbus y cayendo chubascos de agua y a veces de agua y nieve.

Finalizamos con viento flojo del W.S.W., [mar de leva](#) del N/W. cielo cubierto y horizontes achubascados".

SINGLADURA 10

Latitud observada 42 01 00 N. [Rumbo](#) directo N. 69 E.

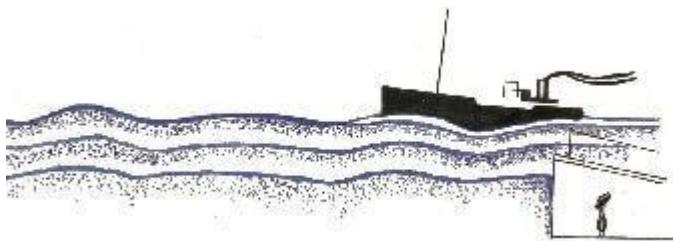
Longitud observada 54 30 00 W. Distancia directa 258

Horas de marcha 23 38 Velocidad horaria 10.89

A C A E C I M I E N T O S

NO SE LLEGO A ESCRIBIR

CÓMO SE APRESÓ EL "MAR CANTÁBRICO"



Día 8 de marzo de 1937.

En el Cantábrico reina viento duro de N/W., con mar gruesa arbolada, que desde la cresta a su base levanta olas de cinco metros de altura. A poniente, el horizonte está cubierto de negros nubarrones, que galopan por el cielo descargando en chubascos y anunciando que el tiempo tiende a empeorar.

El Crucero nacional "CANARIAS" navega por este mar deshecho, en marcha económica y labor de vigilancia. La guardia de estribor a barlovento, recibe resignadamente los rocios que el oleaje al romper contra la obra muerta, manda sobre cubierta. Los vigías de la cofa avizoran el círculo del horizonte visible y el oficial de derrota anota una singladura más en su diario, de aburrido crucero puesto que los buques rojos, atemorizados, han desertado del mar, como banda de peces asustados.

De pronto surgiendo de un chubasco, una masa sombría se destaca perceptiblemente a la luz de la tarde que comienza a declinar. En un momento se toca zafarrancho de combate, suenan los timbres y aumentan las revoluciones, y el crucero español, como tigre al olor de la presa, salta hacia delante 30 millas por hora, metiendo la proa hasta los escobenes, en el espumoso oleaje que viene a su encuentro.

Rápidamente se acortan las distancias, y con la ayuda de los prismáticos se identifica al recién llegado como un gran vapor que navega con viento y mar de popa rumbo al S/E. en demanda de la costa. Ya más cerca y ante la iluminación del "CANARIAS", arbola bandera inglesa, se niega a detenerse y fuerza sus máquinas.

Pero el subterfugio no puede engañar al mando del Crucero. Se trata de un vapor mercante de cubierta corrida y unas siete mil toneladas que conserva incluso el bordón blanco que ha caracterizado siempre a sus armadores, y lleva sobre cubierta siete grandes cajas. No hay ninguna duda se trata del transporte "MAR CANTÁBRICO" que zarpó semanas antes del puerto de Nueva York con fusiles, cañones, municiones y material de aviación.

Un cañonazo de aviso disparado algunos metros avante de su proa da como resultado que el rojo pretende forzar su marcha para escapar apartándose en la noche que esta a punto de cerrar. Pero varias granadas que recibe pocos segundos después y que penetran en sus bodegas de proa y popa le hacen detenerse, mientras parte de su tripulantes lanzan apresuradamente dos canoas a la mar, para ponerse a salvo, una de las cuales zozobra arrojando sus tripulantes al agua.

Varios de éstos, son recogidos después por un buque francés. Y en este momento es cuando el Comandante de el "CANARIAS" decide enviar a su tripulación de presa compuesta de 31 hombres al mando del Teniente de Navío D. Fernando Lostau Santos, para hacerse cargo del transporte rojo. La operación de botar una canoa al agua, resulta complicada por los desordenados bandazos y cabezadas que da el Crucero en aquel mar embravecido, y no se hace sin que un golpe cortara el casco, abre en aquella una brecha que le producirá una vía de agua. con la débil embarcación inundada hasta las bancadas, en medio de la oscuridad de la noche que ya ha caído totalmente bogando duro sobre los remos, con una mar arbolada que amenaza tragarnos a todos, se dirigen hacia el "MAR CANTÁBRICO" guiados por el resplandor de los incendios que, producidos por las granadas que han hecho blanco, se han declarado en sus bodegas y al llegar a su costado encuentran a una parte de la tripulación roja dispuesta a una resistencia armada, que es dominada prestamente por nuestros falangistas.

El buque fuertemente escorado sobre la banda de estribor, está a punto de irse a pique pues los bolcheviques han abierto los "kingstons", entrando el agua a raudales y por las grietas que han causado los disparos en el casco.

Rápidamente se cierran los primeros, se accionan las bombas de achique y se comienza a taponar con medios de fortuna, los agujeros en la obra viva, ardua labor en medio del temporal y del incendio que ruge en las bodegas. Conseguido esto, en forma sumaria, se da avante y navegando de conserva con el "CANARIAS" se pone proa a Ferrol.

El viaje hasta recalar en este puerto, va a durar cuarenta horas que constituirán una pesadilla para el puñado de valientes que forman la tripulación de presa. El viento y la mar siguen aumentando, retrasando la marcha las bombas no llegan a poder expulsar la totalidad del agua que entra en las sentinas. Abajo en la máquina, se trabaja con el agua hasta la cintura. Sobre cubierta se lucha denodadamente contra los elementos y el fuego no puede ser dominado con los medios de a bordo.

Para colmo de males el incendio llega hasta los obuses estibados en la bodega de popa, los cuales empiezan a explotar. El espíritu de conservación, ordenaría abandonar el buque, pero la voz del deber y del patriotismo, dice que el cargamento, compuesto por millones de cartuchos de fusil, granadas de cañón, aviones etc. han de ser útiles para España, y por tanto hay que salvarlos llevándolos a puerto seguro.

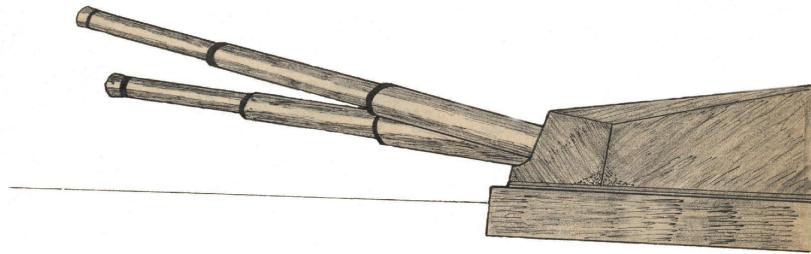
Aquel puñado de valientes, mandados por un verdadero marino español, se obstinan en su sublime locura. De un momento a otro el "MAR CANTÁBRICO" puede convertirse en un volcán, saltando con todos sus tripulantes. En su interior se perciben sordas explosiones y un humo acre se filtra por las rendijas de las escotillas. Las voluminosas y pesadas cajas, conteniendo aviones montados, amplifican notablemente los bandazos y las trincas que por este motivo empiezan a ceder, tienen que ser constantemente reforzadas, para impedir que pasen por la borda. Se trabaja denodadamente, sin un momento de descanso, sin pensar en dormir y casi ni en comer...

Se cubren trabajosamente las millas una tras otra, en medio de este pandemónium; se avista el Cabo Peñas; luego la costa de Galicia con la entrada de sus profundas rías... Y después de casi dos días de este infierno, se logra la de El Ferrol, donde se puede varar el buque poniendo a salvo juntamente con su cargamento, y, para que se pueda apreciar la importancia del siniestro, diré que con todos los elementos con que cuenta aquel Arsenal se tardó tres días más en dominar el incendio.

(De un periódico gallego)



LA PRESA "MAR CANTÁBRICO" VISTA DESDE EL ACORAZADO "ESPAÑA"



Día 8 de marzo de 1937

Hace unos días que estamos navegando en uno de tantos cruceros en los que recorremos el Cantábrico y en los cuales siempre abunda la caza; de vez en cuando algún golpe de mar rompe sobre nuestra proa la cual recibe con calma el chaparrón, bañándose hasta el rompeolas.

En el bloqueo de la costa siempre hay que anotar en nuestra lista de barcos apresados alguno más, que hace que nuestra presencia no sea inútil. Alguna vez es fácil apresar un barco inglés o noruego que intenta entrar en Bilbao o Santander y también es fácil observar que un Crucero-acorazado inglés el "HOOD" por ejemplo, o un destroyer sale a nuestro encuentro discutiendo con nosotros la presa, terminando siempre llevándose la presa, para luego meterla en puerto a espaldas de nuestros cañones de 30,5 c/m.

Sin embargo este viaje hay rumores de que se espera una presa buena; se trata de la motonave española "MAR CANTÁBRICO" que viene procedente de América con gran cantidad de material de guerra para los rojos, siendo su límite de crucero, Bilbao. El Crucero "CANARIAS" vigila más afuera y por otro sector; hay verdadero interés en que no se cuele la presa que se espera.

Una columna de humo se dibuja allí en el horizonte; el tiempo es en realidad malo para la visibilidad pues una niebla espesa envuelve todo el horizonte y una lluvia fina penetra hasta los huesos de los serviolas.

La proa de nuestro Acorazado enfila la columna de humo; la voz de nuestro 2º Comandante (Capitán de Corbeta D. Pedro Nieto Antunez) se percibe clara animando a la dotación. Estamos frente a lo que puede ser, la presa, o un enemigo al que debemos liquidar una cuenta. Las hélices empiezan a girar de una manera vertiginosa dentro de las picadas aguas del Cantábrico; poco a poco se va divisando la obra muerta del mercante con dos palos y como de unas 5.000 toneladas, que lleva rumbo a tierra y al divisarnos tiende a forzar sus máquinas. Pero el pesado casco de "ESPAÑA" todavía corta las aguas a una velocidad de 19 a 20 nudos, siendo fácil hacerle señales de que pare sus máquinas, lo cual es obedecido inmediatamente.

Nuestro 2º Comandante con un porta-voz ordena "¡Arríe la antena de la radio!". Estamos virando alrededor de él y en su popa se lee un nombre claro que no da lugar a dudas "ACHURI". La antena, como ha sido ordenado, la han arriado y el barco es efectivamente presa ya que se trata de un barco español.

El zafarrancho de combate que se ha tocado al verlo, termina enseguida, y la dotación encendida por las palabras del 2º Comandante canta himnos patrióticos, brazo en alto. Por parte de los del mercante contestan en la misma forma, saludando con idéntico estilo. Un marinero radio acaba de subir al ponte de navegación y hace entrega a nuestro Comandante (Capitán de Navío D. Joaquín López Cortijos) de un papel que enseguida pasa a manos del Segundo.

La voz de este último vibra de emoción y alegría al gritarnos: "Dotación del "ESPAÑA" nuestro Crucero "CANARIAS" acaba de apresar al "MAR CANTÁBRICO"; se suceden los vivas más entusiastas y se prepara el bote que ha de llevar a la dotación de presa al buque mercante. El trabajo requiere toda habilidad marinera pues el mar está demasiado picado.

Pronto llega al costado del mercante que está parado, realizando nosotros entre tanto una descubierta anti-submarina. Poco tiempo después de llegar a él la dotación de presa, un timonel comunica por banderas que el tal mercante lleva carbón para los rojos. Mandan el bote con el personal mercante el cual es conducido a una casamata donde quedan en calidad de detenidos. Son las dos de la tarde. Ordenamos a la presa que se dirija a Ferrol mientras nosotros aproamos mar a fuera para llegarnos donde se halla apresado el "MAR CANTÁBRICO".

Sobre las seis de la tarde vemos la gallarda silueta del Crucero "CANARIAS" junto con un mercante de bonitas líneas, que anda al garete. Nos acercamos y comunicamos con el "CANARIAS"; lo ha apresado y ha mandado su dotación de presa, la cual está intentado levantar presión y procurar tapar varios boquetes que todavía pueden observarse en su proa y popa hechos por las granadas del "CANARIAS".

Nos quedamos cerca del "MAR CANTÁBRICO" mientras que el "CANARIAS" se aleja haciendo una descubierta para guardarnos a los dos ante un posible ataque enemigo, pues el "CANTÁBRICO" ha estando lanzando el S.O.S. en demanda de protección. Poco a poco va anocheciendo y poco a poco va saliendo humo por la chimenea del "MAR CANTÁBRICO" indicando que pronto va a navegar. Por fin y ya avanzada la noche se pone en movimiento y las hélices se van abriendo camino en las rugientes aguas del Cantábrico. Acompañamos a la presa hasta la altura de la Estaca de Bares donde ya, seguro bajo la vigilancia de los cañones de la costa, llegará a Ferrol.

Pasados dos o tres día de estos últimos hechos llegamos a puerto (Ferrol) donde atracado al muelle por delante de donde nosotrasatracamos para el carboneo, se encuentra descargando el "MAR CANTÁBRICO".



EL ACORAZADO "ESPAÑA"



A bordo del "MAR CANTÁBRICO" en la mar 1º de julio de 1939

Era un acorazado de 16.500 toneladas; sus cuatro torres duplex semejaban anteojos gigantes de los que el sol no podía sacar destellos de sus cóncavos cristales, pues eran pupilas vacías de líquidos acuosos, y, llenos de pólvora, destellos de roja llama lo que emanaban sus béticas retinas.

Con diez cañones por banda, como en la "Canción del Pirata" surcaba lenta pero majestuosamente las aguas; su corte no era fino como el de los barcos de guerra españoles; muy al contrario, su primer golpe de vista daba a entender que su doble hilera de calderas no podía arrastrar la mole a mas de veinte millas horarias.

Conocía la guerra de cerca, pues en las torres, en las que había seis dedos de espesor, se veían claramente impactos que recordaban 1921. Habían visto sus primeros días de vida, las gradas del Astillero de Ferrol de las que fue botado para que su historia empezase en aguas cántabras. Otro gemelo fue lanzado antes, con un nombre de puro patriotismo que hacía perenne en la mar, la tierra que al agua lo enviaba. Fue el "ESPAÑA" el cual en 1922 se hundió para siempre al norte de Africa, junto al Cabo Tres-Forcas, herido por un bajo en su parte

inferior de popa, su dotación ante el naufragio abandonó el acorazado.

Luego de salir de gradas el "ESPAÑA" salió el "ALFONSO XIII" y más tarde el "JAIME I"; los tres eran iguales: 8 cañones del calibre 30,5 c/m. en cuatro torres duplex; 20 cañones de 101 m/m. en casamatas y tres antiaéreos de 77 m/m.

Después de haber perdido el "ESPAÑA" en la guerra de Marruecos, volvieron a surcar las aguas el "JAIME I" y el "ALFONSO XIII". Terminó aquella guerra y pasaron años... y llegó julio de 1936.

Atracado en la dársena de Ferrol, hacía ya varios años, parecía descansar de sus navegaciones y las calderas frías y su chimenea apagada denotaban el reposo de todo su ser y cómo lo acogía aquella tranquila bahía, que parecía una mesa de cristal. Seguramente que ya no le correspondía más gloria, pues nuevos proyectos había, en los cuales los dreadnoughts aparecían con sus líneas potentes a sustituirlos.

Pero los hechos se encargaron de demostrar lo contrario. Ha pasado el tiempo; dos, tres, cuatro meses; el "ALFONSO XIII" que las circunstancias políticas volvían a él el nombre del hundido "ESPAÑA", navegaba por aguas del Cantábrico con metralla, pólvora y dotación de guerra. La guerra era cierta y el "ESPAÑA" navegaba hasta que...

Un día fresco de abril...

Acababan de tocar diana; la gente se levantaba un día más, para que con los incidentes de él se anotasen uno más también en la historia de aquellos marinos para los cuales el acorazado era su casa que el "Abuelo" (palabra cariñosa con que le distinguía la dotación) les hacía tener en el transcurso de la guerra y que sin pensarlo iba a ser el nacimiento de ochocientos cincuenta hombres que completaban la dotación del buque guerrero.

Son las siete de la mañana; todavía no ha desayunado la gente y la corneta toca zafarrancho de combate; tranquila pero rápidamente cada uno aparece en su puesto; cerca se ve al destructor "VELASCO" que el día anterior y al atardecer, había aparecido en pruebas de máquinas y calderas encontrándose con el "ESPAÑA" que hacía el bloqueo por la costa, al enemigo.

Allí, en la línea que marca la separación de la tierra siena con el mar azul, se divisa la silueta de un barco mercante con rumbo a Santander, frente donde ahora nos encontramos. Los semblantes no se han alterado lo más mínimo pues se está demasiado acostumbrado a encontrarnos, como resultado del bloqueo, con barcos extranjeros y españoles que quieren forzar nuestra línea de acción, quedando entonces apresados por nosotros siempre que se encuentren a menos de tres millas de la costa, si éstos son extranjeros.

Quizá haya algo de alegría en esos rostros que están finalizando un crucero; llevamos diez días de mar es día 30, con rumbo a puerto, Ferrol, Ferrol. No es que Ferrol tenga ninguna atracción para el marino es una aldea donde la marinería da ambiente, pero quien ha navegado nueve meses de los cuales y por todo junto escasamente ha estado un mes en tierra, sabe lo que puerto significa para el navegante.

El "VELASCO" como más ligero, se lanza en persecución del mercante; se trata de un barco inglés de los muchos que frecuentan esta aguas y que pretende burlar nuestra vigilancia entrando su cargamento en puerto rojo. Se encuentra a menos de tres millas de la costa y el "VELASCO" con su rápido andar se va acercando a él despidiendo penachos de humo por sus chimeneas, ensuciando el horizonte limpio de esta mañana de abril.

Los puestos de combate del "ESPAÑA" están cubiertos, y listos los cañones de todos los calibres para si intentan hacer fuego desde la costa sobre el "VELASCO". Vamos proa a tierra y en este momento nos encontramos a menos de 7.000 metros de la misma, pudiéndose claramente apreciar árboles y otros detalle de tierra. Estamos virando hacia estribor, colocándonos paralelos a la costa, cuando...

Se siente una explosión horrible por nuestra popa y costado de babor, tan grande que las 16.500 toneladas del "Abuelo" han sido levantadas como por una mano gigantesca y caemos escorados fuertemente a babor.

La marinería que no tiene el puesto de combate en los cañones, comienza a mirar recelosa a todos lados. La corneta toca "cierre general de puertas estancas" lo que es cumplimentado a toda velocidad. Se siente un presagio de peligro.

El Acorazado sigue escorándose de una manera alarmante a babor como si fuera a hundirse. Un estremecimiento de terror corre por todo nuestro ser; los carritos de los antiaéreos corren sobre sus ruedas cayendo a la banda que el barco escora.

Rápidamente circulan órdenes que son cumplimentadas con la energía que en estos momentos despliega el

hombre ante el instinto de conservación; no se duda que estamos en peligro del que dependen las vidas de muchos hombres, y se trabaja con ahínco. Los fogoneros ante el naufragio, han abierto toda la presión, la cual escapa por los tubos de la chimenea en un ruido estridente como el de una locomotora; los hornos de las calderas han sido limpiados retirando todo el fuego, que al caer al agua que en este departamento está ya cubriendo el suelo, produce un humo o vapor que despiden un calor sofocante; el agua va subiendo de nivel dentro del barco a pesar de estar cerradas las puertas estancas: ¡Las frisas de goma de estas puertas, están pasadas!

De dínamos están sacando ahora el personal que sale sin conocimiento o acaso muerto; todos están llenos de agua, mojados hasta los huesos, dando la sensación de estar ahogados. El servicio médico trabaja sin descanso haciendo la respiración artificial a personal que necesita de este cuidado; se ha instalado en la segunda protectora y aquello se va llenando de gente; curiosos, algún herido leve semi-ahogados, en fin un cuadro poco agradable para el que no habiendo recibido heridas tiene la desgracia de contemplarlo. El practicante pone ahora un espejo de bolsillo sobre la boca de un individuo que está en el suelo sin conocimiento; el espejo se empañá... ¡vive!

La cubierta está llena de gente que se encuentra formada cantando himnos patrióticos que ponen más de relieve la realidad. Por las escotillas de la cubierta baja, comienza a subir agua a borbotones y la casamata "8" se encuentra ya llena completamente de agua de mar. La situación no puede negarse es más crítica de la que nos la quieren hacer ver. Desde el puente pretenden comunicar por radiotelegrafía con el "VELASCO", pero... la radio-telegrafía no funciona!. De los botes de salvamento que se encuentran encima de las torres, acaban de ser cortadas las trincas que los sujetan y las plumas van a arriarlos para procurar el salvamento. ¡No hay presión para maniobrar las plumas!. Un timonel está llamando urgente por banderas de mano al "VELASCO" el cual creyéndonos en una maniobra, no da importancia a la escora alarmante que el barco va tomando. En la cubierta, la gente está arrastrando un cable, que jamás hubiera creído posible manejarlo con tan pocos hombres, para que el "VELASCO" nos de remolque.

El "VELASCO" ¡por fin! ha logrado darse cuenta de nuestra llamada urgente de socorro y abandonando la presa y virando en redondo, pone proa a nosotros; a bordo del destroyer ha sonado una voz que ha corrido como reguero de pólvora: ¡EL "ESPAÑA" SE HUNDE!. Con la mayor rapidez va acercándose el destructor y de las batayolas del "ESPAÑA" están subiendo coyes para la defensa del costado pues ya es imposible el remolque.

Llega a nuestra popa el "VELASCO" y atraca para que pase la dotación nuestra a su bordo, pero no ha llegado solo; un avión rojo, grande como un demonio, (acaso aumentado por nuestra vista en el momento de peligro) vuela por encima de nosotros. Los cañones antiaéreos hacen sus primeros disparos y entre ellos suena un toque de corneta, oído por casi toda la dotación por primera vez: "Abandono de buque". El "ESPAÑA" es imposible salvarlo; se ha intentado llevarlo a una playa cercana para embarrancarlo y hacernos fuertes, pero ha sido materialmente imposible por no tener presión para dar avante.

La dotación comienza el salvamento pasando al "VELASCO", y los cañonazos siguen su ruido infernal, pues todos deben abandonar el buque excepto las dotaciones de los cañones antiaéreos que continuarán en sus puestos hasta que se les ordene, mezclando con gritos de rabia y odio contra aquel avión que intenta arrebatarlos muestra única esperanza de salvarnos. No ha descargado bombas sobre nosotros pero no por eso dejan de hacerle fuego a pesar de que los carritos para la graduación de espoletas es imposible mantenerlos junto a sus respectivos cañones por la escora que el barco va acentuando cada vez.

Va pasando la gente bajo las detonaciones ensordecedoras de los cañonazos y llega un momento en el que el destructor, hecho para una dotación de 80 hombres a lo sumo, parece no caber más y nuestro Comandante viendo la imposibilidad de alojar en el "VELASCO" ochocientos cincuenta hombres ordenó al Comandante del destroyer que efectuaba nuestro salvamento "Lleve la dotación que tiene a Ferrol y vuelva a por la restante" Demasiado sabían los hombres que allí quedaban que era imposible llegar a Ferrol y volver al sitio del naufragio antes de que el Acorazado no reventara o saltara hecho astillas para luego sumergirse con el resto de la dotación.

La contestación del Comandante del "VELASCO" son palabras que vivirán eternamente en el corazón de todos cuantos en aquel momento oímos estas textuales palabras "HOY AQUÍ O NOS SALVAMOS TODOS O MORIMOS TODOS".

Poco a poco el destroyer fue cubriendose de gente por todo los soldados, cubiertas, plataformas, tubos lanzatorpedos, en fin, completamente todo el barco lleno; se intenta tirar al Acorazado torpedos para terminar de hundirlo, cosa que es imposible por la cantidad de gente que ocupa todos los sitios.

Desatracamos, y una vía de agua se abre en el costado del "VELASCO" producida por el banconcillo de popa del "ESPAÑA" y en la que se tiene que trabajar denodadamente, para procurar taparla lo más posible, continuando con las bombas de achique.

Arrumbamos al N. y el "Abuelo" escorado y herido, va dejando al descubierto por su parte de estribor toda la cinta negra que marca su línea de flotación y más abajo, todavía, una pintura roja comienzo del minio de su quilla.

Parece el anuncio de una compañía naviera en un cartel de pared, haciendo propaganda para la casa anunciadora. Allí quedan cuatro hombres que no volverán a navegar más y que han muerto en la explosión del compartimento de máquinas de [popa](#). Navegamos al mismo [rumbo](#) hasta que se pierde de vista la costa que viramos arrumbando al E.

Durante toda la mañana se ha pasado lista para saber quienes faltan; se pregunta por los amigos íntimos en la ansiedad de saber si son ellos los que no se encuentran a bordo. A las nueve de la mañana, radio Santander lanza al espacio la noticia de que el "ESPAÑA" acaba de desaparecer bajo las aguas cayendo a Br.. La noticia produce en nosotros la consiguiente tristeza por que habiendo navegado en él nueve meses, habiendo sido nuestra casa, donde corrimos nuestros primeros peligros y salimos a la mar cuando ésta no era un camino...

Todo el día lo hemos de pasar con unos 50 gr. escasos de pan que nos dan los compañeros del "VELASCO" pues sus víveres y elementos de cocina no dan para todos; el pan tiene un sabor extraordinario, un gusto a pan, a una cosa material y tangible, que en unos momentos creímos que jamás lo volveríamos a comer; sabe a ración escasa y da un poco de ánimo para seguir adelante en el [derrotero](#) que llevamos.

Al atardecer y cerca ya de las costas gallegas un aparato de reconocimiento, un "Dornier" nacional hace su aparición con unas evoluciones sobre nosotros como saludándonos y felicitándonos por nuestra suerte y poco después se pierde en la lejanía.

Pasamos cabo tras cabo hasta que llegamos a la entrada de Ferrol. Br. y Er. de guardia; malamente nos ponemos lo mejor que nos es posible dando frente a las bandas. Pasamos la ría y entramos en la bahía; son las seis y media de la tarde. La bahía parece silenciosa y muerta, como si sintiera la llegada solitaria de el "VELASCO" con más carga de la que le pertenece y se deja cortar por su [roda](#), que rápidamente cubre toda su largura y entramos en la [dársena](#) para [atracar](#) cerca del dique pequeño.

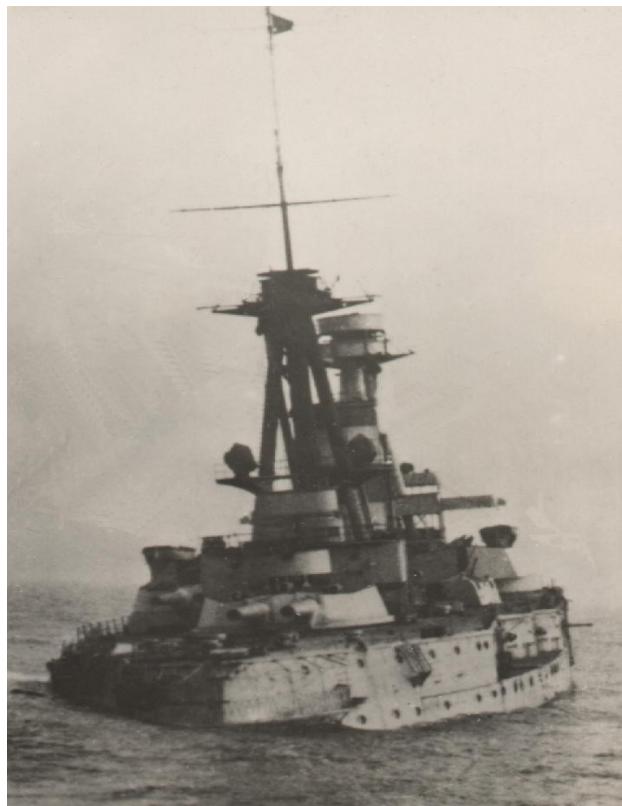
El "GALATEA" con la marinería en los palos, en Br. y Er de guardia, nos saluda con vivas a la Marina, al "VELASCO" y al "ESPAÑA" y sus dotaciones. Por fin atracamos al muelle y el "VELASCO" comienza a vomitar gente que va llenando la explanada desde donde nos llevan a "BRIGADAS DE INSTRUCCIÓN" que está habilitado de Hospital de Sangre pero que solamente contiene heridos en lo que antes fue comedores de marinería y el cual ha sido hecho por suscripción en la que el "ESPAÑA" había aportado su óbolo y es donde ahora tenemos que venir a parar ¡Curiosos designios los del destino!

Unas breves palabras del Almirante, Excmo. Sr. D. Luis de Castro, y unos vivas a la muerte que tienen una tonada mejor que los que hace aproximadamente 12 horas se daban en la cubierta del "ESPAÑA" y quedamos dueños por el momento de la parte superior del hospital para alojar la [dotación](#).

Pocos días después las suscripciones llenan las columnas de los diarios de todos los sitios y hasta en el interior llegan pasquines que pegados en las paredes de los edificios, recuerdan a los ciudadanos que se ha perdido un acorazado y se necesita otro para continuar la guerra. Las suscripciones pro acorazado "ESPAÑA" llegaron a ascender a unas miles de pesetas. En Ferrol se hizo el entierro de un fogonero que herido cuando la explosión, había muerto al traerlo en el "VELASCO" hacia Ferrol, al cual asistió toda la [dotación](#) del Acorazado, y al siguiente día por la mañana oímos una misa en un altar de la Virgen del Carmelo por el eterno descanso de las almas de los fogoneros que habían muerto en el naufragio.

El Estado Mayor de la Armada dio una nota para conocimiento de la opinión pública en la que se aclaraba que el hundimiento del Acorazado "ESPAÑA" había sido a causa de una [mina](#) que iba a la [deriva](#).





30-04-37- El "España" se hunde.

Foto tomada desde el "Velasco" por un marinero aficionado después del abandono del buque.



El destructor "Velasco"

LLEGADA A FERROL Y SALIDA PARA EL MEDITERRÁNEO

DEL CRUCERO AUXILIAR "MAR CANTÁBRICO"

A bordo del "MAR CANTÁBRICO" Funchal, (Madera) 15 de julio 1939



Un día, descansaba recostado en una de las piedras grandes que limitan el llamado "Martillo" de la [escollera](#) de Ferrol. Un día de esos de aburrimiento y de asqueo que amanecen en el servicio militar, durante los cuales solo apetece estar tumbado pensando en las bellas muchachas de tal o cual lugar y en el ambiente de diversión de tal otro. Hacía ya bastante tiempo que el "ESPAÑA" se había hundido y mucha gente de la que formaba su [dotación](#) había desembarcado de "BRIGADAS DE INSTRUCCIÓN" para volver a embarcar en los barcos de guerra, en los rastreadores o bien permanecían como yo esperando el "MAR CANTÁBRICO" del que se tenían noticias iba a ser artillado para salir a la mar como Crucero.

Así llegó aquel día en que por la boca de la ría de Ferrol aparecía una columna de humo producida por un barco mercante de regular tonelaje, que poco a poco iba zigzagueando por el estrecho canal.

El barco no se despintaba a la vista de nadie: era el "MAR CANTÁBRICO" que procedente de Bilbao, venía a Ferrol a que lo hicieran un barco de combate para ayuda de la Escuadra que operaba en el Mediterráneo. Fondeó en la bahía, ofreciéndonos su [proa](#) alta y fina como un monumento erigido en medio del agua, y el viento y la marea empezaron a jugar con él, haciéndole [bornear](#) para que pudiéramos contemplar la fina y bonita [arbolandura](#) y los costados donde tanta limpieza nos esperaba.

Allí pasó unos días hasta que lo llevaron a los astilleros, donde empezando por la limpieza de los motores y terminando por un pintado deslumbrante, habían de acabarlo antes de tres meses, para que pronto pudiera lanzarse por el Estrecho en busca de días de guerra, que le hicieran buen heredero de la [tripulación](#) del "ESPAÑA" que lo había de completar casi íntegro.

Las obras empezaron y a pesar de tardar más del tiempo previsto, a pesar de haber tenido que pedir ampliación la S.E. de C.N. de Ferrol para terminarlo del todo, a pesar de ello, pronto hubo de estar listo.

Su Comandante (D. Pedro Nieto Antunez), que ya había demostrado su carácter guerrero de 2º Comandante en el "ESPAÑA", se dedicó él mismo a ir personalmente a ver las obras y meter prisa, pues la pérdida del "ESPAÑA" había que sustituirla con otro barco aunque éste fuera un Crucero Auxiliar, pero requería toda la prontitud que su espíritu hubiera deseado.

Pronto se corrieron rumores de viajes fantásticos que ni por un momento se habían de realizar y que el vulgo atribuía a que no sería Crucero Auxiliar, si no simplemente un Transporte de Guerra. Los fogoneros fueron pronto mandados a hacer la limpieza que los motores requerían. Por los rieles de dentro del Arsenal pasaron una tarde, cargados en vagones del ferrocarril, unos [manteletes](#) y unas cañas, de cañones del calibre 15,24 c/m. que dijeron eran para el "MAR CANTÁBRICO".

Había de llevar cuatro cañones de 15,24 c/m. tipo Wicker modelo de costa, cuatro de 88 m/m. a/a Krupp y cuatro ametralladoras de 20 m/m. también a/a. Compárese esta artillería con la de un Crucero ligero, tipo "ALMIRANTE CERVERA" y se verá que en realidad no existe apenas diferencia en el artillado, siendo de observar que el "CANTÁBRICO" estaba hecho para el transporte y el "CERVERA" salió de [gradas](#) para enfrentarse con los de su categoría. El "CERVERA" o cualquier Crucero ligero de su tipo lleva una artillería aproximadamente como ésta: ocho cañones de 15,24 c/m. de igual o menor alcance que los nuestros, 4 a/a de 100 m/m. cuatro ametralladoras como las nuestras y 12 tubos lanza-torpedos. No es en realidad superioridad en la artillería dadas las

circunstancias en las que estaba hecho uno y por las que se artilló el otro.

Habría de navegar de 11 a 12 millas horarias en las que un Crucero como el citado anteriormente le aventajaba en cerca de 22 millas. El blanco que los dos barcos ofrecían era superior también el nuestro, pero con todo ello el "CANTÁBRICO" había de ser un barco de guerra en toda la extensión de la palabra. Había de ir donde fuera el "CANARIAS" y el "BALEARES", lo mejor de nuestra Escuadra, había de ir acaso un poco más allá de donde todos fueron.

Por fin el CRUCERO AUXILIAR "MAR CANTÁBRICO" estuvo listo para ser "habitado" el día 17 de agosto de 1937 fecha en la cual embarcó la mayoría de la dotación, para regular el servicio a bordo y ver las deficiencias que en él pudiera haber. Unos días en él y pronto todo empezó a funcionar normalmente como si de siempre hubiese sido un barco de guerra.

Un lastre de arena en sacos terreros había de llevar en las bodegas para que el blanco que ofreciera a los barcos enemigos fuera inferior y pronto se metieron en ellas una enormidad de sacos pequeños que comenzaron a estibarse en las bodegas.

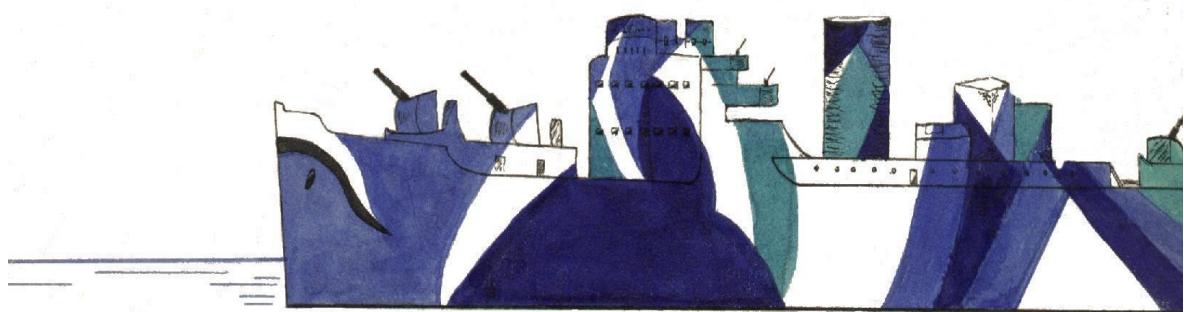
Poco después, cuando el barco estaba casi listo para salir a la mar, el Comandante puso un comunicado al Comandante General del Departamento Marítimo de Ferrol interesando que el barco fuera camuflado para evitar con esto que fuera torpedeado con facilidad. He aquí copia íntegra del documento.

"Ferrol 6 de septiembre 1937, II AÑO TRIUNFAL.- Comunicación 1-B para Excemo. Sr. Comandante General de este Departamento 1.- En nota oficial del E.M. de la Marina, publicada en los periódicos, se decía que submarinos enemigos habían efectuado lanzamientos contra el Crucero "BALEARES" y Crucero Auxiliar "LÁZARO" 2.- Informaciones particulares afirman que también contra el Crucero "CANARIAS" se han hecho lanzamientos.- 3.- El peligro submarino es cierto, y dada la poca velocidad del Crucero Auxiliar "MAR CANTÁBRICO" parece lógico, emplear en él para su defensa, el método de camuflado que tan espléndidos resultados dio en la guerra mundial (1914-1918). Por lo expuesto anteriormente consulto a V.E. si el buque debe ser pintado con el gris naval corriente, o si por el contrario debe ser camuflado, y en este último caso ruego se me indique el modelo de camuflado a emplear". Firmado Pedro Nieto Antunez. —Rubricado—.

Fue contestado que, efectivamente, podía ser camuflado e incluso podía ser él mismo quien diera el camuflado que más le conviniera y así le camufló entero en el dique de Ferrol. Se alistó todo, se comprobó todo lo elemental en un barco de guerra para hacerse a la mar y el 29 de septiembre salimos para el Mar Mediterráneo.



EL PINTADO DESLUMBRANTE DE LOS BARCOS (Camuflaje.- Dazzle.- Painti)



Oigamos a los técnicos, discutir sobre los pros y contras del pintado deslumbrante.

"La conferencia que voy a leer, trata del origen y desenvolvimiento de los camuflajes, y procuraré demostrar las razones de su adaptación, en oposición a pintar los barcos con miras a hacerlos invisibles. A primera vista parecía que este último procedimiento sería el verdadero que se debía de seguir al tratar de hacer un barco inmune a los ataques submarinos, pero examinado el asunto me parece que podré demostrarles la felonía de pintar los barcos de esta manera.

El camuflaje es un método para producir un efecto "por medio de la pintura", de tal manera que todas las formas corrientes de un barco son rotas y alteradas por masas de fuertes contrastes de color; consecuentemente hace difícil que un submarino pueda determinar el rumbo exacto de dicho barco.

Yo espero poderles demostrar que la tal llamada invisibilidad contra ataques submarinos no es solamente imposible, sino peligrosa, pues si una embarcación puede ser vista en cualquier forma no importa lo visible que ésta sea, siempre y cuando su rumbo, no pueda ser determinado por el atacante. La precisa determinación del rumbo de un barco, es la condición esencial requerida por el comandante de un submarino para poder atacar con éxito.

Todas las anteriores tentativas que se han hecho para utilizar la pintura como medida defensiva de barcos, han sido con miras a hacerlos invisibles. El camuflaje de tierra como se practica en los campos de guerra, se ha desenvuelto siempre en los términos de darles coloridos protectores o invisibilidad y ha alcanzado un notable punto de perfección. No es difícil comprender la razón de esto; cuando se trata de ocultar al enemigo cualquier objeto particular, tal como una batería de cañones, se tiene más o menos la seguridad de encontrarse con unos alrededores de naturaleza desbastada, muy poco susceptible de cambio de color, y teniendo en cuenta que se puede imitar con éxito estos alrededores, se puede prácticamente conseguir su finalidad, pero esto no se parece a la forma especial de camuflaje de lo que voy a tratar.

El camuflaje de los barcos es distinto; primero porque el barco está en movimiento; segundo, hay dos elementos, mar y cielo, sujetos a constantes cambios de color y de luz tercero, el horizonte un problema muy difícil de tratar, pues es o bien una línea fuertemente definida sobre un cielo brillante, o confuso y borroso. Las condiciones cambian grandemente según los parajes del Globo.

A parte de muchos inconvenientes que hay para tratar de hacer invisible un barco, por esas consideraciones, y además por lo difícil o casi imposible, que es la conservación de pinturas, etc. se desiste de tratar de hacer invisibles los barcos y solo se trata de hacer que no pueda hallarse fácilmente su rumbo. Además, también son factores importantes en la imposibilidad de hacerlos invisibles el humo, los bigotes de proa y la estela. También por los escucha-ruidos perfeccionados que actualmente existen, es imposible de hacer un barco invisible o que pase desapercibido, ya que en algunos casos pueden determinar con aproximación suficiente en el primer período del ataque el rumbo de un barco. En la segunda fase del ataque, cuando el submarino empieza a tomar distancias con el periscopio, es cuando es realmente eficaz un camuflaje apropiado, pues si no aunque vaya zigzagueando, siempre se puede hallar aproximadamente el rumbo, que es el principal factor para poder hacer el ataque.

Al principio del sistema de camuflaje todos los transportes estaban pintados de negro desde la línea de flotación hasta la perilla, y observé que era el color más peligroso pues facilitaba el ataque tanto de noche como de día.

Hay además algunos cambios sencillos que pueden ser hechos en la estructura del barco, que aumentan las dificultades para que ataque un submarino. Fue el conocimiento de que el factor más importante para el comandante de un submarino atacante, era el rumbo, lo que me dio la idea de que si la verdadera forma del barco pudiera ser alterada por contraste de colores y tonos de pintura hasta el punto de destruir la silueta y forma general, se obtendría una gran ventaja para aumentar las dificultades del ataque.

El objeto principal de este plan no era tanto para hacer que el enemigo errara su tiro una vez estuviera en posición

de tiro, aunque esto ha sucedido muchas veces, como para engañarle desde que avista el barco hasta que estaba en la posición de tiro. Con una embarcación de diez o más nudos de velocidad un submarino que haya fallado una vez el tener la posición de lanzamiento, tiene muy poca o ninguna, probabilidades de volver a ganar, dada su pequeña velocidad en inmersión. Si decidiera alcanzar al barco en superficie, el barco atacado, si está armado, tiene todas las probabilidades de escaparse fácilmente y se puede considerar un gran éxito del camuflaje el obligar a un submarino a salir a la superficie.

Se hicieron experiencias sobre muchos barcos, y después de numerosas observaciones desde otros barcos y desde tierra se llegó a la conclusión al final de la guerra europea que el tipo pintado a rayas era el más eficaz, y que se debía cambiar el dibujo de cuando en cuando para evitar que se acostumbrase el enemigo.

Para ver los dibujos apropiados se haría un modelo de madera a escala, que una vez pintado con colores lavables para poderlos cambiar rápidamente, se colocaba en un escenario apropiado y se observaba a través de un periscopio, cambiando los fondos de celaje; de esta forma se obtenía un dibujo satisfactorio que producía la máxima distorsión. Los dos costados debían tener dibujos diferentes y se copiaban en papel a escala 1/16 de pulgada. Como era imposible hacer un dibujo para cada barco se hicieron planos para cada clase de barcos, los cuales los tenían los oficiales de los puertos encargados de este servicio. Para cada tipo había varios dibujos, para que al ser solicitado un plano de camuflaje se pudiera entregar inmediatamente uno que le conviniese lo más posible.

Por algún tiempo, al principio del sistema, dudaba de usar el blanco por varias razones, pero después de considerables experiencias, encontré que era el mejor "color" para aquellas partes del barco que se intentaba hacer invisibles. Aunque ya he dicho que desde mi punto de vista es imposible obtener la invisibilidad por el pintado, es sin embargo, posible hacer partes del barco relativamente invisible por contraste y es un factor importante en el pintado deslumbrante.

El mejor método para obtener esto, es pintando las partes luminosas con un dibujo de dos colores brillantes, variando definitivamente de tono. Con esto no quiero decir una mezcla de dos colores en manchas o cuadros, sino planos definidos de señas cada uno. Por ejemplo, para tratar primero con el costado de estribor: se puede dividir el barco hacia el centro; pintar la parte de proa de blanco, y la parte de popa, azul nº 2. En el costado de babor, la parte de proa azul nº 2 y la parte de popa, blanco.

Este es el principio a rasgos generales, pero está sujeto a ciertas modificaciones. Por ejemplo nunca se debe permitir termine en su parte más importante de la estructura, tal como la roda o el centro de la popa; consecuentemente o el blanco de estribor o el azul de babor debe ser prolongado alrededor de la proa hasta ser cortado por parte de la zona oscura, y lo mismo en la popa.

La razón de pintar los barcos en dos tonos de colores claros es que de esta forma hay una gran probabilidad de que uno de ellos armonice con el de atrás, del cielo, y de esta forma producir una gran distorsión cuando son usados juntamente con negros o gris oscuros.

Se puede decir ¿por qué no pintar el barco en un número de sectores de diferentes tonos? La razón para no hacer esto, es que se deben obtener grandes masas de color simple para que el efecto sea a gran distancia. En los primeros tiempos de los camuflajes de los barcos se encontró que un número de colores claros en aglomerada justa posición, solo significaba un aumento en el coste de la mano de obra y en la pintura, sin obtener un mejor resultado que el conseguido con dos simples masas de color claro.

Un número de variadas pinturas claras en el costado del barco, llegan a quedar reducidas a un solo tono de color claro y de una tinta neutra, después de exponerlas a la intemperie y el trato rudo al que se tienen forzosamente que ser sometidos por los trabajos de a bordo, y no es de más efecto que dar a las partes que se quiere pintar de claro, un simple color claro.

El carboneo es de por sí solo una de las operaciones que rápidamente reducen todas las sutilezas de la pintura a nada, y con la urgencia y rapidez con la que se manejan los barcos en los puertos durante la guerra, no se puede malgastar el tiempo en un complicado esquema de pintura que requiere constante atención. Si hay que tratar con un gran número de barcos, es esencial que, sea cual sea el esquema que de adopte, éste sea de aplicación fácil. He observado de que a pesar de que el esquema se reduce al método más sencillo, requiere constante atención e inspección para asegurar que los barcos pintados estén de acuerdo con los planos. Cuanto más simple el dibujo, mayor grado de deformación se obtiene.

Las partes más importantes del barco que hay que deformar son en las proximidades de la roda y en el puente de proa, siendo ambas muy usadas por los submarinos para determinar el rumbo. Cuando en un barco haya un pintado con mucha premura de tiempo, estas dos partes deben ser atendidas con preferencia.

Los colores mayormente empleados eran negros, blanco, azul y verde, bien en su condición primaria o mezclados

en varios tonos. Cuando se trazaba un dibujo para un barco, se evitaban las líneas verticales. Líneas oblicuas o sesgadas, curvas o fajas con núcleo son las mejores para despistar.

Al poco tiempo de comenzar la guerra submarina sin restricción, se veía cierto número de barcos mercantes norteamericanos pintados con arreglo a varias ideas, todas ellas encaminadas a dotarles de invisibilidad, y debo decir que el interpretarlos pintar así me parecía invariablemente una pérdida de tiempo y pintura. Vi uno en Liverpool que estaba cubierto de pequeños manchones de gris, azul y rosa muy juntos y de bastante regularidad. Esto a media [milla](#) de distancia se veía como un tono liso de gris, y las sombras proyectadas por la cubierta de paseo inmediatamente permitían localizarlo a un submarino en acecho, aún suponiendo que los escucha-ruidos no existiesen. Estos sistemas fueron luego abandonados después de mi visita a Washington para explicar el camuflaje.

Un cierto número de nuestros barcos de guerra fueron camuflados, principalmente los que convoyaban los mercantes; dos acorazados se camuflaron para experimentar con [telémetros](#) pero yo ya había afirmado al principio de estos estudios que no concedía valor al camuflaje como un antídoto al fuego de cañón, puesto que ninguna pintura tiene efecto a una distancia tan grande como alcanza en la actualidad las baterías de los buques.

La sorpresa es un factor grande, y por eso es preciso variar todo lo más posible los dibujos, y siempre diferentes en ambos costados. Todo lo que he dicho hasta ahora se refiere exclusivamente a la pintura como procedimiento para evitar ataques de submarinos, pero en adición a esto, las superestructuras de un barco pueden ser tratadas de tal manera que también hagan difícil el estimar el [rumbo](#), y daré algunos puntos que considero los más importantes.

Hay principalmente los palos, chimenea, [puente](#) y anclas. La antigua costumbre de los palos con caída es una gran ayuda para estimar el [rumbo](#). Cuando un barco antiguo tenga dos o más palos o chimeneas, puede ser mejorado hasta cierto punto colocándolos verticales. Pero lo mejor es un solo palo y una chimenea muy juntas, como el tipo "Standard".

Cuando los submarinos alemanes hundieron varios petroleros, se hicieron con éstos algunas modificaciones, tales como quitar los palos, y poner la chimenea vertical. Al mismo tiempo se ponía un solo palo grueso, separado del plano de [crujía](#) unos 8 pies y en las proximidades de la chimenea. Esto unido al camuflaje haría muy difícil apreciar su [rumbo](#) aún a corta distancia.

El [puente](#), es generalmente recta su cara de [proa](#), con finales triangulares, es un punto muy usado por los submarinos para hallar la indicación. En muchos casos el camuflaje rompe su línea de tal forma que hace imposible determinarlo, pero hay condiciones de luz en las cuales ninguna pintura produce efecto, y convenientemente se debe hacer algunas alteraciones en la estructura que aumente la dificultad del ataque. Siempre me ha parecido que la mejor y más sencilla transformación es hacerlo con una curvatura ligera con extremos redondeados que se unan en ángulos agudos para evitar sombras que indiquen los extremos.

Las anclas de las [amuras](#), cuando se alojan en los [escobenes](#) son una gran ayuda para determinar el [rumbo](#); es muy conveniente empotrarlas en las [amuras](#) y cubrirlas con una plancha, o de no poder hacer esto, colocarlas a distancias distintas de la [roda](#). Los barcos de cubierta corrida son los mejores para el camuflaje y no los de cajas.

Cuanto mayor es el número de partes salientes sobre cubierta es más fácil determinar el [rumbo](#). Los cortes del [castillo](#) y [toldilla](#) tales como en los barcos "threeisland" son muy malos bajo el punto de vista anti-submarino.

En la práctica se ha visto que un gran número de barcos se salvaron por el camuflaje, siendo muy grande la proporción a favor de éstos con relación a los pintados de gris. Esto demuestra que el comandante de un submarino aún estando próximo al blanco permaneció incierto del [rumbo](#) que seguía el barco atacado.

DISCUSIÓN

El Presidente (Mr. Edwing L. Orde) dijo que por las manos de los Sres. Armstrong, Whitworth & Coy, en sus astilleros de Walker, habían pasado un buen número de barcos camuflados. Al principio se habían mostrado un poco escépticos sobre el asunto pero la discusión que él tuvo con los oficiales del Almirantazgo que se encargaba de este trabajo, le convenció que el asunto se encarrilaba por buen camino. Despues de cuidadosas observaciones a través del periscopio submarino, ellos encontraron que el error era muy pocas veces menor de dos "cuartas".

Bajo condiciones ordinarias de visibilidad él pensó que las principales líneas de estructura de un barco podrán ser alteradas, por ejemplo, colocando un tablero en el extremo de un cañón para impedir que las líneas verdaderas fueran vistas. Esto también se podría hacer en el extremo de una caseta de cubierta para prolongar uno de sus extremos y aparecer más largo que el otro. El mismo procedimiento podría seguirse a través del resto del barco. Así sería más fácil observar un barco, que conservando su aspecto normal. Por razones desconocidas para Mr.

Orde, tales métodos no fueron adoptados.

El efecto natural del camuflaje con pintura, mostró terminantemente a todo el mundo interesado en el asunto, que el rumbo de un barco podía despistar hasta un punto sin precedentes. Un capitán le había dicho que en una ocasión cuando navegaba a través de un canal muy estrecho, vio un barco camuflado con pintura. El, no había visto antes ninguno, y para maniobrar le cayó a Br. y más a babor hasta el extremo de creer que se iba contra las rocas. Entonces se dio cuenta de lo que se trataba e inmediatamente solicitó que su barco se camuflara. El presidente pidió un voto de gracias para el comandante Wilkinson.

CONTESTACIÓN DEL AUTOR

El comandante Wilkinson en respuesta, dijo que al principio tal como lo mencionó Mr. Orde, de colocar tableros móviles, era bueno. Algunos experimentos se habían comenzado, con los cuales se intentaba alterar el ángulo del punte de los barcos. Debido a la diferencia de obtener material de todas formas, se abandonó este procedimiento. Además existía también la cuestión de los elementos y hubiera habido que emplear planchas de acero, puesto que la madera no hubiera podido resistir al viento y mar. Además era muy discutible el resultado si justificaría el trabajo y el gasto. La pintura de todas formas resolvería el problema puesto que ella podía aguantar toda clase de tiempos; podía mancharse con el tiempo pero aún así presentaría sus líneas de distorsión.

=====oooooo000ooooo=====

EL CAMUFLAJE DE LOS BARCOS Y SUS PRINCIPIOS CIENTÍFICOS

Por el profesor "Graham Kerr"

Como resultado de las observaciones de los objetos y de los animales en la naturaleza, se deduce que la mayoría están más o menos camuflados para evitar ser encontrados y cazados.

Lo que hace que se distinga un objeto es:

1. La mancha de color de su conjunto que puede resultar más o menos del fondo sobre el que se proyecta.
2. Los bordes y líneas agudos y determinados.
3. Y cuando se observa ya a poca distancia los contrastes de las partes iluminadas con las partes de sombra. Para camuflar un objeto había que tender por lo tanto a evitar estas tres causas.

Con relación a la 3^a, un pintor americano propuso el principio de un sombreado compensador del real del objeto, como ocurre en muchos animales que tienen la parte superior del lomo de un color oscuro que se difumina hasta llegar a ser casi blanco en la parte baja. Por lo tanto en los barcos, las partes altas deben oscurecerse para este sistema, al objeto de contrarrestar la mucha luminosidad, así como la parte alta de los cañones, torretas, direcciones de tiro, etc. y las partes bajas de sombra deben aclararse con un blanco brillante. Después de este tratamiento preliminar, se debe usar color discontinuo para romper la continuidad de las líneas exteriores.

Al principio del sistema de la dirección del método de pintar los barcos, se dejaba a la discreción individual de los Oficiales, y aunque en muchos casos se obtenían éxitos, en muchos otros solo se obtenía un resultado grotesco. Por lo tanto apenas si sorprendió en la primavera de 1915 que este sistema fuera abandonado.

Es obvio que esto no se debía a lo imperfecto del principio si no a la defectuosa manera de ponerlo en práctica, y se continuó insistiendo en la necesidad de crear un Departamento para tratar del camuflaje de los barcos, bajo la dirección hábil y eficiente, pero éste no existió hasta el verano de 1917. El principio de colores discontinuos revivió en esta época. Los ejemplos que se vieron anteriormente estaban llenos de faltas, pero ahora había un sistema definido y un hábil control. A medida que fue pasando el tiempo se fue haciendo mejores en detalles, y al final de la guerra quedaba muy poco terreno para la crítica.

Con lo mencionado anteriormente el profesor Graham Kerr trata de demostrar que el sistema por él definido en el principio de la guerra, llamado "part-colouring" es semejante al empleado posteriormente con éxito llamado "dazzle-paiting" (pintado deslumbrante) que se conoce internacionalmente con el nombre francés de **camuflaje**.



El Crucero Auxiliar Mar Cantábrico con pintado deslumbrante.

DIARIO DE OPERACIONES DEL CRUCERO AUXILIAR "MAR CANTÁBRICO"



CRUCERO NÚM. 1

ORDEN DE OPERACIONES

Efectuar la prueba oficial de motores y artillería.

ACASOCECIMIENTOS

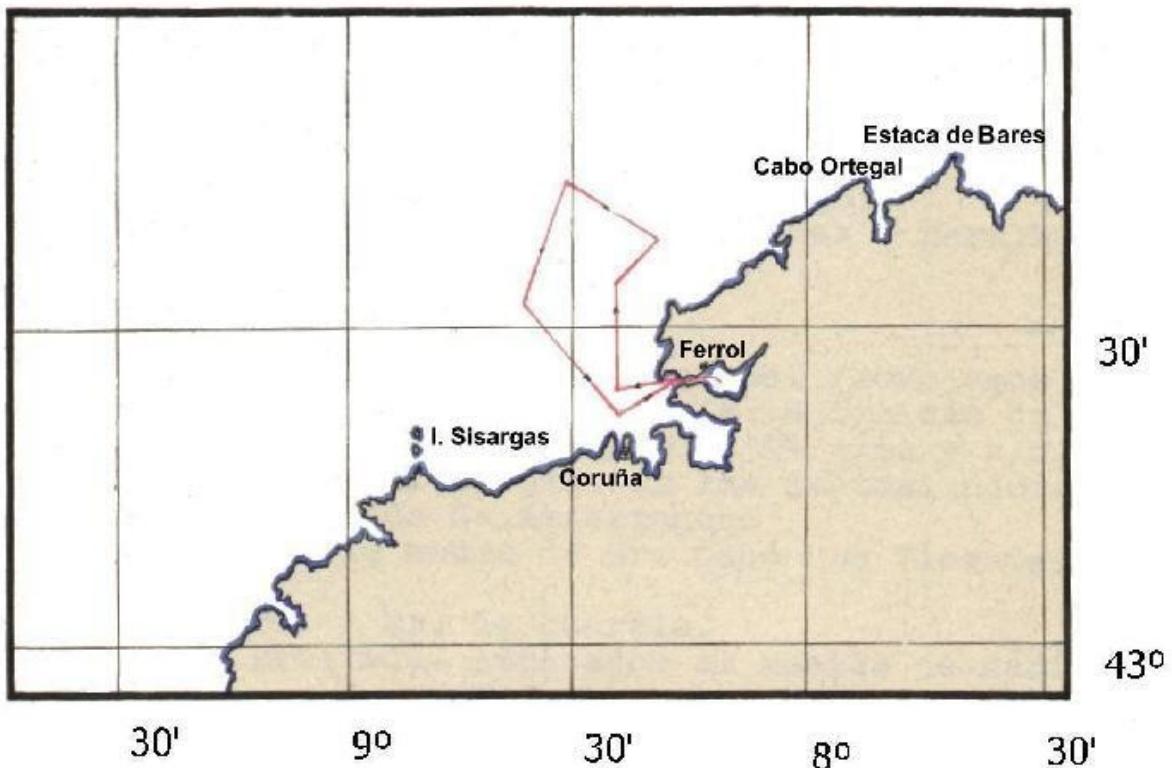
25-11-37

08.00 Br. y Er. de guardia. Salimos de Ferrol.

Comunicamos a Ferrol: "Efectuamos pruebas de artillería con buen resultado. Motores principales
12.30 funcionan bien, pero desistí hacer pruebas velocidad por no convenir todavía dar toda fuerza. Motor
número 3 funciona bien en vacío".

16.30 Br. y Er. de guardia.

17.00 Retirada. Fondeados en El Ferrol.



CRUCERO NÚM. 2

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Palma de Mallorca vía Cádiz, a fin de incorporarnos a la Escuadra que opera en el Mediterráneo a las órdenes del Vice-Almirante Jefe de las Fuerzas del Bloqueo.

ACAECIMIENTOS

29-11-37

09.30 Br. y Er. de guardia. Zarpamos de Ferrol.

10.00 Retirada. Abandonamos la boca de la ría arrumbando al S/W.

13.00 Por Br. las islas Berlingas.

15.00 Por la amura de Br. nueve destructores ingleses haciendo maniobras.

16.55 A la altura del Cabo Finisterre.

30-11-37

08.00 A la altura del Cabo Mondego.

14.00 Por Er. las islas Berlingas y Faralhoes. Por Br. Cabo Carboeiro.

16.00 Por Br. Cabo Roca.

01-12-37

6.00 Por Er. Cabo San Vicente. Arrumbamos al W.

9.30 Zafarrancho de combate: ejercicio de tiro real con cañones de 15,24 c/m. y a/a. de 8,8 c/m. Se prueban las

ametralladoras.

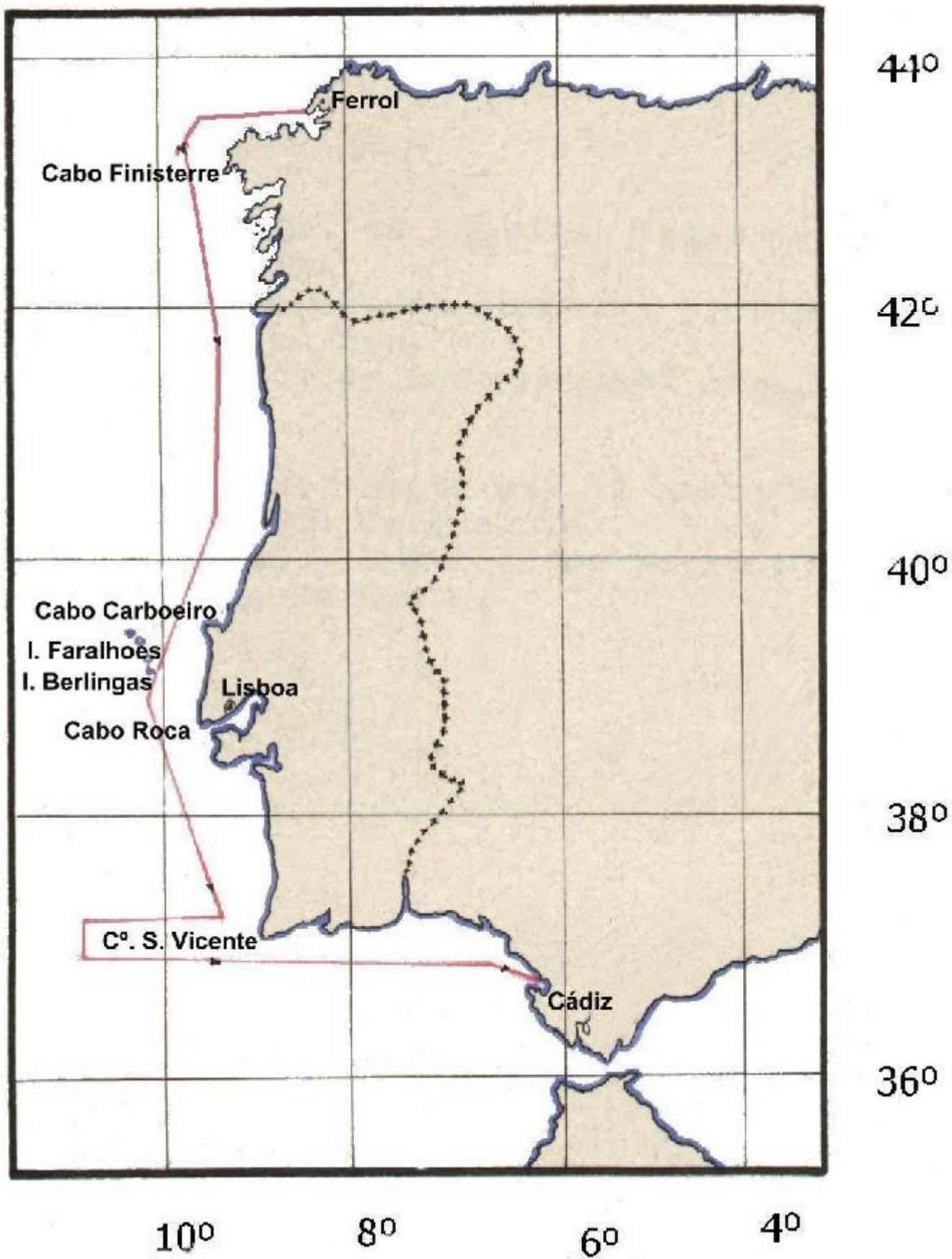
12.30 Retirada de zafarrancho.

16.00 Por la amura de Br. Cabo San Vicente.

02-12-37

08.00 Br. y Er. de guardia.

09.00 Retirada. Atracados al muelle de Cádiz.



CRUCERO NÚM. 3

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Palma de Mallorca haciendo escala en Ceuta con el fin de rellenar de petróleo.

ACAECIMIENTOS

04-12-37

14.20 Br. y Er. de guardia. Desatracamos del muelle de Cádiz.

16.00 Zafarrancho de combate: ejercicio de tiro real sobre un bou.

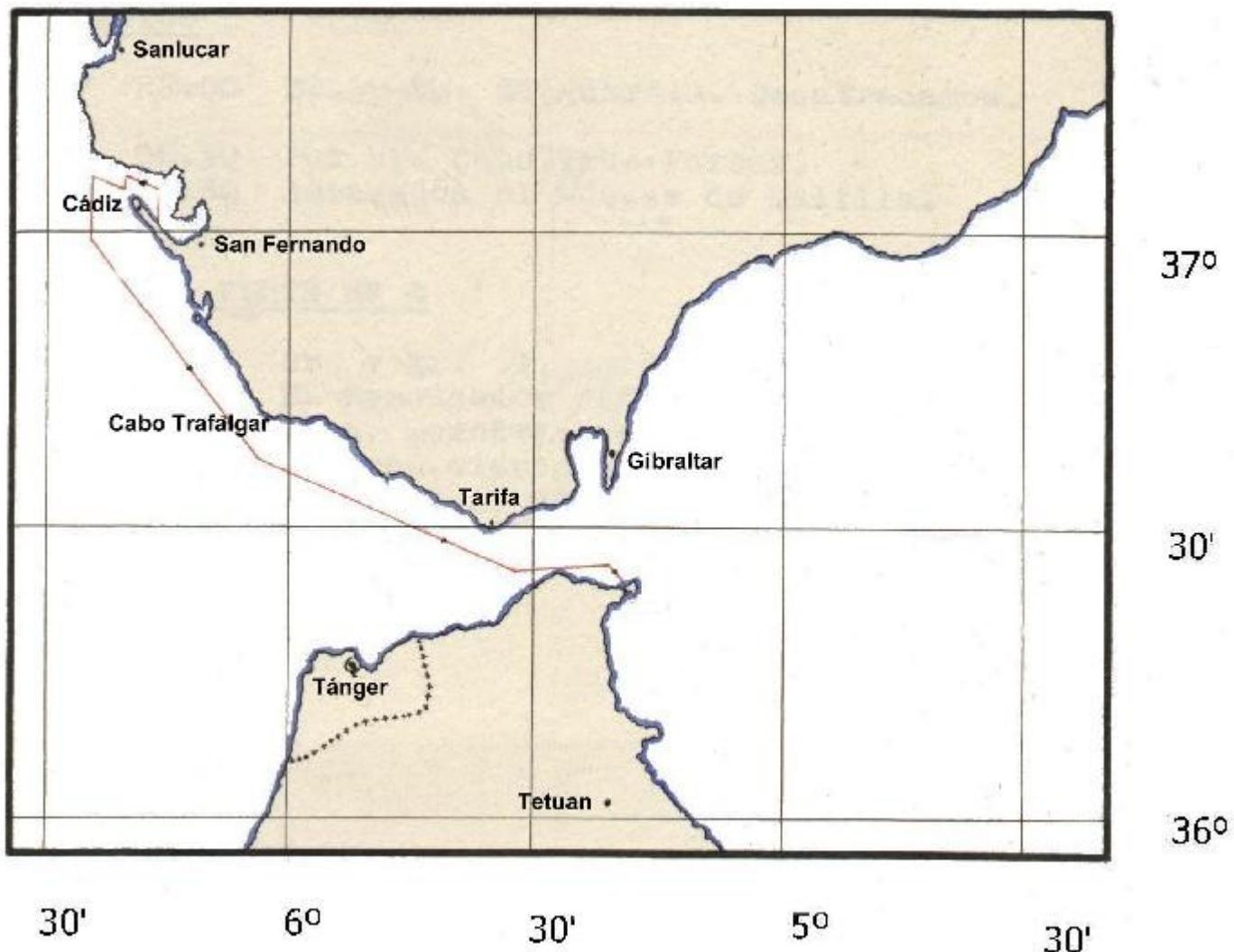
18.00 Retirada de zafarrancho. Arrumbamos al Estrecho.

05-12-37

06.00 Se avista Ceuta por la amura de Er.

07.10 Br. y Er. de guardia.

08.00 Retirada. Servicio de puerto. Atracamos al muelle de Ceuta.



CRUCERO NÚM. 4

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Palma de Mallorca haciendo escala en Melilla para cargar material de aviación y automóviles para conducirlos a Palma de Mallorca.

ACAECIMIENTOS

05-12-37

22.00 Br. y Er. de guardia. Desatracamos.

06-12-37

06.30 Por Br. Cabo Tres-Forcas.

11.30 Atracados al muelle de Melilla.

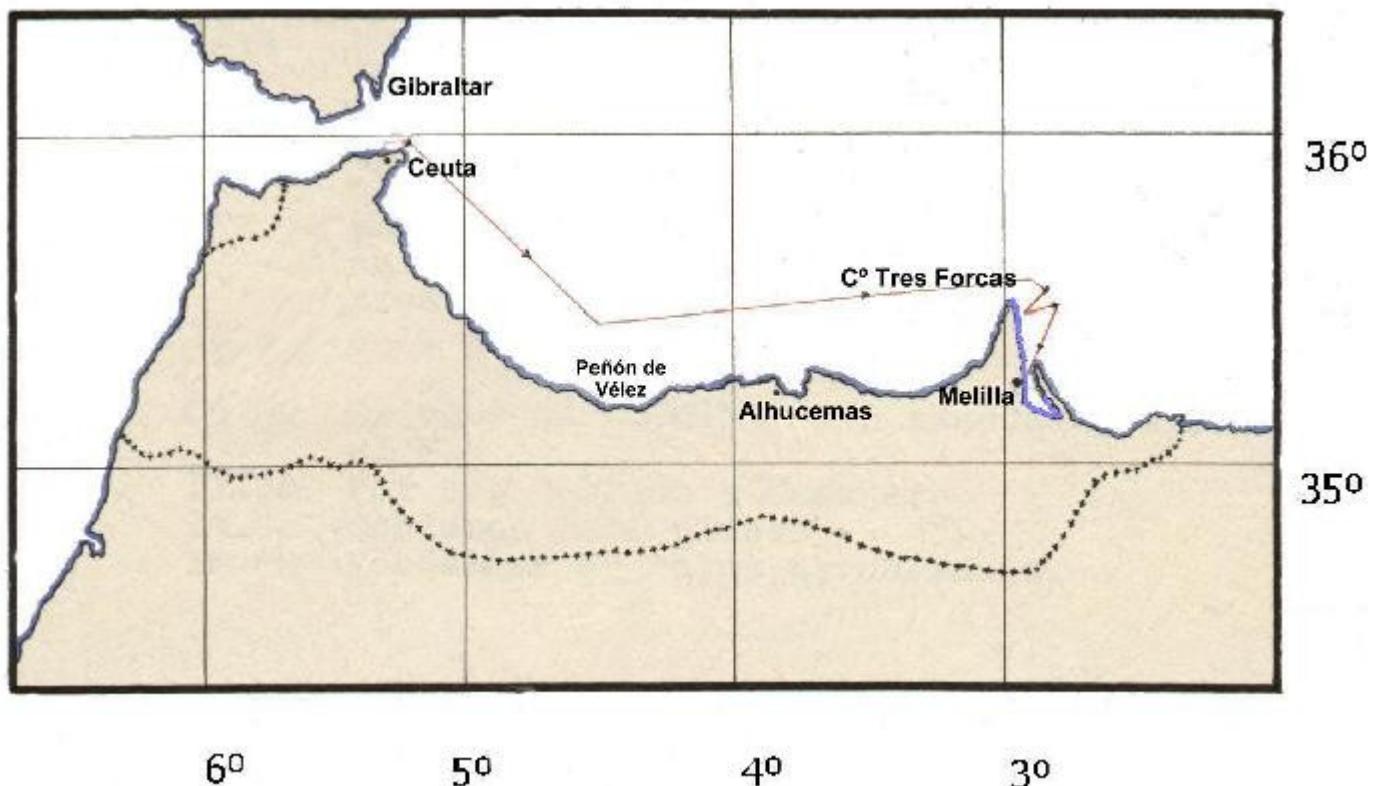
AMPLIACIÓN AL PARTE N° 4

9-12-37

06.25 Br. y Er. de guardia, para fondear en bahía.

08.15 El Remolcados "FERROLANO" que nos lleva por la popa, zozobra, hundiéndose a los dos minutos. Perecen cinco hombres.

19.30 Retirada. Fondeamos.



CRUCERO NÚM. 5

ORDEN DE OPERACIONES

Incorporarnos en Palma de Mallorca a la Escuadra y conducir el material diverso que hemos cargado. iremos escoltando al "DÓMINE" que va a Italia. En la mar se nos unirá el "ALMIRANTE CERVERA".

ACAECIMIENTOS

12-12-37

00.15 Zarpamos con el "DÓMINE".

08.00 Por Er. las islas Hábidas. Se nos incorpora el "ALMIRANTE CERVERA".

12.10 Nos cruzan la proa, pasando luego por Br. el "CANARIAS" y el "BALEARES".

15.10 Nos comunica por radio el V-A. Jefe del Bloqueo que el "CERVERA" nos dejará a media noche y que nosotros debemos acompañar al "DÓMINE" hasta cortar el meridiano de Mahón desde donde continuará él solo arrumbando nosotros a Palma de Mallorca.

16.00 A la altura de Cabo Tenez.

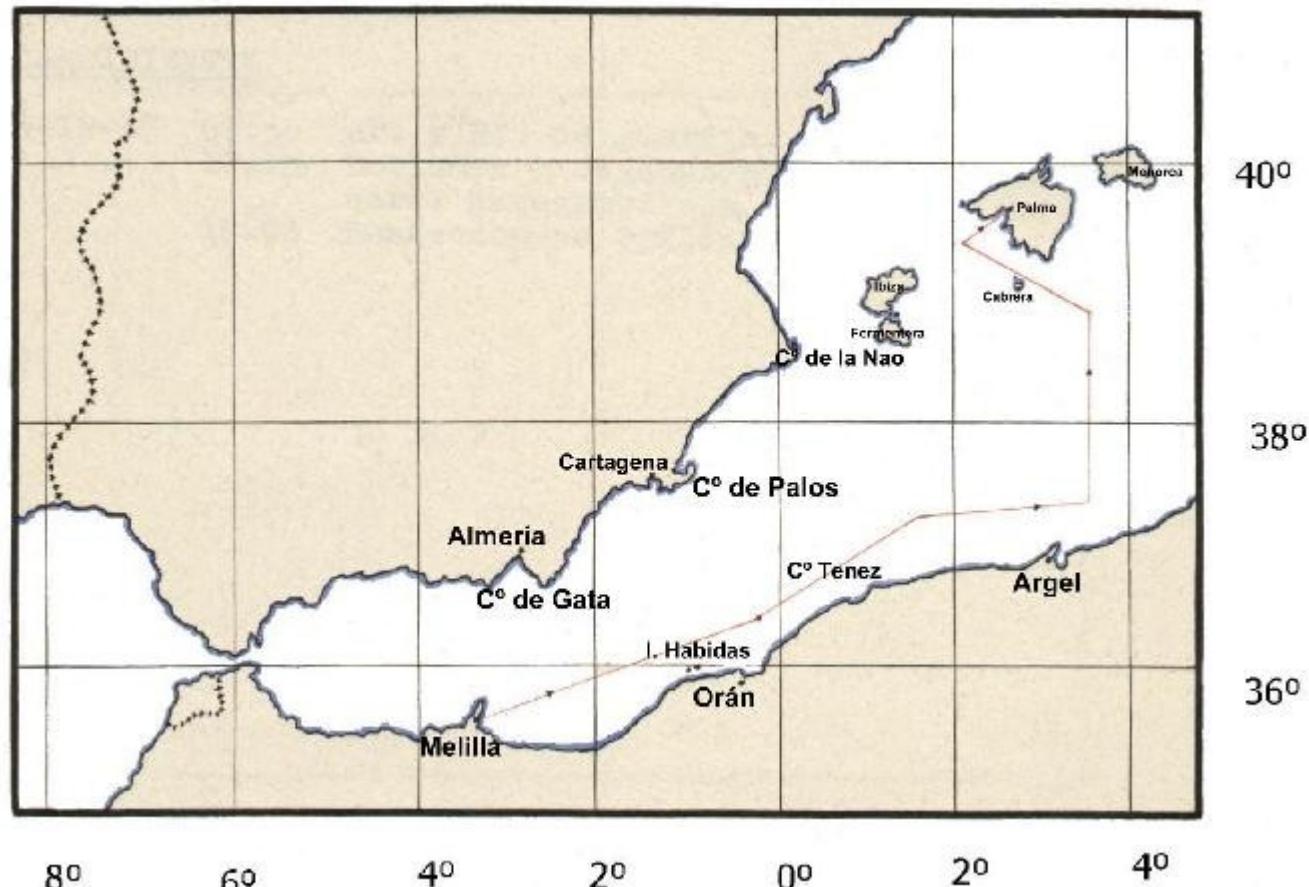
13-12-37

05.00 Dejamos al "DÓMINE" sin novedad y arrumbamos al N.

11.00 Por Br. Cabrera y Conejera.

14.00 Doblamos Cabo Blanco.

16.00 Fondeados en Palma de Mallorca.



ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Pollensa debido al temporal reinante que no permite la estancia en Palma de Mallorca y descargar en aquel puerto el material de aviación que hemos traído de Melilla.

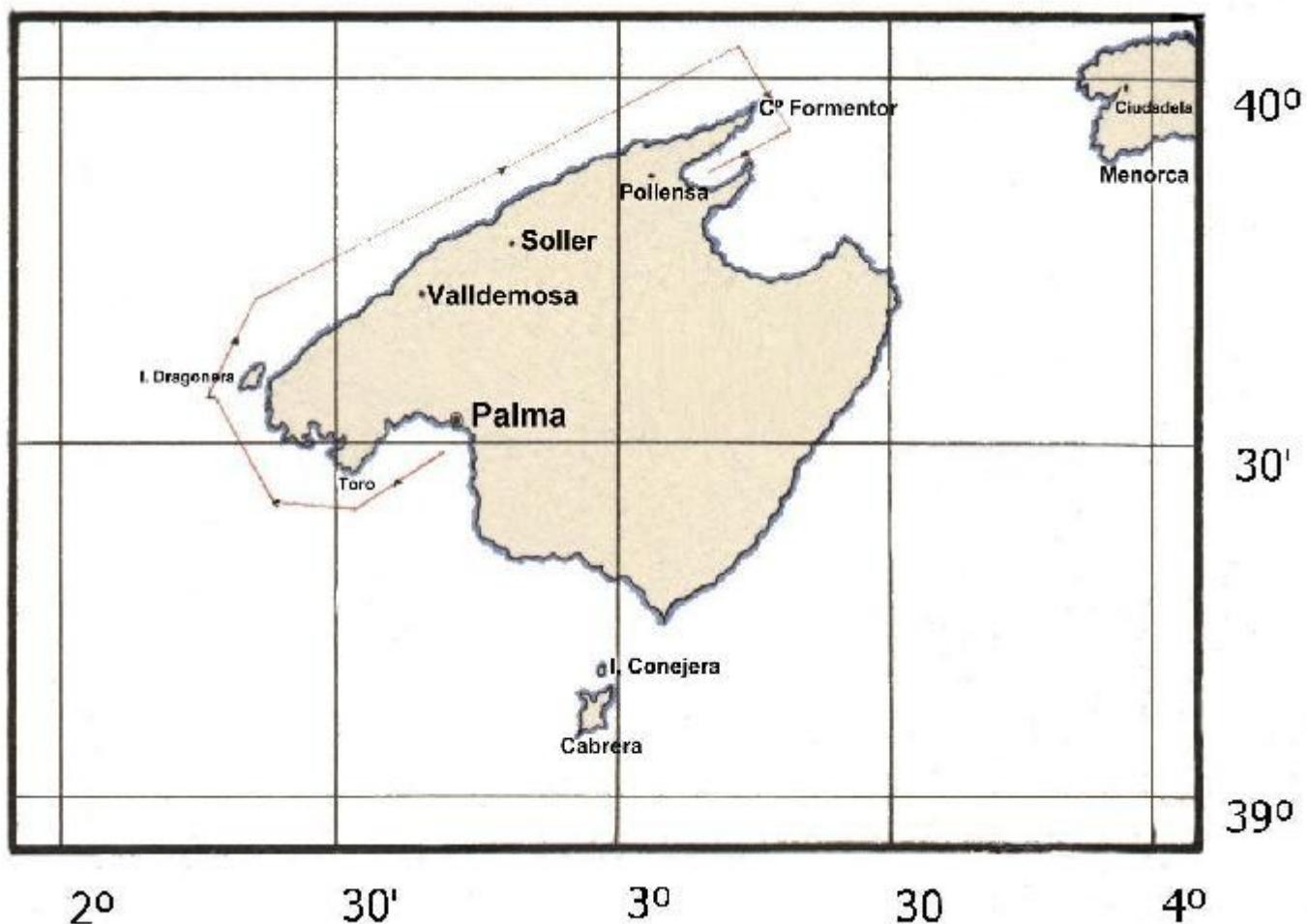
ACAECIMIENTOS

15-12-37

08.30 Br. y Er. de guardia. Levamos.

12.15 Doblamos y dejamos por Er. la isla de Dragonera . Naveganos con fuerte marejada del W.

18.00 Fondeados en Pollensa.



CRUCERO NÚM. 7

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Palma de Mallorca.

ACAECIMIENTOS

17-12-37

20.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

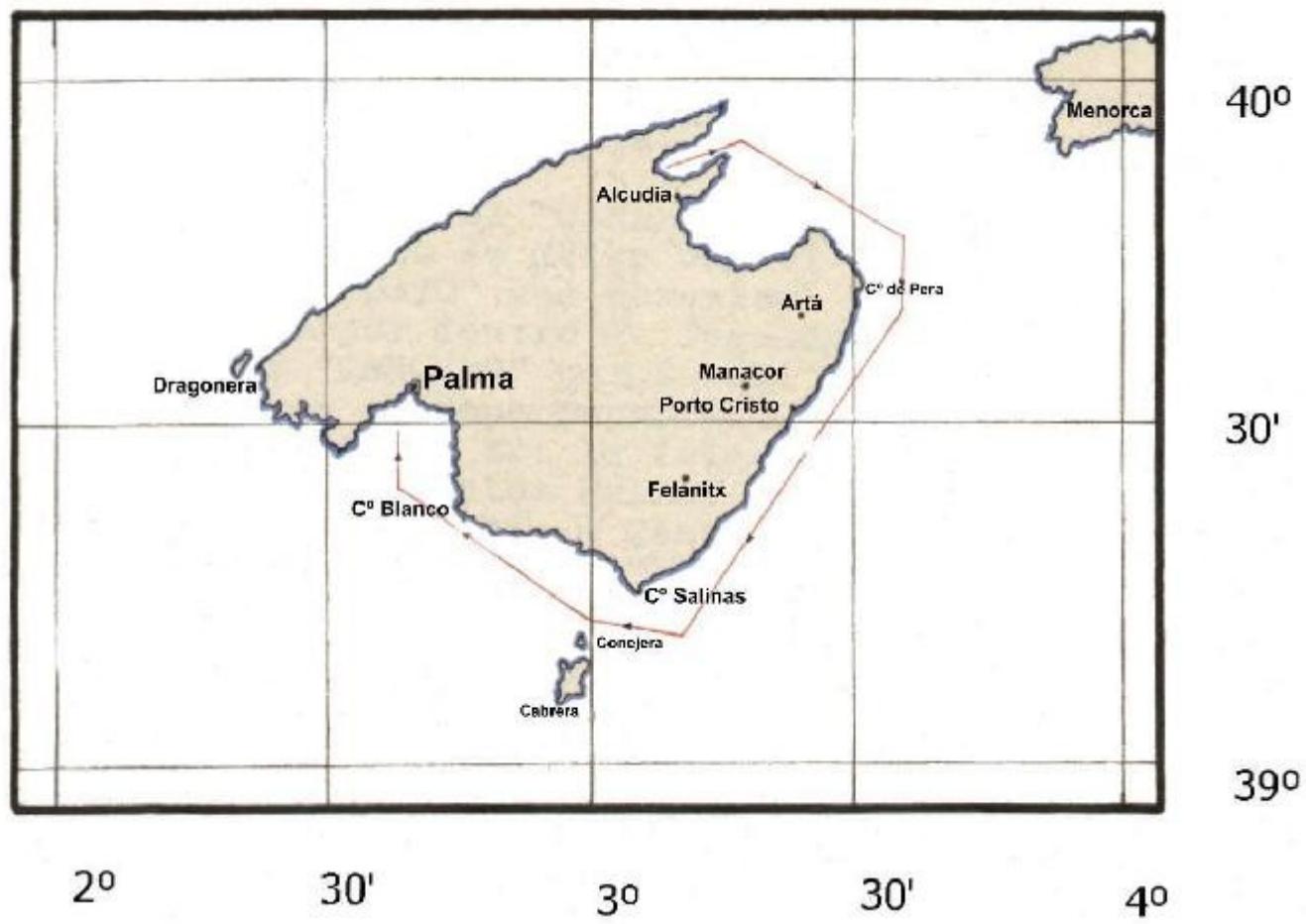
21.30 Mar muy arbolada.

23.00 Cede el temporal al navegar al socaire.

18-12-37

08.00 Br. y Er. de guardia.

08.25 Fondeados en Palma de Mallorca.



CRUCERO NÚM. 8

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Ibiza e incorporarnos a los cañoneros "DATO" y "CÁNOVAS" y, bajo la insignia del primero, bombardear Castellón de la Plana si lo permite la visibilidad.

ACAECIMIENTOS

23-12-37

04.00 Br. y Er. de guardia. 04.30 Retirada.

09.00 Por Er. el islote de Tagomago y por el mismo costado se avistan los minadores "JÚPITER" y "VULCANO".

10.45 Se paran los motores, por avería.

11.00 Vuelven a funcionar las máquinas. Entramos en la rada de Ibiza.

11.40 Fondeamos.

12.15 Fondean el "CANARIAS" y el "BALEARES".

14.00 Salimos de Ibiza con el "CÁNOVAS".

14.45 El "DATO" nos comunica: "Al salir ganaré puesto por dentro de Tagomago y "MAR CANTABICO" y "CÁNOVAS" por fuera". Avería en el timón.

15.00 Por la popa Espalmador y Espardell. Por la aleta de Er. la isla de Formentera.

19.00 Nos comunica Palma: "Seis destructores enemigos frente a Castellón. Precaución".

Comunicamos al "DATO": "Ante posible encuentro destructores enemigos, propongo poner Línea de fila 20.00 "MAR CANTÁBRICO" en cabeza, desfilando ante Castellón, haciendo fuego "MAR CANTÁBRICO" sobre puerto si ve objetivo".

22.30 Zafarrancho de combate.

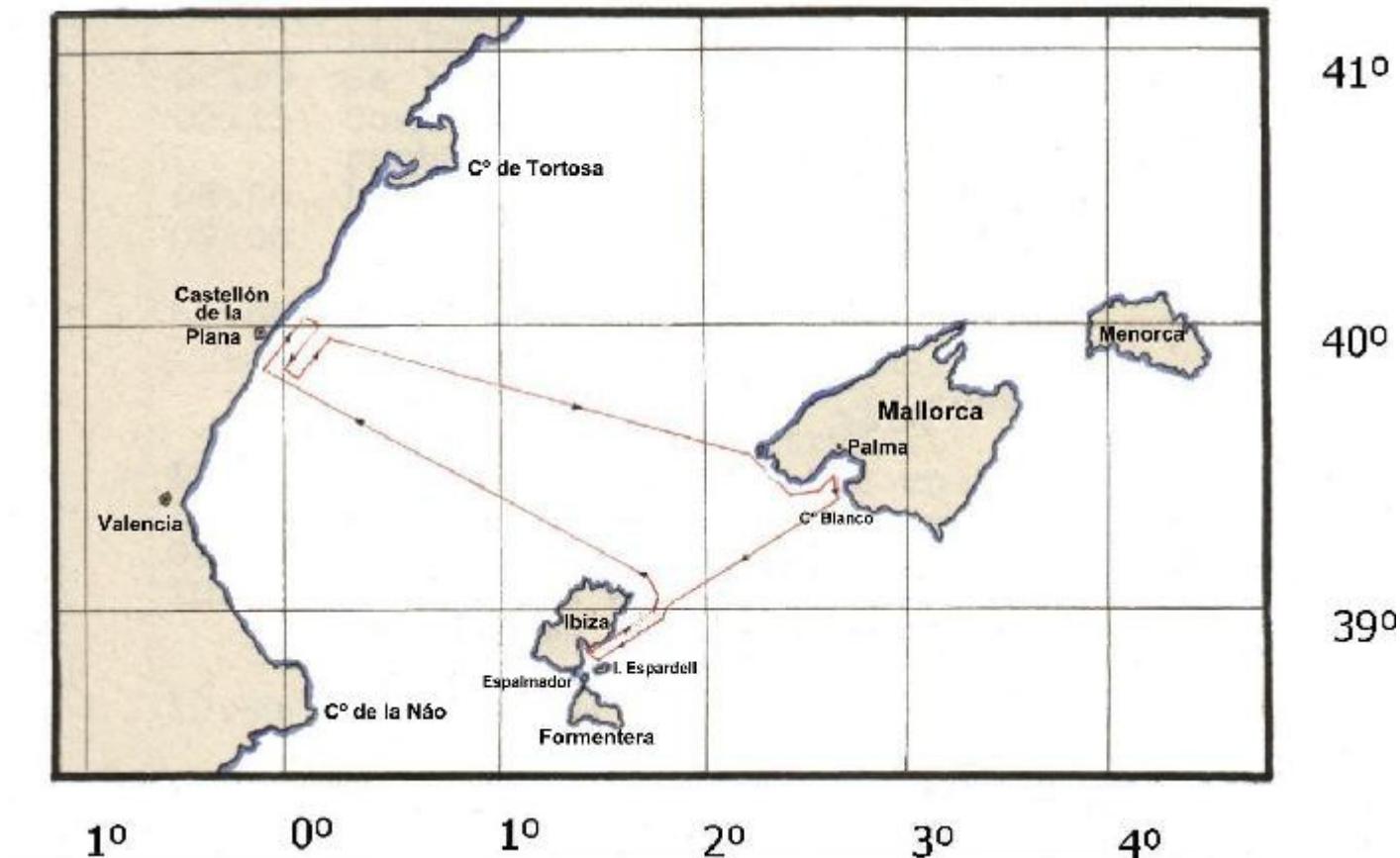
22.40 Nos comunica el "DATO": "Subsiste plan convenido hasta separarse punto P. Entonces "DATO" en cabeza, seguido "CÁNOVAS" "MAR CANTÁBRICO". Al arrumar "DATO" al S. "MAR CANTÁBRICO" quedará aleta Br. "CÁNOVAS" máxima distancia permita visibilidad. Fuego tres buques será simultáneo. Al terminar operación fuerce para ir cabeza y adoptar formación marcha".

23.30 Se avista un bulto apagado por la amura de Br. y se le comunica al "DATO".

24-12-37

00.00 Arumbamos a Palma.

11.00 Fondeados en la bahía de Palma de Mallorca.



CRUCERO NÚM. 9

ORDEN DE OPERACIONES

Como buque insignia, viene a bordo el Almirante Moreno, y acompañados por el "ALMIRANTE CERVERA", "VELASCO", "VELASCO CEUTA" y "VELASCO MELILLA", bombardear la costa catalana.

ACAECIMIENTOS

25-12-37

18.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

26-12-37

07.30 Zafarrancho de combate. Preparados parabombardear San Feliú de Guixols.

08.00 Un barco por el través de Br. pegado a la costa

08.10 Se hace un disparo de 15,24 c/m. 08.15 Como no se dirige hacia nosotros se le hace un segundo disparo.

08.50 Lo tenemos por Br. Es el francés "YOLANDE"

09.00 Alarma aérea. Dos aparatos rojos por la amura de Er. Se hace fuego navegandoen zig-zag.

09.05 Desaparecen los aviones. 09.15 Se avista un velero blanco por Br. que va a entrar en Tortosa. Se hacen dos disparos de 15,24 c/m muy bien centrados.

09.30 Vuelven aviones que vuelan más bajos. Las ametralladoras los dibujan.

09.40 Desaparecen de nuevo. Nos acercamos al "YOLANDE".

10.30 Se acerca el destructor francés "52" que manda a la presa que le siga. Discutimos con él y para sus máquinas.

12.30 Abandonamos la presa. Los destructores regresan a Palma.

27-12-37

Sin novedad durante todo el día, cruzando por el Golfo de León.

28-12-37

08.00 Zafarrancho de combate. Estamos en la frontera. Disparamos a 13.000 mts. sobre Por-Bou y Cullera.

09.30 Cruzanos Cabo Creux, lejos, a 11.000 mts. por existir minado rojo. Arrumbamos al S.

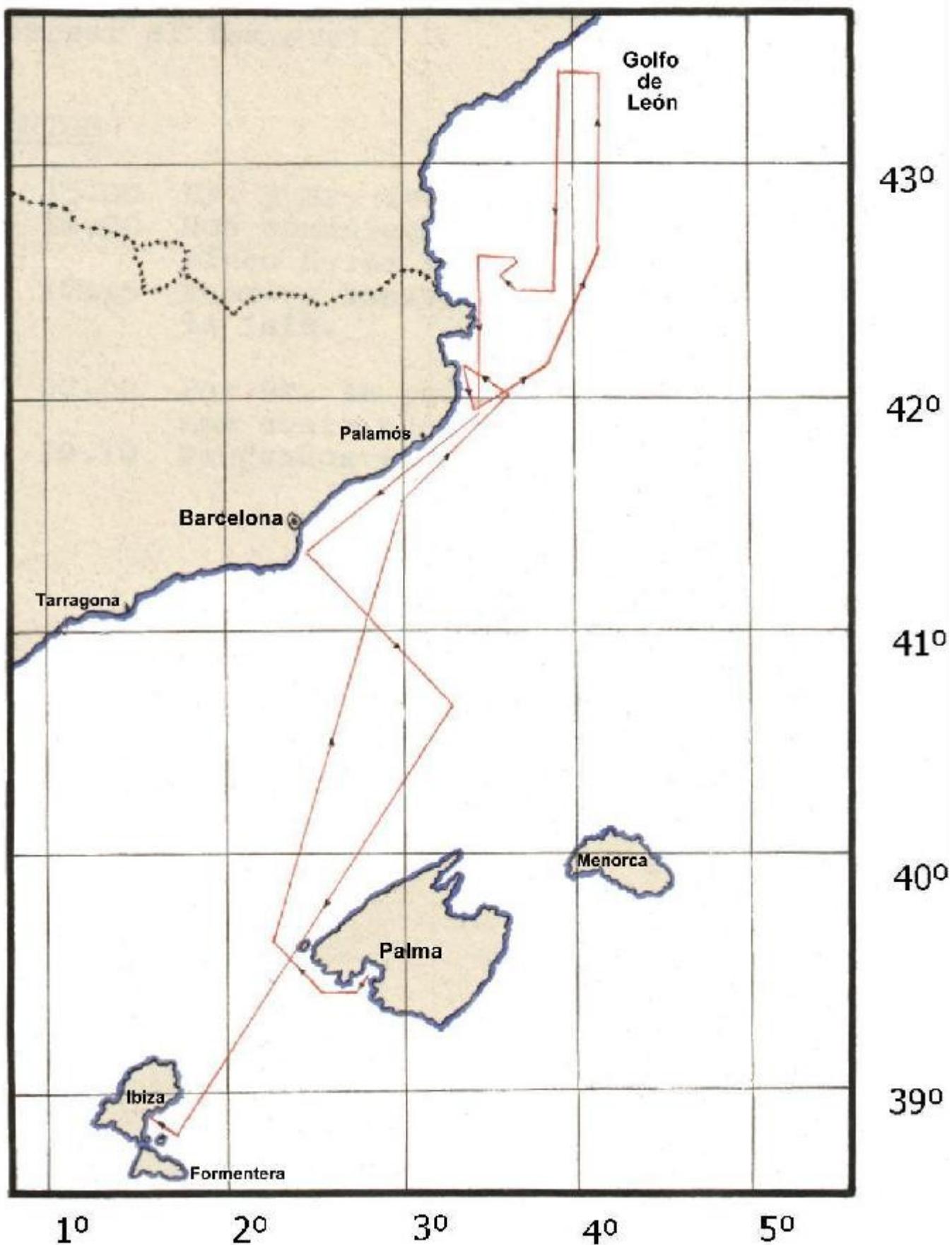
18.00 Zafarrancho de combate. Bombardeamos Palamós .Se hacen 6 disparos. Apagan las luces y suspendemos el fuego.

29-12-37

03.00 Diana. No bombardeamos Barcelona por escasa visibilidad

14.00 Mallorca por Er. El "CERVERA" arrumba a Palma.

17.00 Fondeados en Ibiza.



CRUCERO NÚM. 10

ORDEN DE OPERACIONES

Salir a capear el temporal.

ACAECIMIENTOS

31-12-37

15.00 Br. y Er. de guardia. Zarpamos para Codolá.

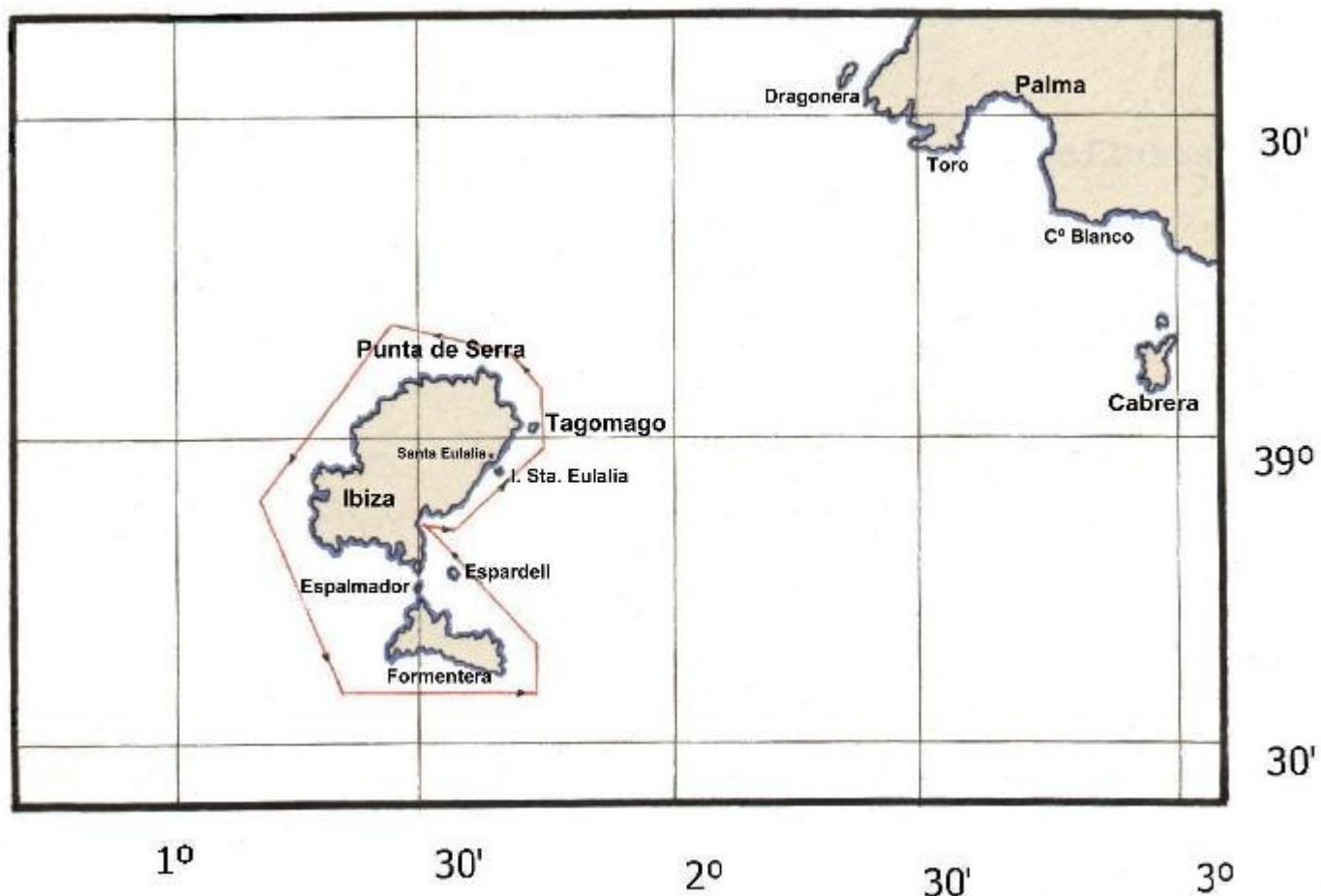
16.00 Nos comunica Palma de Mallorca: "De continuar N/E. a cinco horas sábado salga para Palma".

17.15 Fuertes bandazos al salir del socaire de la isla.

01-01-38

07.00 Por Br. la parte S. de Formentera que estamos costeando.

10.10 Fondeados en la rada de Ibiza.



CRUCERO NÚM. 11

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Palma de Mallorca.

ACAECIMIENTOS

01-01-38

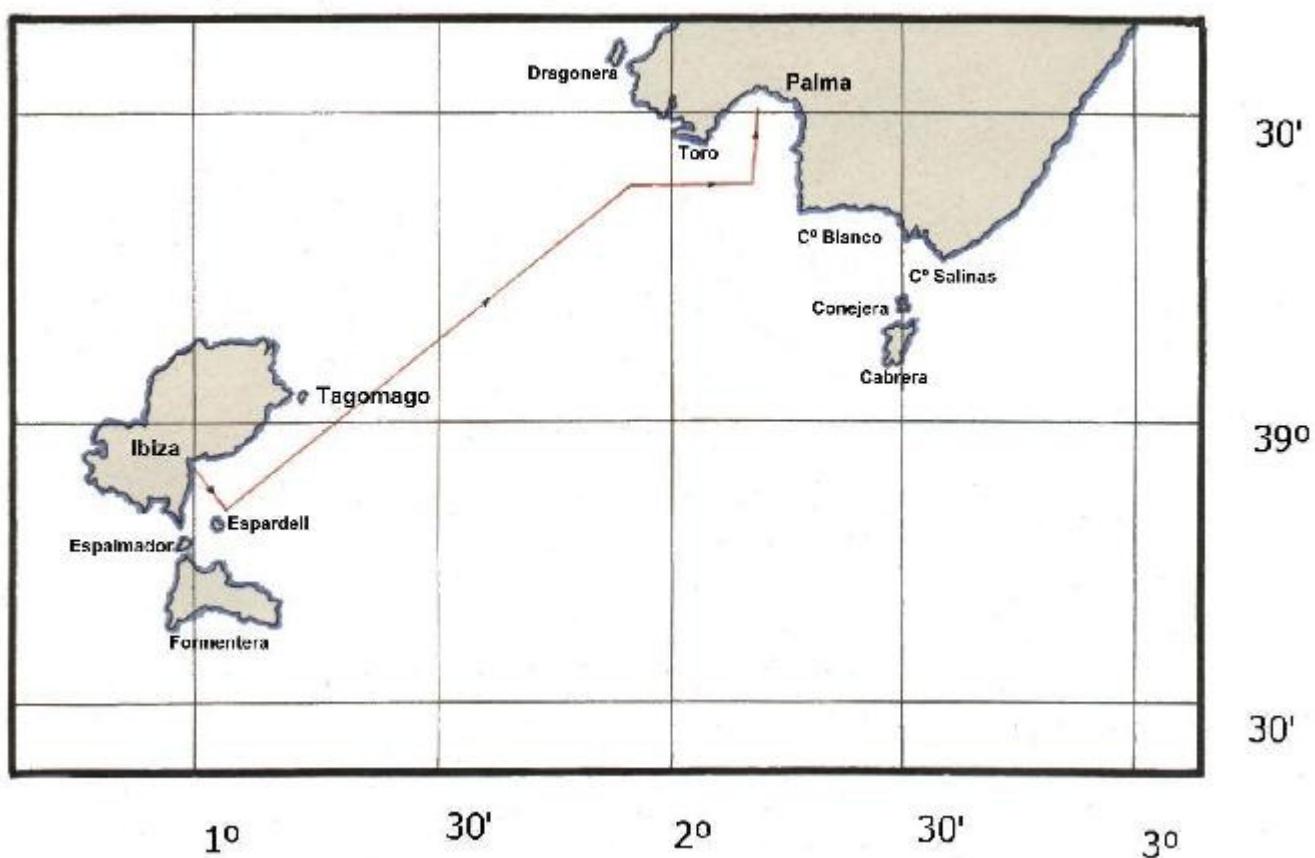
23.30 Br. y Er. de guardia. Levamos.

02-01-38

00.00 Retirada.

07.15 Br. y Er. de guardia.

08.00 Retirada. Fondeados en Palma de Mallorca.



CRUCERO NÚM. 12

ORDEN DE OPERACIONES

Conducir para Ibiza tropas, y llevar agua para las lanchas torpederas.

ACAECIMIENTOS

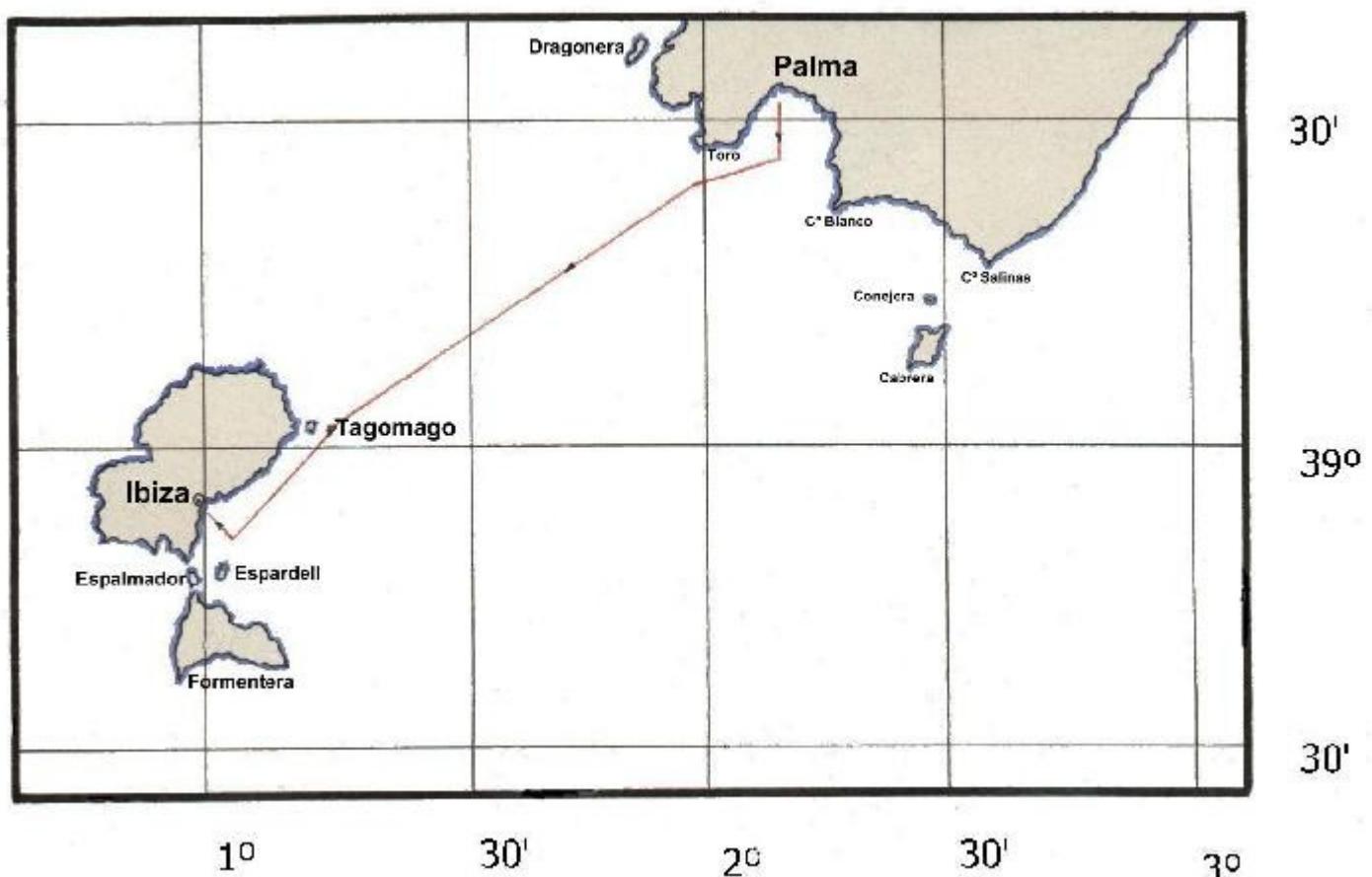
04-01-38

23.50 Brigada de guardia de mar. Levamos.

05-01-38

00.20 Fuera de la red de obstrucción.

07.55 Fondeados en Ibiza.



CRUCERO NÚM. 13

ORDEN DE OPERACIONES

Regresar a la base de Palma de Mallorca.

ACAECIMIENTOS

05-01-38

23.00 A guardias de mar.

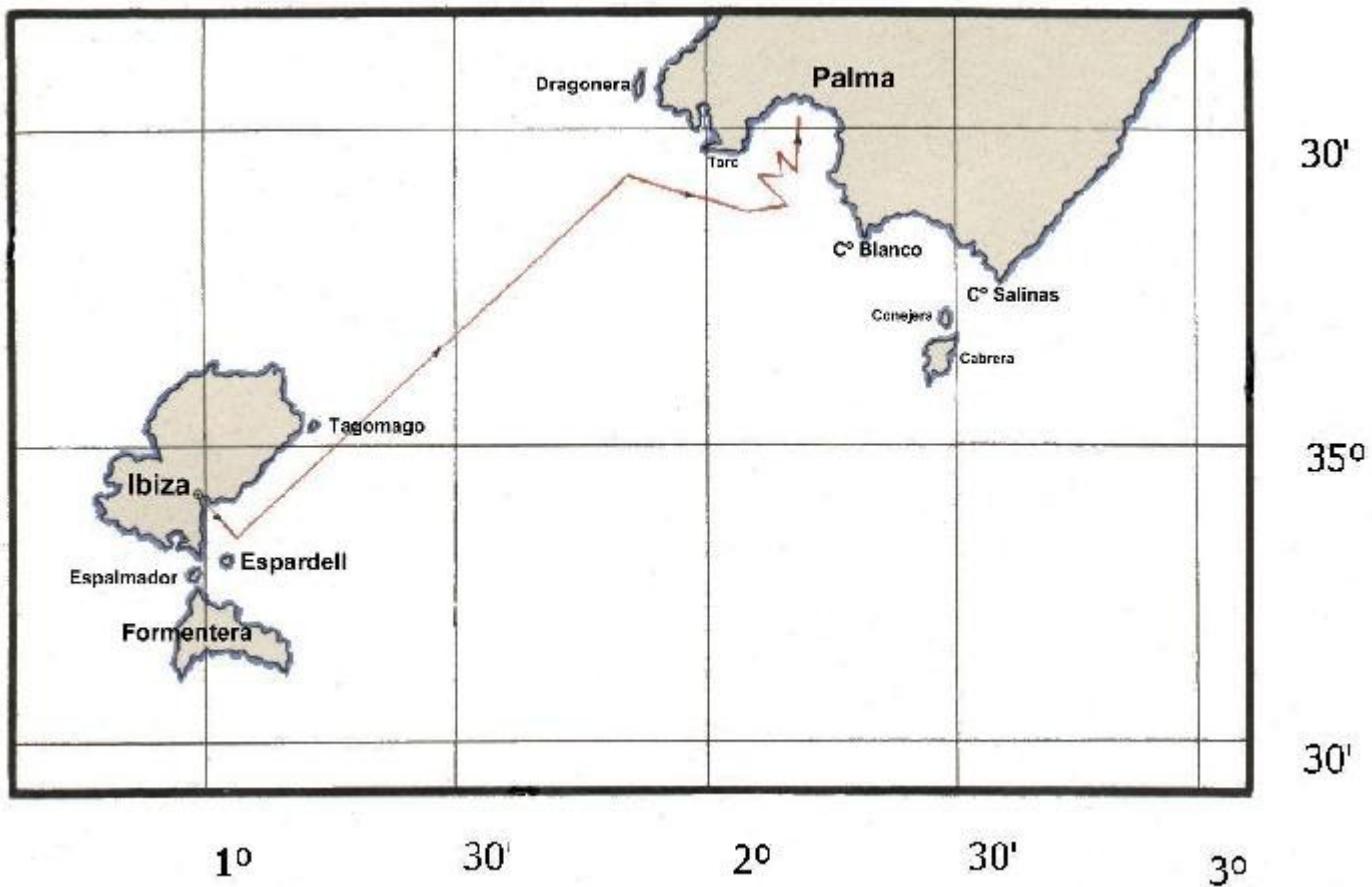
23.15 Levamos.

06-01-38

08.10 Alarma aérea. Estamos entrando en la bahía de Palma de Mallorca. Navegamos en zig-zag.

08.15 Retirada de la alarma.

08.30 Retirada de la alarma.



CRUCERO NÚM. 14

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Pollensa por el mal tiempo reinante.

ACAECIMIENTOS

09-01-38

13.00 Br. y Er. de guardia.

13.45 Mar rizada por la amura de Er.

14.30 Grandes bandazos. Navegamos al S/W. y cede el movimiento.

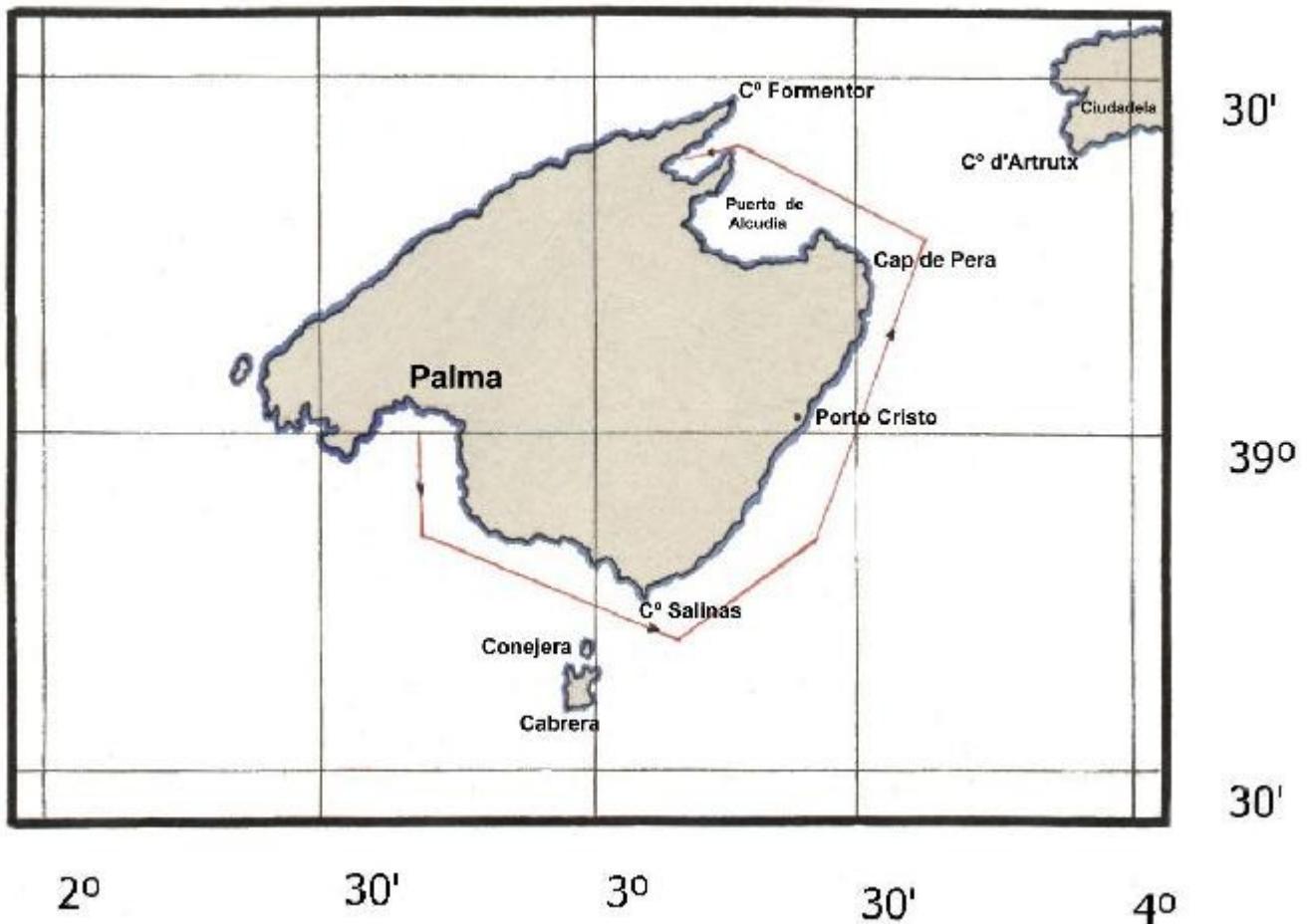
16.30 Doblamos Cabo Salinas, dejando por Er. Conejera y Cabrera. Socairamos.

19.00 ¡Fuego a bordo! Es un corto-circuito en la central eléctrica.

19.05 Retirada del incendio.

23.15 Entrada en la bahía de Pollensa.

23.50 Fondeados.



CRUCERO NÚM. 15

ORDEN DE OPERACIONES

Regresar a Palma de Mallorca

ACAECIMIENTOS

13-01-38

09.20 Br. y Er. de guardia. Levanta la niebla.

09.40 Fuera de la bahía. Por la popa el "DÓMINE".

10.00 Retirada. Alarma aérea y zafarrancho de combate para ejercicio.

10.25 Se paran las máquinas por avería.

10.40 Avante de nuevo. Doblamos Cabo Formentor y arrumbamos al N/W. a 6.800 mts. de la costa.

11.00 Arrumbamos al W.

11.15 Retirada de zafarrancho y alarma.

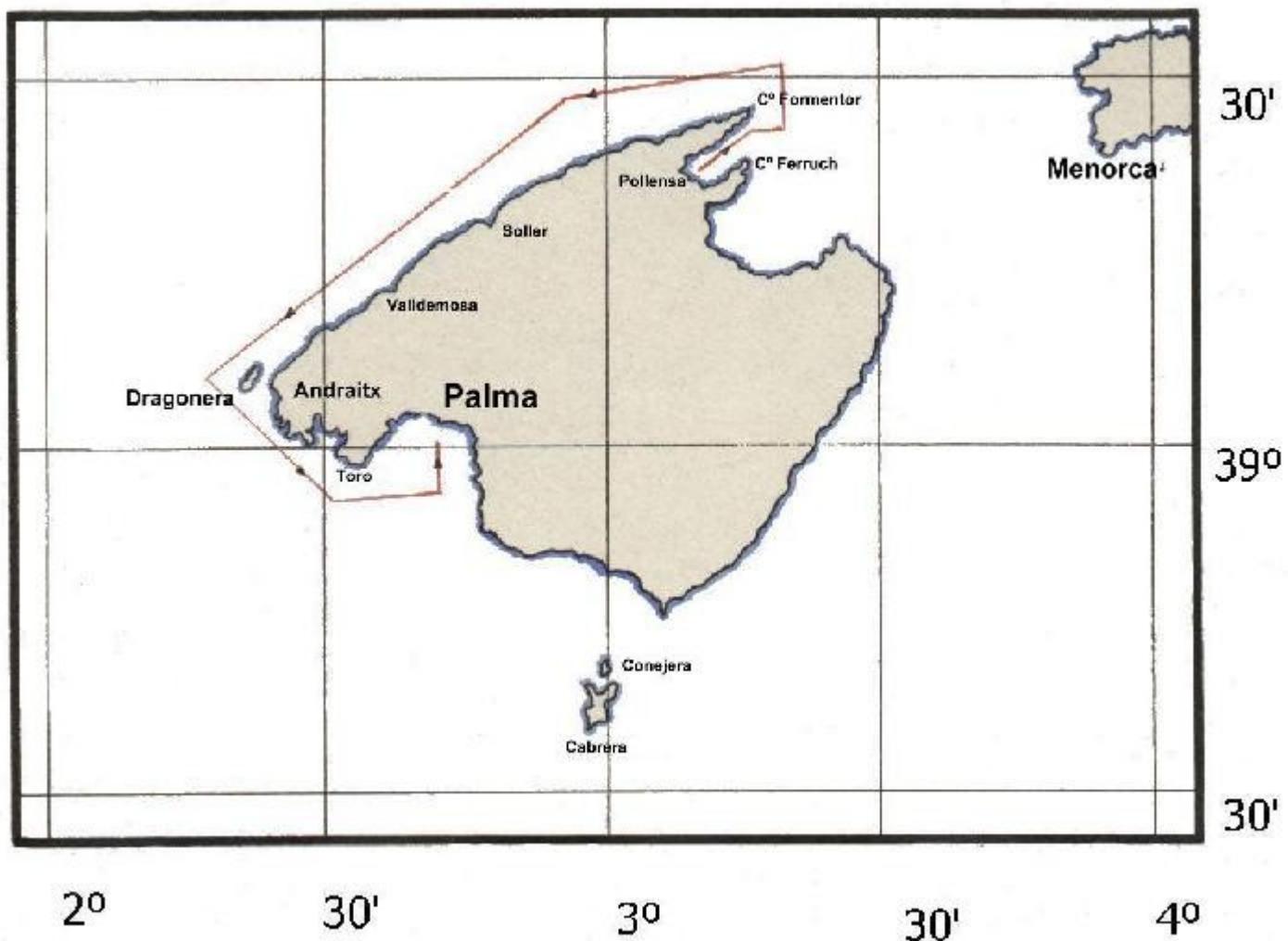
14.00 Por Er. Valdemosa(2).

15.45 Doblamos Dragonera y arrumbamos al S.

17.15 Pasamos por Toro y entramos en la bahía de Palma de Mallorca.

18.00 Br. y Er. de guardia.

18.25 Retirada. Fondeados.



(2) El nombre de la ciudad de Valldemossa figura en este [crucero](#) como Valdemosa, posiblemente por la época en que se editó.

CRUCERO NÚM. 16

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Con el "VULCANO", "VELASCO", "VELASCO MELILLA" y "VELASCO CEUTA" establecer una barrera de vigilancia entre Palma de Mallorca y Tolón con objeto de apresar barcos contrabandistas, en particular el ruso "ZYRIANNIN".

ACAECIMIENTOS

14-01-38

11.10 Br. y Er. de guardia. Zarpamos de Palma llevando por la proa al "VULCANO".

11.50 Fuera de la red de obstrucción. Retirada.

16.15 Por Br. Soller. A la entrada se ve un submarino nacional.

15-01-38

06.30 Navegamos al N/E. Nos encontramos N/S. con Tolón y E/W. con Port-Bou.

08.00 Viramos arrumbando al S/W. por haber llegado a nuestro punto final de la zona de vigilancia; ésta de unas 25 millas aproximadamente la recorremos con rumbo N/E. S/W. en unas dos horas treinta minutos.

15.00 Por Br. un trasatlántico con dos chimeneas rumbo S.

16-01-38

11.15 Por la amura de Br. se avista el "VULCANO".

12.20 Alarma aérea. Dos aviones nacionales. Retirada.

12.35 Por Br. el mercante francés "GOVERNEUR GENERAL CAMBON".

15.15 Por Er. un trasatlántico francés con dos chimeneas.

16.15 Humo por la proa. Es el francés "LAMORICIERRE" que nos pasa por Er.

22.50 Palma ordena al "VELASCO" detenga al francés "LEZARDRIEUX" que había avistado.

17-01-38

04.30 Pasa el francés "DALILA" de Marsella a Dunquerque. Se reconoce con proyectores.

11.00 Comunica el "VULCANO" haber apresado al vapor ruso "ZYRIANNIN" que conduce a Palma.

13.00 El "VULCANO" nos manda incorporarnos a él.

13.30 Avistamos al "VULCANO" y "ZYRIANNIN" por el través de Er.

15.00 Incorporados al "VULCANO".

15.45 Efectuando la descubierta antisubmarina mientras el "VULCANO" manda la dotación de presa.

06.20 En marcha nuevamente.

18-01-38

00.00 Sorprendemos un radio del Almirante para el "JÚPITER" que salió a nuestro encuentro ordenándole conduzca a Palma con nosotros al petrolero americano "NANTUCKET CHIEF".

03.00 Se incorporan ambos al convoy.

05.30 Se acerca un superdestructor francés para reconocer la nacionalidad de las presas. Una vez efectuado se

va rumbo a Menorca.

07.15 Por la amura de Br. Mallorca. Vuelve el superdestructor francés, da una pasada y se va. Alarma aérea y seguidamente retirada.

09.30 Ejercicio de tiro antiaéreo frente a Deya.

11.15 Retirada.

12.25 Por Br. Soller.

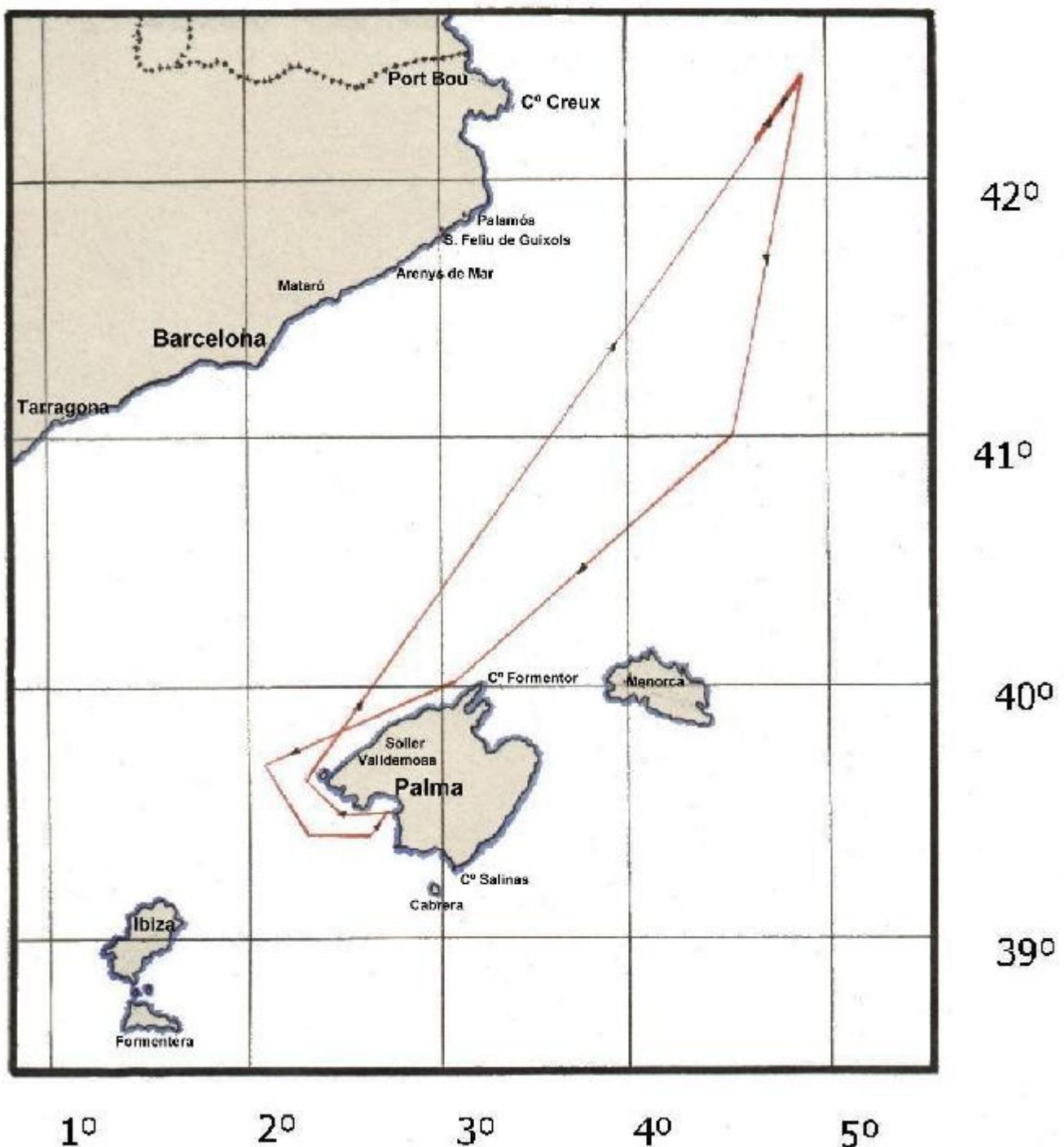
13.20 A la altura de Valdemoso.

15.00 Por Br. Dragonera. Arrumbamos al E.

17.00 Doblamos Toro y entramos en la bahía de Palma.

17.45 Br. y Er. de guardia.

17.55 Retirada. Fondeamos en la bahía de Palma.



CRUCERO NÚM. 17

ORDEN DE OPERACIONES

Efectuar ejercicio de tiro sobre blanco.

ACAECIMIENTOS

24-01-38

08.50 Br. y Er. de guardia. Levamos

09.15 Retirada. Zafarrancho de combate.

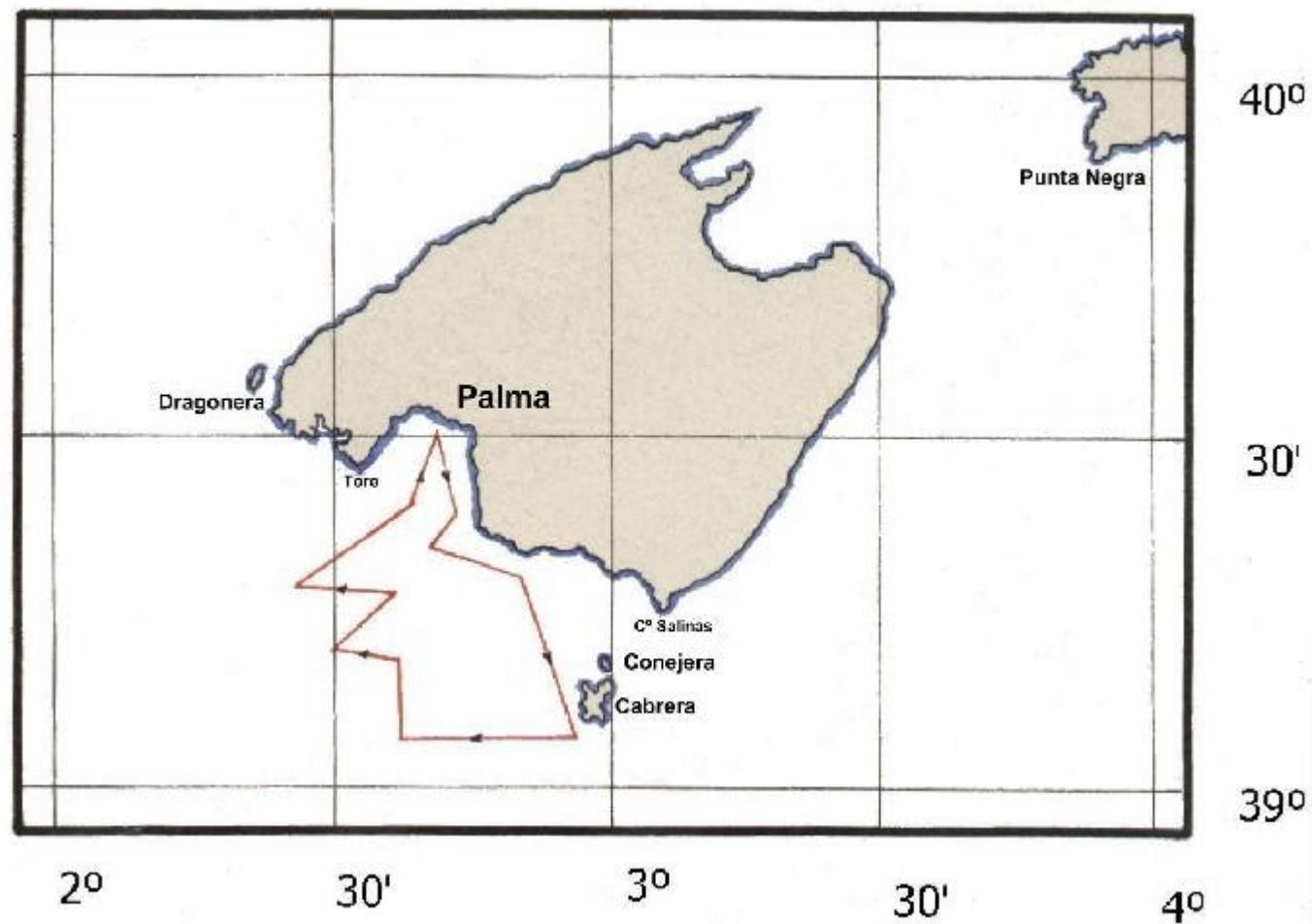
12.00 Retirada.

14.40 Zafarrancho de combate.

16.15 Retirada.

16.45 Br. y Er. de guardia.

17.00 Retirada. Fondeamos.



CRUCERO NÚM. 18

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Hacer una barrera al N. de Menorca para intentar la captura de los barcos contrabandistas que desde los puertos del Mar Negro se dirigen a España roja. A la altura de las islas Galita en la costa africana, vigilan el "JÚPITER" y el "VULCANO".

ACAECIMIENTOS

28-01-38

15.10 Br. y Er. de guardia. Levamos.

15.45 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

29-01-38

13.30 Se rompe el eje cigüeñal de uno de los motores auxiliares de 150 HP.

18.45 Por la amura de Br. se avista una luz.

30-01-38

07.50 Por Br. nos pasa el ruso "RONTOTBECNNA".

08.10 Por Br. nos pasa el noruego "GRAZIELLA".

11.25 Por Er. y de vuelta encontrada la motonave francesa "CAPDES-PALMES".

21.50 Comunicamos a Palma: "Corro tiempo muy duro del N./N.W. no me pongo a la capa por patinar demasiado las hélices que pudieran ocasionar avería motores".

31-01-38

13.50 Comunicamos a Palma: "Me dirijo a mi puesto de vigilancia con tiempo duro de N/N.W sin novedad".

01-02-38

10.30 Por Br. el italiano "COMITAS".

15.00 Dos barcos por la proa que por estar muy lejos no podemos reconocer.

20.00 Se oyen explosiones lejanas y se ven bengalas y luces de aviones.

02-02-38

09.06 Alarma aérea. Nos cruza la proa un avión correo.

09.11 Retirada.

12.35 Comunicamos a Palma: "Me pongo a la capa por viento duro de N/W. Sin novedad"

03-02-38

12.40 Navegamos a la altura de Soller rumbo a Palma.

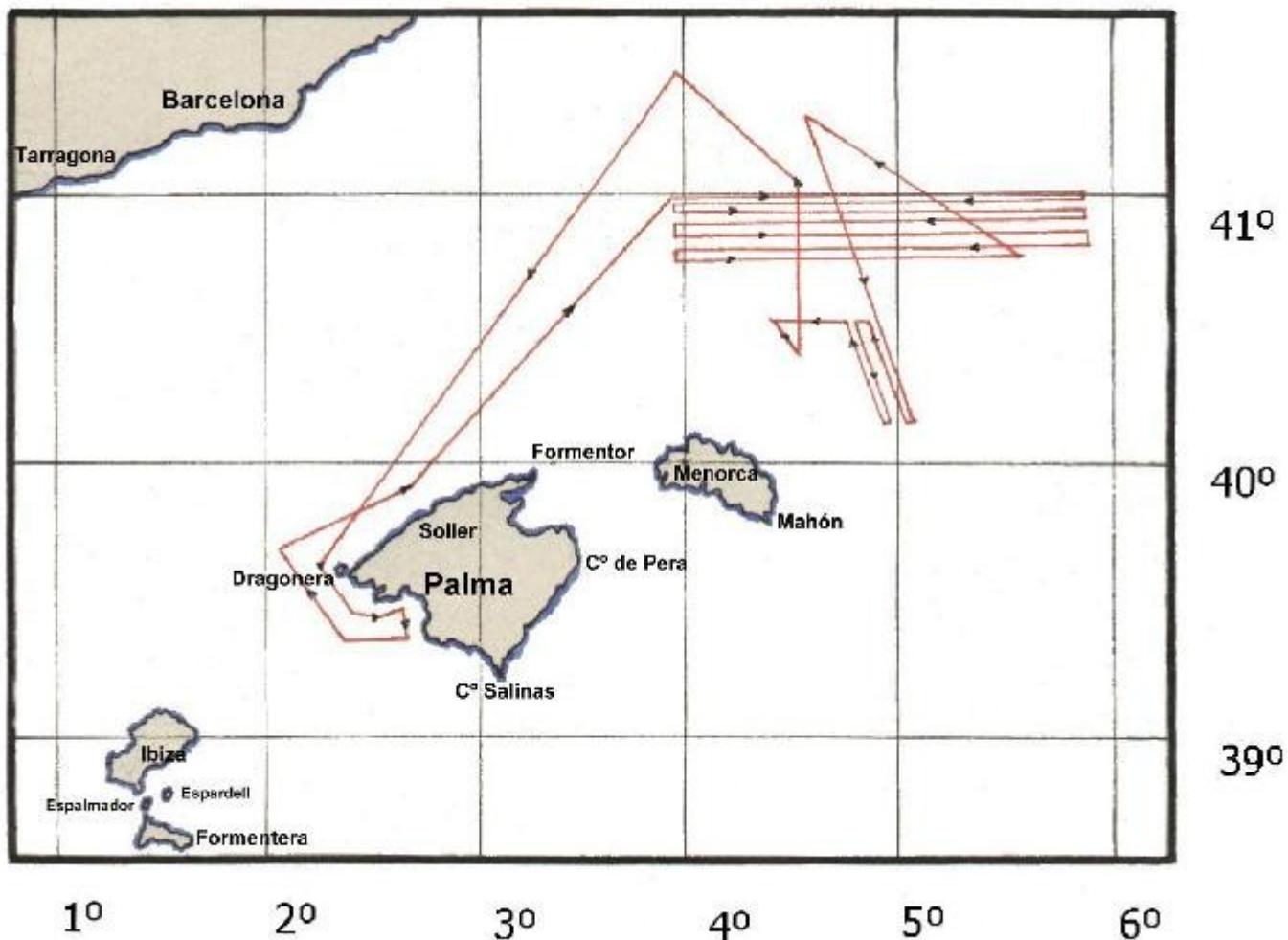
15.15 Doblamos Toro.

15.38 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

16.10 Retirada.

17.05 Br. y Er. de guardia.

17.25 Retirada. Fondeados.



CRUCERO NÚM. 19

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Bilbao, a efectuar reparaciones en los motores haciendo escala en Cádiz y El Ferrol. Hasta Melilla nos acompañará el "BALEARES".

ACAECIMIENTOS

08-02-38

13.10 Br. y Er. de guardia. Levamos.

13.30 Avante.

13.55 Retirada.

15.35 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

15.56 Retirada.

17.45 Por Er. Ibiza y Formentera.

18.00 Por Br. nos pasa el "BALEARES".

22.05 Se ven dos destructores ingleses.

09-02-38

07.15 Se ven dos destructores ingleses más.

07.30 Pasa un barco por Br.

10.15 Se ven dos humos por Br.

10.25 Un mercante por Er.

10.30 Ejercicio de incendio.

10.45 Retirada.

14.45 Por Br. las islas Habidas y Orán.

21.50 N/S. con Cabo Tres Forcas. Arrumbamos al Estrecho.

10-02-38

08.00 A la altura de Ceuta.

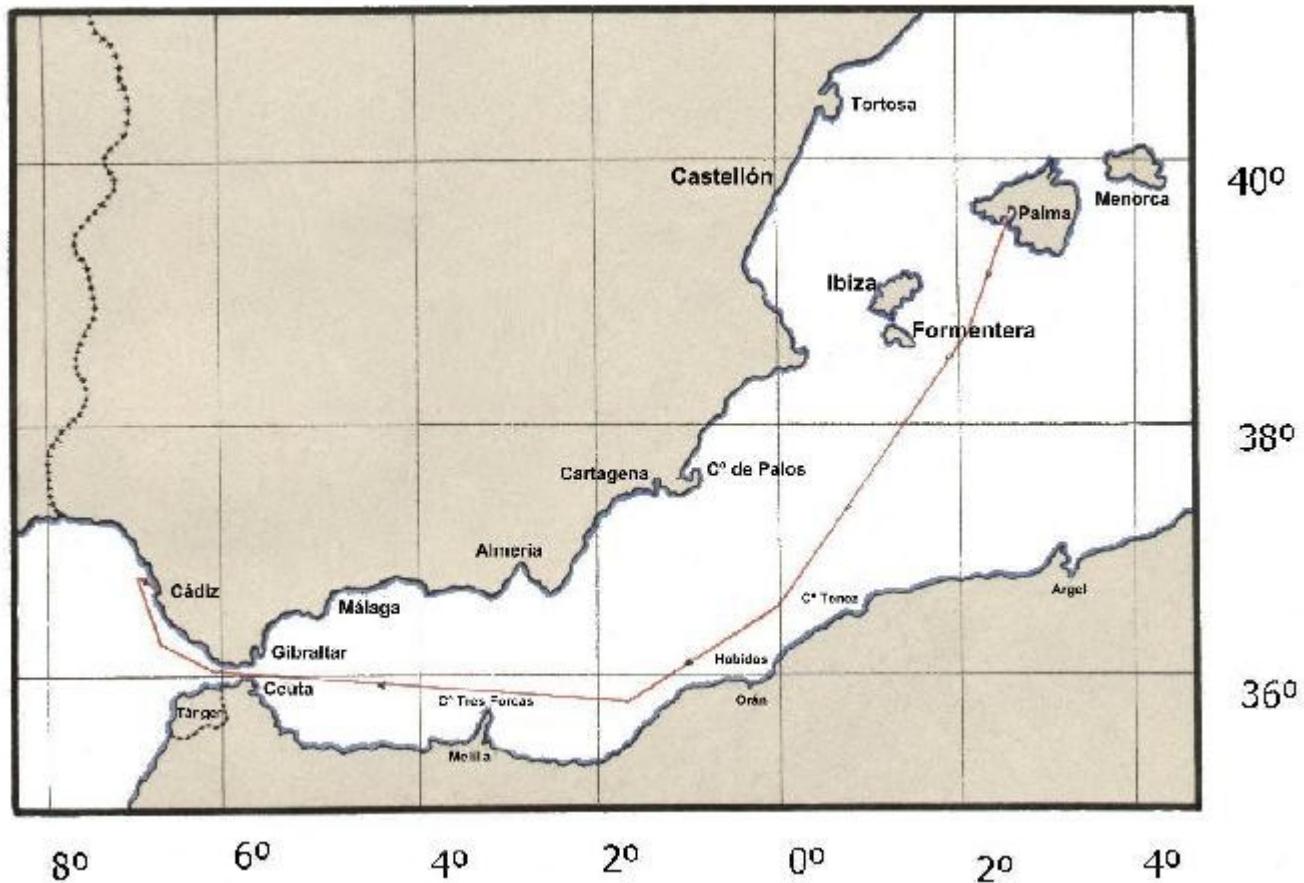
09.30 Pasamos Tarifa.

10.35 Por Br. Tánger.

11.15 Por Er. Cabo Trafalgar.

14.40 Br. y Er. de guardia.

16.35 Atracados al muelle de Cádiz. Retirada.



CRUCERO NÚM. 20

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Bilbao con escala en El Ferrol.

ACAECIMIENTOS

11-02-38

15.10 Br. y Er. de guardia. Desatracamos.

15.40 Retirada.

12-02-38

10.30 Por Br. Cabo Espichel.

11.25 Por Br. el inglés "INCOLA" rumbo S.

12.30 A la altura de Cascaes.

13.15 Por Er. Cabo Roca.

13.25 Por Er. el alemán "PORCIMA" rumbo S.

13.40 Pasamos al español "ROSILE".

14.00 Por Br. un remolcador de guerra portugués.

16.15 A la altura de Cabo Carboeiro.

16.20 Adelantamos al italiano "LARA LAURO".

16.25 Por Br. las islas Berlingas.

16.40 A la altura de las Farahoes.

13-02-38

11.20 A la altura de Cabo Finisterre

12.20 A la altura de Cabo Toriñana.

13.00 A la altura de Cabo Mugía.

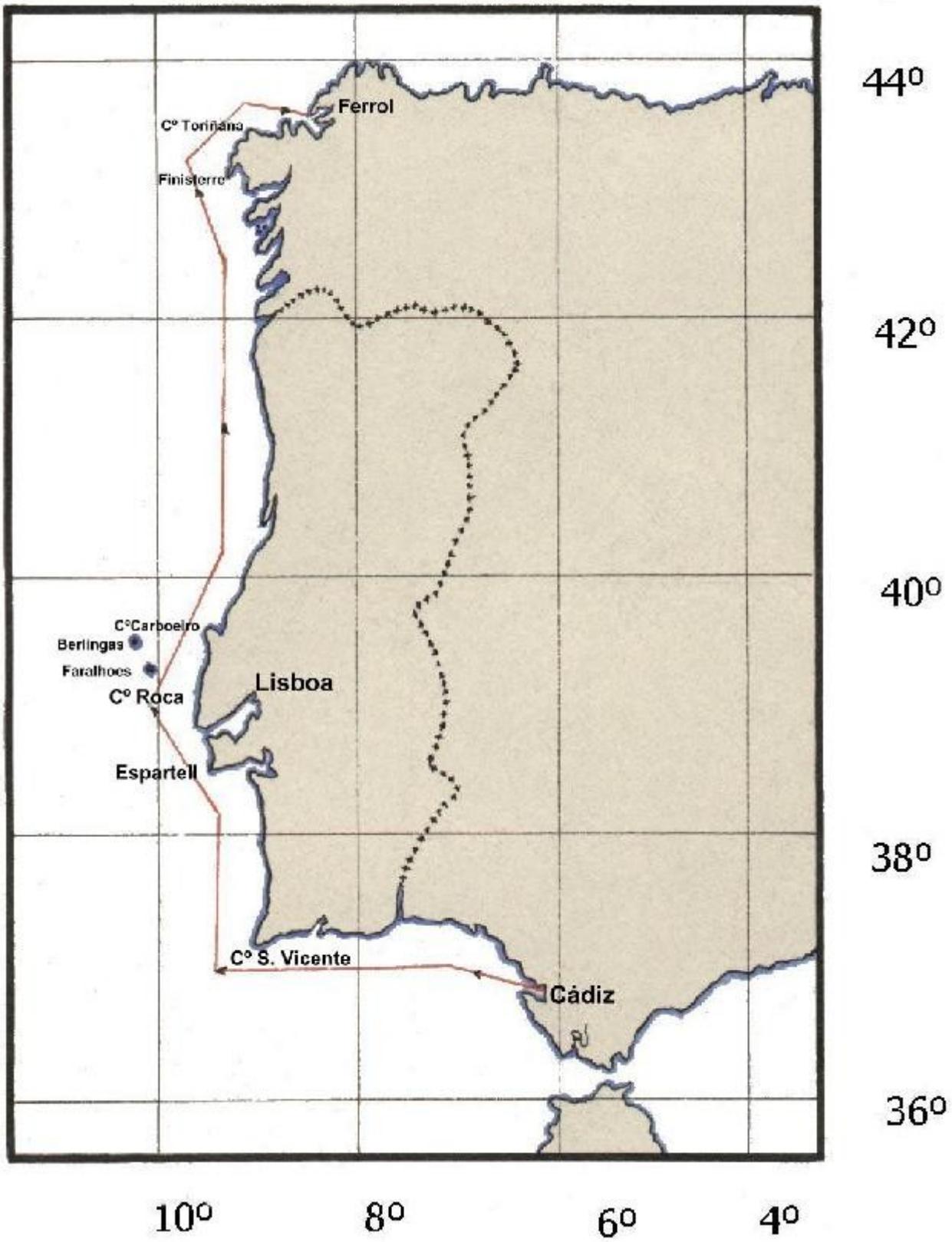
13.30 Por Br. el italiano "BRESCIA".

13.40 A la altura de Cabo Villano.

16.00 Por Er. las islas Sisargas.

18.10 Br. y Er. de guardia. Enfilamos la entrada de Ferrol.

18.45 Retirada. Fondeados en El Ferrol.



CRUCERO NÚM. 21

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Bilbao.

ACAECIMIENTOS

16-02-38

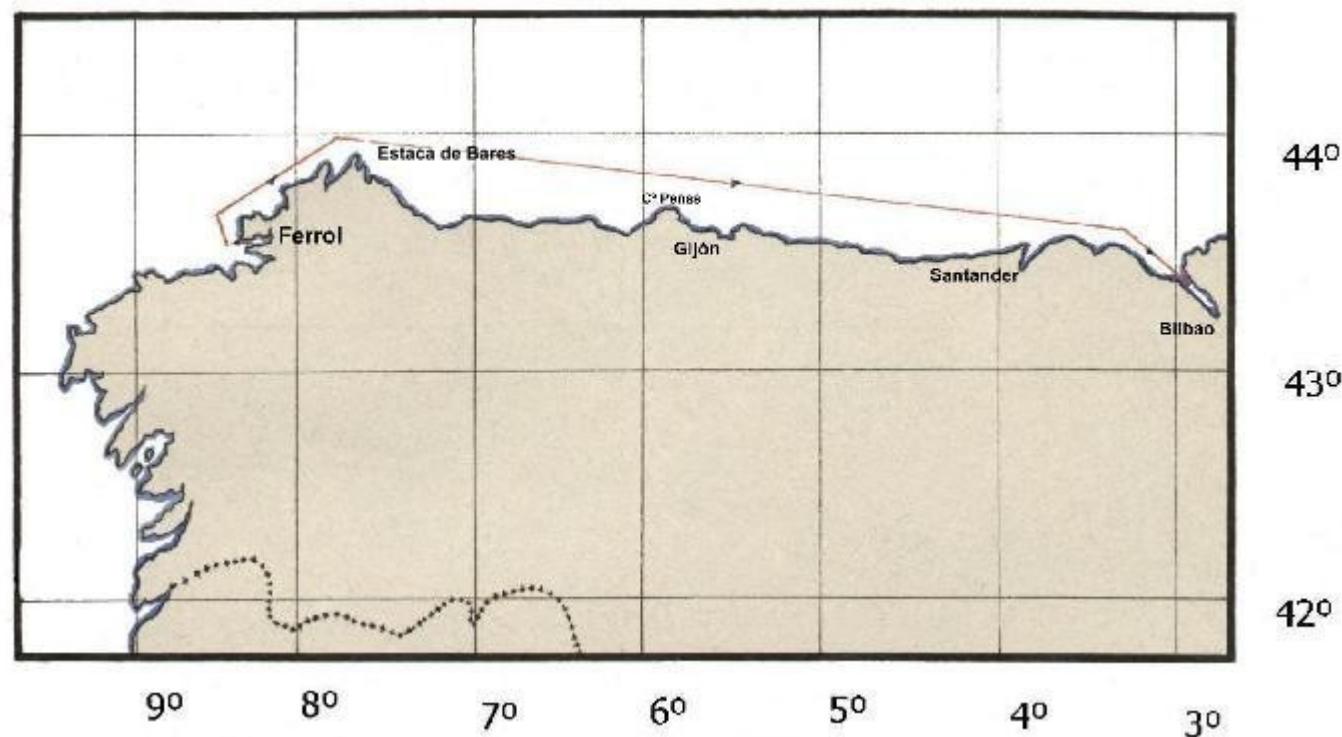
10.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

11.05 Retirada. Fuera de la ría de Ferrol.

17-02-38

09.30 Fondeados en el Abra de Bilbao.

18.00 Amarrados en Sestao. Frente a la S.E. de C.N..



CRUCERO NÚM. 22

ORDEN DE OPERACIONES

Probar los motores.

ACAECIMIENTOS

24-03-38

16.00 Desamarrados de Sestao.

17.00 Fondeados en el Abra de Bilbao.

25-03-38

09.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

12.00 N/S. con Castro Urdiales.

15.30 En el Abra.

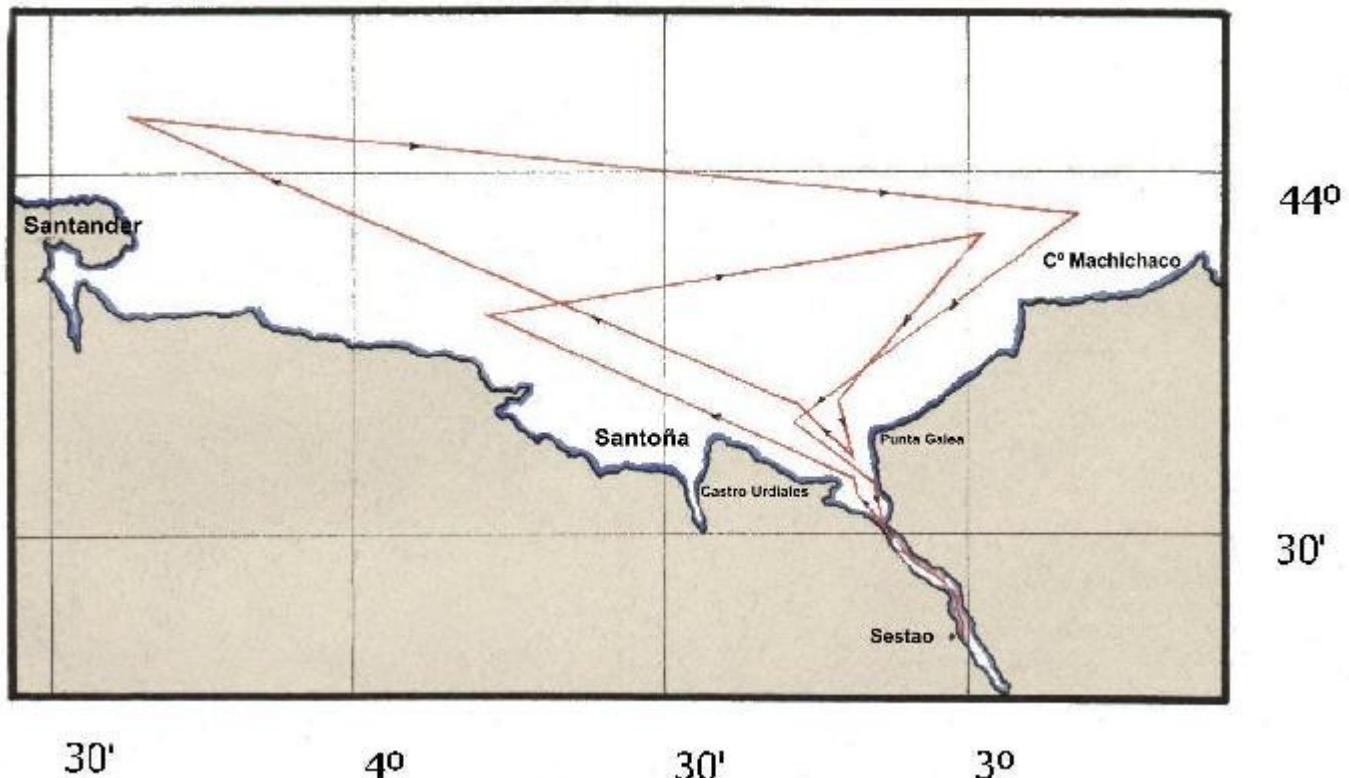
22.40 Comunica el "CIUDAD DE PALMA": "C-4 salió de Burdeos ayer 24. Precaución. "GALERNA" y "VIRGEN DEL CARMEN" protegerán entrada de "MAR CANTÁBRICO" Abra Bilbao mañana 26".

26-03-38

00.58 Comunica el "ÁLAVA": "Me comunicó Cabo Mayor debe ponerse en comunicación con "MAR CANTÁBRICO" por si necesita escolta"

02.35 Nos comunica el "ÁLAVA": "Cruzando boca del puerto mi base, donde estaré al amanecer".

08.30 Amarrados a Sestao.



CRUCERO NÚM. 23

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Ferrol, en viaje de regreso a Palma convoyando al "CIUDAD DE PALMA" que llevará heridos. El "GALERNA" nos escoltará hasta Santander.

ACAECIMIENTOS

29-03-38

12.20 Br. y Er. de guardia.

12.45 Fuera del Abra de Bilbao.

12.50 Comunicamos al Almirante de El Ferrol nuestra salida para aquella base.

14.30 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

15.00 Por Santander.

15.15 Pasamos por donde está hundido el "ESPAÑA".

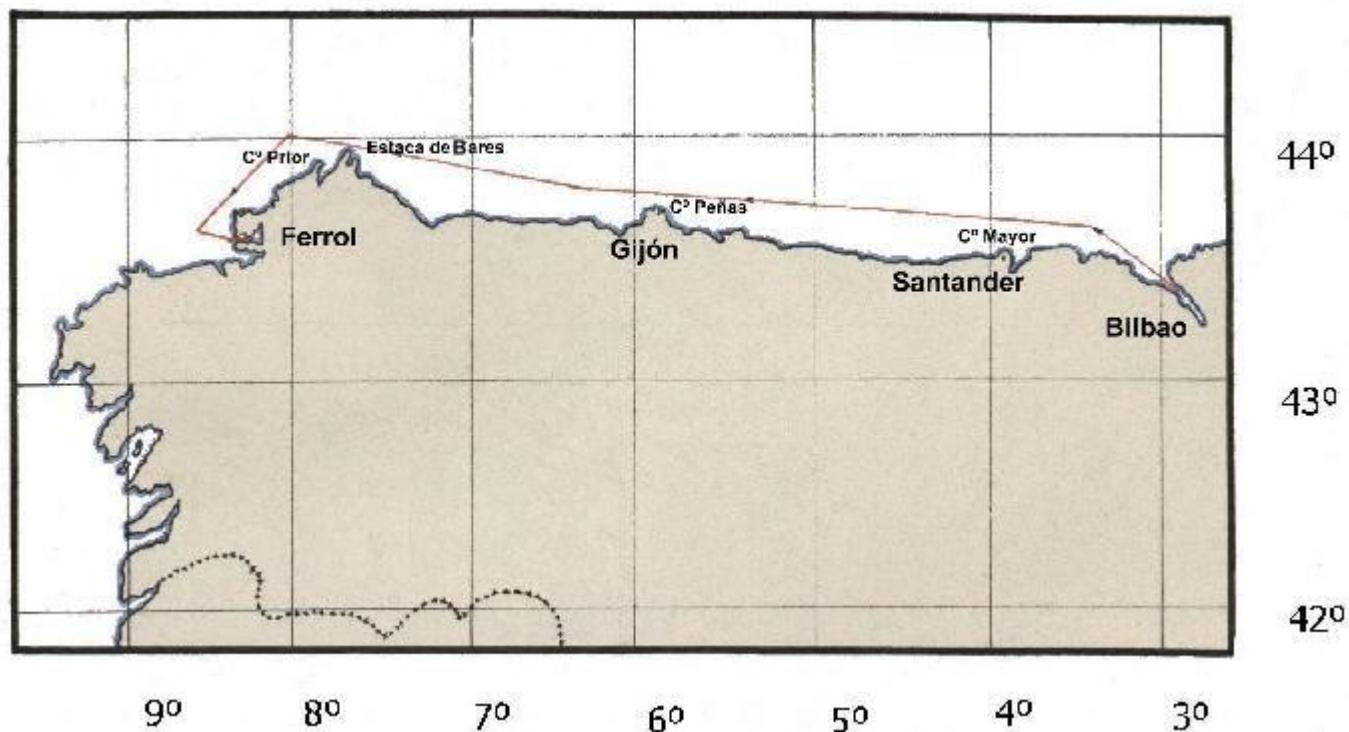
15.27 Retirada del zafarrancho de combate.

16.30 Nos deja el "GALERNA" y nos cruzamos con el "DENIS".

21.00 A la altura de Gijón.

30-03-38

09.00 Fondeados en El Ferrol.



CRUCERO NÚM. 24

ORDEN DE OPERACIONES

Cruzar entre los Cabos Finisterre y Silleiro en servicio de vigilancia anti-submarina.

ACAECIMIENTOS

02-04-38

14.55 Br. y Er. de guardia.

17.00 Por Br. las islas Sisargas.

20.00 Entramos en la zona de vigilancia.

20.25 A la altura de Cabo Finisterre.

23.45 A la altura de Vigo.

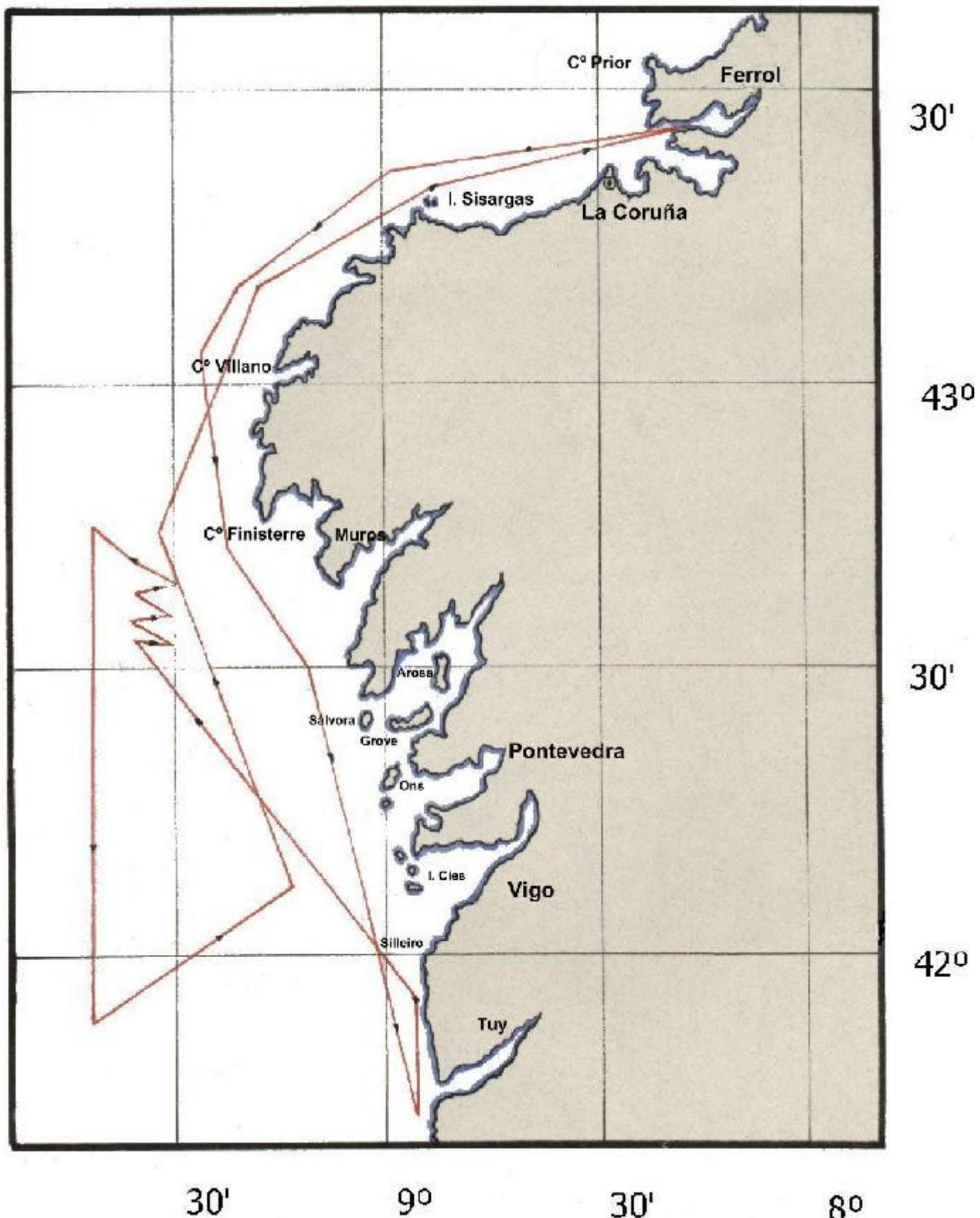
03-04-38

13.00 A la altura de la frontera con Portugal. Viramos.

17.45 Arrumbamos a El Ferrol.

04-04-38

01.00 Fondeados en la ría de El Ferrol.



CRUCERO NÚM. 25

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Palma, con escala en Cádiz, lejos de la costa por temor a que se encuentren en este [derrotero](#),

submarinos rojos.

ACADEMIAS

04-04-38

12.10 Br. y Er. de guardia.

05-04-38

09.30 Por la [proa](#) Cabo Carboeiro.

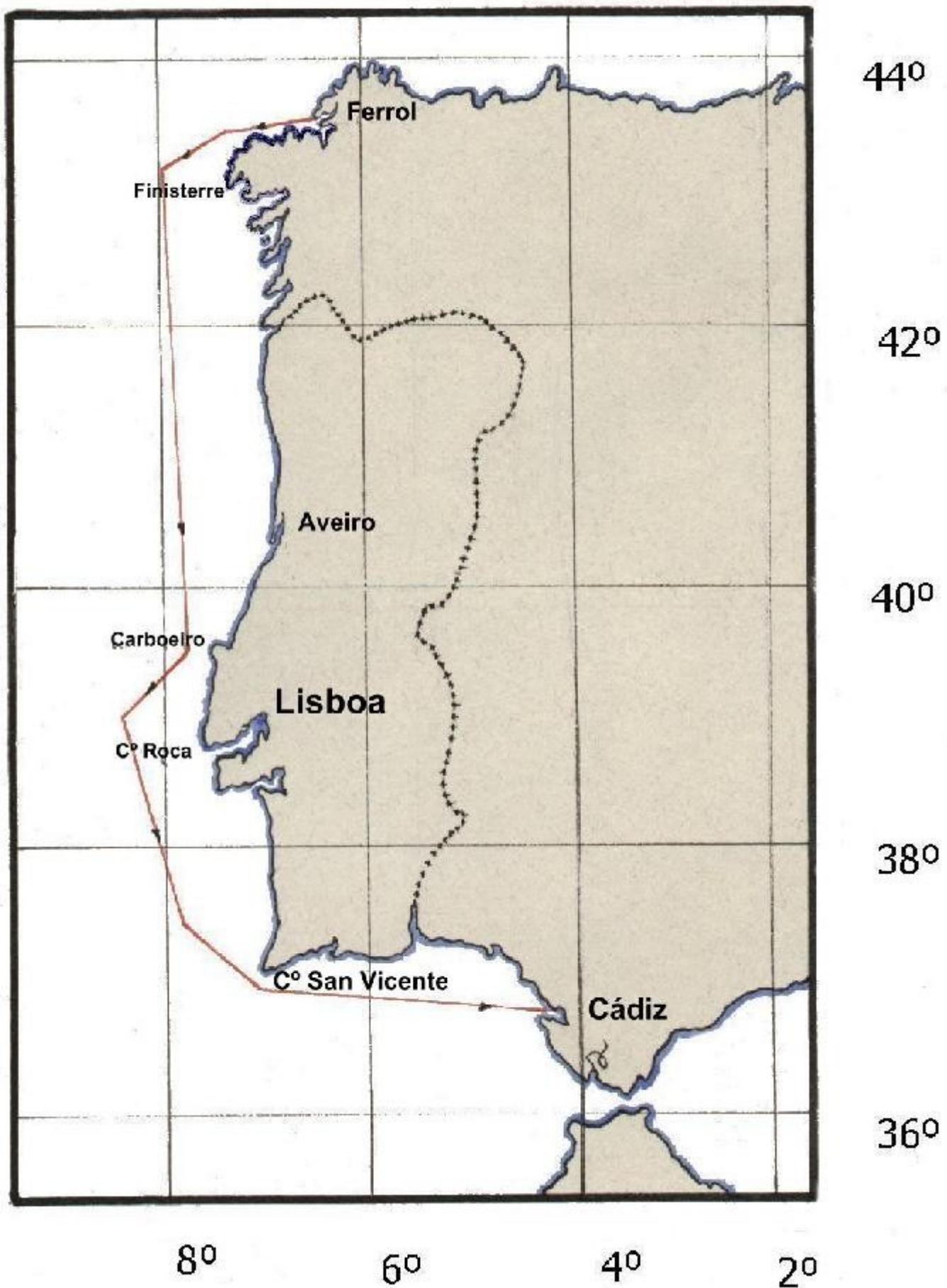
14.00 [Zafarrancho de combate](#). Ejercicio de tiro real antiaéreo. Solo dispararán los antiaéreos; ametralladoras.

15.45 Retirada.

06-04-38

00.00 A la altura de cabo San Vicente.

12.30 Atracados al muelle de Cádiz.



CRUCERO NÚM. 26

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Palma, haciendo escala en Ceuta para petrolear. Nos acompañará el "VELASCO MELILLA".

ACACIEMIENTOS

14-04-38

10.30 Br. y Er. de guardia. Desatracamos.

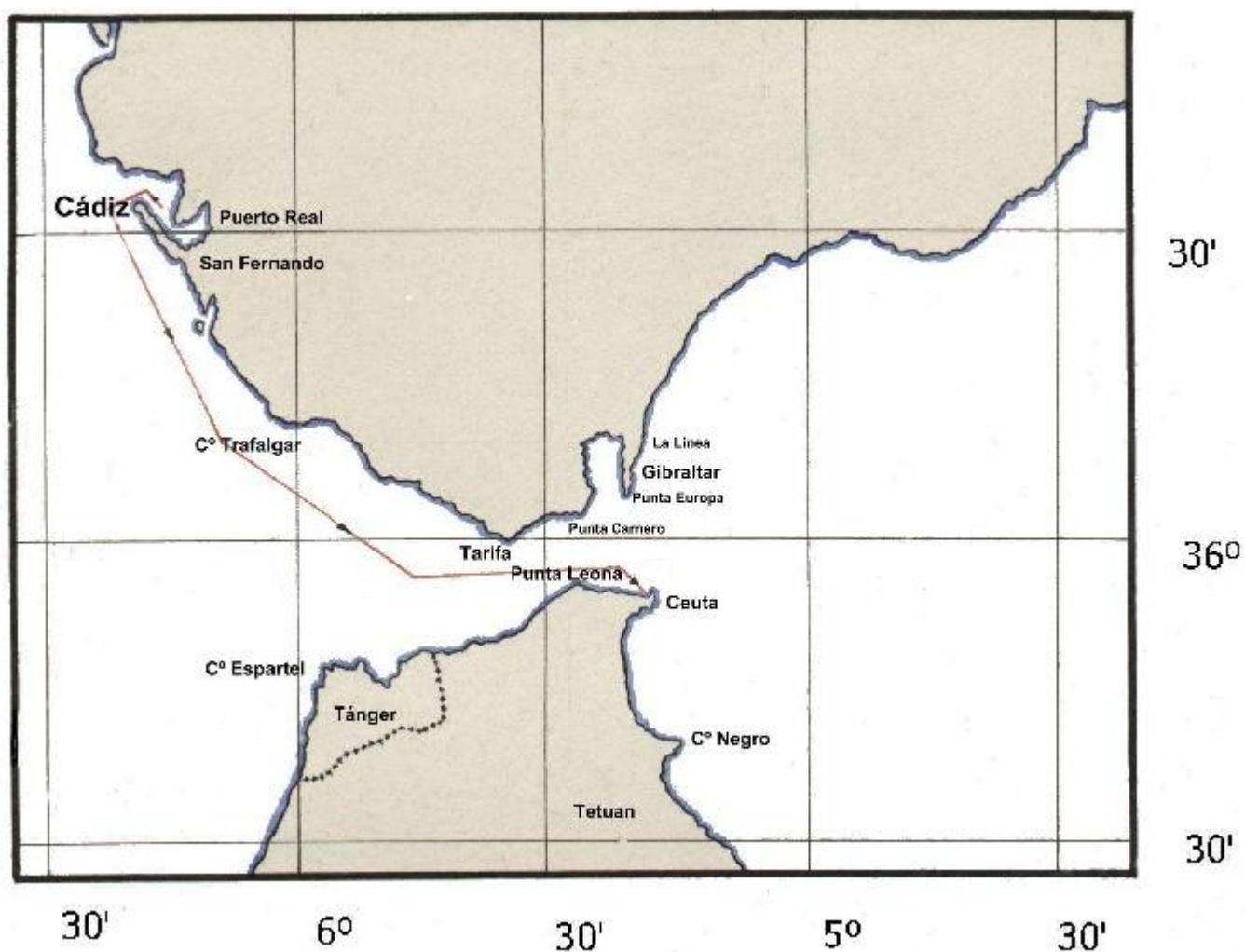
11.00 Retirada.

11.15 Se nos incorpora el "V. MELILLA" que navega por la aleta de Br.

16.45 A la altura de Tarifa.

17.55 Br. y Er. de guardia.

18.30 Retirada. Atracados al muelle de Ceuta.



CRUCERO NÚM. 27

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Palma de Mallorca, conduciendo el material diverso que hemos cargado en Ferrol y Cádiz

(Torpedos, bombas de aviación etc.).

ACACIEMIENTOS

16-04-38

00.00 Br. y Er. de guardia. Desatracamos y salimos.

17-04-38

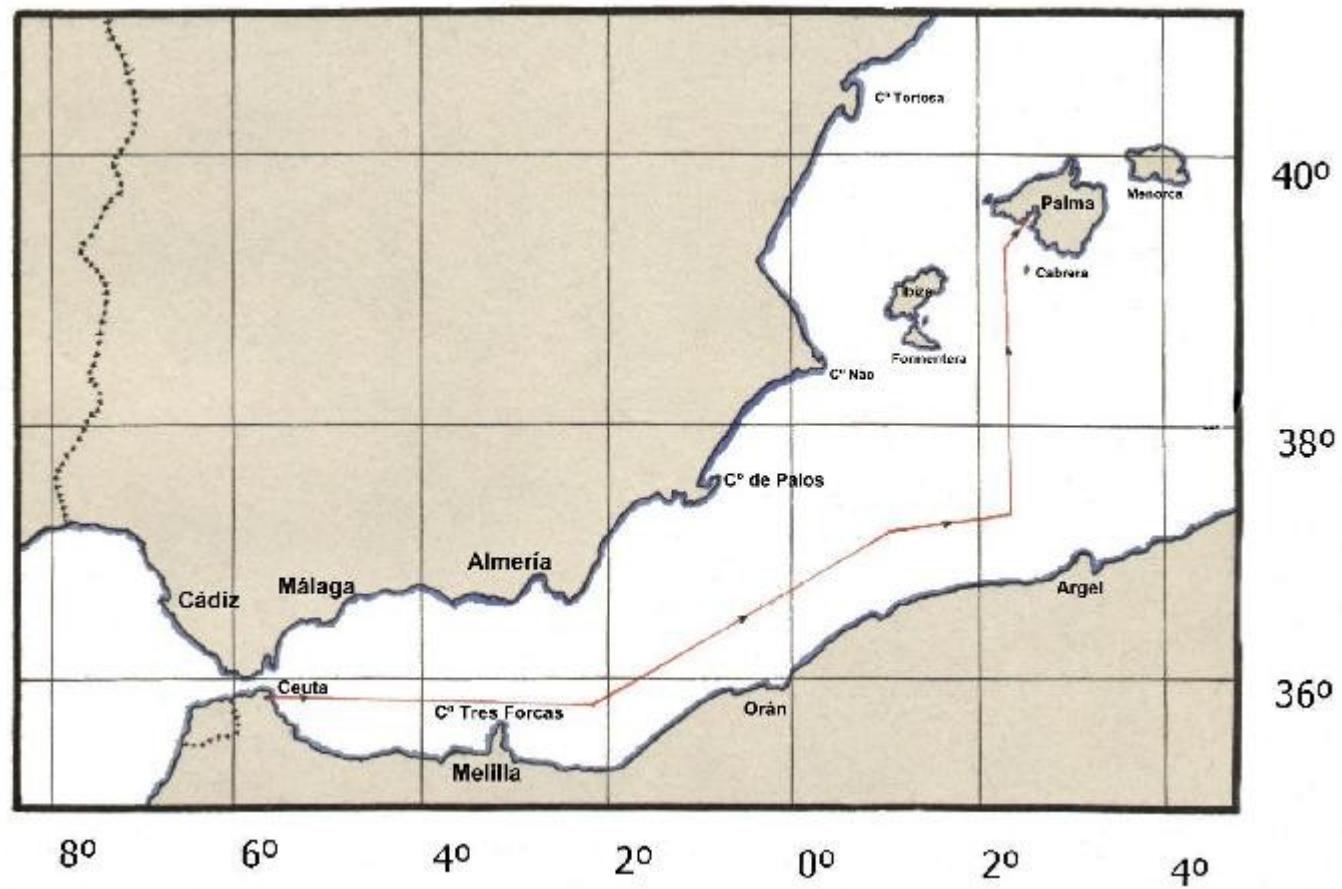
21.15 Fondeados en la bahía de Palma de Mallorca.

18-04-38

14.25 Atracados al muelle para descargar.

20-04-38

11.00 Fondeados en bahía.



CRUCERO NÚM. 28

ORDEN DE OPERACIONES

Probar los paravanes.

ACAECIMIENTOS

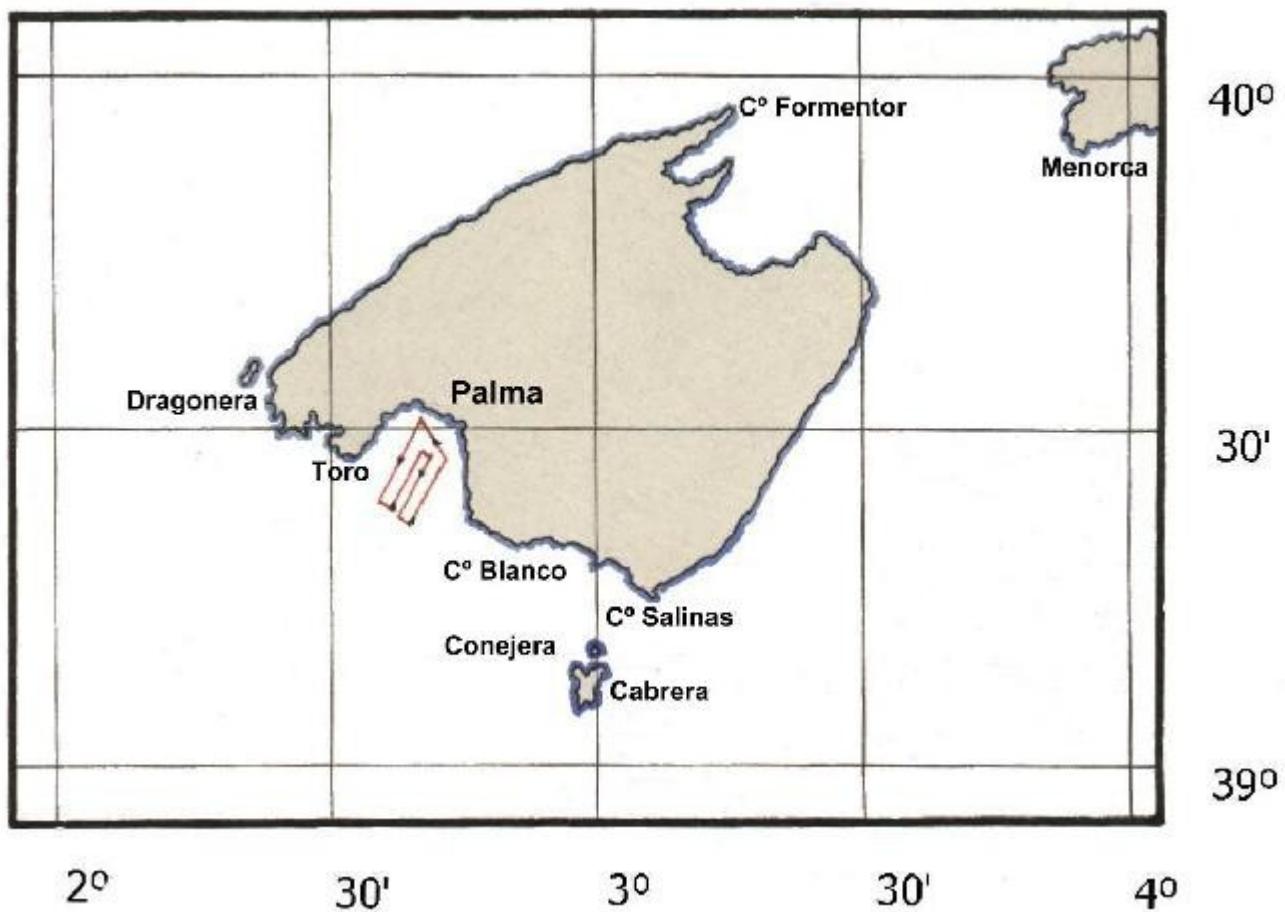
29-04-38

08.00 Br. y Er. de guardia.

08.30 Retirada.

16.00 Br. y Er. de guardia.

16.45 Retirada. Fondeamos



CRUCERO NÚM. 29

ORDEN DE OPERACIONES

Repetir la prueba de paravanes.

ACAECIMIENTOS

01-05-38

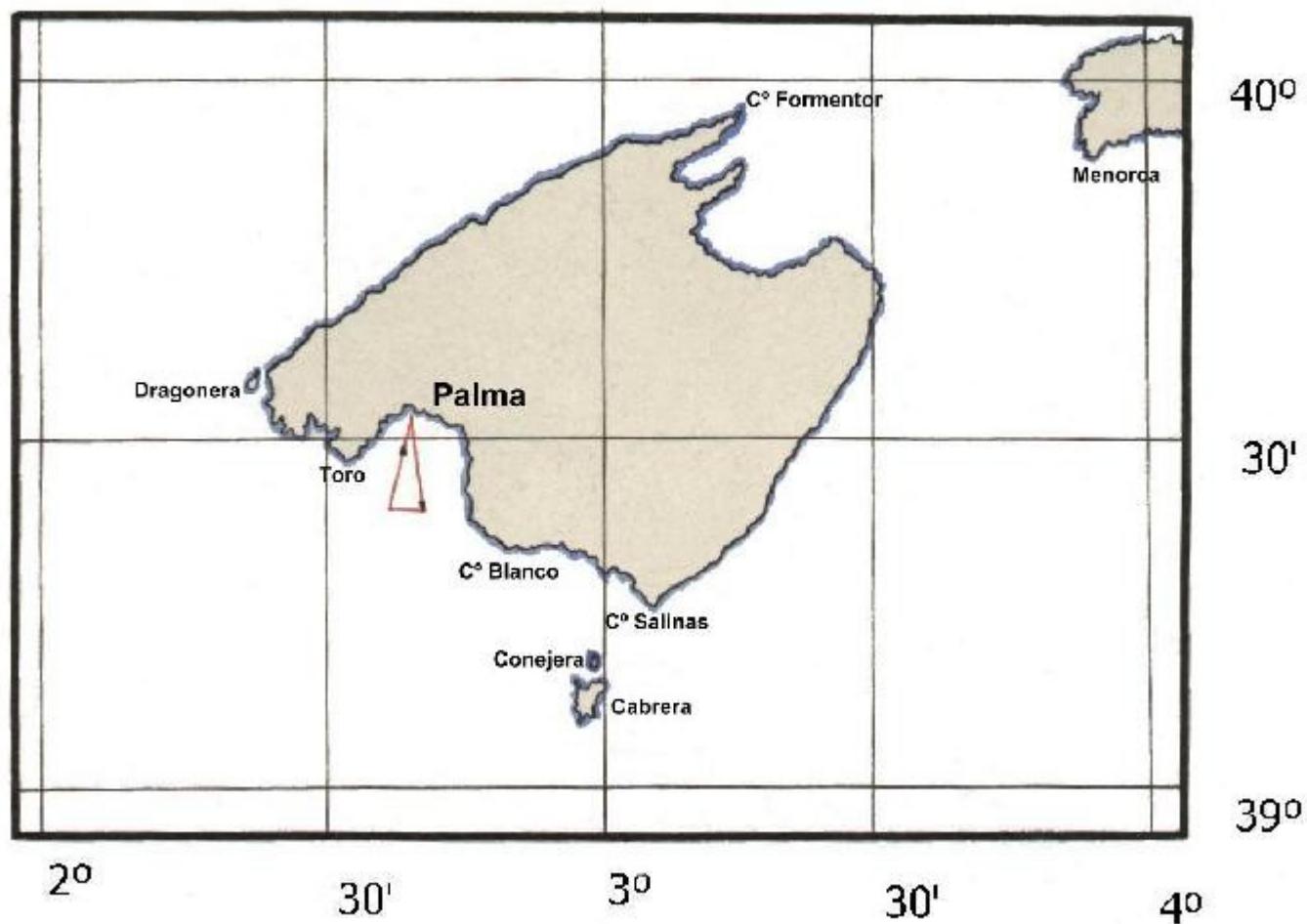
08.00 Br. y Er. de guardia. Salimos.

08.17 Retirada.

11.35 Se rompe el cable que sostiene un paraván el cual se hunde rompiendo el tangón de proa.

11.50 Br. y Er. de guardia.

12.05 Retirada. Fondeados.



CRUCERO NÚM. 30

ORDEN DE OPERACIONES

Probar el gonio. Nos acompaña para ello el "CANALEJAS".

ACAECIMIENTOS

02-05-38

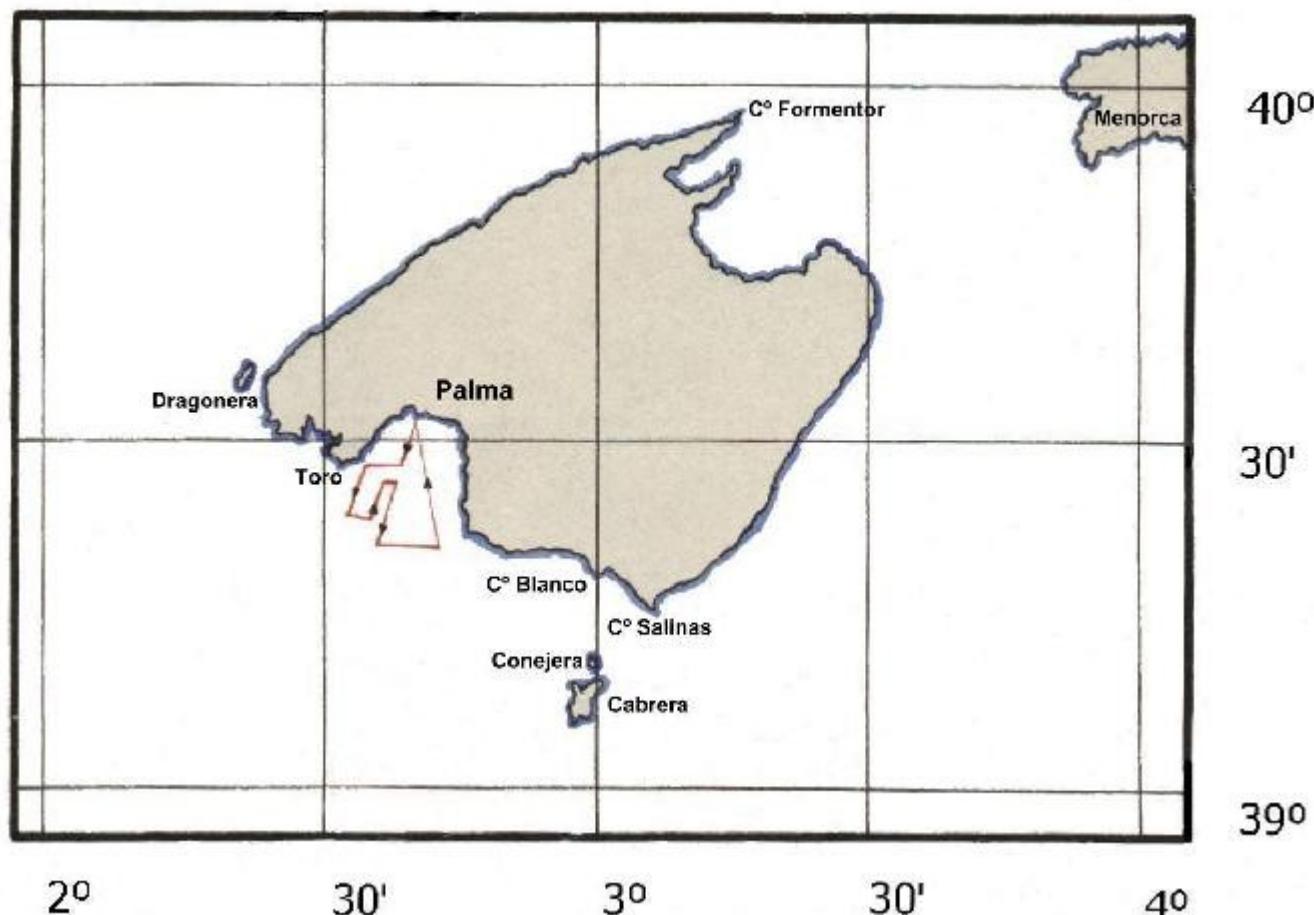
09.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

09.15 Retirada.

11.30 Vuela bajo y sobre nosotros un "saboya" nacional.

11.50 Br. y Er. de guardia.

12.15 Retirada. Fondeados.



CRUCERO NÚM. 31

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Cruzar por el Canal de Sicilia entre Pantellaria y Cabo Bon, para intentar la captura del vapor contrabandista griego "VICTORIA", que conduce material de guerra para los rojos. Más al E. vigilará el "VULCANO".

ACAECIMIENTOS

08-05-38

20.45 Br. y Er. de guardia. Levamos.

09-05-38

En alta mar sin novedad.

10-05-38

08.00 En Cabo Bon.

12.15 A la altura de Pantellaria.

15.20 Por Br. el griego "KETI CHANDRI" se izá bandera portuguesa.

11-05-3

06.20 Zafarrancho de combate. Por el través de Er. el vapor griego "VICTORIA" de El Pireo (BIKTOPIA-SIPAIS) se le manda arriar la antena.

06.50 Por no detenerse dispara el a/a. nº 1. Se para.

07.00 Vuelve a disparar el a/a. nº1 por no arriar la antena. Cae el proyectil cerca de la proa y la arría.

07.15 Retirada. El "VICTORIA", apresado, navega siguiendo nuestras aguas.

08.40 Arrumbamos a Cabo Bon buscando socaire, ya que la marejada de Poniente, impide registrar el buque.

10.45 Radio urgentísimo de Palma (V.A. Bloqueo) "Máxima precaución en aguas francesas. No soltar la presa" el "VULCANO" está añ S. 150° W. de Cabo Pesaro.

11.45 Al socaire de Cabo Bon. Atraca a nuestro costado un bote del griego, cuyos tripulantes quedarán a bordo en rehenes mientras dure el registro.

12.15 Desatraca el bote con la dotación de presa.

14.15 Atraca de vuelta el mismo bote, después de haber registrado, camuflado e inutilizado la radio del griego. Se confirma el informe sobre la carga que conduce.

14.20 Avante, con el "VICTORIA" a nuestra popa. Arrumbamos al N.

17.00 A 14 millas de Cabo Bon arrumbamos al 307º en demanda del "VULCANO". Caso de no establecer contacto con él, le esperaremos a 5 millas S. de la isla de San Antíoco.

21.05 Radio del V.A.J.B. "Cuando se incorpore "VULCANO" entregue urgentísimamente la presa y que la conduzca a Palma de Mallorca. "MAR CANTÁBRICO" debe seguir entre Cabo Bon y costa N/W. de Sicilia en espera de vapor griego "EUGENA CAMBANIS" que se dirige con material de guerra a España roja vía Orán".

12-05-38

04.30 Nos reunimos con el "VULCANO" y le entregamos la presa. Arrumbamos a nuestro puesto de vigilancia. El "JÚPITER" reemplazará al "VULCANO" en el puesto que ocupaba éste.

04.40 Arrumbamos a Pantellaria.

11.30 Por Br. el inglés "BARÓN ANDROSSAN".

12.00 Al N. de Pantellaria.

14.40 Radio del V.A.J.F.B.M. dándonos las características y clase de carga del "EUGENA CAMBANIS".

19.10 Por Br. el griego "THIRASSIA NOMICOU".

13-05-38

10.25 Zafarrancho de combate. Ejercicio. Por Er. la isla Marittimo. Arrumbamos al E.

11.20 Retirada. Navegamos entre Marittimo por Er. y Levanzo y Favignana por Br. Rumbo al S.

13.10 A la altura de Marsala. Por la aleta de Br. Mazzara.

14-05-38

15.00 A la altura de Cabo Bon. Viramos.

15.40 Por Er. un griego. Se izá bandera italiana.

16.40 Por Br. el alemán "LIPPE"

17.20 Por Br. el inglés "GRACEFIELD".

18.25 Por Er. el alemán "FREDERIKA ZENDEIS".

18.35 Por Br. Pantellaria.

15-05-38

03.05 Zafarrancho de combate. Por Br. el griego "EUGENA CAMBANIS" de Andros. (ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗΣ - ANAPOY).

03.19 Dispara el a/a nº 2 . Se detiene y arría la antena.

03.55 Atraca nuestro primer bote al costado del griego.

04.05 Avante al 283°. Se le ha camuflado ligeramente y sigue nuestras aguas.

04.10 Atraca nuestro segundo bote.

05.25 Atraca de regreso nuestro primer bote.

06.10 Avante. Arrumbamos a Cerdeña.

06.30 Nos cruzamos con el griego "EVOIKOS" de la misma compañía que la presa. Izamos bandera inglesa.

16-05-38

02.15 N/S. con Toro. Arrumbamos a Mallorca.

17-05-38

10.00 Por Er. Cabo Salinas. Navegamos en zig-zag.

11.30 Por Er. Cabrera.

12.55 Por Er. Cabo Blanco.

14.55 Br. y Er. de guardia.

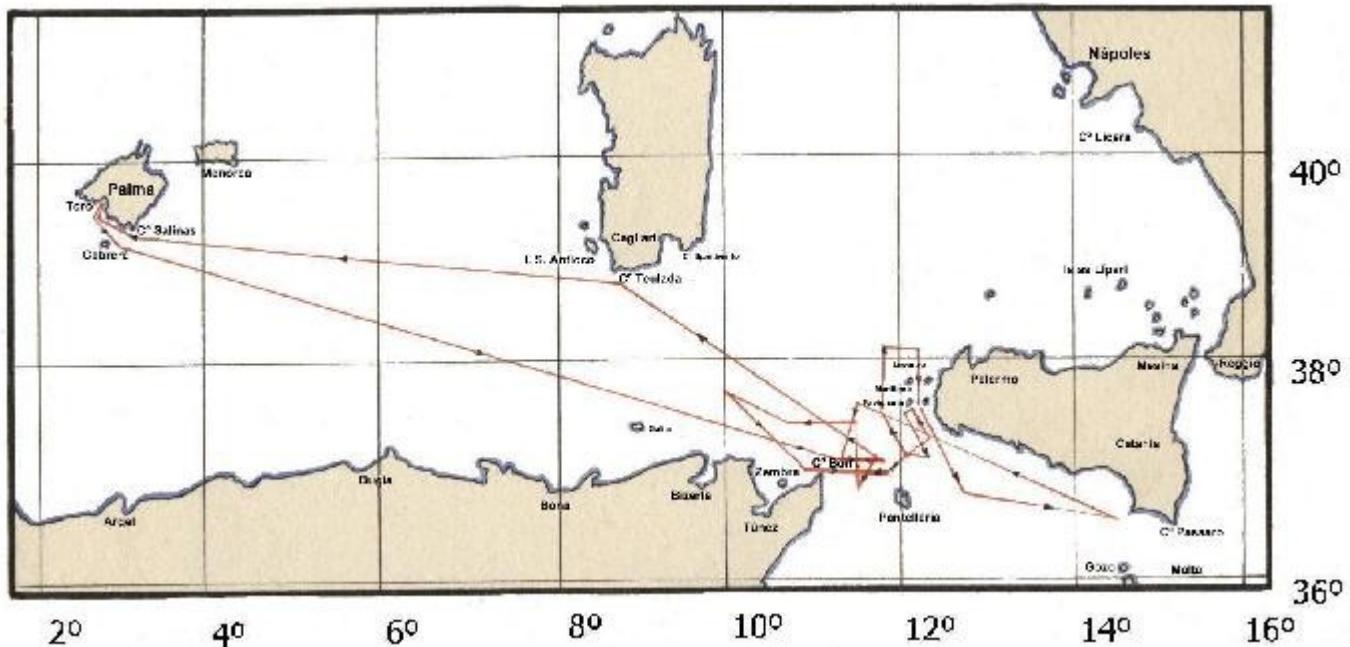
15.05 Retirada. Fondeados en Palma.

"VICTORIA"

Griego. Matrícula de El Pireo. 6.600 Tns. de desplazamiento y 9.380 de carga máxima. 128 m. de eslora y nueve nudos de velocidad. Construido en 1907. Propiedad de la A.G. Pappadikis. Conducía 232 camiones equipados, accesorios, planchas de acero para su blindaje, varias toneladas de víveres y 400 kilos de tabaco. Al ser apresado se pintó de negro la chimenea, se le borraron las banderas griegas que traía en el costado y el nombre de proa y popa, poniéndole como nuevo nombre "CANTAB". Al incautarse el Estado de dicho barco, se le llamó primeramente "CÁNTABRO" y posteriormente "CASTILLO OROPESA".

"EUGENA CAMBANIS"

Griego. Matrícula de Andros. 6.000 Tns. de carga máxima y 103 m. de eslora. 8 nudos de velocidad. Construido en 1898. Propiedad de la Nic. Geo. Embiricos. Cargaba 120 camiones, 300 toneladas de hierro, y 4.000 cajas de víveres. Procedía de Odessa. Se le borraron los nombres, se le camufló y se le puso de nombre "RICO". Una vez en Palma, después de haberlo registrado e incautado su carga, fue puesto en libertad.



CRUCERO NÚM. 32

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Dirigirnos a cruzar en el Canal de Sicilia para en cooperación con el "CANARIAS", intentar la captura del buque griego "ELLINICO VOUNO".

ACAECIMIENTOS

18-05-38

16.10 Br. y Er. de guardia.

16.45 Retirada.

16.50 Por Er. nos cruza un acorazado inglés tipo "MALAYA".

17.55 Por Br. Cabo Blanco.

19.25 A la altura de Cabo Salinas. Navegamos en zig-zag.

19-05-38

10.20 Zafarrancho de combate. Ejercicio de municionamiento.

11.15 Retirada.

11.20 Radio urgentísimo de V.A.: "Es posible que Escuadra enemiga vaya a Canal de Sicilia. Estar listos para refugiarse en Pantelleria". Arrumbamos al S. de Cerdeña.

17.30 A la altura de la isla de Toro.

22.35 Nos comunica el "CANARIAS" haber apresado al "ELLINICO VOUNO" y nos ordena nos incorporemos a él en Licata para hacernos cargo de la presa y conducirla a Palma de Mallorca.

20-05-38

11.50 En las islas Égades.

13.40 N/S. con Mazzara. Por la aleta de Er. Marsala.

16.15 A la altura de Sciacca.

18.30 El "CANARIAS" nos ordena ir a buscarle a Scalambri.

18.35 A la altura de Girgenti.

20.20 A la altura de Licata.

22.30 Por la amura de Br. las luces del "CANARIAS".

23.10 Se arbola la mar.

21-05-38

00.00 El "CANARIAS" nos entrega la presa "ELLINICO VOUNO" (ΕΛΛΗΝΙΚΟ-BOYNO-EIPAEVS).

00.30 Se para el griego después de virar en redondo y dirigirse hacia nosotros. No gobierna.

00.35 Zafarrancho de combate.

00.45 La dotación del griego ha abandonado el buque. Se oyen los gritos y llamadas del personal que va en este bote, y se avista éste.

01.30 Se consigue recoger dicho bote y hacer que atraque a nuestro costado.

01.40 Con los proyectores se busca al otro bote griego que falta, el cual lleva el resto de la dotación.

01.50 Se le oye y se le avista.

02.10 Se le consigue atracar a nuestro costado. Conduce entre otros al capitán del griego.

.02.2 Retirada de zafarrancho.
0

03.00 Por no permitirlo la mar gruesa de poniente esperamos a la amanecida para intentar el reembarco de la tripulación y dotación de presa. Navegamos sin perder de vista al "ELLINICO VOUNO" que va al garete.

04.00 El Almirante, nos manda intentar el reembarque y de no poder hacerlo, echarlo a pique.

05.00 Fuertes .

11.00 Nos comunica el "CANARIAS" que ha detenido al petrolero noruego "IRANIA" y que se dirige con él al socaire del Cabo Passaro para reconocerlo.

11.10 Se arría el bote de Er. después de haber echado petróleo, y aprovechando un fuerte chubasco para intentar el reembarco.

11.55 Se iza después de haber efectuado tres viajes llevando personal al buque griego.

12.20 Alarma aérea. Un avión por la aleta de Br.

12.25 Retirada. Es italiano.

14.35 A la altura de Pozzallo. Por la proa Cabo Pessaro; por popa Cabo Scalambri.

19.10 Doblamos Scalambri.

22-05-38

07.25 Adelantamos a la presa y viramos.

10.45 A la altura de Mazzara.

12.20 Por el través de Er. Favignana.

12.45 Por el través de Er. Levanzo.

13.30 Por el través de Br. Marittimo.

23-05-38

11.40 Por la amura de Br. se avista Cerdeña.

17.05 N/S. con Cabo Teulada.

18.30 A la altura de la isla de Toro. Arrumbamos a Mallorca.

24-05-38

16.45 A la altura de Menorca.

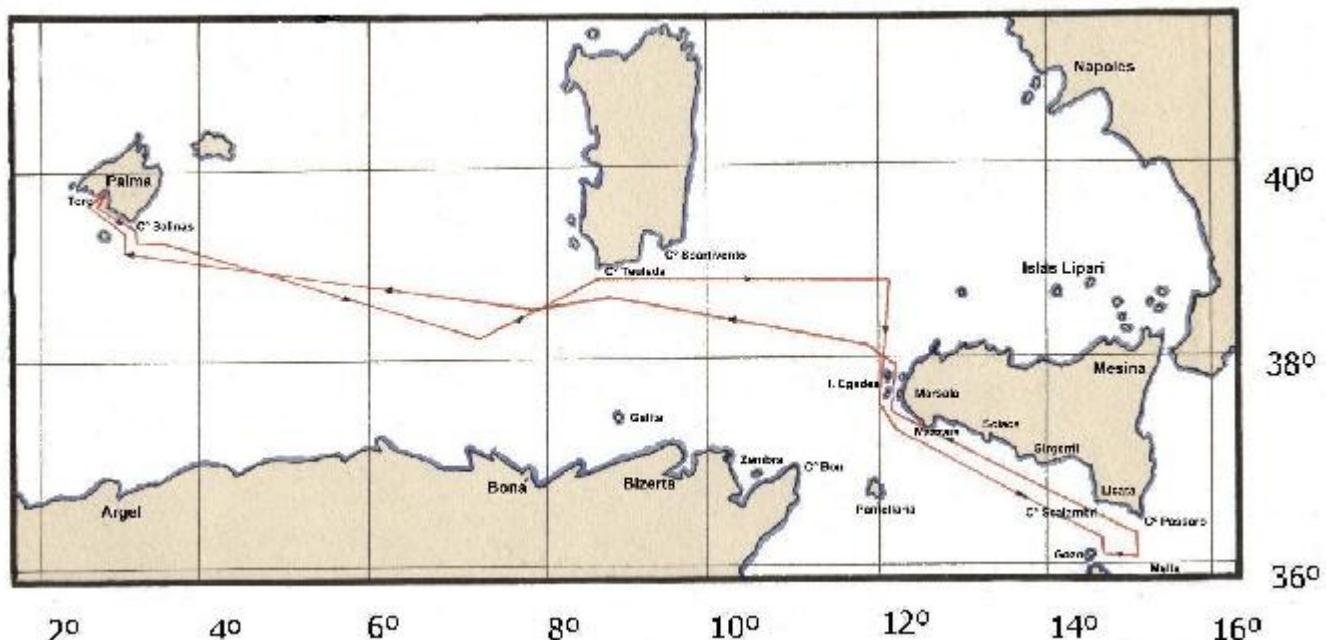
18.35 Zafarrancho de combate. Se ve humo por Er. que parece un destroyer.

18.45 Retirada. Es un trasatlántico.

25-05-38

06.45 Br. y Er. de guardia.

07.15 Retirada. Fondeados en Palma de Mallorca.



CRUCERO NÚM. 33

ORDEN DE OPERACIONES

Efectuar ejercicio de tiro real sobre blanco remolcado.

ACAECIMIENTOS

11-06-38

07.50 Br. y Er. de guardia.

08.15 Retirada. Navegamos en bahía.

11.20 Zafarrancho de combate.

11.47 Se abre fuego contra el blanco. Dispara la batería de proa de 15,24 c/m.

11.53 Alto el fuego.

12.06 Dispara la batería de popa de 15,24 c/m

12.09 Alto el fuego.

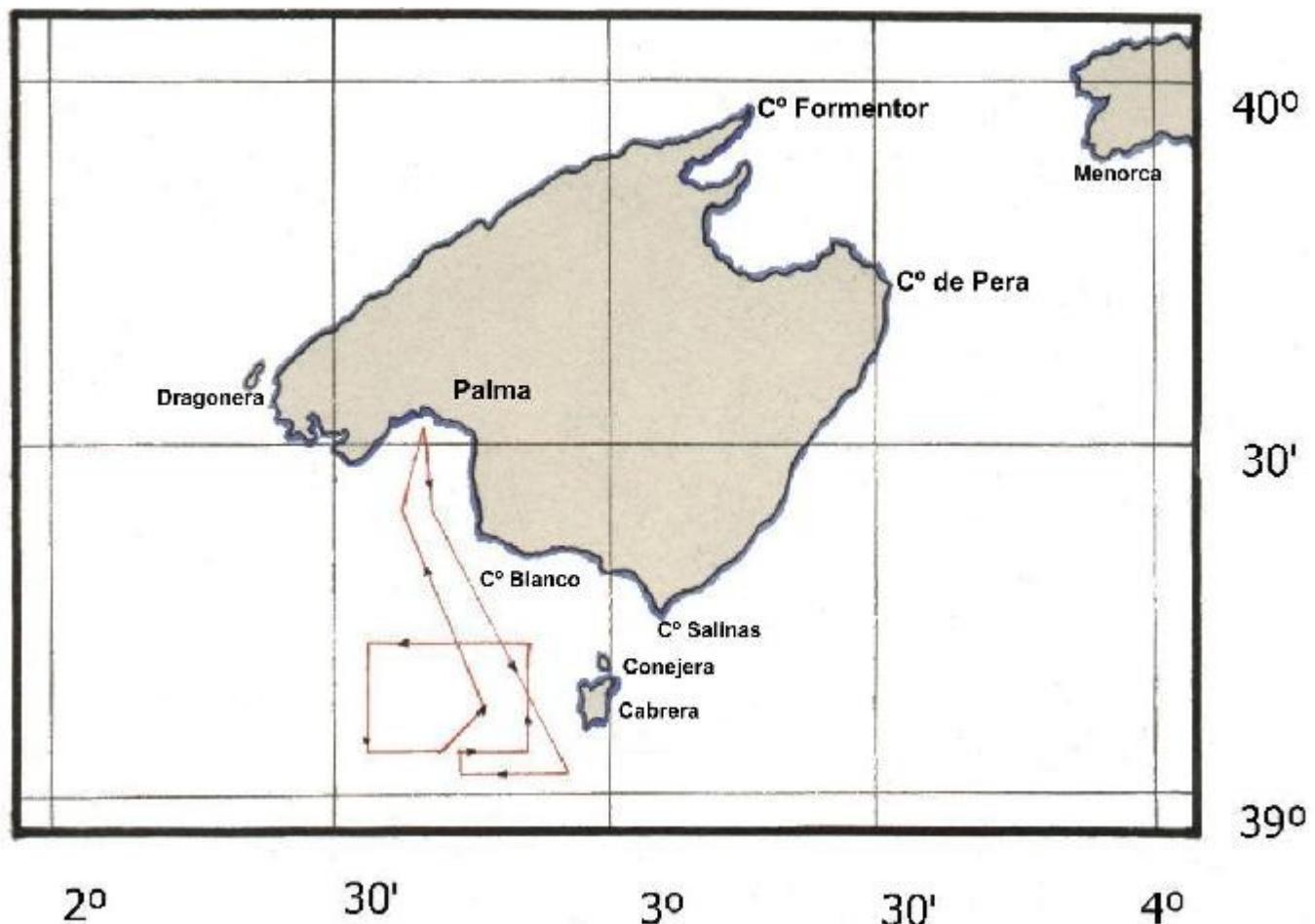
12.42 Disparan todos los cañones.

12.55 Alto el fuego.

12.58 Retirada.

15.20 Br. y Er. de guardia.

16.25 Retirada. Fondeamos en la bahía de Palma



CRUCERO NÚM. 34

ORDEN DE OPERACIONES

Repetir el ejercicio de tiro real sobre blanco remolcado.

ACAECIMIENTOS

16-06-38

08.40 Br. y Er. de guardia. Levamos.

09.15 Retirada.

11.54 Zafarrancho de combate.

12.38 Disparan todas las piezas de 15,24 c/m. a 10.000 mts.

12.55 Disparan los a/a. de Er. (Nº 1 y 3).

13.45 Disparan los a/a. de Br. (Nº 2 y 4).

14.30 Retirada de zafarrancho.

15.00 Zafarrancho de combate.

15.09 Disparan a 19.000 mts. los cañones de 15,24 c/m.

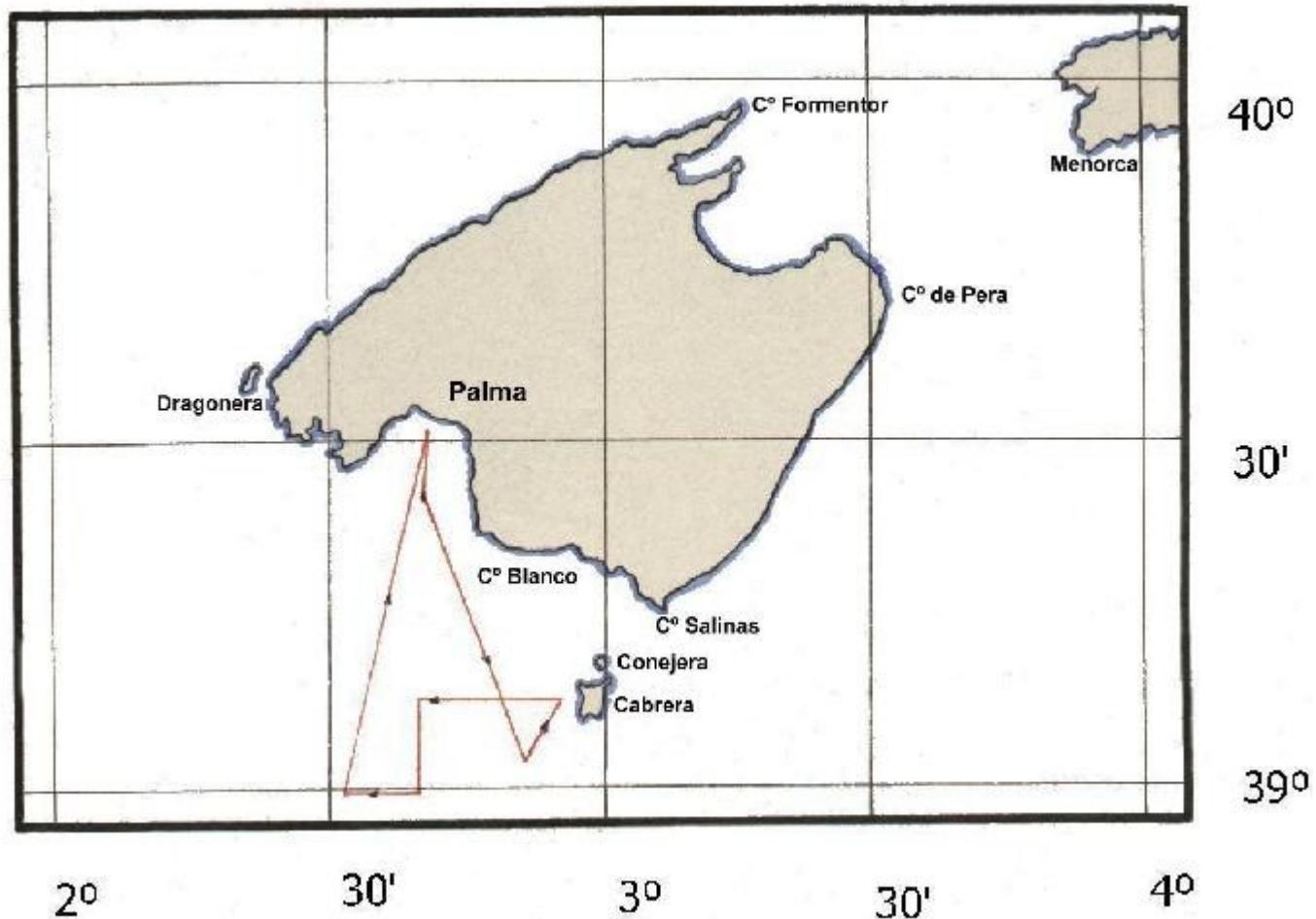
15.19 Alto el fuego.

15.20 Disparan los a/a.

15.25 Retirada de zafarrancho.

15.45 Br. y Er. de guardia.

18.10 Retirada. Fondeamos.



CRUCERO NÚM. 35

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Cooperar con el "JÚPITER" al intento de captura del barco griego "FLORA NOMICOS". Haremos barrera en el Canal de Sicilia, entre Cabo Bon y Pantellaria.

ACAECIMIENTOS

26-06-38

08.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

08.25 Retirada.

10.30 Al S. Cabrera.

13.35 Por Br. un petrolero francés. Izamos bandera italiana.

14.20 Por la [proa](#) nos cruza un mercante noruego.

27-06-38

12.00 N/S. con Cerdeña que no se avista.

16.05 Por Br. un mercante.

28-06-38

00.20 Un faro por Br.

00.40 Luces de un mercante por Er.

09.00 A la altura de Cabo Bon.

10.45 Por Br. el petrolero inglés "TEMPLE MOAT".

11.15 [Zafarrancho de combate](#). Por la [aleta](#) de Er. un mercante. Se aprovecha para hacer ejercicio.

11.40 Retirada.

13.45 Por Br. el inglés "TEMPLE MOAT".

14.15 Por Br. Pantellaria.

17.05 Por Br. el inglés "DEPTFORD".

19.00 Por Er. un petrolero.

21.50 Por Er. luces de una ciudad y un faro.

29-06-38

03.20 Por Br. el alemán "DERINDJE". Se le reconoce con proyectores.

10.40 Por Br. un alemán.

11.05 Alarma aérea.

11.10 Un avión nos pasa por la popa. Es francés.

11.11 Retirada.

11.18 Alarma aérea.

11.19 Tres aviones franceses.

11.25 Retirada.

11.35 Zafarrancho de combate. Por la aleta de Br. dos destructores.

12.03 Retirada.

12.15 Patellaria.

12.25 Alarma aérea. Dos aviones franceses en la proa.

12.30 Retirada.

13.25 Zafarrancho de combate. Tres superdestructores franceses por la amura de Br. y tres cruceros, también franceses por Er. Se hace ejercicio con ellos.

13.40 Retirada.

21.50 Por Br. las luces de un barco.

30-06-38

04.20 A la altura de Túnez. Dos destructores ingleses por la amura de Br.

05.00 Por Br. nos pasa un superdestructor francés. Por Er. dos mercantes.

05.40 Viramos.

07.10 Por Er. un mercante inglés.

09.30 Por Er. el italiano "FURLA", se divisan, Zembra, Zembreta y Cabo Bon.

11.00 Por Er. y al E. de Cabo Bon un cañonero y tres submarinos franceses.

11.55 Orden del A.J.F.B.M. ordenándonos la captura del griego "SOUZY ex HERMES".

13.00 Por Er. la motonave noruega "SORVARD".

14.00 Media caña a Er. para reconocer un barco.

15.50 Nos cruza la proa el velero italiano de tres palos "EMILIA".

15.55 Por Er. el alemán "TORDENS".

16.45 Por Br. un mercante.

17.10 Por Er. Pantellaria.

17.45 Comunicamos a Palma la conveniencia de cambiar de puesto de vigilancia por ser ya conocida nuestra presencia en el actual punto.

17.55 Por Er. el trasatlántico francés "HOUTMAN".

19.05 Por Er. un mercante.

20.30 El Almirante nos autoriza maniobrar como creamos conveniente.

01-07-38

06.00 Por Er. se divisa la isla de Malta.

08.00 Por Br. el italiano "PEGLI".

15.40 Por Br. el sueco "ISA".

21.20 Arrumbamos al W.

02-07-38

10.15 A la altura de Cabo Pessaro.

11.55 Cuatro veleros italianos por Br.

13.05 Se avista un barco muy pegado a la costa.

13.20 Como no es presa nos alejamos metiendo a Br.

03-07-38

03.55 Por Er. Pantellaria.

16.20 Por Er. el inglés "ESSEX LANCE".

04-07-38

04.40 Por Er. el danés "AASE".

04.45 Dos islas por Br.

06.00 Por Br. una isla. Por Er. la costa de Africa.

15.45 Por Er. Cerdeña.

05-07-38

01.30 Por la proa el "JÚPITER".

09.30 Alarma aérea.

09.40 Retirada.

11.06 Alarma aérea.

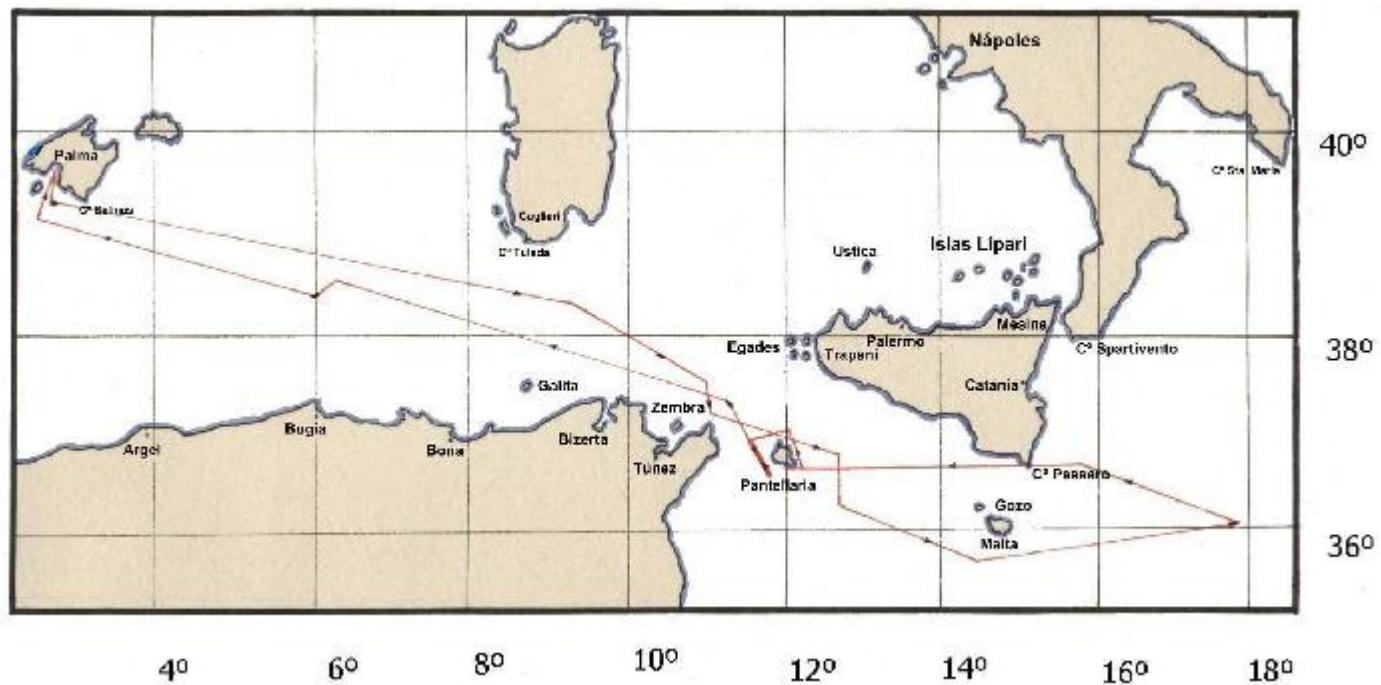
11.15 Retirada.

14.40 Enfrente de Salinas.

15.35 Cabo Blanco.

16.30 Br.y Er. de guardia.

17.00 Retirada. Fondeados en Palma.



CRUCERO NÚM. 36

ORDEN DE OPERACIONES

Salir a la custodia de la entrada del "MARQUES DE COMILLAS" que desde Italia viene acompañado de un destructor italiano.

ACAECIMIENTOS

14-07-38

11.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

11.20 Retirada. Fuera de la red de obstrucción.

11.35 A la altura de Cabo Blanco.

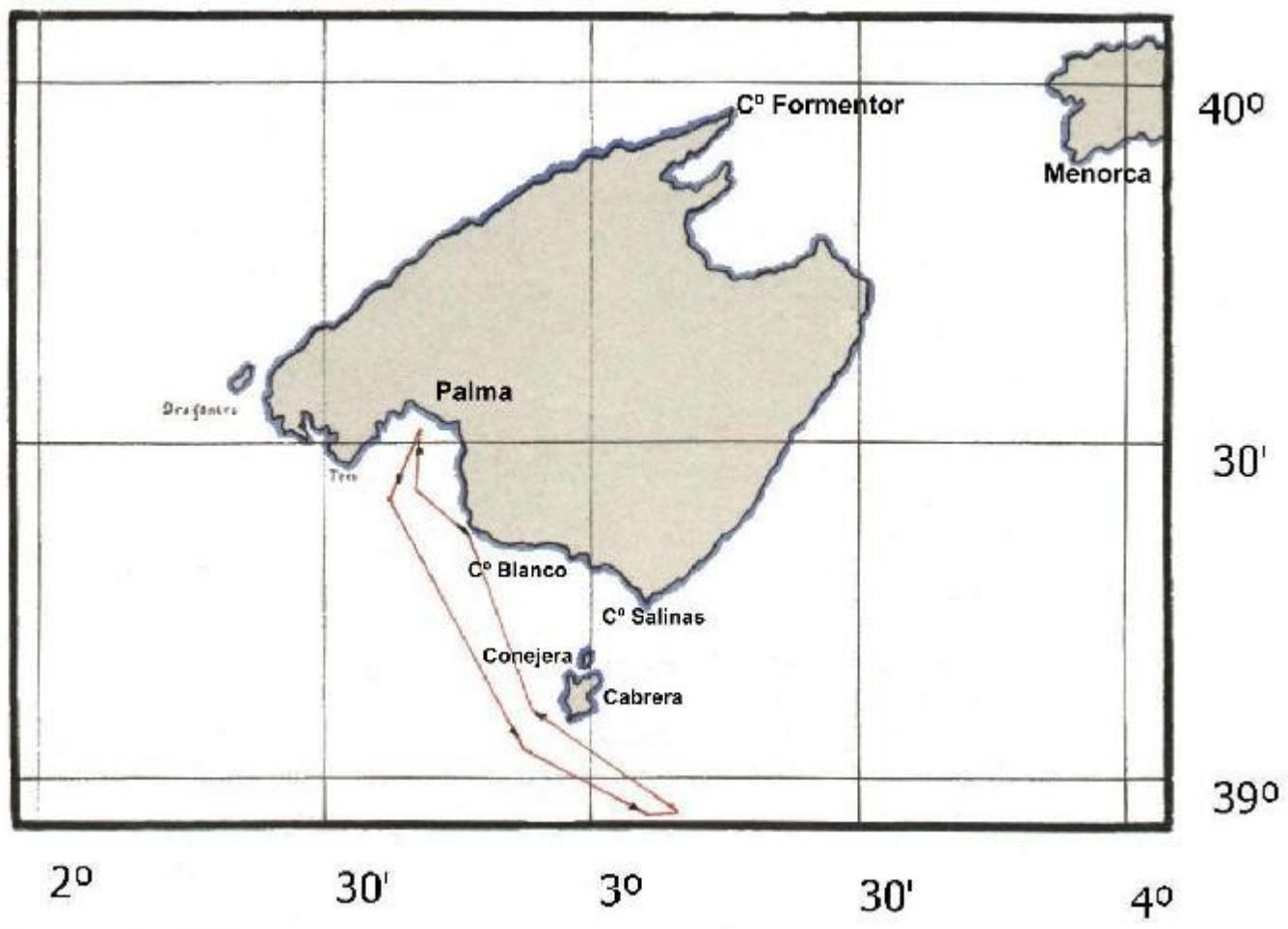
13.45 Al S. de Cabrera.

14.15 Por Br. el destructor italiano "ORIONE". Por Er. el "MARQUES DE COMILLAS". Br. y Er. de guardia.

14.20 Retirada. Viramos. Por la amura de Br. el "CANARIAS", "ALMIRANTE CERVERA", "NAVARRA", "VULCANO" y "JÚPITER" que llegan de Cádiz.

16.40 Br. y Er. de guardia.

17.15 Retirada. Amarrados a la boyo 4.



CRUCERO NÚM. 37

ORDEN DE OPERACIONES

A las 18 horas 25 minutos del día 21-VIII-38 estando fondeados en la bahía de Palma de Mallorca el V.A. nos ordenó por radio al "VELASCO" y a nosotros: "Saldrá a la mar cuando esté listo. Diríjase a Castellón de la Plana para en unión del "CÁNOVAS", "CANALEJAS" y "VELASCO" cruzar día y noche del 22 al 23, a diez millas de la costa entre Castellón y Cabo Tortosa. Se supone que el enemigo intenta cruzar el río Ebro y atacar de norte a sur nuestras tropas".

ACAECIMIENTOS

21-07-38

20.18 Br. y Er. de guardia. Levamos.

20.40 Retirada.

22-07-38

05.10 Se avistan bultos por Br.

05.35 Por Br. el "CANALEJAS". Por Er. el "CÁNOVAS" y por la popa el "VELASCO".

06.00 Frente a Peñíscola. Arrumbamos al N. con los cañoneros haciendo la descubierta antisubmarina.

06.10 A la altura de Benicarló.

12.40 Alarma aérea.

12.43 Retirada. Son aparatos nacionales.

22-07-38

14.00 Frente a Castellón. Arrumbamos al N/E.

14.43 Alarma aérea. Tres aviones por Er.

14.52 Retirada. Son nacionales.

19.15 A la altura de Cabo Tortosa. Viramos.

Por radio nos ordena el Almirante en la mañana, bombardearemos isla Gracia y las posibles
21.25 embarcaciones que pueda haber, si se ven, por donde pretenden los rojos establecer una cabeza de
puente. Por la tarde, hemos de amarrear en Castellón.

23-07-38

05.10 Diana. Por Er. dos lanchas torpederas nacionales.

05.40 Alarma aérea. Es un caza nacional que viene a cooperar con nosotros.

05.48 Zafarrancho de combate.

06.39 Retirada, por no divisarse los objetivos.

10.37 Alarma aérea.

10.38 Retirada. Son aviones nacionales.

11.54 Alarma aérea. Tres aviones por la popa.

12.03 Retirada. Son nacionales.

12.20 Frente a Castellón. Br. y Er. de guardia.

13.30 Varados a la entrada en el Grao de Castellón.

15.00 Alarma aérea.

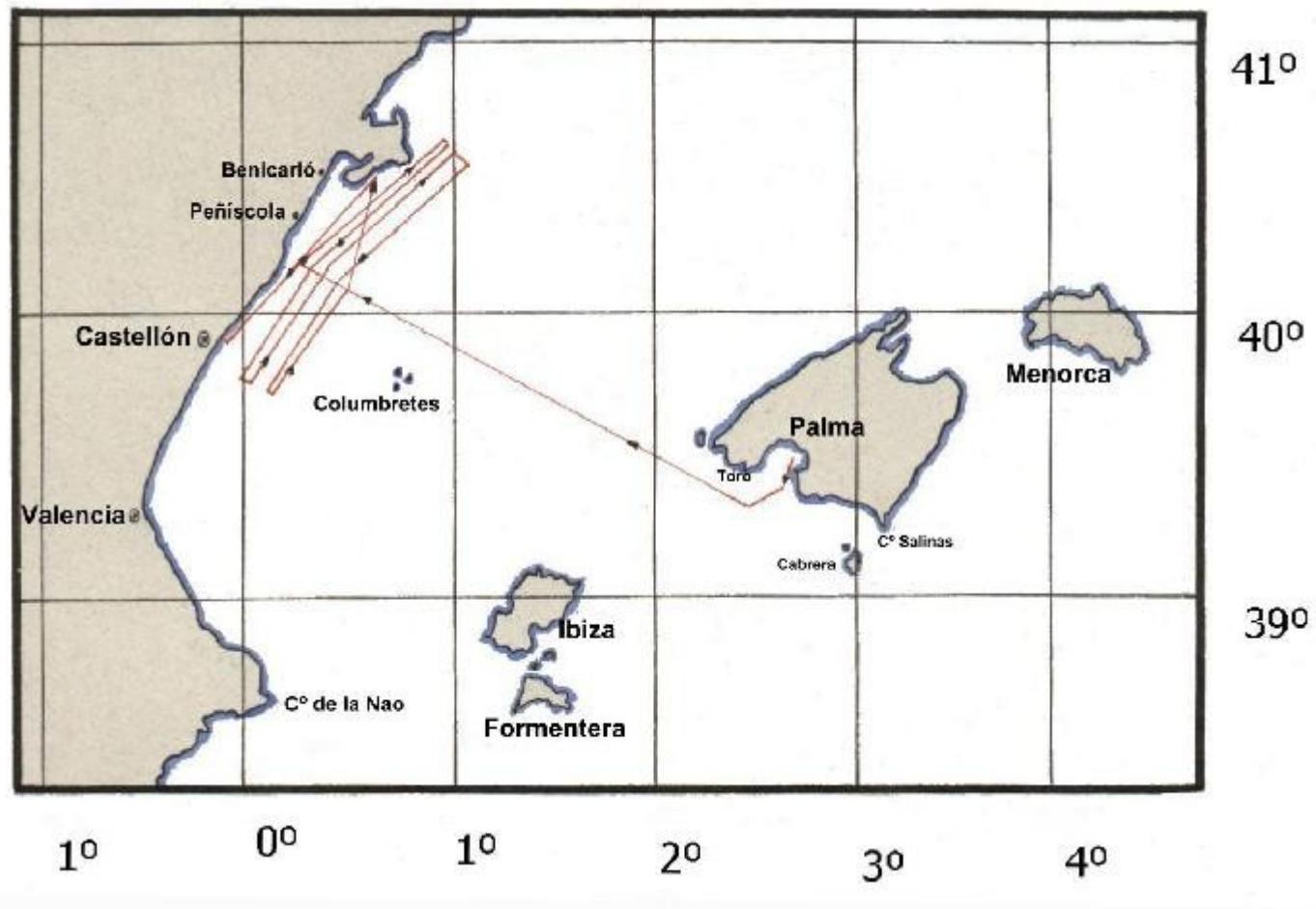
15.05 Retirada. Son nacionales.

16.15 Retirada de Br. y Er. de guardia.

18.00 Llamada y tropa.

18.06 Logramos desembarrancar.Br. y Er. de guardia.

18.45 Amarrados al muelle del Grao. Retirada.



CRUCERO NÚM. 38

ORDEN DE OPERACIONES

A las ordenes del "VULCANO" y acompañados por el "VELASCO", "CÁNOVAS" y "CANALEJAS" y dos lanchas torpederas, cruzar entre Cabo Tortosa y Tarragona en servicio de vigilancia.

ACAECIMIENTOS

25-07-38

19.00 Br. y Er. de guardia. Desatracamos.

19.15 Varados de nuevo en el contramuelle.

20.25 Retirada de Br. y Er. de guardia.

26-07-38

04.25 Br. y Er. de guardia.

05.30 Retirada. No se ha logrado desembarrancar.

18.15 Br. y Er. de guardia. Conseguimos salir de la barra, remolcados por el "CASTILLO GIBRALFARO" y cuatro rastreadores.

19.35 Amarrados al muelle. Retirada.

27-07-38

17.55 Br. y Er. de guardia. Desatracamos.

18.25 Fuera de puerto. Navegamos con el "VELASCO" que va zigzagueando por nuestra proa.

22.00 Incorporados al resto de las fuerzas.

23.30 Zafarrancho de combate. Se avistan bultos sospechosos.

28-07-38

00.45 Pasamos a la cabeza de la formación. El "VELASCO" dispara con ametralladora. La lancha torpedera "BADAJOZ" lanza dos torpedos sin conseguir blanco.

05.20 Alarma aérea.

05.25 Son tres hidros nacionales.

05.30 Por Br. las islas Columbretes.

06.27 Alarma aérea. Tres aparatos por Er.

07.53 Alarma aérea. Cinco aparatos rojos.

10.20 Alarma aérea. Dos aviones rojos de reconocimiento. Se les hacen varios disparos.

10.34 Alto el fuego.

12.20 Alarma aérea. Seis aviones rojos por Br. Se abre fuego y nos bombardean, cayendo un rosario por la aleta de Br. otro por Er. y otro por Er. entre nuestro costado y la proa del "VULCANO". Navegamos en zig-zag.

12.52 Alto el fuego. Arrumbamos al N.

14.00 Por Br. se avista el "CERVERA" y "CANARIAS".

15.10 Alarma aérea. Nueve aviones rojos. Se abre fuego y se alejan, dirigiéndose a bombardear al "CANARIAS" y "CERVERA" que navegan rumbo a Mallorca. Las bombas caen entre éstos muy cerca de ambos.

16.00 Alarma aérea. Nueve aviones rojos. Se abre fuego y nos bombardean, cayendo las bombas por Er

16.03 Alto el fuego.

16.15 Alarma aérea. Se abre fuego contra una cosa que se ve mover en el aire.

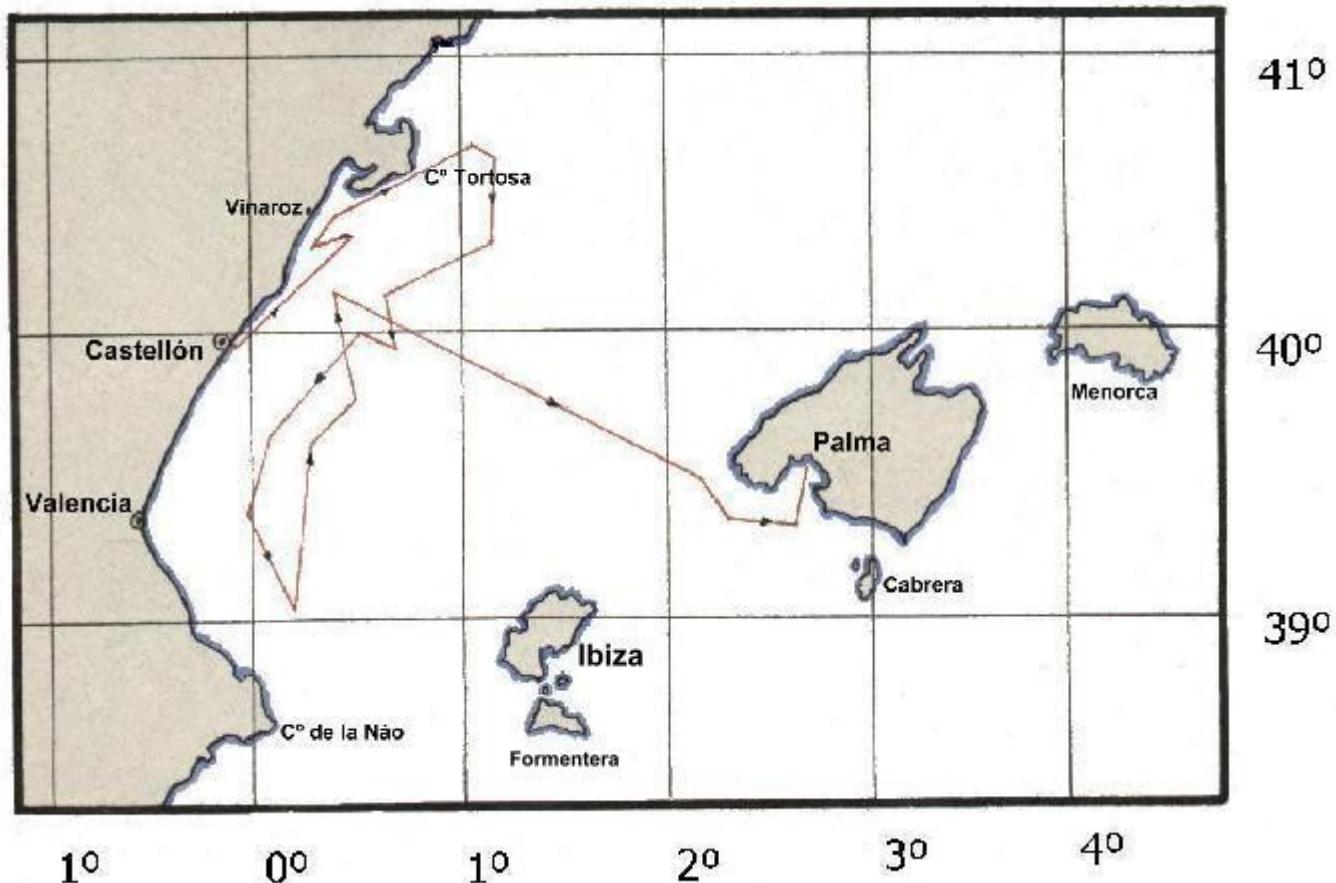
16.18 Alto el fuego. Es un paracaídas; ha sido tocado un aparato enemigo.

19.00 Arrumbamos a Mallorca con el "CANOVAS", "CANALEJAS" y "VULCANO" se dirigen A Vinaroz.

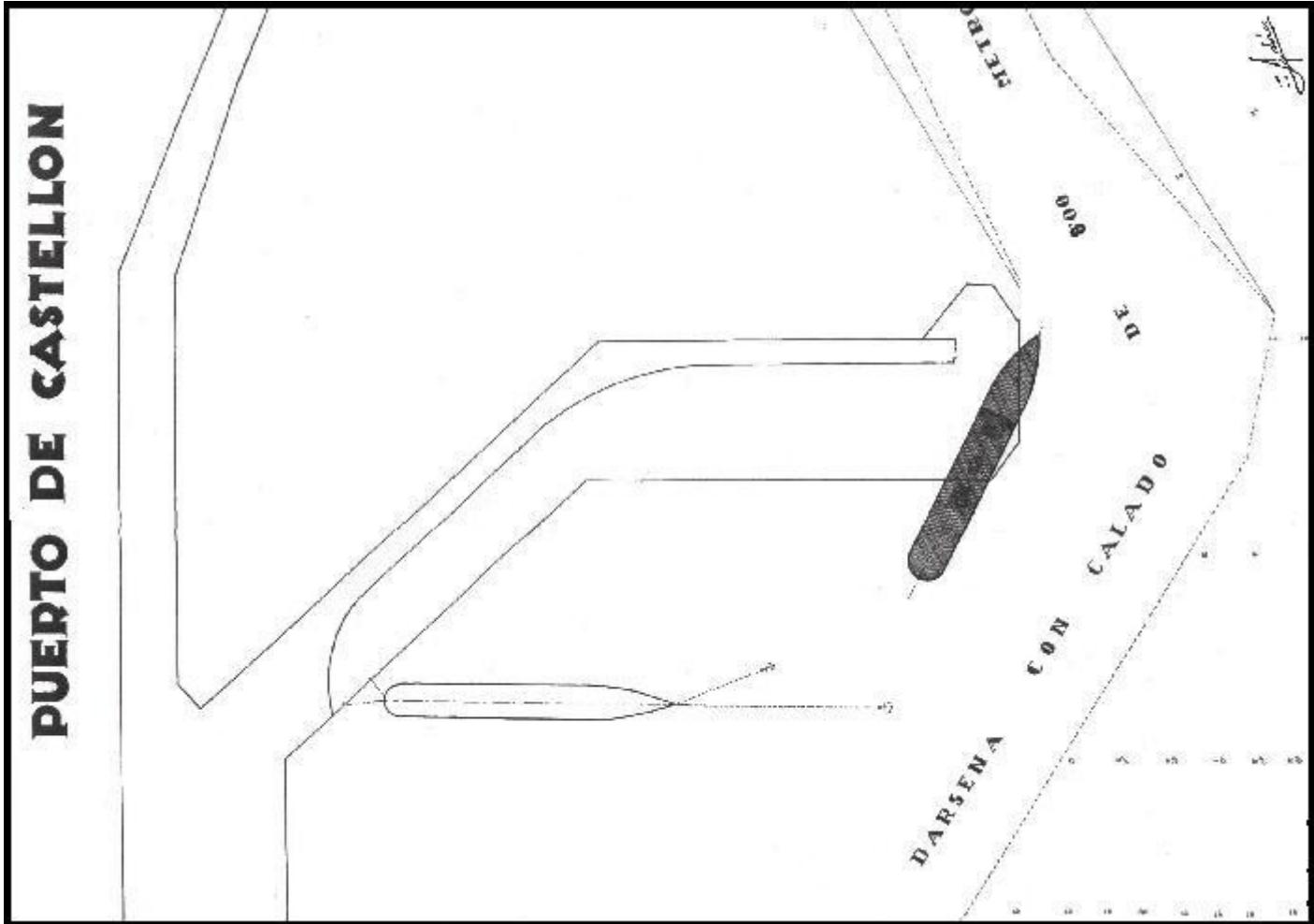
29-07-38

06.15 Br. y Er. de guardia.

06.45 Retirada. Amarrados en la boyas 4.



PUERTO DE CASTELLÓN



CRUCERO NÚM. 39

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Cruzar desde 40 millas al S/E. de Cabrera hasta el paralelo 38° haciendo desde aquí a Cabo Carbón una barrera con el "A. CERVERA" para intentar la captura del vapor griego "ILONA" así como la de todos los buques griegos contrabandistas que se encuentren.

ACAECIMIENTOS

31-07-38

14.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

14.25 Retirada.

18.10 Por Er. el francés "BANGKOK".

19.45 Entramos en nuestra zona de vigilancia.

01-08-38

Cruzamos nuestra zona de vigilancia sin novedad.

02-08-38

09.20 Nos cruza la proa un petrolero y un mercante.

16.25 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

17.15 Retirada.

18.30 Por la proa un trasatlántico.

03-08-38

Por la proa y muy lejos se divisa un barco parecido al que tratamos de capturar y que no podemos
06.30 reconocer por tener superior velocidad a la nuestra. Se le comunica al "A. CERVERA" que tampoco puede encontrarse muy lejos.

11.25 Por Er. nos pasa el "EUGENA CAMBANIS" que ha sido apresado por el "CERVERA" y que se dirige a Palma con dotación de presa.

18.13 Zafarrancho de combate. Un buque por la proa al parecer griego.

18.19 Retirada. Es el italiano "VITTORIO VENETO" que nos pasa por Br.

23.45 Por Br. las luces de un barco.

04-08-38

09.00 Alarma aérea. Un avión por la aleta de Br.

09.05 Retirada. Es francés.

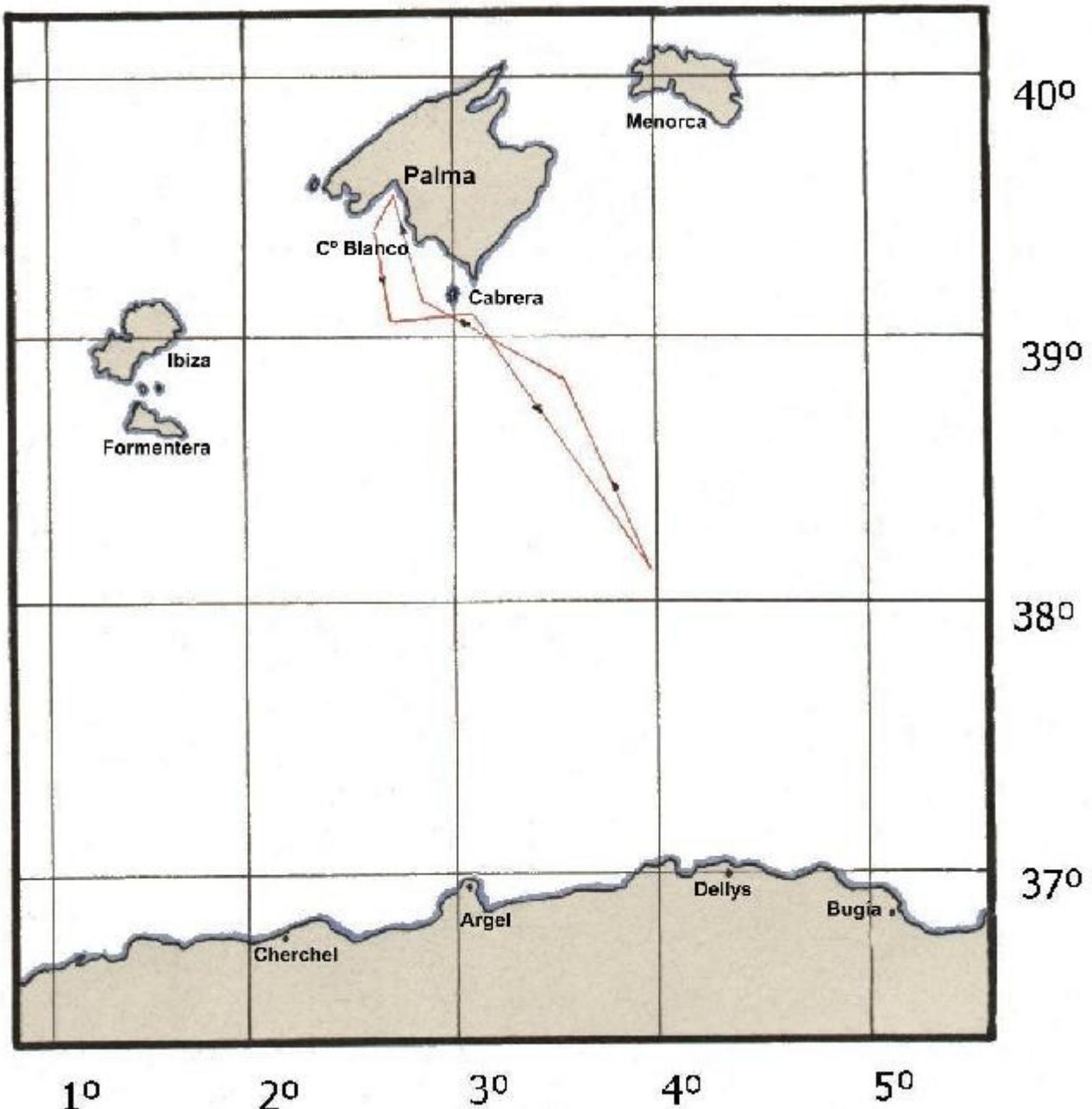
05-08-38

05.35 Por Er. Cabo Blanco. Navegamos en zig-zag.

06.45 Parados por la niebla en la bahía de Palma a la entrada de la red de obstrucción.

07.08 Levanta la niebla. Br. y Er. de guardia.

07.30 Retirada. Amarrados a la boyta 4.



CRUCERO NÚM. 40

ORDEN DE OPERACIONES

Probar paravanes.

ACAECIMIENTOS

25-08-38

15.00 Br. y Er. de guardia. Salimos.

15.20 Retirada.

16.20 Viramos. Se sueltan los paravanes.

17.00 Al izar los paravanes, rompe el amantillo de la pluma de Er.

18.30 Br. y Er. de guardia.

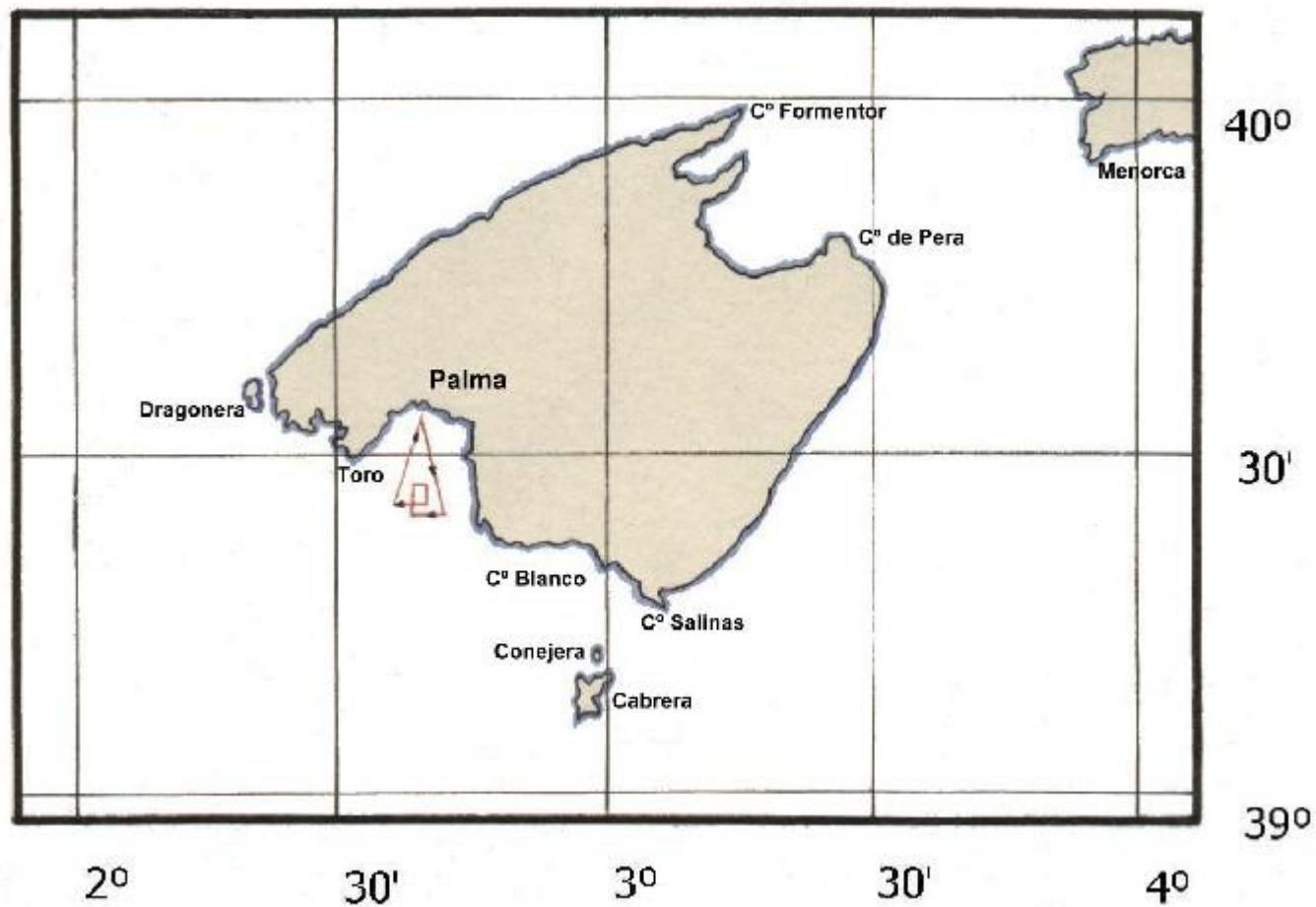
19.00 Viramos en redondo.

19.05 Se sueltan los paravanes.

19.31 Se iza el de Er.

19.37 Se iza el de Br.

20.10 Amarrados a la boyta 4. Retirada.



CRUCERO NÚM. 41

ORDEN DE OPERACIONES

Repetir la prueba de paravanes.

ACAECIMIENTOS

26-08-38

10.55 Br. y Er. de guardia. Salimos.

11.12 Nos cruza la proa a escasa altura un correo alemán aéreo.

11.20 Paradas las máquinas. Retirada de Br. y Er. de guardia. Listos para largar los paravanes.

11.45 Avante.

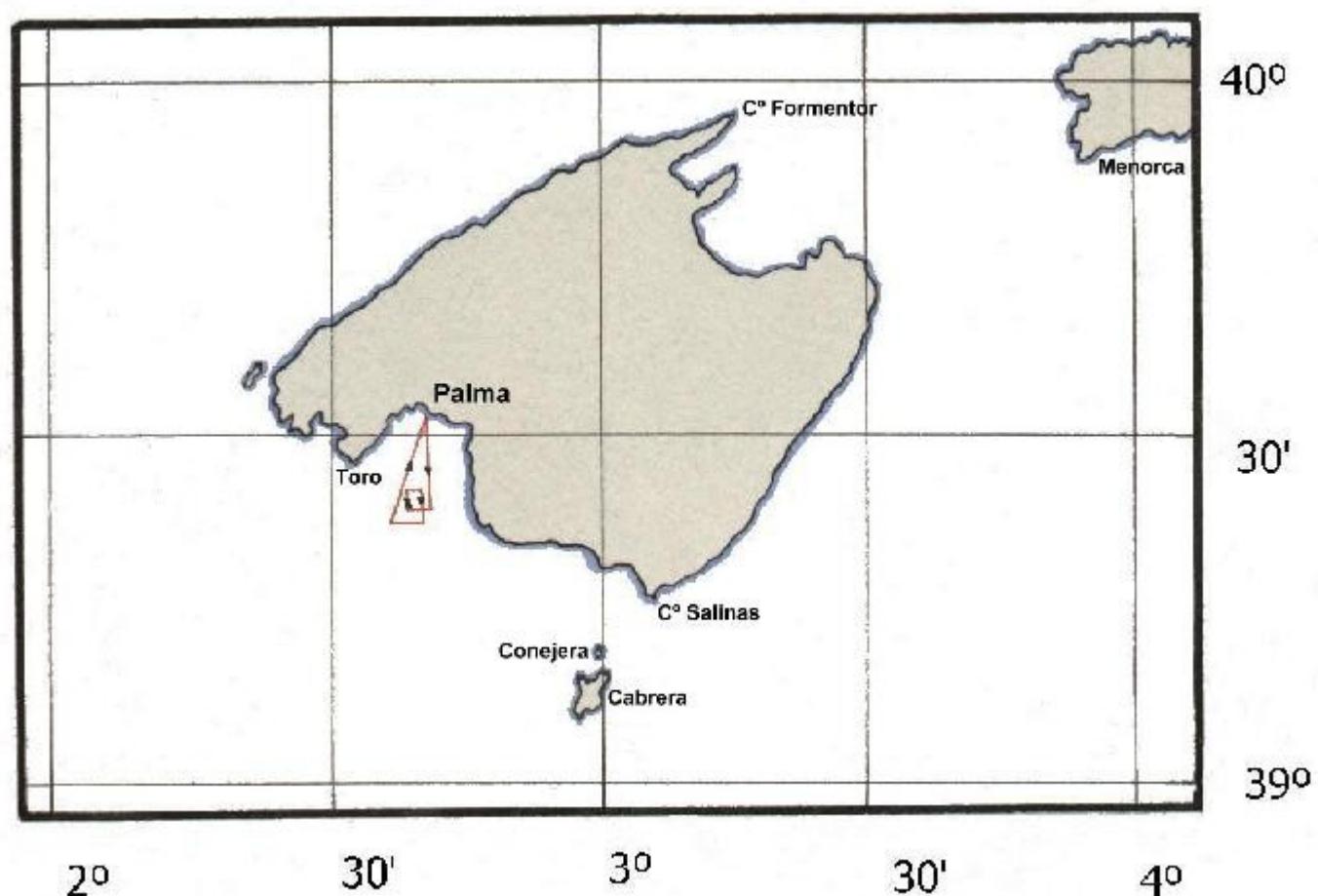
11.55 Se largan los paravanes.

12.10 Viramos en redondo.

12.30 Izamos los paravanes.

12.45 Br. y Er. de guardia.

13.10 Retirada. Amarrados a la boyta 4.



CRUCERO NÚM. 42

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Trasladarnos al Canal de Sicilia y cruzar entre Cabo Bon y Pantellaria para intentar la captura del buque ruso "TASHKENT" y en general de todos los barcos contrabandistas que se encuentren. Cooperará con nosotros y más al E. el "JÚPITER".

ACAECIMIENTOS

02-09-38

17.55 Br. y Er. de guardia. Levamos

18.25 Retirada.

19.25 Doblamos Cabo Blanco navegando muy creca de la costa.

21.05 ¡Fuego a bordo!

21.12 Pequeño incendio dentro de la chimenea. Retirada

03-09-38

15.10 Nos comunica el Almirante que el "JUPITER" no puede acompañarnos. Iremos solos.

15.20 Radio de Palma dándonos las características del buque griego "KORTHION".

16.40 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

17.16 Retirada.

04-09-38

07.40 Por Br. el inglés "SERVIN".

07.45 Por Br. otro inglés.

08.50 Por Br. el griego "EVROS" (EBPOE-XIOPE).

09.00 Viramos para reconocerlo.

09.30 Nos cruza la proa un mercante italiano.

09.31 Zafarrancho de combate. El griego "EVROS" por Er. Le mandamos parar y arriar la antena.

09.45 Llega a bordo un bote del griego con su capitán.

10.10 Se deja en libertad. Se dirige de Port-Said a Falmouth.

10.40 Retirada. Viramos y abandonamos al griego.

11.50 Por Br. el inglés "QUEEN VICTORIA".

12.15 Por Er. Pantellaria.

12.55 Por Br. el inglés "WARORA".

13.25 Zafarrancho de combate. Nos cruza la proa de Br. a Er. el ruso "TASHKENT".

13.30 Al no querer parar se le dispara con el a/a. número 1. Le cae el proyectil por la proa. Para.

14.02 Atraca nuestro bote con la dotación de presa al costado del ruso.

14.20 De vuelta, el bote a nuestro costado.

14.30 Alarma aérea. Cinco hidros por Er.

14.38 Son franceses. Retirada de alarma y zafarrancho.

15.20 Navegamos con la presa. Pantellaria por Br.

17.30 Por Er. el griego "IGOR".

19.00 Palma nos comunica las características del griego "TANAIS".

19.10 Por la popa Cabo Bon. Abandonamos la presa que se dirige a Palma de Mallorca.

20.20 Por Er. el griego "OMONIA". Se le reconoce con proyectores.

04-09-38

21.00 Cabo Bon y luces de la ciudad por Er.

21.10 Por Er. el inglés "BRITIHS SECURITY".

22.10 Zafarrancho de combate. Por la proa un barco con las luces apagadas.

22.40 Es el italiano "SIBILLA".

05-09-38

00.40 Por Br. el holandés "STELLA YALAMATA".

01.20 Por Br. el inglés "OLWEN BOUND".

07.10 Por Er. el inglés "ELDON PARK".

07.45 Por la proa un alemán. Por Er. un bou italiano.

08.45 Por Br. otro inglés.

09.05 Por Br. el inglés "CITY OF BERBY".

12.20 Por Br. el griego "OKEANIA".

12.25 Por Er. un petrolero francés.

13.10 Por Br. el griego "DIONI".

16.40 Nos cruza la proa el griego "ANN STATHATOU".

17.10 Por Br. el inglés "CITY OF EASTBOURNE".

17.40 Por Br. el ruso "KARL LEPIN".

19.15 Por Br. el griego "MICHAEL LIVANGE".

06-09-38

08.10 Por Br. Pantellaria.

- 10.35 Por Br. un petrolero ruso.
- 11.25 Nos cruza la proa el inglés "HERONSPOOL".
- 12.30 Por Br. el inglés "SYRIAN PRINCE".
- 12.40 Por Br. el sueco "GOTHIA".
- 13.10 Por Er. y de la misma vuelta el italiano "SARDELIA".
- 14.45 Por la amura de Br. Pantellaria. Viramos.
- 16.10 Por Br. el pretrolero inglés "PEDERNALES".
- 16.40 Por Er. un Bou.
- 17.10 Por Er. un vapor ruso.
- 17.20 Por Er. el inglés "HARPALION" y otro buque.
- 17.22 Por Br. el crucero inglés "ARETHUSA" y un submarino; nos transmite un saludo del Almirante para nuestro Comandante.
- 19.45 Por Br. un trasatlántico iluminado.
- 19.55 Por Br. el griego "AGHIOS NICOLAOS". Se le reconoce con proyectores.
- 07-09-38**
- 07.10 Por Er. el holandés "ACHILLES".
- 08.15 Por Br. el inglés "FIRBY"
- 08.45 Nos cruza la proa el griego "INOANNIS CARRAS".
- 09.25 Por Er. un velero con dos palos.
- 09.30 Por Er. el ruso "HECTP".
- 09.50 Nos cruza la proa otro griego.
- 10.00 Por Br. el griego "LILY".
- 10.15 Por Br. el griego "FLORA".
- 10.20 Por Er. el alemán "SONNENFELS".
- 10.50 Por Br. el correo inglés "MENESTEHUS".
- 12.00 El griego "AXIOS".
- 13.13 Por la proa un alemán. Metemos a Er.

13.30 Por Er. el holandés "HOOGKERK"

16.20 Palma nos comunica las características del panameño "DRAGA" y del griego "KYRIAKOULA".

16.25 Por Er. el danés "LAURA".

18.30 Por la amura de Er. las islas de Gozo y Malta.

18.40 Por Er. el petrolero inglés "SWBY". Por la proa luces de aviones.

20.15 Se ven proyectores luminosos por la proa y Er.

20.30 Viramos arrumbando al W.

08-09-38

00.45 Parados reconocemos con proyectores un barco.

00.55 Zafarrancho de combate. Es igual al "DRAGA" aunque lleva bandera italiana y lleva por nombre "BOMBARDIERI".

01.10 No se detiene. Dispara el a/a. nº 3 cayéndole el proyectil por la popa.

01.20 Arriado el bote, sale de nuestro costado con la dotación de reconocimiento.

01.45 Atraca de vuelta a nuestro costado. Se trata del italiano "BOMBARDIERI".

01.50 Retirada de zafarrancho. Lo abandonamos.

05.35 Por Br. el griego "EVI LIVANOS".

06.30 Por Br. Gozo, Malta y Comino.

10.20 Por Er. el inglés "AIN DERBY".

11.15 Por Er. el petrolero holandés "BARENDRICHT".

11.45 Por Er. Gozo.

12.10 Por Br. el ruso "KRASNY PROFINTERN".

13.00 Por Br. el ruso "ZYRIANNIN". Viramos en redondo. Por la popa un destructor rumbo a Malta.

13.10 Parados. Comunicamos con el "ZYRIANNIN".

13.25 Le dejamos continuar viaje. Metemos a Br.

14.30 Por Br. el inglés "BARON ANDROSSAN".

14.40 Por Br. el inglés "BARON ANDROSSAN". Viramos rumbo al W.

15.25 Por Er. el inglés "NAILSEA MOOR".

16.05 Por Er. el noruego "RIO NOVO".

16.20 Por Br. el yugoslavo "VIS".

18.30 Por Br. Gozo.

19.45 Palma nos ordena el regreso.

09-09-38

04.50 Por Br. el inglés "CORINA".

06.30 Por Er. Mazzara. Por Er. Marsala. Por la proa las islas Egades.

07.55 Levanzo por Er.

08.15 Favignana por Er.

08.50 Marittimo por Er.

21.15 Por Er. la farola del Cabo Spartivento.

10-09-38

17.35 Por la amura de Er.y en el horizonte Cap de Pera.

21.45 Por Br. Cabrera.

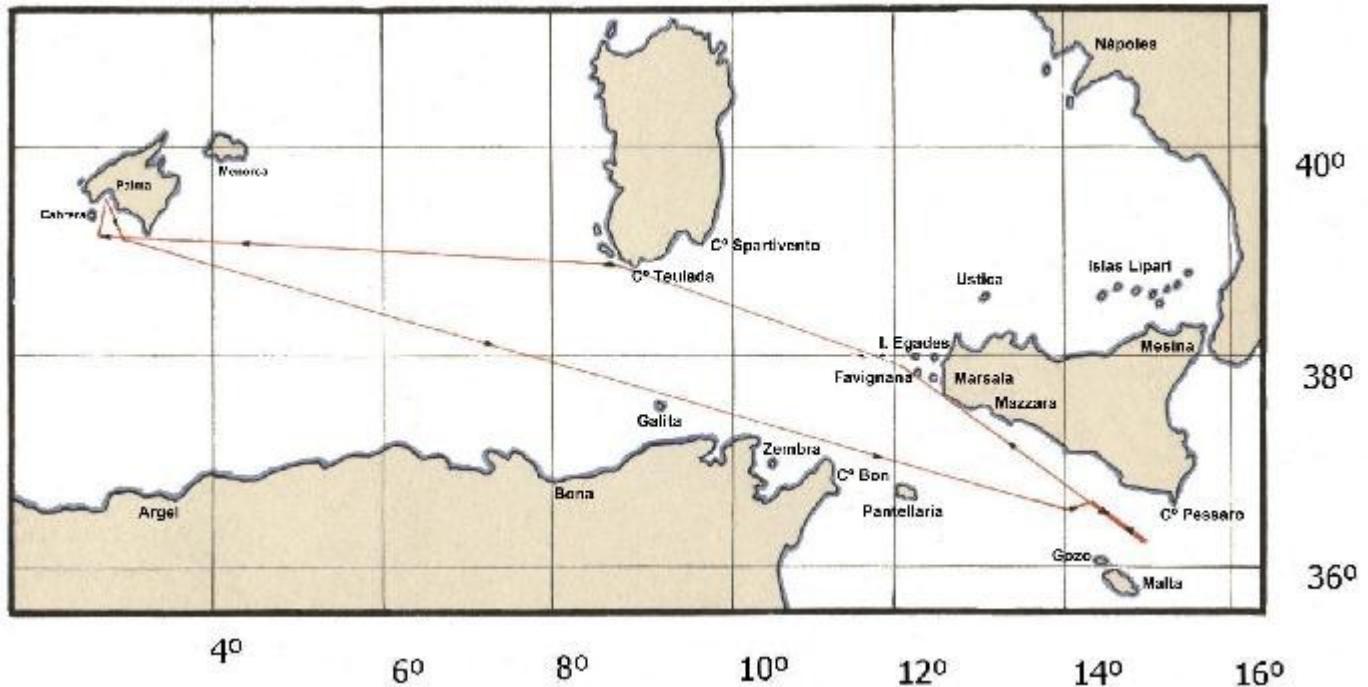
23.55 Br. y Er. de guardia.

11-09-38

00.20 Retirada. Amarrados a la boyo nº 4.

"TASHKENT"

Nacionalidad, rusa. Matrícula de Odessa. 5.552 toneladas de desplazamiento y 8.633 de carga máxima. 129 metros de eslora. Construido en 1906. Conducía cargamento de trigo y se dirigía a Falmouth. Una vez registrado en Palma de Mallorca fue puesto en libertad.



CRUCERO NÚM. 43

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Ibiza para incorporarnos al "CANALEJAS" y "DATO" y actuar en la costa levantina.

ACAECIMIENTOS

15-09-38

11.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

11.25 Retirada. Fuera de la red de obstrucción.

12.35 Por Er. la isla de Toro.

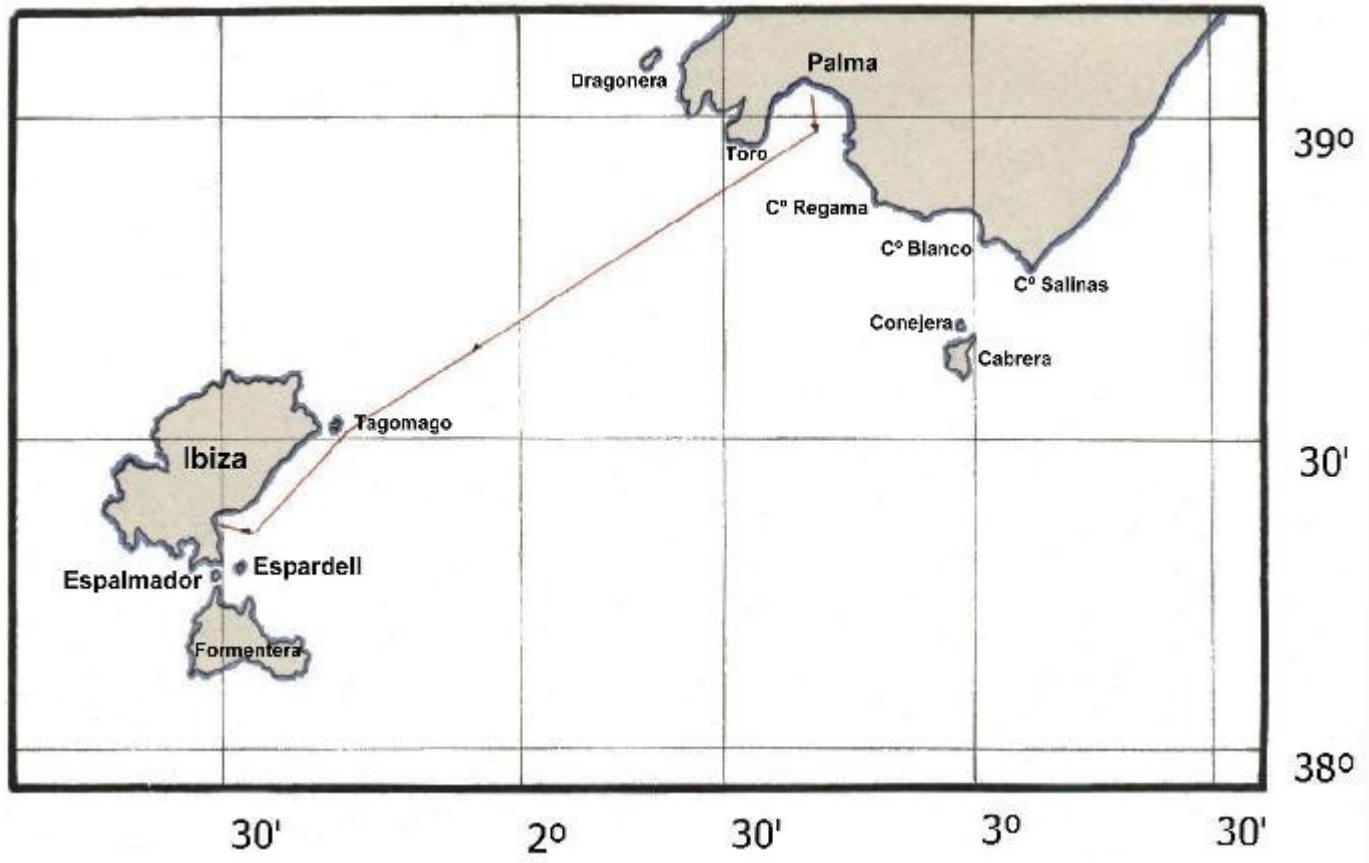
16.00 Por Er. el islote de Tagomago.

16.10 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

16.40 Retirada.

16.55 Br. y Er. de guardia.

17.10 Retirada. Fondeados en la rada de Ibiza.



CRUCERO NÚM. 44

ORDEN DE OPERACIONES

Cruzar con el "CANALEJAS" y "DATO" la zona comprendida entre Burriana y Vinaroz, de S. a N. en servicio de vigilancia de costa y atacar el tráfico mercante enemigo.

ACAECIMIENTOS

16-09-38

11.15 Br. y Er. de guardia.

12.25 Retirada.

13.30 Por Br. Tagomago.

16.40 Zafarrancho de combate. Un humo por Br.

18.57 Retirada. Es un mercante.

23.00 E/W. con Burriana. Arrumbamos al 35°.

23.45 Por Br. Castellón de la Plana.

17-09-38

03.46 Por Br. Vinaroz. Arrumbamos al S/S.E.

07.35 Por Br. las Columbretes.

13.35 Por Br. un humo. Es un mercante.

13.55 A la altura de Santa Eulalia.

14.35 Br. y Er. de guardia.

14.55 Retirada. Fondeados en la rada de Ibiza.

AMPLIACIÓN AL CRUCERO N° 44

18-09-38

19.00 Cumpliendo ordenes del A.J.F.B.M. cambiamos de fondeadero. Br. y Er. de guardia.

19.30 Retirada. Fondeamos una milla más adentro entre la isla Ratas y Malvín del Norte.

19-09-38

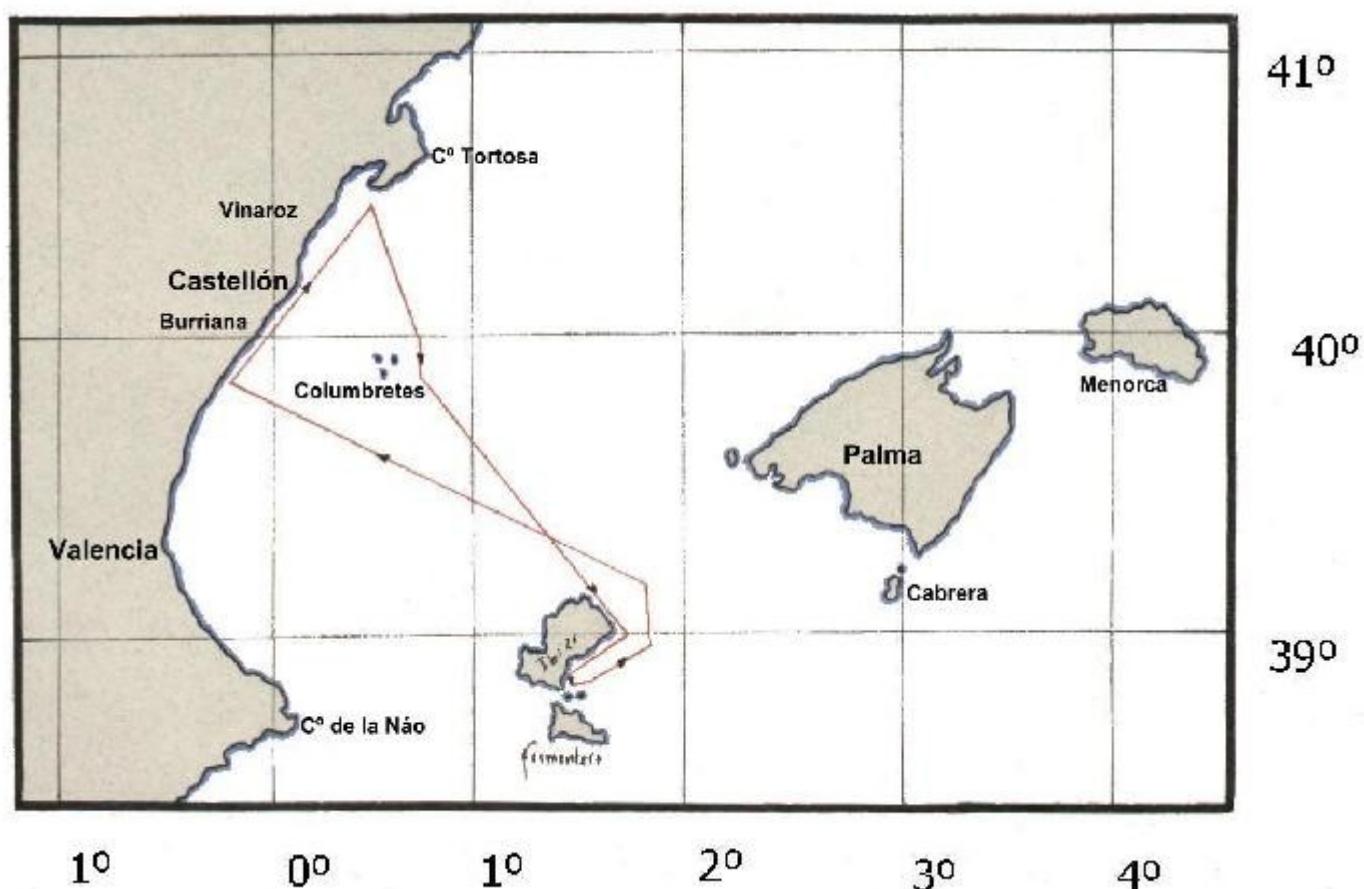
17.50 Br. y Er. de guardia. Levamos para cambiar nuevamente de fondeadero.

18.35 Retirada.

18.50 Por Br. Espardell. Metemos a Er.

19.00 Br. y Er. de guardia.

19.30 Retirada. Fondeamos en la Estancia, entre las islas Espadell y Espalmador.



CRUCERO NÚM. 45

ORDEN DE OPERACIONES

Acompañados por el "CANARIAS" y "DATO", cruzar el paralelo de Vinaroz entre 10 y 40 millas de la costa, para atacar el tráfico enemigo, deteniendo cualquier buque sospechoso. El "VELASCO" y el "HUESCA" cruzarán el paralelo de Oropesa.

ACAECIMIENTOS

20-09-38

09.25 Br. y Er. de guardia. Levamos y salimos de la Estancia.

09.40 Se nos reúnen los cañoneros. Arrumbamos al N/E.

09.50 Retirada. Arrumbamos a Ibiza.

10.30 Alarma aérea. 10 aviones por la proa rumbo a Palma.

10.35 Retirada. Son nacionales.

10.50 A la altura de Santa Eulalia que queda por Br.

11.25 Por Br. el islote de Tagomago. Arrumbamos a las Columbretes.

16.00 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

16.20 Por la amura de Er. y muy bajos dos aviones. Son nacionales.

16.40 Retirada de zafarrancho.

18.30 Por Br. las Columbretes.

20.45 A la altura de Vinaroz. Arrumbamos al E.

23.45 A 40 millas de la costa. Viramos rumbo N.

21-09-38

00.25 El "CANALEJAS" avista bultos sospechosos por Er.

00.30 Zafarrancho de combate.

01.30 Retirada. No se confirma el avistamiento.

06.03 Zafarrancho de combate. Por la amura de Er. se avistan bultos sospechosos y se ve la luz de un proyector.

06.32 Se ve un proyectil iluminante.

06.38 Retirada. Son el "VELASCO" y el "HUESCA" que están reconociendo el vapor inglés "LAVEROCK".

07.08 El "VELASCO" y el "HUESCA" en rumbo encontrado por Br. Viran poniéndose a nuestro rumbo y se alejan por la amura de Br.

07.40 Aviones nacionales por Br.

08.20 Abandonamos a los cañoneros que continúan para Ibiza y arrumbamos nosotros a Palma.

08.36 Zafarrancho de combate. Un destructor por Er. que se acerca a gran velocidad.

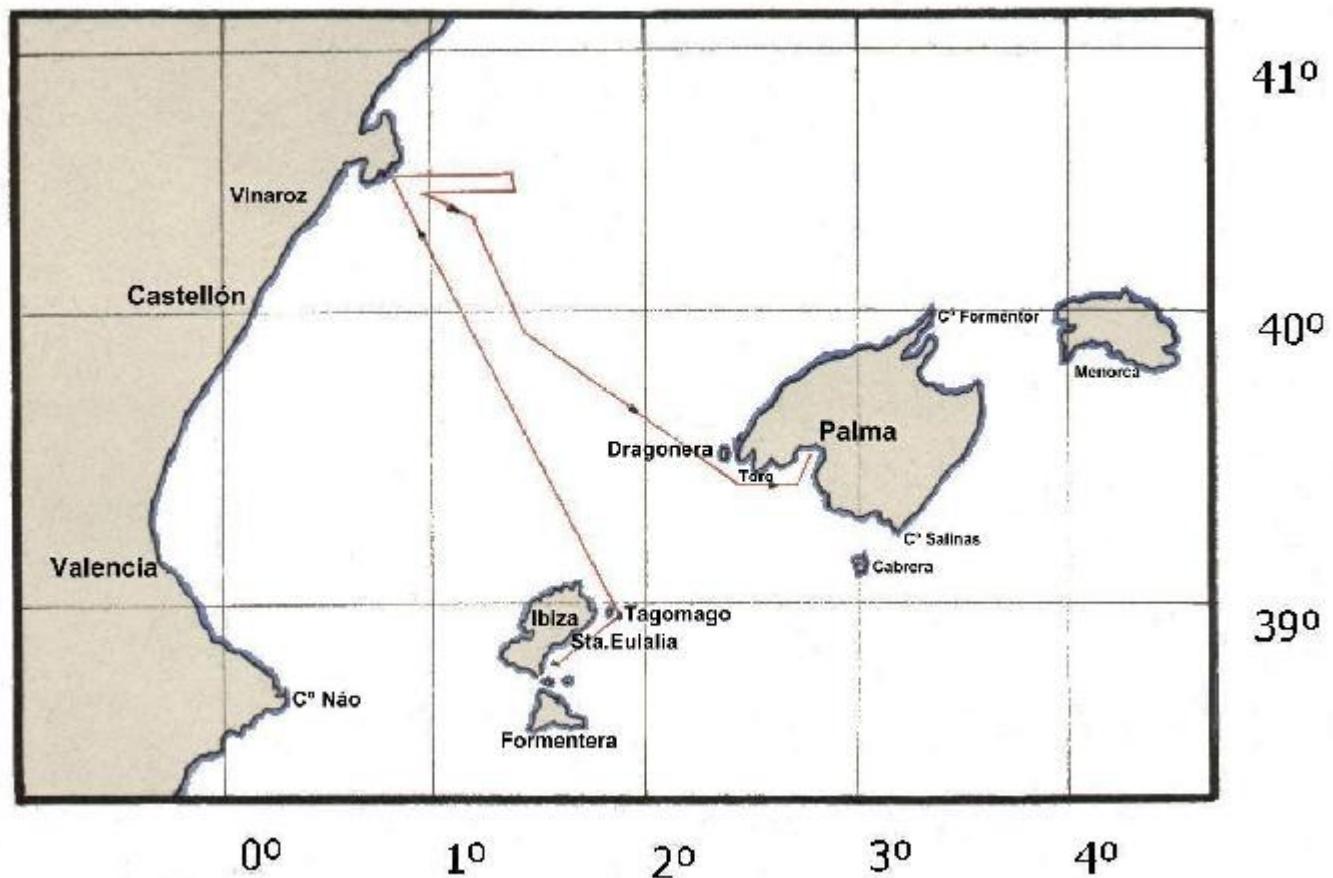
08.50 Retirada. Es inglés.

11.20 Por Br. Dragonera.

12.15 Por Br. Toro. Nos pasa un avión nacional.

13.00 Br. y Er. de guardia.

13.30 Retirada. Amarrados a la boyo nº 4.



CRUCERO NÚM. 46

ORDEN DE OPERACIONES

Probar la chumacera de empuje del motor de Br.

ACAECIMIENTOS

26-09-38

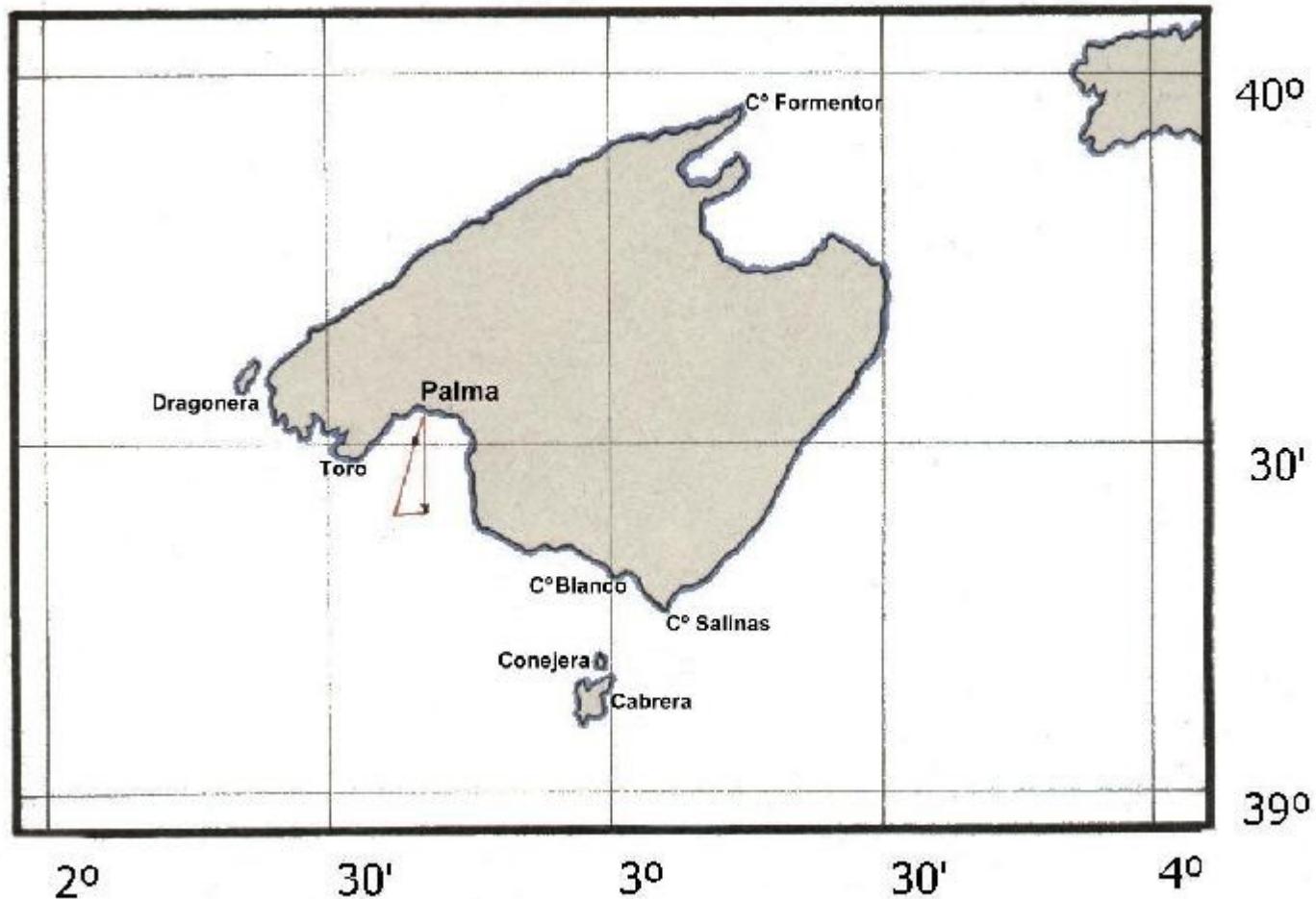
15.00 Br. y Er. de guardia.

15.15 Retirada. Navegamos rumbo S.

16.00 Viramos en redondo.

16.45 Br. y Er. de guardia.

17.10 Retirada. Amarrados a la boyo nº 4.



CRUCERO NÚM. 47

ORDEN DE OPERACIONES

Radio nº 3477 del V.A.J.F.B.M. "A 13 horas recogerá cañoneros en Ibiza dirigiéndose a cruzar el paralelo Columbretes entre 10 millas de la costa y 10 millas de los islotes. A 4 horas madrugada miércoles 28 se dirigirá al meridiano nº 1 E. entre paralelo Columbretes y Puerto Alfaques. A las 18 horas volverá a cruzar entre 10 millas costa y 10 millas islotes hasta 4 horas jueves 29 que regresará a Ibiza".

ACAECIMIENTOS

27-09-38

07.00 Br. y Er. de guardia.

07.25 Retirada.

12.20 Se recibe por radio la Orden de Operaciones.

12.30 A la altura de Santa Eulalia.

13.00 Frente a Ibiza. Viramos en espera de los cañoneros.

13.15 Se nos incorpora el "Canalejas" y el " Dato".

14.35 Doblamos Tagomago y arrumbamos al N.

18.00 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

18.05 Retirada

23.00 A la altura de Castellón. Entramos en la zona de vigilancia. Arrumbamos al E.

28-09-38

11.35 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

11.37 Retirada.

12.15 Un avión nacional por la aleta de Br.

13.00 A la altura de las Columbretes. Arrumbamos al N.

15.10 Un avión nacional por la aleta de Br.

18.10 Alarma aérea. Dos aviones por Br.

20.30 Palma nos comunica que nuestro puerto de destino es Palma en lugar de Ibiza.

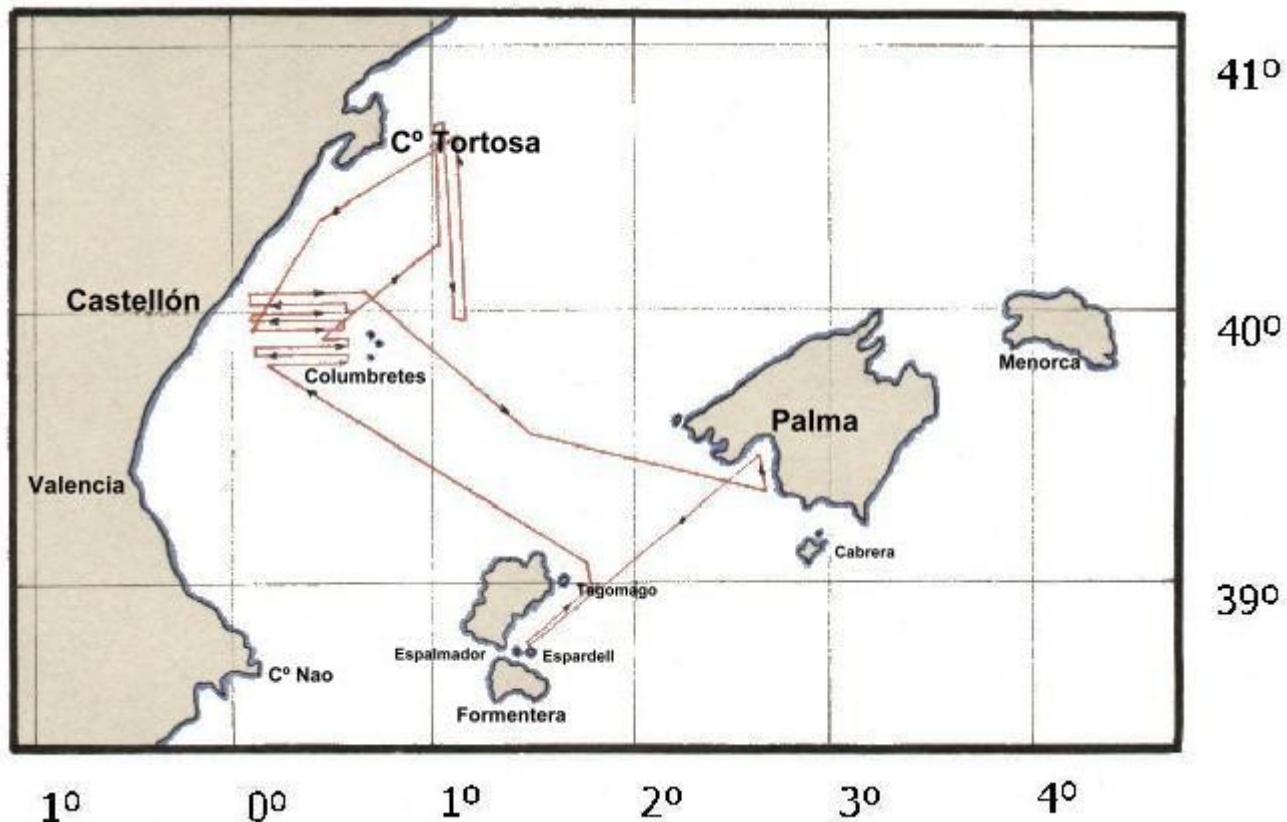
29-09-38

07.30 Abandonamos a los cañoneros que continúan a Ibiza. Nosotros arrumbamos al E.

12.30 A la altura de Toro que queda por Br.

13.20 Br. y Er. de guardia.

13.35 Retirada. Amarrados a la boyo nº 4



CRUCERO NÚM. 48

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Trasladarnos a Levante de Sicilia en el meridiano de Cabo Colonne para intentar la captura de barcos contrabandistas. El "CANALEJAS" y "DATO" se encuentran desde unos días cruzando más a Poniente.

ACAECIMIENTOS

05-10-38

19.05 Br. y Er. de guardia. Levamos.

19.25 Retirada. Fuera de la red de obstrucción.

20.30 Cabo Regana por la proa.

06-10-38

06.05 Nos comunica el "DATO" que ha apresado al petrolero noruego "MÉXICO".

14.30 Tierra de Cerdeña por la amura de Br.

18.00 Por Br. la farola de San Antíoco.

18.35 Toro por Br.

20.10 N/S. con Cabo Spartivento. (Cerdeña).

07-10-38

05.00 Nos cruzamos con el "MÉXICO" que navega [rumbo](#) a Mallorca conducido por [dotación de presa](#) del "DATO".

10.30 Por Br. las islas Egades.

11.50 Por Br. Marsala.

12.45 Por Br. el noruego "SOLFERIN".

12.50 Por Br. Mazzara. Navegamos barajando la costa de Sicilia.

15.10 Sciacca por Br.

17.35 A la altura de Cabo Roselló. Gирgenti por Br.

18.55 Nos cruzamos con el "DATO" que regresa a Palma.

19.05 Por Br. Licata.

19.45 Por Br. el petrolero inglés "TASCALUSA".

23.15 A la altura de Cabo Scalambri. Por Er. el italiano "ALBA".

08-10-38

02.00 A la altura de Cabo Passaro.

04.05 Por Br. el inglés "ROCKPOOL".

05.30 Por Br. el griego "EKATERINI COUMANTAROS"

09.50 Por Er. el holandés "STADZ WOLLE".

11.50 Por Br. el griego "TETI NOMICOS". Se le manda parar.

12.18 Abre el bote con la dotación de reconocimiento.

12.35 Regresa el bote. Se le deja continuar viaje.

09-10-38

06.00 Por Br. el griego "KONSTANTINOS".

11.50 Por Br. el rumano "BUCEGI".

15.25 Zafarrancho de combate. Por la [amura](#) de Br. la motonave noruega "IRANIA". Se le manda parar y se arría un bote para la [dotación de presa](#).

16.20 Retirada de zafarrancho. El "IRANIA" apresado se dirige a Palma de Mallorca.

21.25 Adelantamos al "IRANIA".

10-10-38

08.20 Zafarrancho de combate. Por la amura de Br. el griego "KIMA". Se le manda parar y arriar la antena.

08.40 Como no obedece dispara el a/a. nº 1.

08.41 Se detiene y se manda bote con dotación de presa.

09.40 Por Br. el petrolero italiano "TODARO".

14.30 Por Er. adelantamos al griego "AGHIOS NICOLAOS". Comunicamos con él.

15.15 Se le deja continuar viaje. Se dirige a Malta.

18.20 Por Er. el alemán "BARCELONA".

11-10-38

09.00 Por Er. el trasatlántico "OTRANTO".

09.20 Por Er. el petrolero noruego "SVELA".

16.05 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

16.20 Retirada.

12-10-38

01.30 A la altura de Cabo Passaro.

06.15 A la altura de Licata.

11.30 Por Br. Cabo Granitola.

15.00 Por Er. las islas Egades.

13-10-38

02.45 Por la amura de Br. y abierto unos 38° el faro de Cabo Spartivento. (Cerdeña).

05.45 N/S. con Toro. Arrumbamos a Mallorca.

14-10-38

05.45 Br. y Er. de guardia.

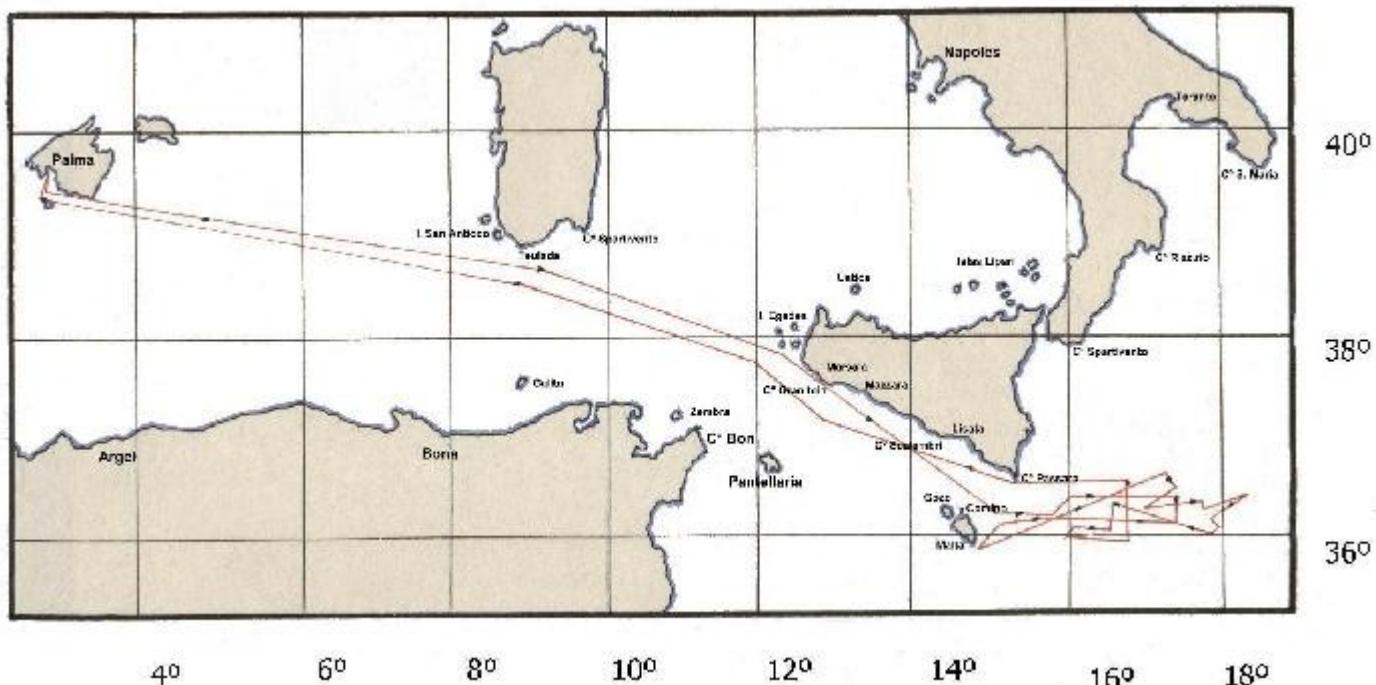
06.10 Retirada. Amarrados a la boyo nº 4.

"IRANIA"

Petrolero noruego de motores. Matrícula Horten. 2.186 toneladas de desplazamiento. 3.227 de carga máxima. Eslora 84 metros y nueve nudos de velocidad. Construido en 1929. Propiedad de la "Skibs A/S. Irania" Conducía gasolina para Argel y Casa Blanca procedente de Constanza (Rumanía) Una vez registrado en Palma de Mallorca fue puesto en libertad.

"KIMA"

Griego. Matrícula de El Pireo. 3.959 toneladas de desplazamiento y 6.238 de carga máxima. 107 mts. de eslora. Construido en 1911. Propiedad de la "N.G. Livanos". Conducía carbón procedente de Mariupol (Rusia) para Rouen (Francia). Después de registrado se puso en libertad.



CRUCERO NÚM. 49

ORDEN DE OPERACIONES

Conducir a Ibiza al Ilm.^º Sr. Obispo de aquella Diócesis transportando también soldados. Regresar a Palma con personal de transporte igualmente.

ACAECIMIENTOS

19-10-38

08.15 Br. y Er. de guardia.

08.45 Retirada.

09.25 A la altura de Toro.

10.30 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

10.40 Retirada.

13.10 Por Er. Tagomago.

14.00 Br. y Er. de guardia.

14.10 Retirada. Fondeados en la rada.

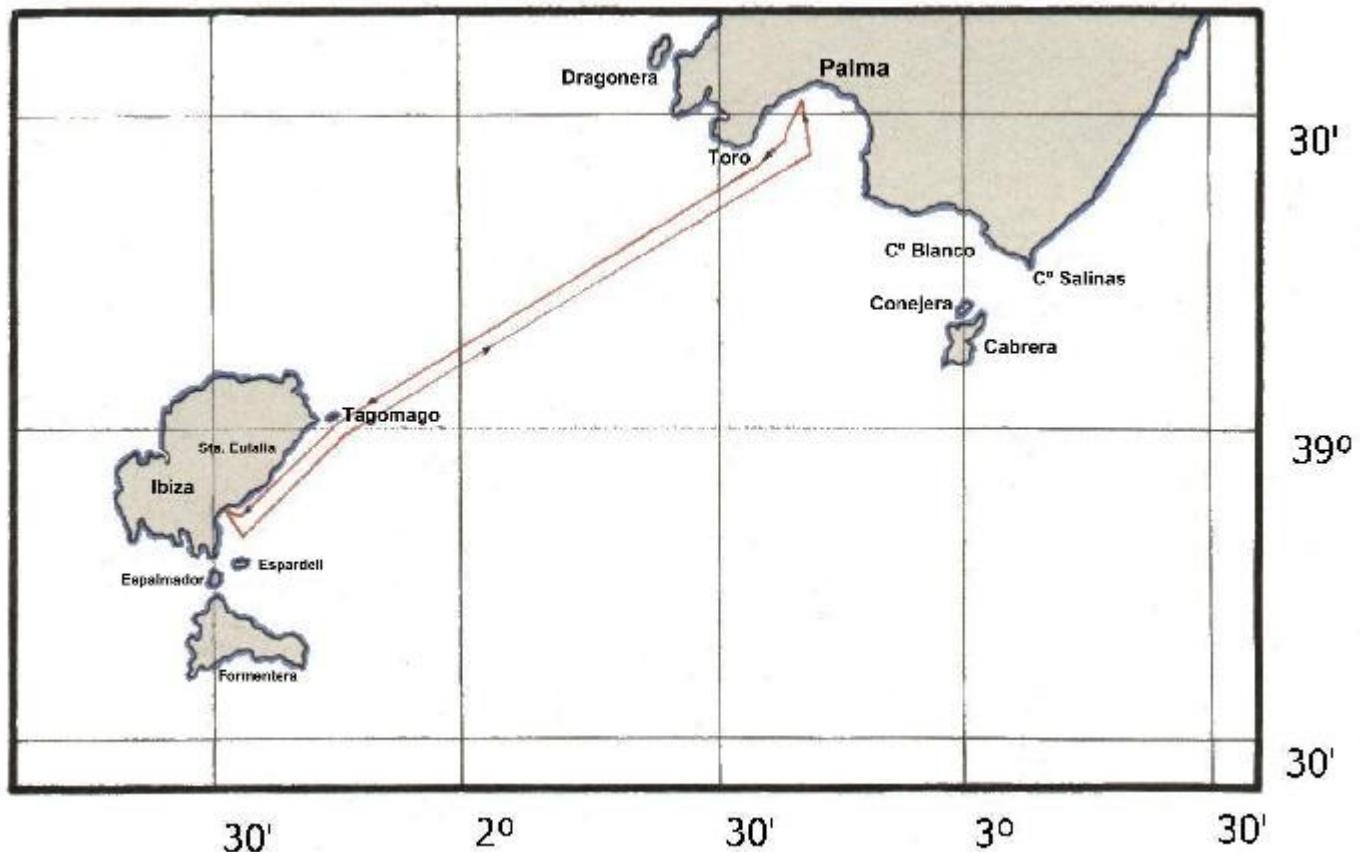
15.00 Br. y Er. de guardia.

15.15 Retirada. Arrumbamos a Palma.

16.15 A la altura de Tagomago.

.20.3
5 Br. y Er. de guardia.

21.00 Retirada. Amarrados a la boyo nº 4.



CRUCERO NÚM. 50

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico Cruzar en el Canal de Sicilia, para intentar la captura de barcos contrabandistas.

ACAECIMIENTOS

21-10-38

08.00 Br. y Er. de guardia.

08.30 Retirada.

10.30 Cabrera por Br.

12.15 Por Er. el "CANALEJAS" de regreso a Palma.

22-10-38

10.45 N/S. con Cerdeña.

14.25 Nos pasa un hidro italiano.

20.30 N/S. con Cabo Bon.

23-10-38

00.15 N/S. con Pantellaria.

01.20 Por Br. el petrolero irlandés "BAHRAM"

04.00 Por Br. el inglés "TETAL".

07.00 Por Br. el griego "PETLLOS".

08.50 Por Er. el yugoslavo "TIMOK"

08.55 Por Br. el inglés "SOMERSETSHIRE".

10.20 Por la popa el inglés "USKPORT".

12.25 Por Br. el holandés "BLITAR".

13.00 Por Er. el danés "OLGASS"

14.35 Por Br. el griego "KEHREA".

14.55 Por la proa el noruego "NEW ZELAND".

15.15 Por Br. el italiano "ACHILLE"

17.40 Por Er. el inglés "BRITISH ENGINEER".

24-10-38

11.30 Por Er. el inglés "BRITISH FORTUNE".

12.00 Por Er. el inglés "CHAUCER".

12.35 Por Br. cuatro destructores italianos.

16.40 Por Br. el inglés "GENFINGLAS".

18.05 Por Er. el alemán "ARTURS".

21.05 Por Er. el petrolero "AVERDALE".

25-10-38

09.15 Por Er. el inglés "BRITISS LOYALTY".

11.15 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

11.40 Retirada.

13.20 Por Er. el francés "SHAPUR".

14.55 Por Er. tres petroleros. Uno de ellos el inglés "WINNAMAE" y los otros dos franceses.

19.10 Cumpliendo ordenes del Almirante nos dirigimos a buscar socaire al N. de Sicilia debido al temporal reinante.

23.50 E/W. con isla Marittimo.

26-10-38

11.55 Por Br. la isla Alicudi. Viramos en redondo.

15.30 N/S. con Palermo. Por Br. Cabo Gallo.

16.10 Cumpliendo ordenes del Almirante regresamos a nuestro puesto de vigilancia en el Canal de Sicilia.

22.10 Por Er. Marittimo. Por Br. Favignana.

27-10-38

08.15 Por Br. el holandés "POLYDOROS".

09.30 Por Br. el inglés "CLAN MACILWRAITH".

09.55 Por Br. el japonés "KORI".

10.35 Por Br. el inglés "HINDPOOL".

12.50 Por Br. el griego "VASSILIOS".

13.15 Por Br. el holandés "KEDDE".

23.55 Por Br. el griego "GRIGORIOS C2". Zafarrancho de combate.

28-10-38

00.45 Se le envía dotación de presa y se dirige a Palma de Mallorca. Arrumbamos a Cabo Bon.

14.55 N/S. con Cabo Bon.

16.00 Por Br. isla Zembra.

29-10-38

05.40 N/S. Cabo Teulada.

30-10-38

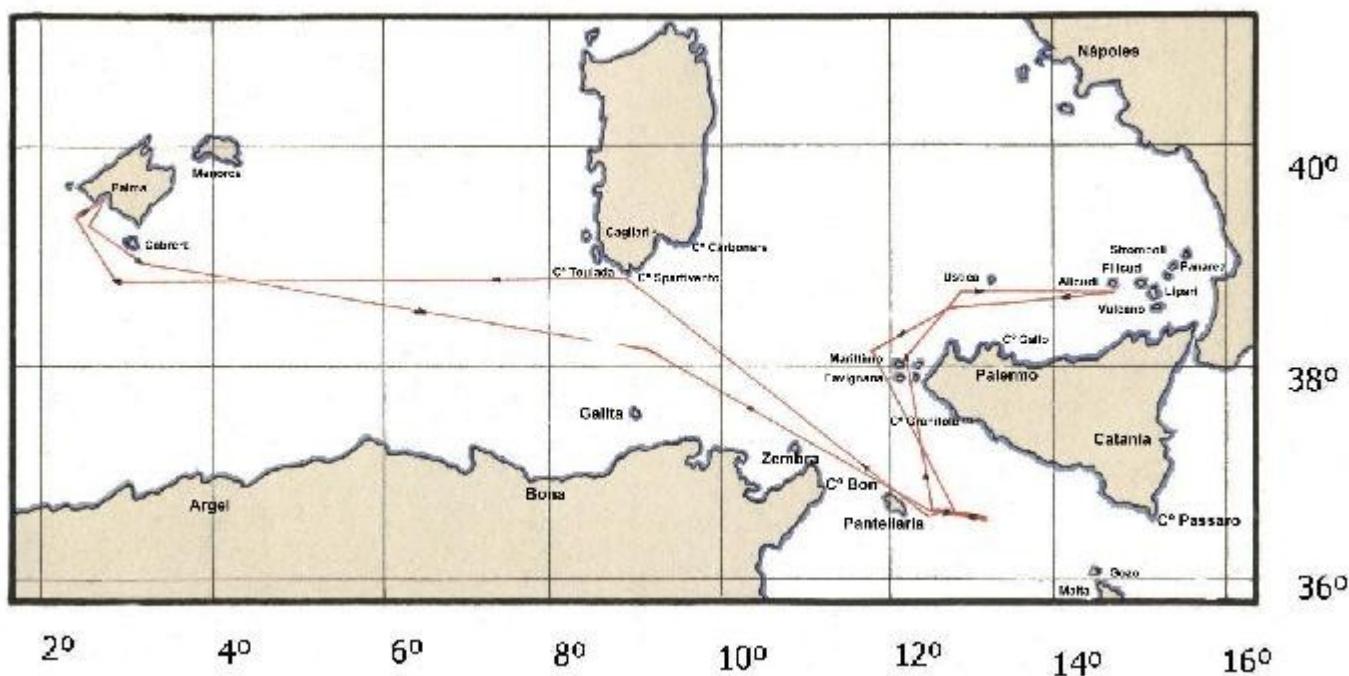
06.40 Por Br. Cabrera.

09.10 Br. y Er. de guardia.

09.35 Retirada. Amarrados a la boyo n° 4.

"GRIGORIOS C2"

Griego. Matrícula de El Pireo. 2.546 toneladas de desplazamiento y 4.030 de carga máxima. 92 metros de eslora y 8,5 nudos de velocidad. Construido en 1919. Propiedad de la P.G. Kallimanopoulos. Conducía 3.270 toneladas de higos pasos y material para fabricación de porcelana, procedente de varios puertos de Turquía y Grecia y se dirigía a Rotterdam. Después de ser registrado en Palma de Mallorca fue puesto en libertad.



CRUCERO NÚM. 51

ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Al Canal de Sicilia para intentar la captura de buques contrabandistas.

ACAECIMIENTOS

07-11-38

16.25 Br. y Er. de guardia.

16.40 Retirada. Fuera de la red de obstrucción.

16.45 Zafarrancho de combate. Ejercicio.

17.00 Retirada. Navegamos al 170°.

17.30 Parados por avería en los motores.

17.35 Navegamos con un solo motor mientras se limpia el otro.

17.40 E/W. con Cabo Blanco.

18.35 Avante con los dos motores.

19.00 N/S. con punta Salinas. Arrumbamos al 103º.

20.20 Cumpliendo ordenes del Almirante, emprendemos el regreso a Palma.

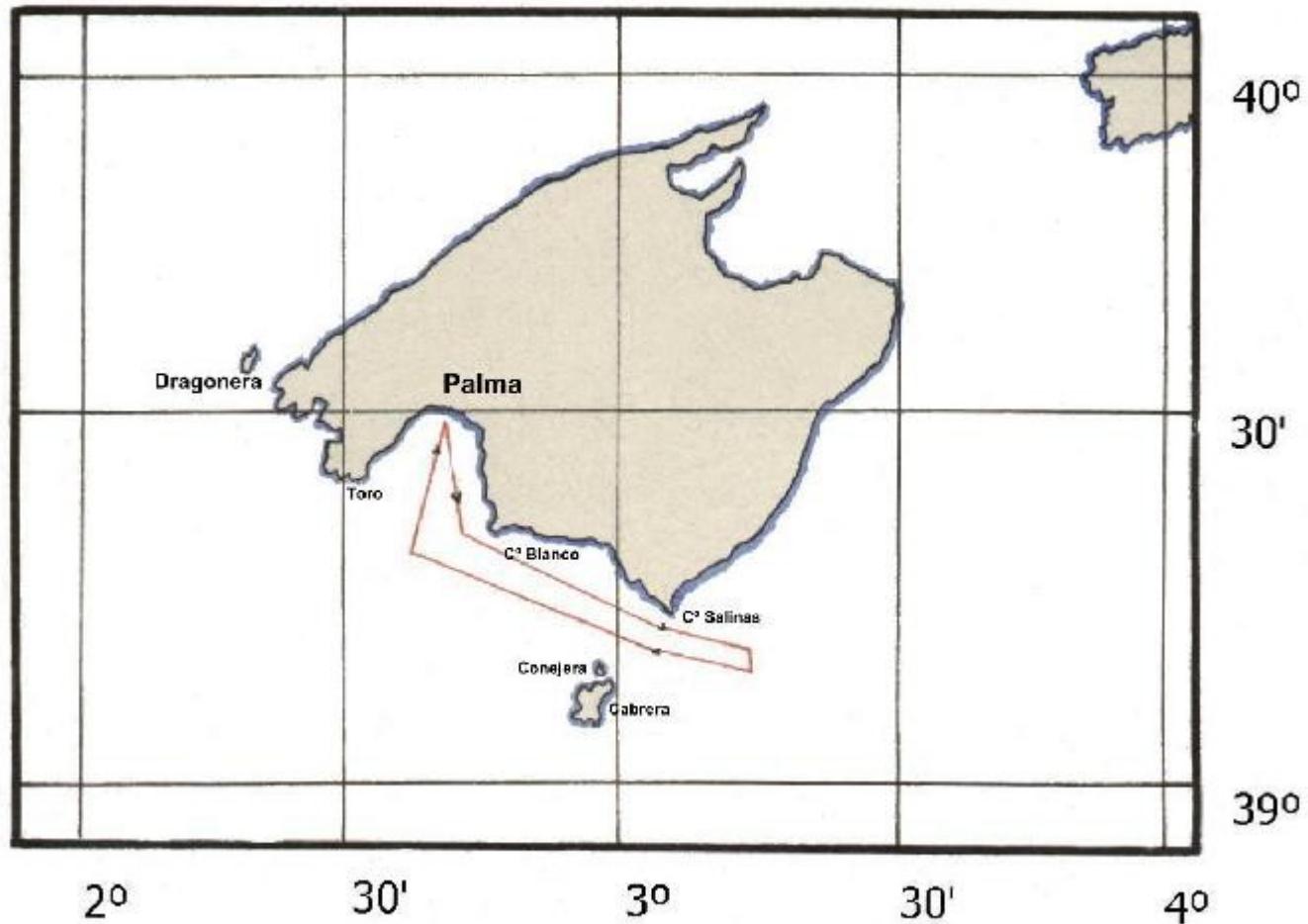
22.04 N/S. con punta Salinas.

23.50 E/W. con Cabo Blanco.

08-11-38

00.30 Br. y Er. de guardia.

00.50 Retirada. Fondeados en Palma de Mallorca.



ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos a Bilbao a reparar haciendo escala en Cádiz y El Ferrol.

ACAECIMIENTOS

13-11-38

23.30 Br. y Er. de guardia.

23.50 Retirada. Fuera de la red de obstrucción.

14-11-38

12.55 Por Br. el holandés "OPORTO" y el griego "MENTOR".

13.15 N/S. con Cabo Cherchel. Arrumbamos a Túnez.

15.20 Por Er. el griego "AIKATERINI".

16.35 N/S. con Cabo Tenez. Arrumbamos a Orán.

15-11-38

02.25 N/S. con Cartagena.

02.55 A la altura de las islas Habidas. Viramos arrumbando a Cabo Tres-Forcas.

11.00 A la altura de Cabo Tres-Forcas. Arrumbamos a Cabo Quilates.

13.55 N/S. con Cabo Quilates. Arrumbamos al Estrecho.

21.00 A la altura de Ceuta.

22.35 N/S. con Tarifa.

16-11-38

03.00 Arrumbamos al N.

07.20 Br. y Er. de guardia.

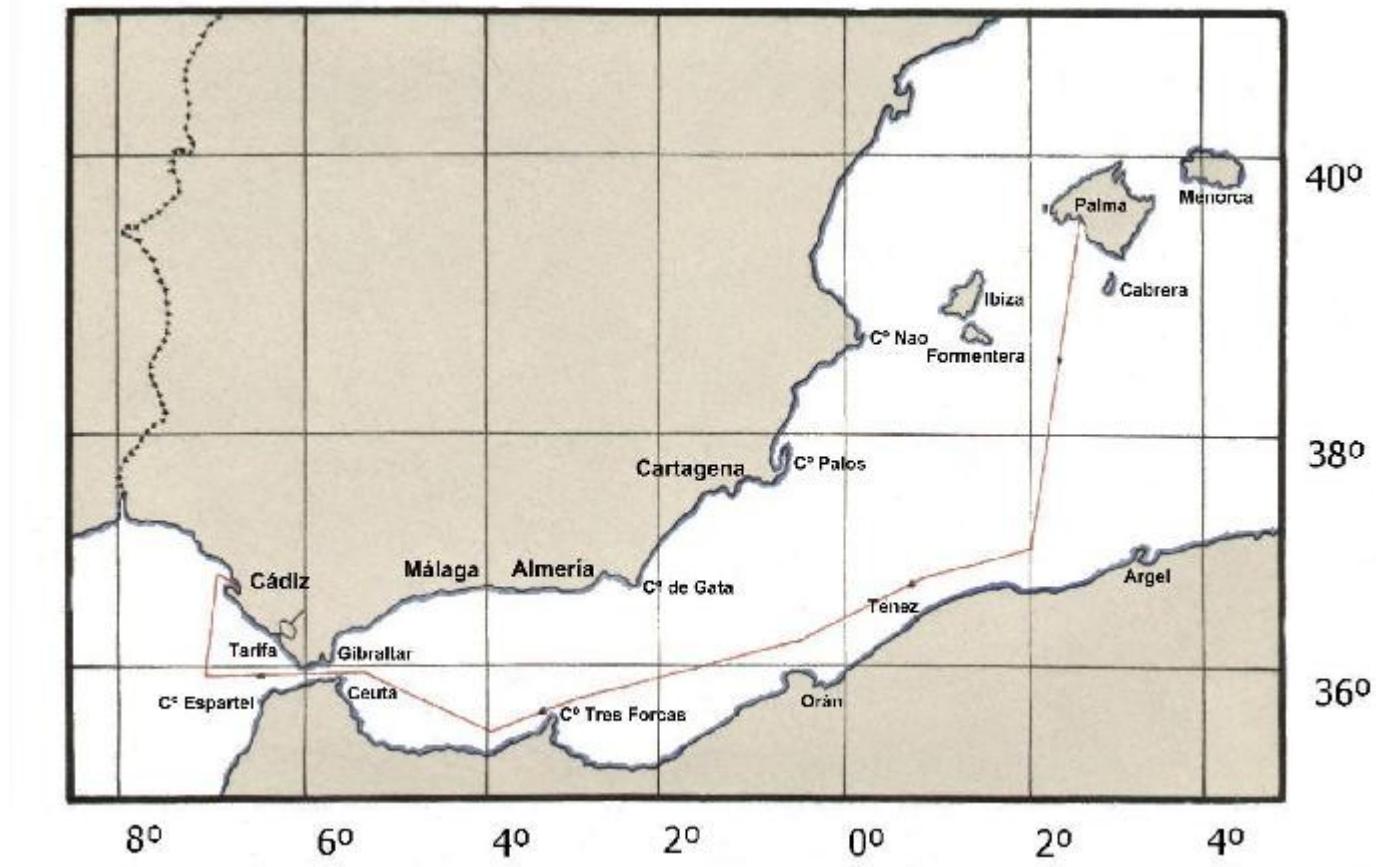
08.30 Retirada. Amarrados al muelle de Cádiz.

AMPLIACION AL CRUCERO 52.

19-11-38

09.40 Br. y Er. de guardia. Desatracamos con objeto de dejar sitio para que amarre el "CANARIAS".

10.30 Retirada. Amarrados al muelle un poco más adelante.



CRUCERO NÚM. 53

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Bilbao para reparar haciendo escala en El Ferrol.

ACAECIMIENTOS

20-11-38

10.30 Br. y Er. de guardia.

11.00 Retirada. Arrumbamos a C. San Vicente.

21-11-38

08.15 E/W. con Cabo Roca.

08.45 Por Er. el italiano "CIANO".

09.55 Por Br. un bou portugués.

11.15 Por Er. el portugués "MASSAMELLE".

11.25 A la altura de Cabo Carboeiro.

11.45 A la altura de las Berlingas.

12.05 A la altura de Faralhoes.

22-11-38

01.20 A la altura de la raya con Portugal.

03.30 Por Er. Cabo Corrubedo.

07.25 E/W. con Cabo Finisterre.

08.15 A la altura de Cabo Toriñana.

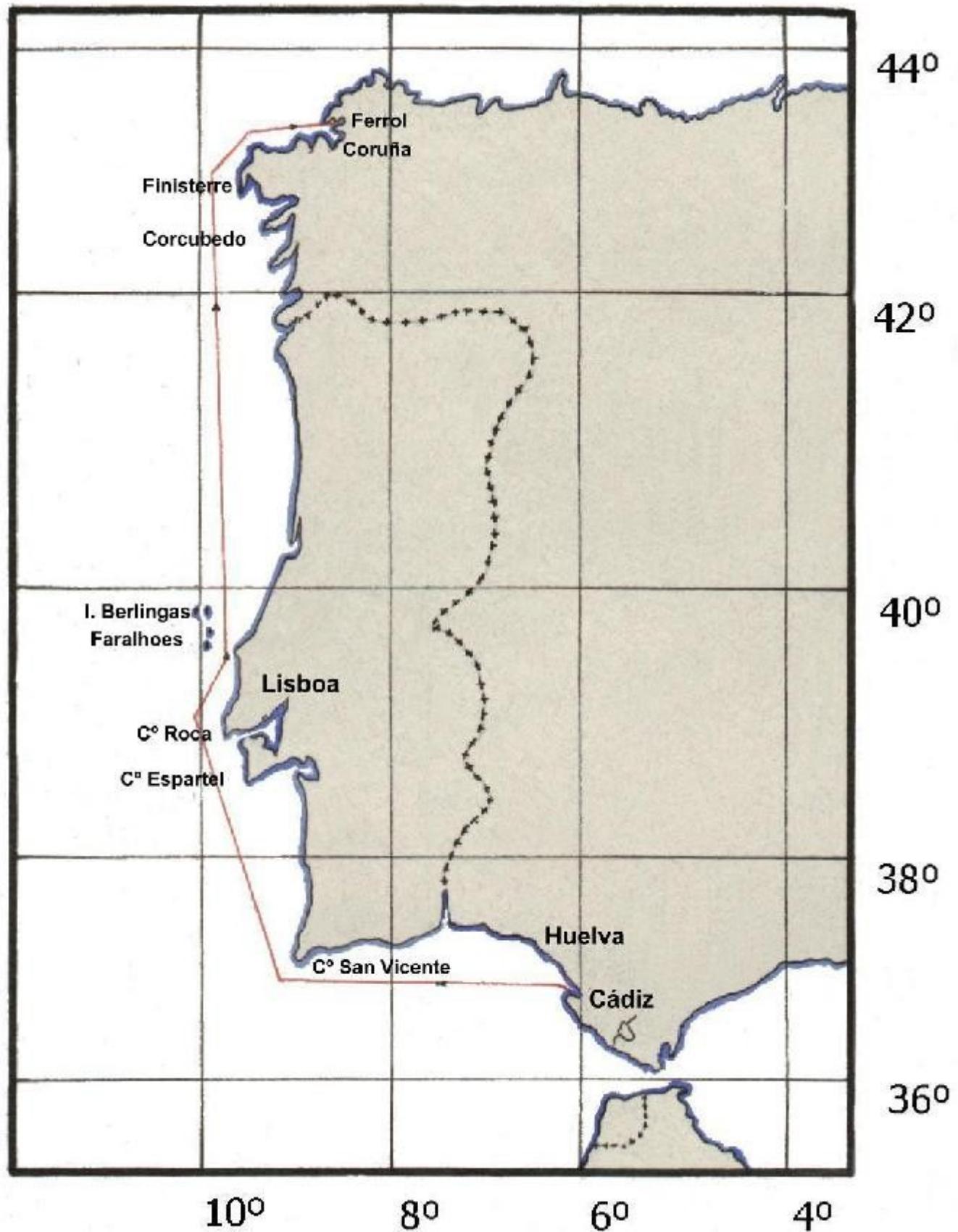
09.45 N/S. con Cabo Villano.

11.10 A la altura de las islas Sisargas.

12.30 Por Er. la farola de Hércules.

12.50 Br. y Er. de guardia.

13.30 Retirada. Fondeados en la ría de Ferrol.



CRUCERO NÚM. 54

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Bilbao para reparar.

ACAECIMIENTOS

25-11-38

11.40 Br. y Er. de guardia. Levamos.

12.40 Retirada. Arrumbamos al N.

13.00 E/W. con Cabo Prior.

13.40 Viramos arrumbando a Cabo Ortegal.

15.30 A la altura de Cabo Ortegal. Arrumbamos a la Estaca de Bares.

16.10 N/S. con la Estaca de Bares. Arrumbamos al E.

17.30 Por Br. las luces de tres destructores de vuelta encontrada.

19.00 Por Br. las luces de un barco.

22.25 N/S con Cabo Peñas.

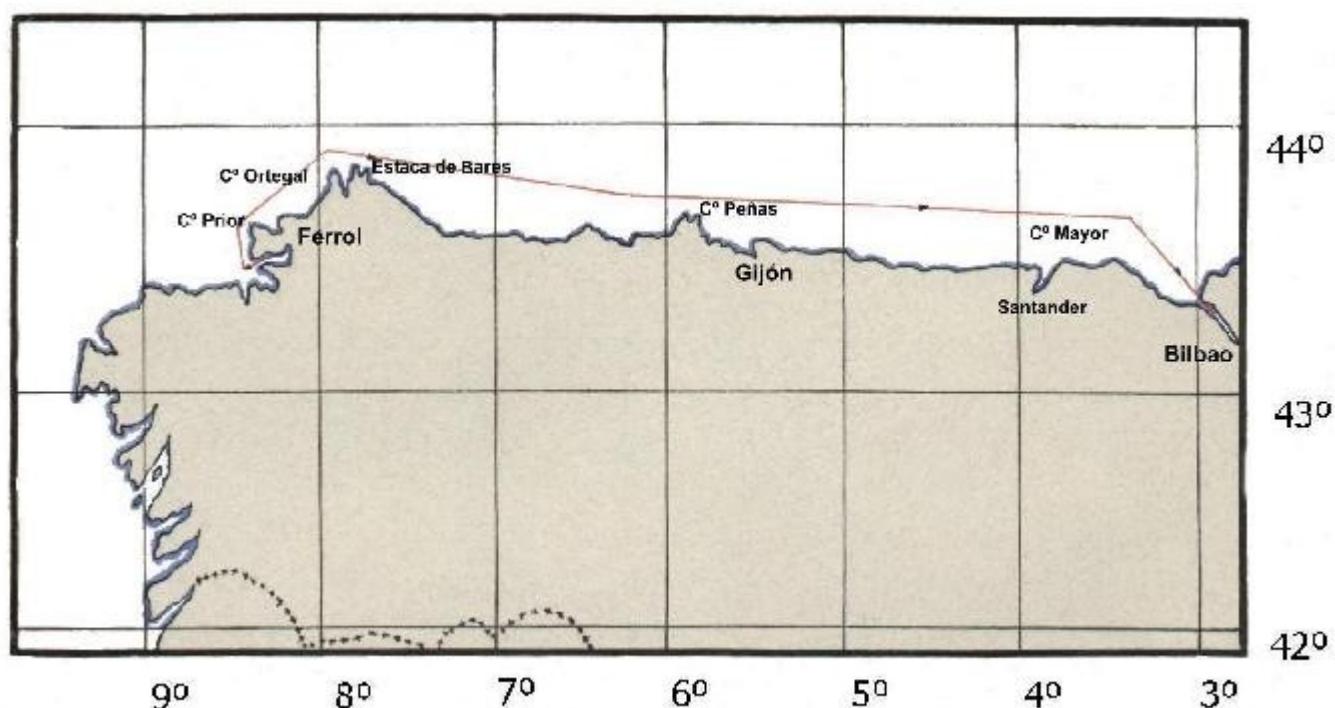
26-11-38

05.50 A la altura de Santander.

07.50 Por Er. y de vuelta encontrada el "CIUDAD DE PALMA".

08.25 Br. y Er. de guardia.

09.25 Retirada. Fondeamos en la rada de Bilbao descargando el combustible que tenemos.



CRUCERO NÚM. 55

ORDEN DE OPERACIONES

Limpiar los depósitos de petróleo.

ACAECIMIENTOS

28-11-38

08.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

08.20 Retirada. Fuera del puerto. Navegamos al N/W.

09.40 A la altura de Laredo.

11.30 Viramos y arrumbamos al S/E.

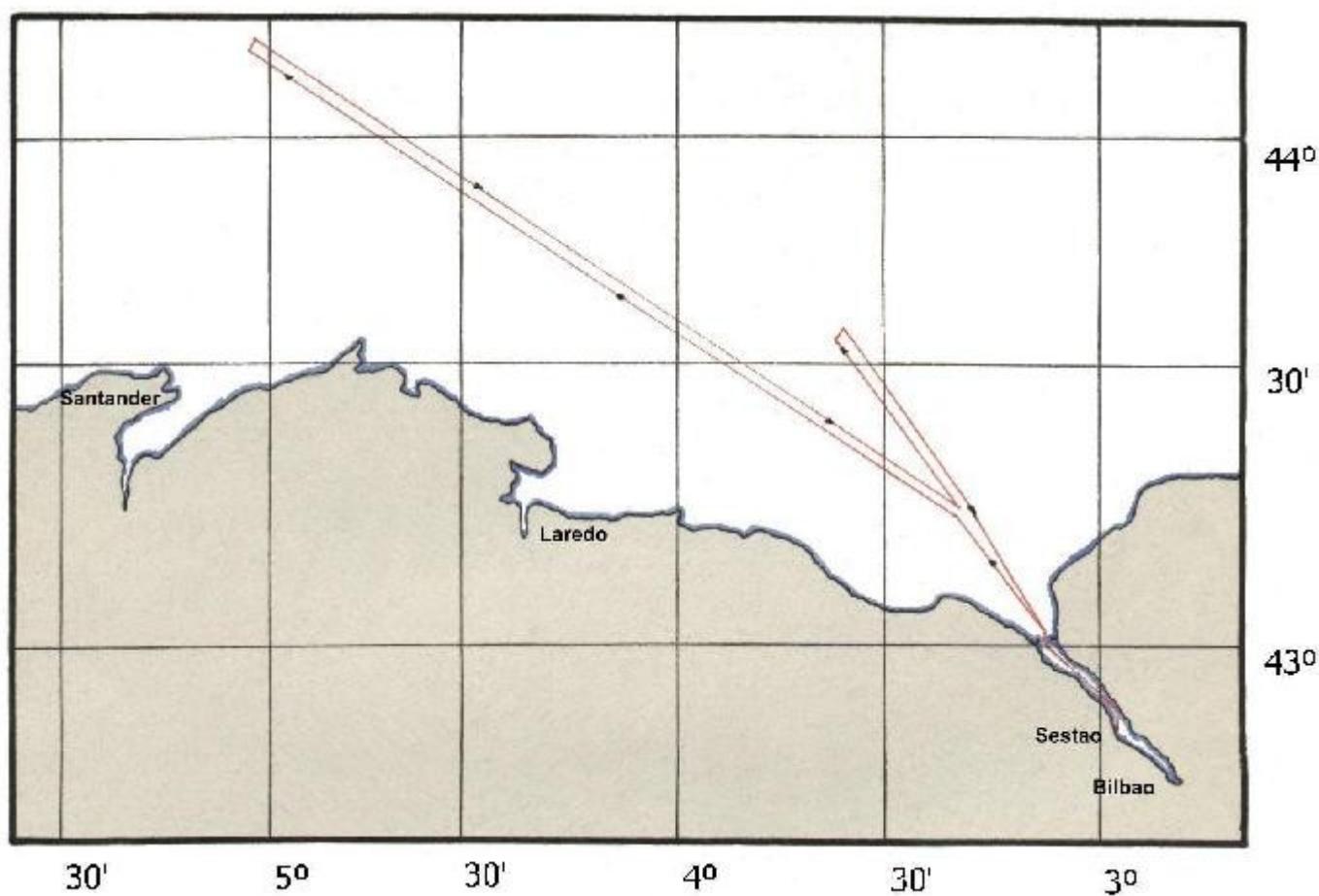
13.30 A la altura de Santoña.

14.05 Frente al Abra. Viramos y arrumbamos al N/NW.

15.00 Viramos.

16.00 Br. y Er. de guardia.

17.45 Amarrados al muelle de Sestao, en los talleres de la Sociedad Española de Construcción Naval.



CRUCERO NÚM. 56

ORDEN DE OPERACIONES

Probar los motores

ACAECIMIENTOS

17-02-39

01.00 Con el Práctico a bordo se mandó Br. y Er. de guardia, dándonos remolque por la proa y popa dos remolcadores.

03.00 Fondo en el Abra.

08.45 En demanda de la salida.Br. y Er. de guardia.

09.10 Al N. v. Zafarrancho de combate.

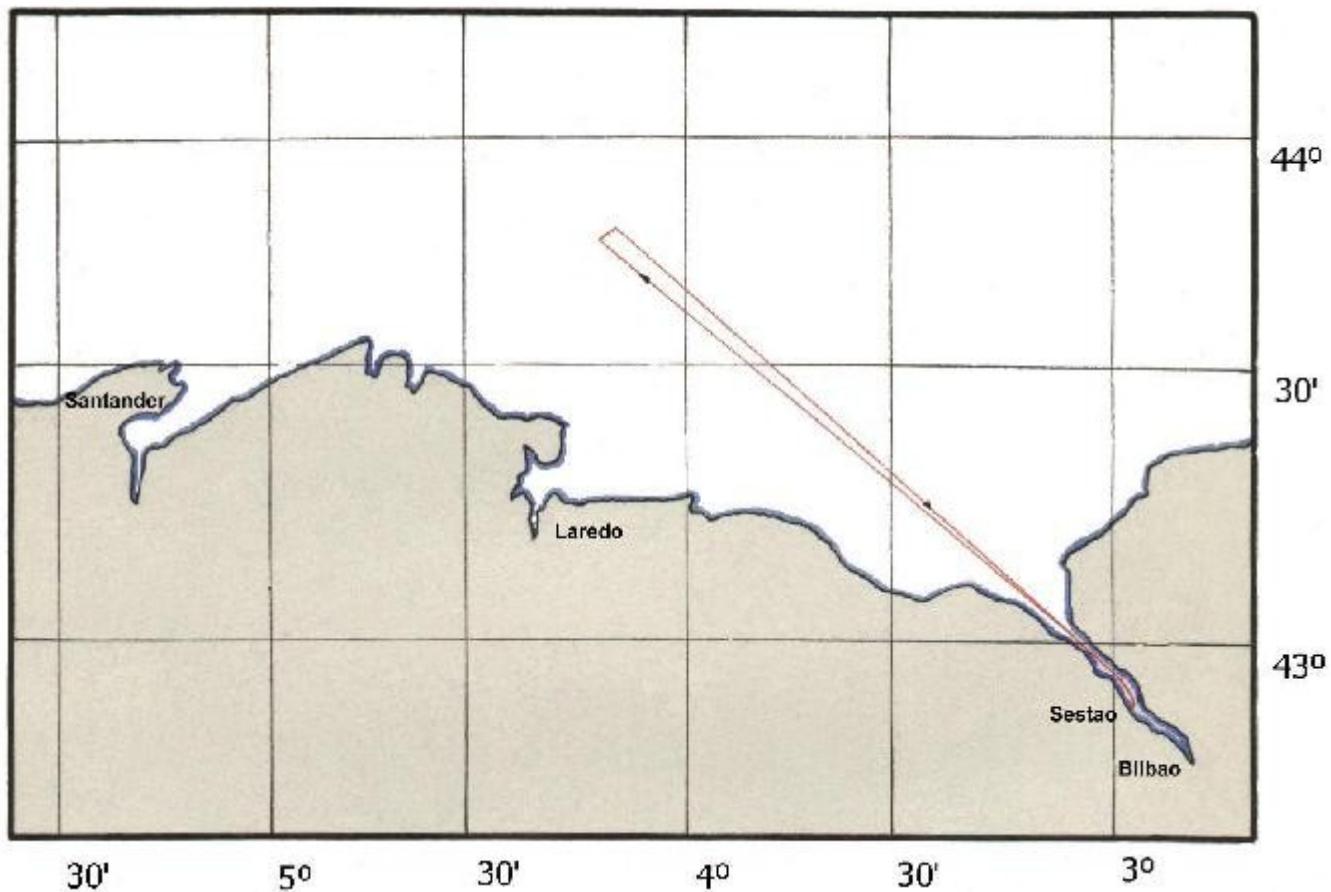
10.30 Retirada.

11.00 Viramos arrumbando a Bilbao.

12.00 Pruebas para aumentar las revoluciones llegando a 134.

12.20 En demanda de la entrada de la ría de Bilbao.

13.50 Amarrados al muelle de la factoría de Bilbao.



CRUCERO NÚM. 57

ORDEN DE OPERACIONES

Incorporarnos a las Fuerzas de Bloqueo del Mediterráneo.

ACAECIMIENTOS

22-02-39

16.00 Br. y Er. de guardia. Desatracamos.

17.40 Fuera del puerto. Retirada.

20.30 Por radio recibido del Sr. Comandante de Marina de Santander continuamos cruzando por delante de puerto, debido al mal tiempo.

23-02-39

06.55 Br. y Er. de guardia.

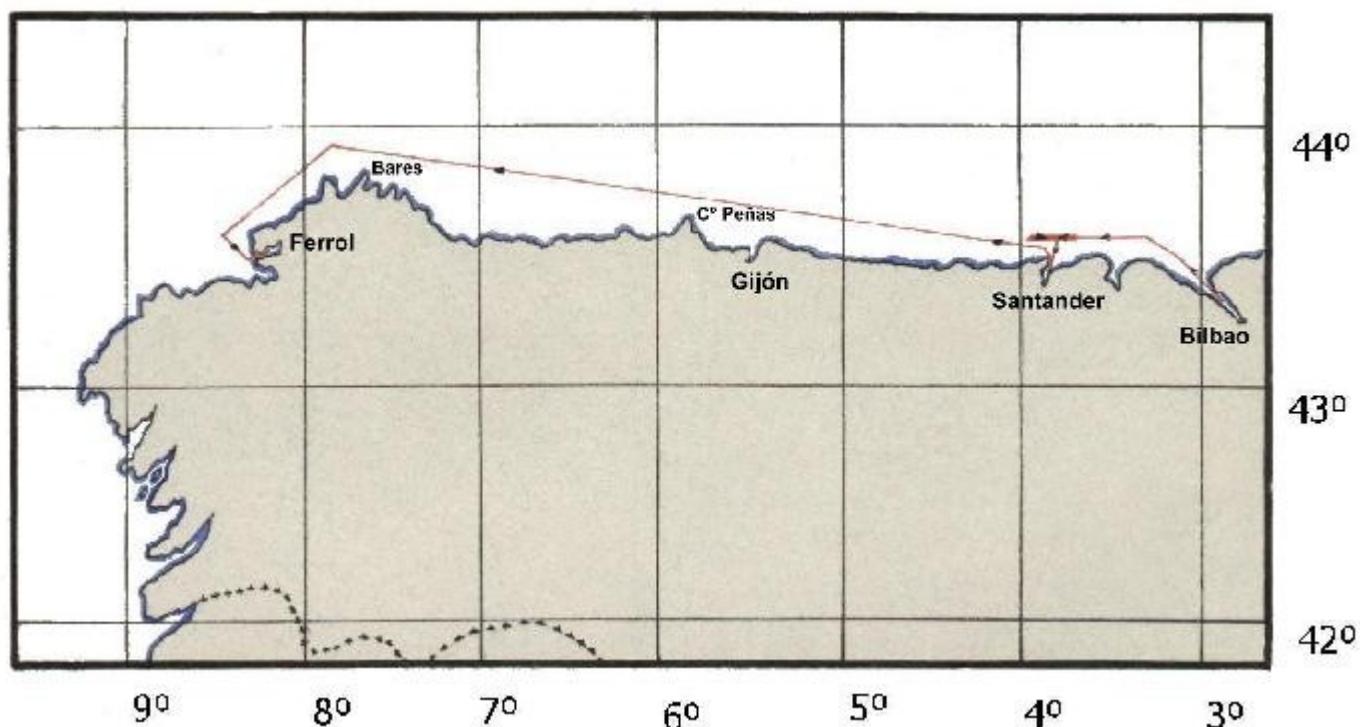
07.45 Retirada. Amarrados al muelle de Santander.

11.00 Br. y Er. de guardia. salimos de Santander.

24-02-39

09.30 Br. y Er. de guardia. En demanda de la entrada de la ría de Ferrol.

10.05 Fondeados en Ferrol. Retirada.



CRUCERO NÚM. 58

ORDEN DE OPERACIONES

Continuar viaje a Palma de Mallorca.

ACAECIMIENTOS

25-02-39

18.50 Br. y Er. de guardia. Levamos.

19.35 Retirada. Brigada de mar.

26-02-39

Siguiendo el gráfico de la [derrota](#) sin novedad.

27-02-39

11.30 [Zafarrancho de combate](#). Ejercicio.

14.50 Br. y Er. de guardia.

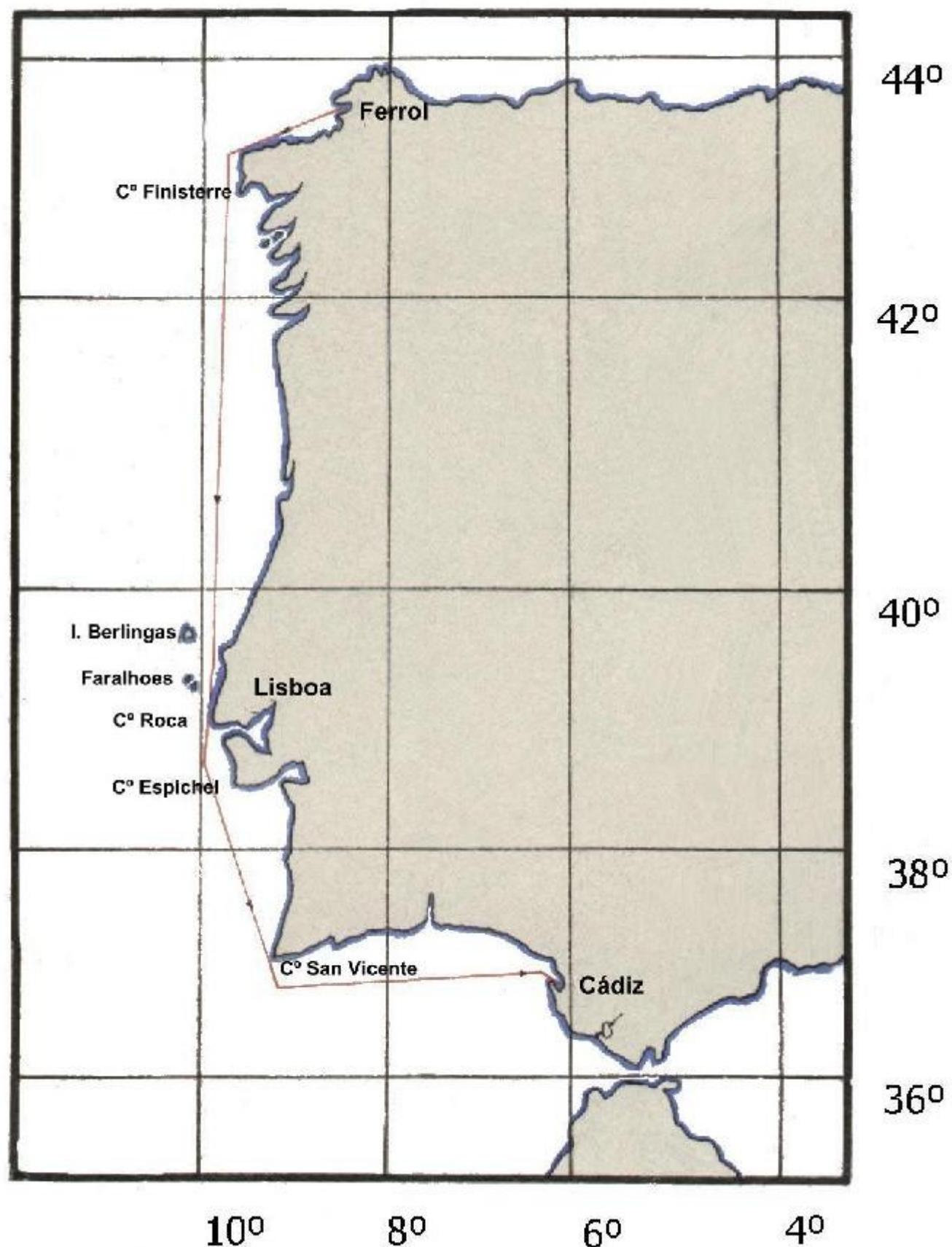
15.05 Fondeados en Cádiz. Retirada.

AMPLIACION DEL CRUCERO N° 58

28-02-39

08.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

08.50 Retirada. Atracamos al muelle de Cádiz.



CRUCERO NÚM. 59

ORDEN DE OPERACIONES

Terminar el viaje a Palma de Mallorca.

ACAECIMIENTOS

28-02-39

18.50 Br. y Er. de guardia. Desatracamos.

19.45 Retirada. Seguimos el gráfico de la [derrota](#).

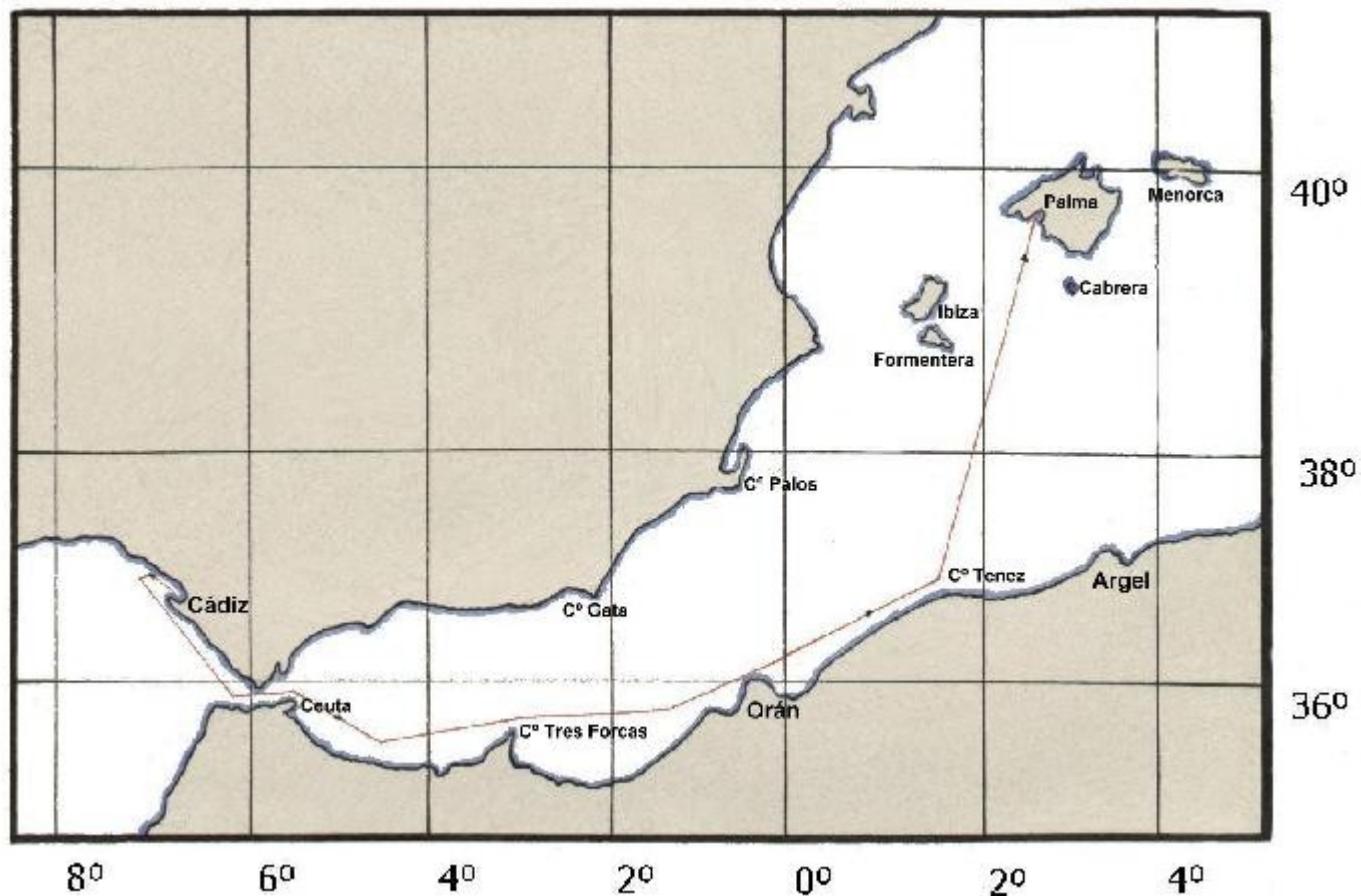
01-03-39

Sin novedad y siguiendo la [derrota](#).

02-03-39

19.40 Br. y Er. de guardia. En demanda de la entrada de Palma de Mallorca.

20.40 Retirada. Amarrados a la boya nº 2.



CRUCERO NÚM. 60

ORDEN DE OPERACIONES

Intentar el desembarco de tropas en Cartagena por haberse sublevado varias baterías de la costa y los cuales reclaman la Escuadra Nacional.

ACAECIMIENTOS

05-03-39

- 11.00 Los gallardetes de llamada al personal de a bordo que se encuentra en tierra, han sido izados, por lo cual es de suponer que la salida a la mar se va a efectuar dentro de muy poco tiempo. Se oye decir a bordo que la Base Naval de Cartagena se ha sublevado y que la Escuadra roja que está allí no puede huir por impedírselo las baterías de costa.
- 12.30 Llega la lancha del Excmo. Sr. A.J.F.B.M. a nuestro costado y sube con su E.M. tocando al poco tiempo Br. y Er. de guardia.
- 13.00 Retirada de Br. y Er. de guardia. Los minadores "VULCANO", "JÚPITER" y "MARTE" doblan la punta E. de la isla y "MAR NEGRO" y nosotros doblamos hacia el W. quedando en puerto solamente los cañoneros "CANALEJAS" y "CÁNOVAS".
- 15.00 Zafarrancho de combate. Ejercicio. El Almirante, D. Francisco Moreno, ha quedado muy satisfecho por la rapidez en cubrir los puestos de combate y la pericia demostrada en ello, felicitando a nuestro Comandante. Se manda vigilancia doble para mayor seguridad.
- 17.00 Se avista la isla de Ibiza por Er. Parece que vamos a un encuentro con la Escuadra roja o a cercarla a la salida de Cartagena por lo cual circula a bordo el optimismo de que la lucha viene y la guerra se acaba.
- 20.00 Por la amura de Br. Formentera. Nuestro Comandante habla por los altavoces comunicándonos que la Escuadra roja ha salido de puerto con rumbo desconocido a las 18.00 horas por lo que nos recomienda: "Ante un posible encuentro con ellos, debéis saber cumplir como hombres y ser para la posible lucha, como leones para vengar los marinos del Crucero "BALEARES".
- 21.00 Cuando los comentarios de lo futuro están en su apogeo, se deja sentir la sirena y timbres de alarma anunciando alarma aérea. Rápidamente son cubiertos los puestos, y al poco tiempo, un avión cruza sobre nosotros comunicando por scott; se trata de un hidroavión nacional de reconocimiento que vigila nuestro crucero de exploración por el Mediterráneo y que sin duda trae noticias.
- 21.10 Retirada de la alarma.

06-03-39

- 06.30 Se comenzó de buen cariz, con viento en calma, cielo despejado, horizontes claros, navegando en línea de fila de orden natural con "MAR NEGRO" y a régimen de 12 nudos. Alarma aérea. La costa se encuentra a unos 15 kms. de distancia y la cual parece ser ya Cartagena. Allí sobre ella hay varios aparatos evolucionando en constantes viajes; parecen de reconocimiento y nacionales. Poco después se oye un tableteo de ametralladoras allí donde están los aviones, como si estuvieran ametrallando un objetivo en tierra. Seguidamente tres tiros de ametralladora salen de una de las nuestras los cuales son contestados por otros tres de uno de los aparatos. Entonces aparece una nubecilla de humo negro lo cual significa que se les hace fuego con alguna pieza de artillería, alejándose seguidamente y uno de ellos rebasa nuestra altura alejándose en dirección a alta mar. Vuelve, viene bajo, se comunica por scott. con nosotros y entonces se comprende fácilmente; varios cañonazos vuelven a oírse, ahora desde nuestro barco, batiendo a la aviación enemiga que intenta echar abajo a uno de los nuestros que es el único que estaba allí siendo el que se ha comunicado con nosotros por scott. El aparato nacional baja hasta amarar a nuestro costado de Br. y nosotros seguimos cañoneando a los otros que enseguida huyen. Tocan zafarrancho de combate. Largo tiempo después tocan retirada y todo vuelve a la normalidad después de haber vaciado unos cuantos cartuchos antiaéreos; las puertas de mi oficina están sin cerradura pues han volado por los efectos de los cañones situados encima del despacho. El avión que venía a nuestro costado parece que ha marchado a Palma pues dicen llevaba un herido a bordo. Se ha alejado a medida que nosotros hemos navegado avante, y al estar a la altura del "MAR NEGRO" nos comunica éste: "Hidro está junto a nosotros pide auxilio". Se avista por la banda de Er., una lancha de Tabacalera a la que se le hacen dos tiros de ametralladora, estando al parecer, abandonada.

- 08.00 Nos encontramos a menos de siete millas de la costa y entrada de Cartagena con nuestro gemelo "MAR

NEGRO" por nuestra popa y que sigue toda nuestra odisea. Desde tierra están constantemente comunicando: "¡ARRIBA ESPAÑA! ¡VIVA FRANCO!" con distintos heliógrafos, no siendo posible que en el puente pueda recogerse más comunicación completa, ni trozos sueltos, por lo que no podemos ponernos de acuerdo con ellos. Antes de estar en zafarrancho de combate, la aviación ha estado haciendo de las suyas, demostrándonos las baterías antiaéreas de tierra, sus fogonazos a nuestra vista, contra ellos. Estos aparatos supe más tarde que eran nacionales y en un total de cinco. Las batería de tierra siguen vomitando fuego, como si fuera cosa de encender cigarrillos pero no hay quien se atreva a pedir fuego; dos detonaciones de un cañón me hacen creer que siguen disparando contra la aviación, pero esta vez caen dos proyectiles muy cerca de nuestro costado de Er. Unas columnas de agua se elevan y varios trozos de metralla son recogidos por unos muchachos de nuestro bordo.

11.00 Zafarrancho de combate.

Retirada. Salgo del pañol donde tengo mi destino en combate y allí a lo lejos aparece la silueta de nuestro "CANARIAS". Dicen que un velero ha dicho a nuestro mando al ponerse a la voz, que había salido el día 12.15 anterior por la tarde pasando toda la noche en la mar y que esperaba poder entrar cuando parase el tiroteo infernal que dentro existía. Desde Punta Aguillones han estado comunicando: "Deseamos vuestra entrada pronto" a lo cual por nuestra parte hemos contestado que nos enviasen práctico sin conseguir que nos diesen la señal del enterado. En el zafarrancho han caído 12 piques de 15,24 c/m. muy cerca de nuestro costado y popa lo cual se le ha comunicado al "CANARIAS" no sabiendo fijamente desde donde se nos hace fuego; seguimos navegando a 9 millas de la costa y desde tierra continúan pidiendo socorro urgentísimo.

13.00 Llega a nuestra altura el Crucero Auxiliar "JAIME II", con tropas, y queda siguiendo las aguas del "MAR NEGRO" que viene a nuestra popa. Desde tierra piden que se desembarquen tropas por Portman.

14.15 Un remolcador ("R-12") llega a nuestro costado procedente de Cartagena con gente de allí que vienen a entregarse.

14.22 Aparece la silueta del minador "MARTE" también cargado con gente y más a su popa los otros dos minadores. Traen rumbo S. y paran a nuestra altura.

15.30 Llegan junto a nosotros los minadores "VULCANO" y "JÚPITER" y dos mercantes con tropas. Desatraca de nosotros el "R-12" después de tomar agua y hablar su comandante con el Almirante y toma la dirección del puerto. Han llegado los destructores "MELILLA" y "HUESCA". Los del "R-12" han comunicado que las baterías que por la mañana nos han disparado, han sido destruidas por unas del 38,1 c/m. que están con nosotros. Se esperan más barcos mercantes que están próximos a llegar y vienen con más tropas.

15.50 La aviación sin poder apreciar cual (nacional o roja) sigue actuando a juzgar por los ecos que de vez en cuando se dejan oír.

16.15 El "VULCANO" arriá su portalón y nosotros a la vez el nuestro de Er. y con toda la flota parada pasa el Almirante al "VULCANO" con un bote que de allí mandan.

16.45 Aparecen por la popa diez aviones a los cuales hace fuego la artillería de toda la Escuadra y ellos por su parte atacan lo mejor que pueden. Un ruido infernal de cañones, bombas y ametralladoras se forma y parece que el mundo entero termina a estruendos. Durante unos minutos solo se oyen detonaciones de los cañones y el "MAR NEGRO" y nosotros somos recibidos por un rosario de bombas que conseguimos esquivar. Ha sido una prueba dura pero el "MAR CATÁBRICO" la ha sabido soportar como no lo haría la Escuadra entera; hemos tirado más proyectiles que entre todos juntos y uno de nuestros cañones, ha vomitado tanta metralla que la pintura gris está quemada por completo y las chapas de la defensa de la parte baja de la Dirección de Tiro de popa 06-03-39 16.45 han quedado por completo sueltas de sus respectivas soldaduras. Llevamos ahora, a la caída de la tarde de la tarde, cuando ya supongo que la aviación enemiga no volverá a molestarnos más por hoy, 161 proyectiles de 8,8 c/m. gastados sin contar con los de las ametralladoras que han sido una cantidad mayor, pues sólo una de ellas en un solo ataque ha disparado 245. Han marchado los destructores "MELILLA" y "HUESCA" a petrolear a Palma y en su lugar llega el destructor "TERUEL".

17.55 El minador "MARTE" ha salido hacia una playa cercana a Cartagena como enlace de una batería de 15,50 que se encuentra cerca de la referida playa. Va cayendo la noche, las sombras van apoderándose de la inmensidad del mar; los barcos navegan silenciosos y a media máquina y sus siluetas destacan en la penumbra que se va extendiendo como un borrón oscuro de líneas finas, que destacan por encima de una línea azul que allá a lo lejos marca el horizonte. Los de guerra hacen resaltar en sus proas y popas.

unos cilindros gruesos y horizontales que ahora duermen, atentos a la primera señal y obedientes a la primera pulsación de su dueño para erguirse o deprimirse, o lanzar la muerte en forma de proyectil. Todo va quedando dormido, muerto; no hay luz, no hay vida; solo las siluetas de los barcos patentizan de que algo se prepara, de que al otro día quizás sea duro para todos, de que en esta noche, alguna de aquellas siluetas pueda desaparecer bajo el blanco camino de un torpedo. La mar, tranquila, como sólo en el Mediterráneo yo la he visto parecer querer anunciaros con su tranquilidad la nuestra para el espíritu. El espectáculo es maravilloso; el sol parece bañarse en el horizonte o acaso se esconde por haber contemplado durante el día, la locura de los hombres... El día ha sido para nosotros un poco duro, pues la vida normal de a bordo ha desaparecido por completo y sin embargo ahora, la noche, quiere darnos ese reposo que solo puede perturbar la aparición del enemigo. Supongo ha de ser lo suficientemente tranquila para poder dormir, para aún no durmiendo, soñar, ¡qué grande se hacen desde aquí los pensamientos! ¡qué grande resulta el cariño hacia la madre, hacia la novia, hacia los hijos! desde estas aguas tranquilas, lejos de casa, lejos del bullicio de la ciudad, sin humo -pues ya disipó el de la pólvora- con oxígeno... y miras hacia la mar y recuerdas el tiempo de paz, y el mar liso, tan igual, parece de mármol, parece... la tapa de un panteón en la que los marineros tienen que grabar con el cincel de su honor y con su sangre por tinta, el nombre de su barco, el apellido de su padre, a costa de una vida joven que había sido sacrificada en un día de sol, en un bello día que solo había amanecido para recreo...

07-03-39

- Comenzó de buen cariz, viento en calma, cielo y horizontes despejados y mar llana. Están todos los barcos conforme quedaron ayer, o acaso con algún mercante más. Parece que vamos a tener un día espléndido.
- 07.00 Durante la noche la aviación de ambos bandos ha estado efectuando sus bombardeos sobre las baterías y los barcos nuestros, por lo que puedo deducir de la tranquilidad de toda la noche, se han limitado a estar parados o dar unas vueltas en espera de más tropas. Ayer a la noche quedaban los barcos auxiliares de guerra, "JAIME II", "SISTER" y "CIUDAD DE MAHÓN" además de otro mercante que no puedo precisar cual; ahora están además de ellos dos mercantes más tipo "CASTILLO" que han llegado de noche, por lo cual de 5.000 hombres que había a las 19.00 horas de ayer, han aumentado a 13.000 que son los que actualmente se encuentran con nosotros. Durante la noche ha llegado el Almirante, de regreso del "VULCANO", en el cual ha estado hablando con el General Jefe de la División que está embarcada, Excmo. Sr. D. Pablo Martín Alonso, y el "R-12" que había llegado a ponerse en contacto con las baterías que se encuentran en tierra a nuestro lado, estando a estas horas su Comandante —un Jefe del Cuerpo de Contramaestres— a bordo de nuestro buque Almirante y parece ser es el práctico de la dársena de Cartagena, el cual nos recomienda el entrar y atracar al muelle pese a que al intentar salir él con el "R-12" ha sido acribillado por la metralla.

Un destello de tierra me hace creer que están llamando por [heliógrafo](#) de las baterías de la costa. El Comandante del "R-12" nos ha manifestado que las baterías de costa que se encuentran con nosotros pedían nuestra ayuda desde el mar pues se encontraban en situación gravísima. El tal destello ha parado lo cual me extraña bastante, pero sin tiempo para pensarlo, cuando allí mismo se ve humo y seguidamente una detonación. Nos están disparando a nosotros; unos cuatro o cinco piques de 15,24 c/m. caen a nuestro costado de Br. a menos de 150 metros de distancia y seguidamente se toca [zafarrancho de combate](#). La costa nos queda a unos 20 kms. y los barcos empiezan a maniobrar ya que las batería tiran ahora sobre los que vienen a nuestra [popa](#); me encierro en el [pañol](#) de pólvora y proyectiles donde tengo mi puesto en combate y claramente puedo apreciar unas descargas muy fuertes, sin que pueda precisar si son contra nosotros, o si es el "CANARIAS" que hace fuego contra la costa. Tras un largo tiempo tocan retirada de [zafarrancho](#). En cubierta está la gente haciendo varios comentarios de lo ocurrido. Nos hemos salvado por tablas pues una batería de las de 38,1 c/m. que ha sido sin duda tomada por los rojos nos ha estado haciendo fuego sobre toda la flota, mercante y de guerra. Varios piques lejos, cerca cortos, etc. como lo demuestra el gráfico adjunto. A las 08.00 hemos estado fuera del alcance de las baterías. El Almirante vuelve a pasar al "VULCANO", y el "DÓMINE" llega a nuestro lado con más tropas. Por ahora toda la Escuadra está parada, y sin duda los Generales están deliberando sobre lo que ha de hacerse. Un compañero que tiene su puesto de combate en la [Dirección de Tiro de proa](#), desde donde se puede precisar todo con exactitud cuenta lo sucedido así: "Nuestro buque Almirante ordena a toda la flota de guerra y convoy, que pongan [popa](#) a las baterías tomando [rumbo](#) S/E. Inmediatamente nuestros [telémetros](#) comienzan a funcionar y dan 18.000 metros. La cosa por lo tanto es seria teniendo en cuenta que estas baterías de 38,1 c/m. alcanzan hasta los 40.000 metros. Las baterías que son dos, perdido el objetivo del "CANARIAS", pues por su velocidad se ha puesto enseguida fuera del alcance de ellas, nos hostilizan a nosotros y hacen su primer disparo sobre el "MAR NEGRO" que sigue nuestras aguas. El segundo disparo lo hacen contra el grueso del convoy que queda corto, también. Los [telémetros](#) van cantando 22.000 metros, 25.000 metros; vamos respirando con un poco de tranquilidad, pero nuestra ilusión se apaga al caer otro disparo, esta vez algo largo, delante del convoy y del "JÚPITER" y "VULCANO" que protegen los flancos del mismo. Una rectificación ligera y blanco hecho pero... van llegado los [telémetros](#) a la distancia de 30.000 metros y rebasa ya esta cifra en la de 33.000 metros. El Almirante ordena que todos estemos atentos al fogonazo a fin de localizar la batería que efectúa los disparos. La [Dirección de Tiro de popa](#) comunica al [Puente](#) que siguen tirando por elevación. Después que los telemetristas cantaban el fogonazo tardaban los piques 30 segundos en producirse. Se produce el 4º disparo y una columna enorme de agua se levanta delante del convoy y del "JÚPITER" que ahora viene a la cabeza de aquél. Este pique cae a unos 1.800 metros por nuestro Br. Otro tiro también largo. Los telemetristas comunican que ya no se ve el cañón por elevación. Otro disparo de la batería, el último, que cae por la [proa](#) del "MAR NEGRO" quedando unos 2.000 metros largo del mismo y... ya gracias a Dios el telemetrista canta 42.000 metros. ¡Ya estamos fuera de peligro!".

11.00 Regresa del "VULCANO" el Almirante a nuestro barco.

Un bote del "VULCANO" atraca a nuestro [portalón](#) de Er. el cual trae a bordo de nuestro buque, al General Alonso y otro Jefe del Ejército. Al poco de subir la sirena toca alarma aérea y se oyen detonaciones que parecen bombas de la aviación sobre tierra, resultando ser el "CANARIAS" y "TERUEL" que han izado la señal de aviones a la vista y los cuales se están defendiendo. Ponemos [proa](#) a ellos. Tocan retirada pues el enemigo del "CANARIAS" ha desaparecido; paramos las máquinas y al igual que nosotros todos los barcos.

15.00 Las baterías de tierra siguen zumbándose la pandereta unas a otras, llegando hasta nosotros los destellos de los fogonazos y el constante y tenaz ruido de los cañones.

Se le da orden al bote del "VULCANO" que espera por el General Martín Alonso, que regrese a su buque ya que el General seguirá a bordo de nuestro buque. El "DÓMINE" está ahora a nuestro lado; estamos parados y se están poniendo todos los barcos que tienen tropa, [a la voz](#), para ordenarles que cada cual vuelva a su respectiva base y que estén atentos a la primera orden.

Ha caído un rosario de bombas que es imposible decir el efecto que me ha causado. El "DÓMINE" -como antes digo- se encuentra al lado de nosotros, se le ha comunicado que vuelva a la base y como en el 16.15 derrotero que ha de seguir ha de encontrar cinco barcos más cargados de tropas para el desembarco, que les ordene que vuelvan a puerto. Todavía queda marcada en el agua la estela del timón del "DÓMINE" y está tan cerca de nosotros que se oyen las voces de los soldados, cuando en la misma estela caen las bombas que antes menciono. Ha sido un rosario bastante crecido y nos hemos salvado de él por una casualidad. Valiéndose de los reflejos del sol y sin ser vistos por nuestro serviolas han conseguido ponerse en la vertical nuestra desde donde han soltado toda su carga. He de advertir que sin duda tienen noticias de que en nuestro barco va el Almirante, por tanto, por ser la capitana, como por dar todas las órdenes de buque Almirante nos dispensan con "todos sus respetos" casi y exclusivamente con preferencia de todos los demás. Es fácil recoger, aquí y allá, metralla que está extendida por todo el barco sin que afortunadamente haya conseguido herir a alguien. Es la primera vez que han caído las bombas a menos de 20 metros de distancia de nuestro costado, siendo lo único que nos ha salvado, la gran precisión de nuestros cañones antiaéreos que sin esperar órdenes han hecho sobre ellos un fuego horrible que sólo se puede dar idea quien está a bordo de nuestro "CANTÁBRICO". Sólo han sido segundos pero jamás he visto tiempo más largo. Nuestros a/a. sin ametralladoras, han disparado la tontería de 91 proyectiles en los segundos que ha durado el fuego contra ellos.

08-03-39

No se divisa costa por ningún lado, hay mar bastante alzada hemos pasado la noche tranquila salvo un pequeño incidente que carece de importancia y que nos ocurrió con el "A. LÁZARO" Este Crucero Auxiliar, 08.00 llevaba amarrado por su popa y llevando a remolque el "R-12" con rumbo a Ibiza donde debía dejarlo para hacerse con rumbo a Castellón. El mar, como digo, estaba un poco alzado, lo cual me hace suponer estamos lejos de la costa. No hay sol como en días anteriores, es un día gris como esos que amanecen en alta mar para hacer nuestras horas más monótonas y más pesadas; detrás de nosotros sigue el "MAR NEGRO" todo nuestro crucero, es el único barco que nos acompaña los demás, de guerra, fueron a acompañar a los mercantes pues el desembarque no se va a efectuar Hay tranquilidad a bordo a pesar de que en los rostros de todos aparece el mismo gesto que significa una pregunta. ¿Dónde vamos?. Es la vida tan "encantadora" del marino, la que en estos momentos está llena de toda verdad, en la mar lejos de todo ambiente para gente joven como todos lo somos, pues a bordo no hay distracción alguna, con un día de esos tristes, llenos de melancolía, que se introduce en el alma de cada uno de nosotros, para llenarnos de tristeza. Por el momento nos consideramos alejados de toda actuación bélica, pero sin olvidarnos, que la mar es de todos, que no tiene dueño ni caminos donde parapetarse, los unos y los otros, donde poder señalar el enemigo "está aquí o está allí". Nada de eso se puede precisar en el mar, en esta inmensidad de agua que no conoce tirano que la domine, que no conoce quien pueda decir "soy tu dueño". Por eso aparte de parecer una retaguardia supuesta por que durante horas o quizás días no veamos al enemigo, aunque bien puede ser aquella columna de humo que se ve allí en la lejanía... ya nos acercamos ¡es un mercante!. Y así los días van transcurriendo con monotonía, llenos de aburrimiento, llenos de ansiedad, de esa tranquilidad parcial que mata los nervios. No es aquí donde se sabe que va haber un combate, donde se pueda asegurar que dentro de cierto tiempo, nos vamos a pelear con tal o cual enemigo. Solo esa precaución, esa tensión en todos nosotros. ¿Por qué no empezará de una vez? Por qué no terminará de una vez, para nosotros o para ellos?. El mar sigue rugiendo cada vez más impetuoso. Creo vamos a tener un temporal bastante bueno; como no se levante un poco más de viento vamos a tener que bailar fuerte. Es un enemigo más con el que no habíamos contado.

21.15 Ponemos rumbo a Palma de Mallorca.

09-03-39

06.30 Fondeados en la bahía de Palma de Mallorca sin novedad.

AMPLIACIÓN AL CRUCERO Nº 60

Relación de barcos que procedentes de Málaga llevaron tropas para efectuar el desembarco en Cartagena: "DÓMINE", "MOMBELTRAN", "HUERTAS", "JAIME II" "SIMANCAS" y "MONTEALEGRE".

Que traían tropas procedentes de Castellón: "C. PEÑAFIEL", "VULCANO", "JÚPITER", "MARTE" "MONFORTE", "GIBRALFARO", "LÁZARO", "SISTER" "SEBASTIAN" y "CASTILLO OLITE".

07-03-39

00.45 Se vio un submarino nacional al que se le hizo la señal de reconocimiento.

08.00 Nos han tirado de Portman las batería de 15,24 c/m mientras que las de 38,1 c/m. lo han hecho contra el "CANARIAS" desde Cabo Negrete. Hemos andado a 134 r.p.m. lo cual supone cerca de 15 nudos.

15.15 Se le comunicó a los barcos: "Maniobren con independencia" con objeto de irles dando orden de regreso a sus respectivas bases.

Días después, me he enterado que el "CASTILLO OLITE" al iniciar nosotros el regreso a puerto no había llegado a la altura de Cartagena por lo cual el Almirante ordenó a los barcos que regresaban a Castellón que como faltaban varios por llegar a Cartagena y que venían de aquel puerto, les dijese al encontrarlos, que regresasen a Castellón.

Este "CASTILLO OLITE" salió desde Castellón sin comunicar durante su viaje su situación y sus novedades; llevaba a su bordo una sección de ametralladoras y unos 3.000 hombres; parece ser que llegó a la altura de Cartagena, cuando nosotros ya habíamos salido de allí y en el camino no se encontró con el convoy que regresaba a Castellón.

Llegó al destino que se le había encomendado desde donde al verlo, lo echaron a pique, recogiendo los naufragos, sin poder asegurar si fue la aviación o las baterías de costa. Caso análogo pasó con el "CASTILLO PEÑAFIEL" al cual le salieron varios cañones rojos, los cuales y bajando mucho sobre el mercante y creyéndolo indefenso, le lanzaron varias ráfagas de ametralladora. Los soldados, ante la agresión emplearon las ametralladoras en la cubierta e hicieron fuego sobre los aviones enemigos habiendo rumores de que fueron cinco cañones derribados. El "CASTILLO PEÑAFIEL" tuvo 50 bajas.

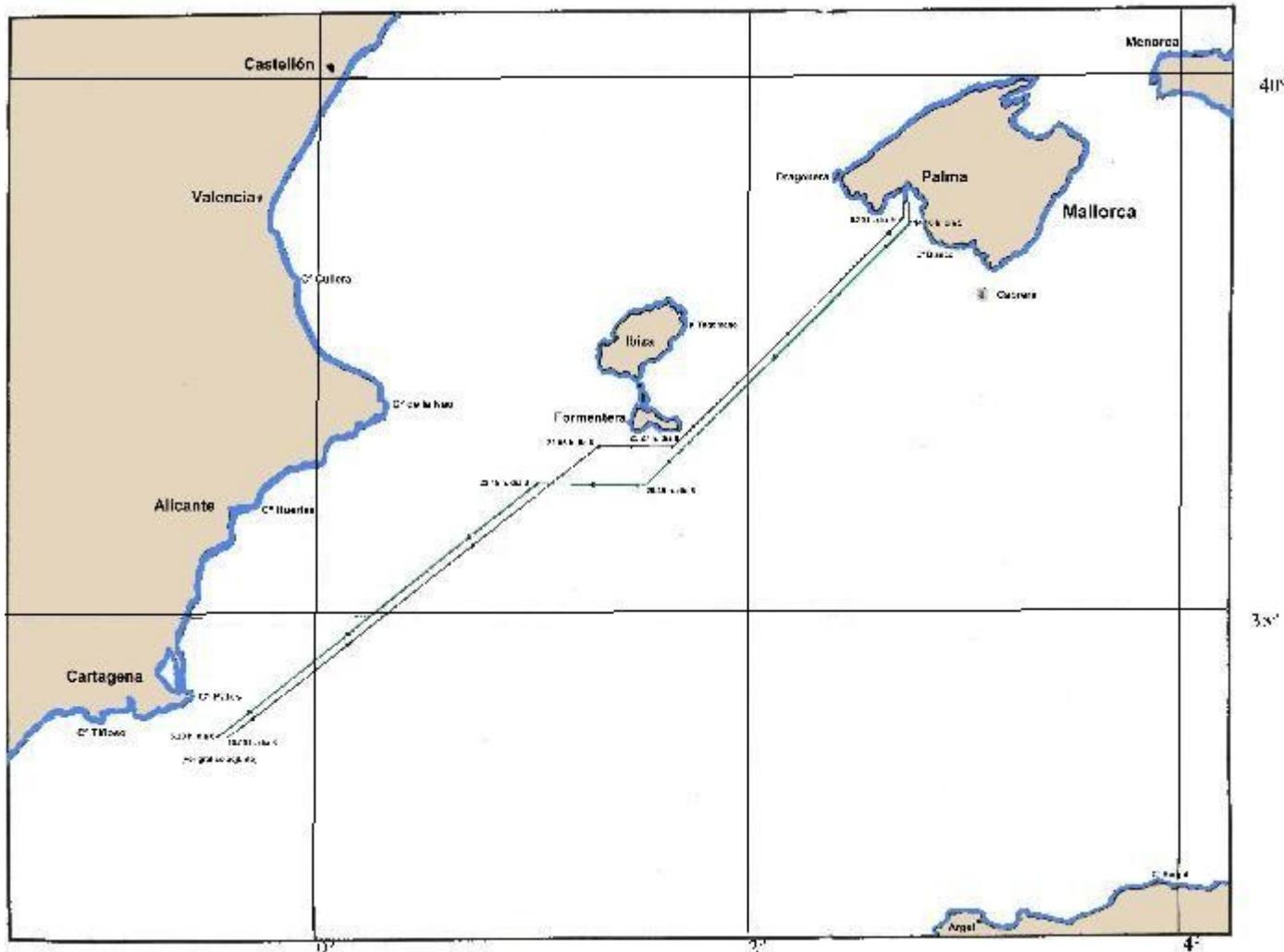
No se confirmó por los periódicos las noticias anteriores como tampoco parece ser cierto que fueran de Extremadura los aviones que nos bombardearon a nosotros. No obstante lo reseño por que hay rumores que parecen tener algo de verdad y acaso cuando la guerra termine se sepa algo de esto.

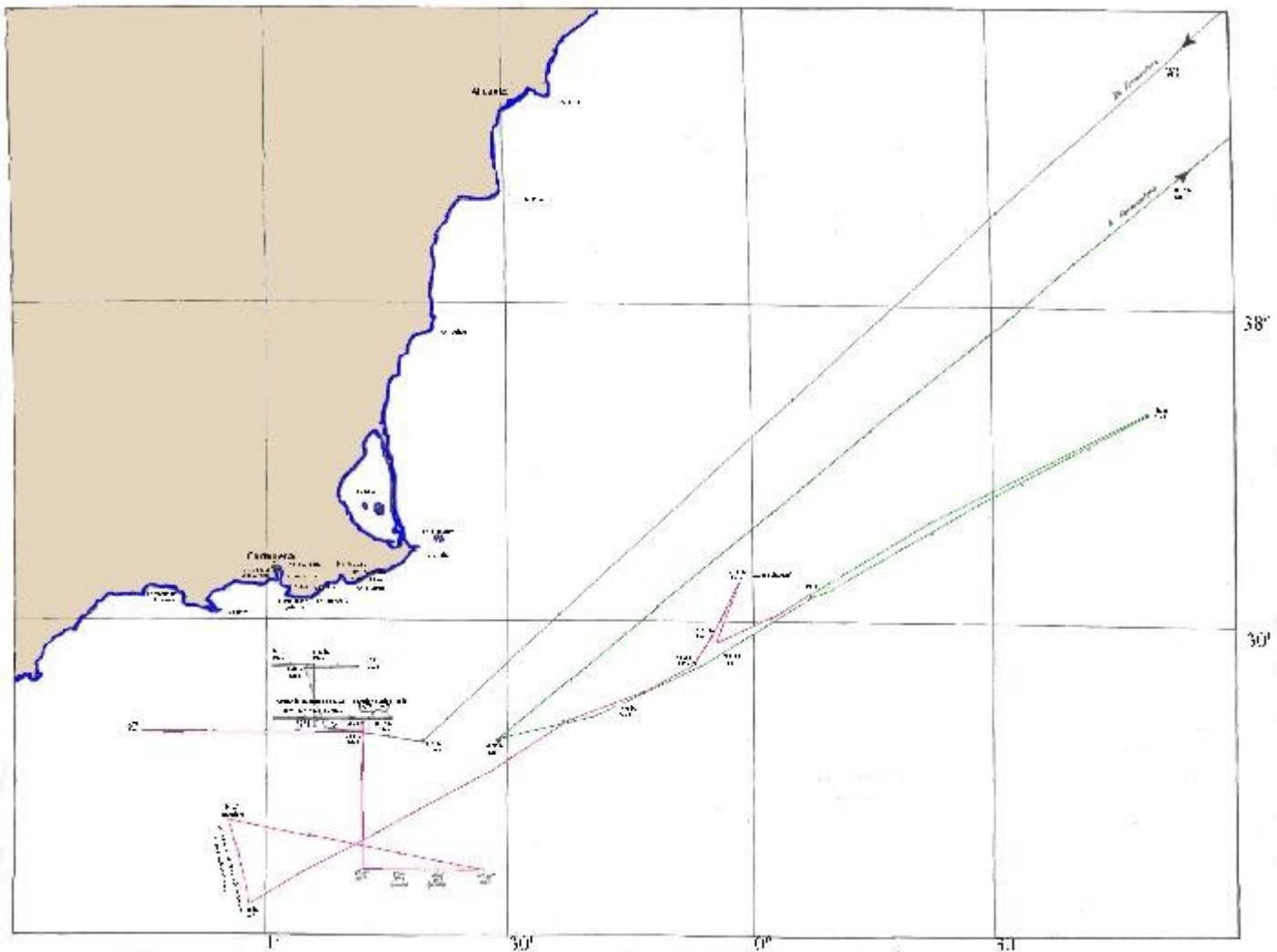
Marzo 29.-

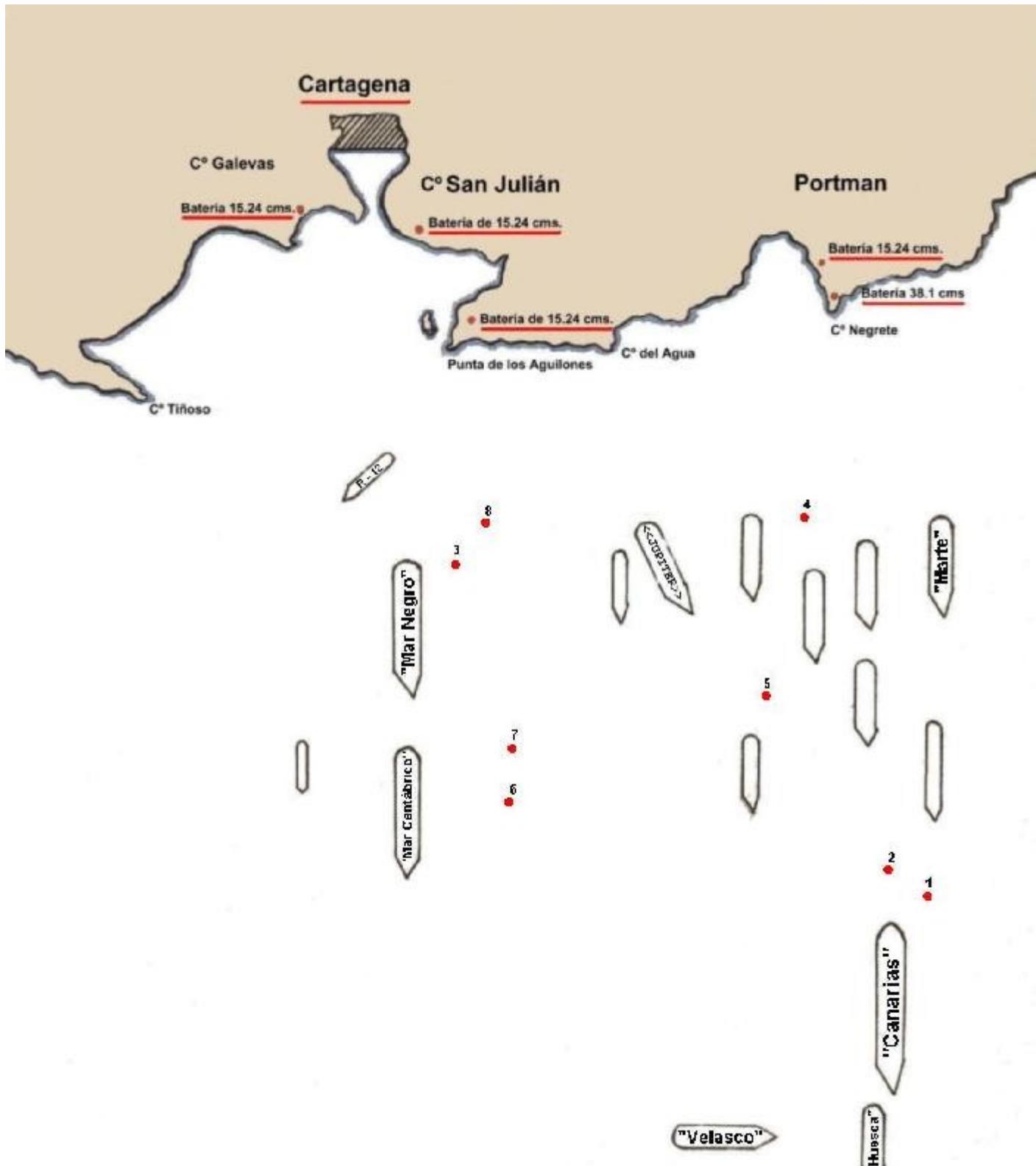
He salido a tierra y he visto junto al muelle el "CASTILLO PEÑAFIEL" el cual está amarrado en el último pantalán y está recubierto en su costado de Er. en el centro, por unas lonas que tapan un agujero el que están reparando varios obreros. Parece que este detalle junto con rumores más intensos que antes, confirman que es cierto lo que de él se hablaba.

La "Almudaina" del día 30 de marzo de 1939 y bajo el título de "LOS QUE SE HAN APODERADO DE MURCIA" dice así:

"Los sublevados en Murcia, son los naufragos del barco "CASTILLO OLITE", hundido frente a Cartagena y que se encontraban prisioneros en el pueblo de Fuente de Alamo, los cuales se han apoderado de la capital".







CRUCERO NÚM. 61-1

ORDEN DE OPERACIONES

Bloquear la costa roja desde Sagunto a Cabo de la Nao y capturar todo barco que intente entrar o salir de los puertos rojos.

ACACIMIENTOS

17-03-39

Han desembarcado muchos marineros de nuestro buque para ir a recoger la Escuadra que fue roja a un puerto de Africa francesa y provisionalmente han embarcado en nuestro gemelo "MAR NEGRO". Br. y Er. de guardia. El barco se pone en movimiento y pasamos muy cerca del "MAR NEGRO". Allí están nuestros 18.25 compañeros todos en la [borda](#); hace mucho frío pero no importa; ellos están allí. Por todos nosotros es conocido el que de un barco de guerra no se puede agitar pañuelos ni nada en las manos y sin embargo allí están ellos diciéndonos adiós y deseándonos buen viaje. Nunca he sentido emoción igual a la sentida en estos momentos de despedida. "Buen viaje" "Adiós leones" "Viva el "MAR CANTÁBRICO". Cosas parecidas nos decimos los unos a los otros; todavía en nuestro interior hay esa confraternidad de haber pasado buenos y malos ratos todos juntos. Poder haber tenido cerca la muerte y haber pasado juntos los mismos peligros y las mismas diversiones y ahora nos decimos adiós. Parece que vamos al bloqueo de la costa roja; no hay peligro alguno relativamente para lo que otras veces hemos corrido, ni el decírnos buen viaje significa que podamos tenerlo malo, ni es una cortesía; es sencillamente esa emoción que yo he sentido la que no dudo ha sentido también toda la [dotación](#) nuestra y todo el personal que se encuentra en el "NEGRO". Parece increíble que en la vida que llevamos de embarques y desembarques podamos ser así. Hoy pertenecemos a un barco y mañana pasamos a otro sin conocer a nadie; enseguida nos hacemos amigos, corremos juntos las mismas cosas pero es difícil que tengamos muchos amigos íntimos. Hoy salimos a tierra con un muchacho con el cual intimamos bastante, mañana con el otro que está en el mismo destino que nosotros; otro día nos encontramos en la calle tal o cual marinero, que no es necesario sea del mismo buque para andar toda la noche en las mismas diversiones. Ahora que nos sepáramos, nos decimos adiós, nos saltamos la disciplina a la torera, para desearnos un buen viaje y agitamos pañuelos y con las manos nos decimos adiós por unos días o acaso por unos meses. Una vez más se pone de manifiesto en la vida militar ese ejemplo de amistad que los marinos dicen no conocen: "No se cuando naci". "No se cuando me bautizaron". "Ni se de donde soy". Frases parecidas suelen salir de la boca de un lobo de mar de esos que en las novelas aparecen pintados con su eterna pipa en la boca, y voz cascada. Aquí no se conoce eso; por lo regular todos sabemos de donde somos y la edad que tenemos y demás cosas por el estilo y hoy tenemos una amistad y mañana no nos acordamos de nadie, pero la sensación que me ha causado la despedida de hoy, es más elocuente que cuanto se pueda decir en este trozo de papel. Es ya de noche casi cerrada y la silueta del "MAR NEGRO" se va perdiendo allí detrás de las redes de la bahía de Mallorca. Tenemos por la [proa](#) el mar despejado, con tiempo bastante frío y un viento que tiende a arreciar.

18-03-39

00.00 Comenzó de buen cariz, mar llana, viento en calma y cielo y horizontes despejados.

Nos encontramos cerca de la costa la que al parecer es Sagunto, pues se divisan unas chimeneas altas y 07.30 negras que serán las de la fábrica de municiones. Los [telémetros](#) acusan una distancia de 15 [millas](#) y llevamos [rumbo](#) S.

12.35 Alarma aérea. un aparato por la [proa](#).

12.50 Retirada. Viramos poniendo [rumbo](#) N.

15.55 Llega el destructor "HUESCA" que se pone en [línea de fila](#) con nosotros.

17.00 A la altura de Sagunto. Arrumbamos al S.

19-03-39

07.30 Comenzó de mal cariz, viento fuerte de N/E., [mar rizada](#), cielo y horizontes nublados. Estamos lejos de la costa con [mar gruesa](#) y vientos fuertes de N/E. Llevamos tierra a unos 30 kms. por la [amura](#) de Er. El "HUESCA" que nos sigue con dificultad se menea como una cáscara de nuez. Contra más avanza el día más fuerte se va poniendo el viento y la mar; el "HUESCA" recibe orden de nuestro Comandante de que se ponga a nuestro [socaire](#) y entonces puede verse el balance que lleva. Nosotros parecemos una pelota en manos de media docena de chiquillos, pero el "HUESCA" da pena verle. No se ve nada de su cubierta y a veces levanta tanto su [proa](#) que se puede ver su [quilla](#) hasta la parte baja del [puente](#); otras veces mete su [proa](#) debajo del agua hasta que por efecto de las [olas](#) sólo puede verse desde nuestro buque la punta del palo, arrojando constantemente por la [borda](#) el agua que coge en los [bandazos](#) dando la sensación que se

está hundiendo. Es un temporal bastante grande que vamos capeando lo mejor que podemos.

- 19.00 Llegamos al abrigo de una costa que por estar con las luces apagadas no puedo precisar cual es, pero a juzgar por el rumbo llevado será la de Ibiza.

20-03-39

00.00 Comenzó de regular cariz, viento poco fuerte. cielo y horizontes despejados y mar rizada.

04.45 Salimos de Codolá, que es donde hemos fondeado.

08.15 Llevamos tierra por Er. y nos encontramos a la altura de Cabo San Antonio y llevamos rumbo N.

A la altura de Sagunto. Viramos en redondo. No ha habido nada anormal en todo el tiempo; el viento ha amainado y la mar va quedando llana. Por la tarde cerca de Valencia se ha visto un crucero inglés tipo "Washington" que llevaba el mismo rumbo que nosotros y al que hemos dejado por nuestra popa, pues va a poca velocidad, por nuestra parte llevamos una media constante de 12 nudos.

Se ve allá a lo lejos un mercante que pasa por nuestra proa, que en poco tiempo cambia dos veces de rumbo pareciéndonos sospechoso, por lo que nos llegamos hasta él. Se trata de un barco francés de unas 18.45 4.000 toneladas que se encuentra a la altura de Cabo San Antonio. Le interrogamos acerca de su transporte y su rumbo y como nos contesta en regla, y continuando siendo sospechoso, damos vuelta poniendo rumbo N/W. Mientras tanto se ha echado la noche y nuestras luces como de ordinario van apagadas por lo que el francés no puede avistarnos, viéndole nosotros con toda perfección por sus luces de situación, alcance y topes etc. reglamentarias. Nos hemos puesto a su Br. y parece ser llevamos rumbo a Mallorca. Toda la noche vamos a poca velocidad, acompañando sin ser vistos al mercante en cuestión hasta ya entrado el día siguiente.

21-03-39

00.00 Comenzó de buen cariz, viento suave del N/E. cielo y horizontes nublados y mar poco rizada.

03.00 Viramos abandonando al mercante francés.

08.00 A la altura de Cabo San Martín con tierra por Br. y a unos 15 kms. de distancia, con rumbo N.

09.55 Viramos en redondo.

10.00 Alarma aérea. Cinco aparatos cerca de la vertical aunque van muy altos

10.05 Fuego.

10.10 Alto el fuego. Se trata de aparatos nacionales que por ir entre el sol no se les ha reconocido antes.

Frente a Cabo San Martín. Hasta ahora el recorrido nuestro del bloqueo era de Sagunto a Cabo la Nao y 11.50 desde ahora parece lo han modificado pues no llegamos ni a la altura de Valencia. Sin duda esperamos alguna novedad.

13.15 Viramos. Arrumbamos al N.

18.00 Viramos. Arrumbamos al S.

22-03-39

Frente a Cabo San Antonio. A lo lejos se ve el Crucero inglés "PENÉLOPE" el cual como de ordinario nos 08.00 comunica por scott: "Buenos días deseamos buen viaje", y como el tiempo parece va a empeorar sigue comunicando: "Esperamos no venga mal tiempo".

10.00 Viramos rumbo S.

11.30 Frente al Cabo de la Nao. Viramos rumbo N

Frente a Sagunto. Arrumbamos al S. Se ve un barco mercante que vamos a reconocer y que parece ha salido de Valencia. También va allí y como más rápido llegará antes, el "PENÉLOPE" el cual me fijo tiene 16.50 toda la proa abollada como si hubiera tenido un abordaje. Se trata de un barco mercante inglés que va casi en lastre y que lleva rumbo E. El "PENÉLOPE" nos comunica: "No lo detenga lleva rumbo a Orán". Nos alejamos continuando nuestro recorrido.

18.00 Frente a Sagunto. Viramos arrumbando al S.

Zafarrancho de combate. Allá a lo lejos se divisan las luces de situación de un barco de guerra que no es ni más ni menos que el "PENÉLOPE". Nos lanzamos en dirección a la costa pues los telémetros han visto que desde Valencia sale un mercante con las luces apagadas. Como va oscureciendo, facilita al tal mercante su salida de puerto, pues no deben verle los barcos nacionales que estén bloqueando por este 19.30 sector de la costa. Esto debe ser sabido por ellos, tanto por lo cerca que andamos de la costa, como por si han lanzado algún avión de reconocimiento, pues andamos de día y de noche lo suficientemente cerca para que nos hayan podido localizar. Como digo, nos dirigimos a tierra a toda máquina y al llegar, el mercante enciende las luces por que ya ha llegado el "PENÉLOPE" y se encuentra comunicando con él. Navegamos con todas las luces apagadas y nos encontramos en este momento a menos de tres millas de la costa. Los dos barcos, el mercante y el Crucero, se encuentran relativamente próximos y nosotros, no obstante, nos metemos entre los dos, pasando a menos de 15 metros del Crucero. Comunicamos con el "PENÉLOPE" el cual viene con rumbo a nosotros y parece, dada la distancia que nos encontramos de él, que nos va a meter la roda por nuestro costado de Er. a pesar de que ya trae la roda bastante destrozada. Metemos toda a Br. y él por su parte también vira pues de lo contrario en menos de cinco minutos hubiéramos sufrido su abordaje. Viramos... pero ahora nos echamos sobre el mercante, el cual sigue su rumbo avante, sin darse cuenta sin duda de nuestra maniobra, ya que por nuestra parte le tapamos la visión del Crucero. Tiene su proa la dirección de nuestra amura de Br. y sigue avante... Me encuentro en esta banda esperando de un momento a otro que el abordaje me tire rodando por la cubierta. Viene más cerca, más, más, se nos echa encima o nosotros de él; pero sea como sea estoy viendo que el abordaje es inevitable. Nuestro barco gobierna bien y es el que nos salva del gran tortazo; ya su proa está cerca de nuestra aleta, pero una palada más y estamos fuera del alcance. Ha estado a menos de dos metros de distancia y si no se ha efectuado el abordaje ha sido por un metro de distancia y la gran rapidez con que hemos virado para lo que hemos necesitado meter los soplantes. El Crucero sigue comunicando que no se encontraba dentro de las tres millas de las aguas jurisdiccionales españolas, por lo que no debemos considerarlo como presa. Nuestro Comandante sigue la comunicación y porfiando de que sí lo estaba, puesto que todos hemos visto su salida de Valencia. El mercante se va alejando. La costa está tan cerca que se ven los focos de los tranvías y de los automóviles brillando en la noche. Un reflector lanza un destello que pasa rozando nuestro costado sin que por nuestra parte haya gran interés por ello. ¡Un proyector por babor! ha gritado un serivola. El barco mercante queda lejos por nuestro costado de Er y más próximo está el Crucero con el que seguimos comunicando que el barco se encontraba en aguas españolas. Nos indican que sienten que sus cálculos no lo determinen así pero que no nos lo pueden ceder. Nuestro Comandante indignado por el hecho les indica: "Parece mentira que una nación amiga de España y tan caballeresca en el mar abuse del poderío de sus cañones. Lo pondré en conocimiento de mi Gobierno" Contestan que lo sienten, pero que no es así y que ellos a su vez lo comunicaran a su Almirantazgo. Cuando hemos estado cerca de tierra, pues ahora nos vamos alejando, los jefes de pieza de nuestros cañones, que se encuentran cargados por orden superior, han preguntado: ¿Cuál es el blanco? a lo que el puesto de Dirección de Tiro ha contestado: "El blanco será el primer fogonazo de los disparos que nos hagan desde tierra". Navegamos todos al mismo rumbo durante toda la noche.

23-03-39

00.00 Comenzó de buen cariz, viento en calma, cielo y horizontes despejados y mar rizada.

Frente a la isla de Mallorca por su parte W. y con nosotros que estamos parados, o dando vueltas, se encuentran: El barco mercante del día anterior que es inglés, el "PENÉLOPE" y el "GALATEA". Este último 09.00 es un Crucero inglés gemelo al "PENÉLOPE" el cual tiene izada la insignia de llevar a su bordo al almirante inglés. Tras un largo rato nos ponemos rumbo N. de la isla a muy poca velocidad.

11.00 Cuando el "PENÉLOPE" marcha rumbo hacia tierra, nosotros seguimos al Crucero que lleva la insignia del Almirante y al mercante que va con él, acompañados por el destructor "TERUEL" que está también y que va haciendo una descubierta por nuestro costado de Br. El viento va haciéndose más fuerte y las olas se

van cubriendo de una cresta blanca que nos indica que el tiempo tiende a empeorar.

14.00 Remontamos Cabo Formentor y al salir de su socaire el viento es ya bastante fuerte. El temporal que se está desencadenando va creciendo por momentos hasta que nuestro barco se empieza a mover de una manera que indica hay que capearlo muy duro pues va a ser de prueba. El destructor "TERUEL" recibe órdenes de reintegrarse a Palma de Mallorca y nosotros quedamos vigilando el mercante.

17.00 Así continuamos hasta que, con buen sol, cielo y horizontes despejados, con mar arbolada y estando a unas 30 millas de tierra, siendo el temporal bastante fuerte, —el mercante va dando tumbos como cosa de juego— viramos en redondo y aproamos a la isla.

19.01 Por Er. la farola de la isla Dragonera.

24-03-39

00.00 Comenzó de mal cariz, viento fuerte de N/W. mar rizada, cielo y horizontes despejados.

08.00 Frente a Sagunto. Tierra por Er., rumbo S.

13.00 A la altura de Cabo de la Nao. Viramos arrumbando al N.

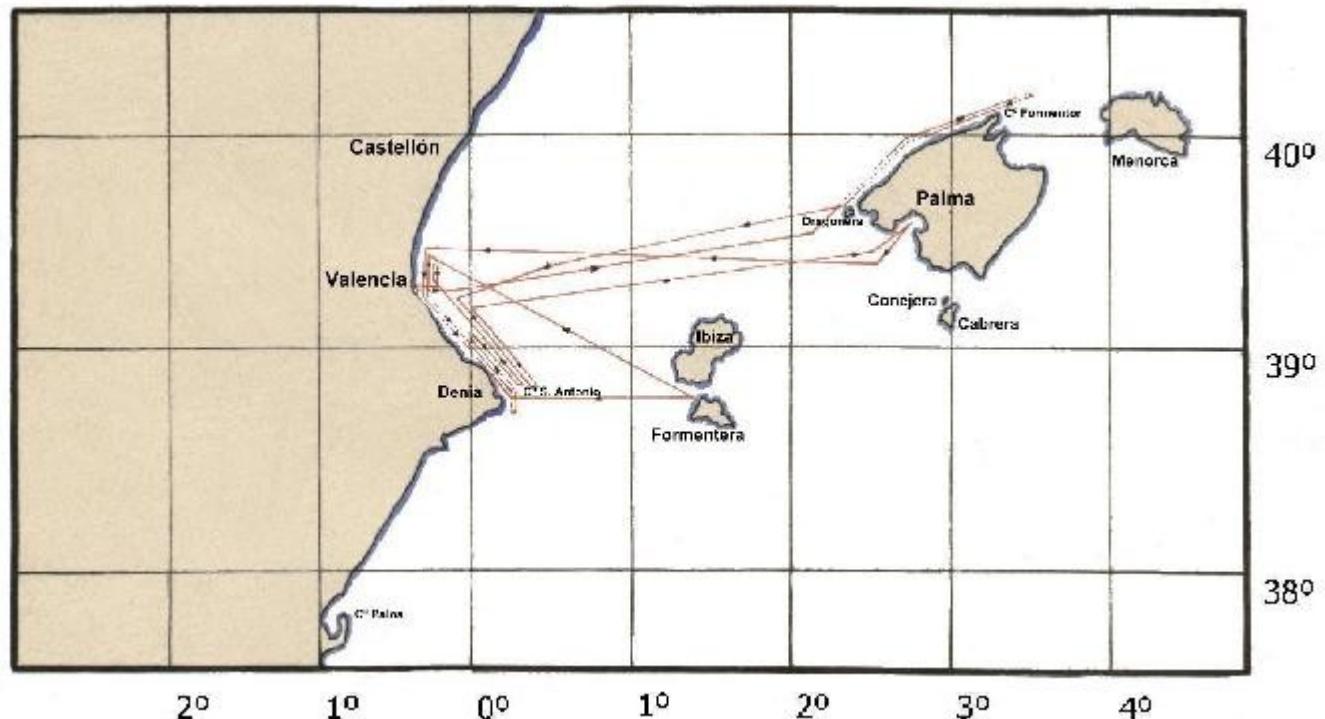
16.01 A la altura de Denia. Viramos arrumbando al S.

18.25 Al E. para reconocer un mercante.

25-03-39

06.00 Pasa junto a nosotros nuestro gemelo "MAR NEGRO". que viene a relevarnos.

16.01 Fondeados en la bahía de Palma de Mallorca. Sin novedad.



ORDEN DE OPERACIONES

Guerra al tráfico. Trasladarnos a la costa de Valencia y detener todo barco que navegue dentro de las tres millas.

ACAECIMIENTOS

17-03-39

18.00 Br. y Er. de guardia. Levamos.

18.25 Retirada. Brigada de mar.

18-03-39

06.10 Frente a Valencia. Nos dirigimos a nuestra zona de vigilancia por su parte N.

Comenzamos a navegar en nuestra línea de vigilancia. Nos cruzamos repetidas veces con el Crucero
07.18 inglés "SUSSEX" que se encuentra cruzando por estas aguas. Al llegar a las proximidades del Cabo San Antonio se vió un destructor inglés.

15.01 Se nos incorpora el destructor "HUESCA".

Nos pregunta el Crucero inglés si podíamos anticiparle el estado del tiempo, contestando que
19.10 lamentándolo no habíamos recibido aún Boletín Meteorológico. Nos quedamos sin gobierno. Gobernamos con las máquinas.

20.15 Parados.

20.30 Arreglada la avería. Avante.

19-03-39

10.15 Comunica el "HUESCA" no poder continuar rumbo ordenado debido temporal, contestándole que le convoyaríamos y que hiciese rumbo y velocidad más conveniente para socaire Ibiza, sin perder contacto.

14.45 Perdido el contacto con el "HUESCA" seguimos la derrota del gráfico.

17.30 El "HUESCA" aparece por la aleta de Br. sin novedad.

18.45 Br. y Er. de guardia, en demanda de la entrada del fondeadero de Codolá.

19.11 Fondo. Seguimos a guardias de mar.

20-03-39

04.45 Levamos.

05.00 Avante.

08.15 A la voz para reconocer un barco que resultó ser el finlandés "BEGONIA" volviendo seguidamente a nuestro rumbo.

17.05 Se avistó un barco mercante con rumbo a Valencia al que fuimos a reconocer cambiando de rumbo al reconocernos: resultó ser el francés "LEZARDRIEEUS" gobernando con objeto de no perder contacto.

23.10 Le abandonamos siguiendo nuestra derrota.

21-03-39

Se vieron 5 aparatos en la vertical del sol y por nuestra [proa](#), muy altos, abriendo el fuego contra ellos, 09.05 mandándose retirada poco después al comprender eran nacionales, habiéndose hecho 16 disparos de 8,8 c/m y 154 de ametralladora.

22-03-39

16.30 Encontrándonos navegando casi a la altura de Sagunto, se vió salir un barco mercante de Valencia virando y haciendo por él

Desistimos por encontrarse fuera de las tres [millas](#) haciendo [rumbo](#) de colisión para reconocerlo resultando ser el "SEABAC SPRAY" que según nos comunicó el crucero inglés "PENÉLOPE" que por lo visto lo 16.45 esperaba en la boca del puerto iba en [lastre](#) para Orán continuado la [derrota](#) del gráfico y notándose que el "PENÉLOPE" estaba en [zafarrancho de combate](#) durante todo el tiempo.

18.05 Al ver que el "PENÉLOPE" se dirigía de nuevo hacia el puerto de Valencia se viró arrumbando a dicho puerto.

18.15 Se vio salir un barco de Valencia, de entre los [malecones](#), poniéndose a toda y gobernando [a la voz](#).

18.45 [Zafarrancho de combate](#), ordenándole al mercante repetidas veces y por [scott](#) dirigido, que parase las máquinas, sin que ni siquiera fuésemos contestados.

19.01 Al estar a 2 [millas](#) y media al E. de la farola de Valencia se pasó por la [popa](#) del mercante maniobrando tal y como se ve en el gráfico, continuando navegando [a la voz](#) en comunicación con el "PENÉLOPE".

Después de darle al mercante repetidas veces por [scott](#) dirigido la señal de que parase las máquinas se le 19.15 hizo por la lámpara la misma señal, dando el enterado sin cumplimentar la señal, maniobrando de tal forma que era inevitable el abordaje comprobándose que en vez de parar, aumentaba la velocidad. Esta orden de parar es precisamente a la que se refiere el "PENÉLOPE" en sus comunicaciones cuando efectivamente, ya nos encontrábamos los tres barcos fuera de las aguas jurisdiccionales continuando [navegando de conserva](#) en espera de la resolución del Almirante inglés.

23-03-39

08.01 Se nos incorpora el "TERUEL" y al mismo tiempo el Crucero inglés "GALATEA" con la insignia del Almirante, se reunió a los buques ingleses.

08.30 Se moderó navegando [a la voz](#) en las proximidades de los buques ingleses comunicando con ellos.

11.00 Se dio [avante](#) poca, navegando con los buques ingleses.

13.01 En vista de comunicación recibida de V.E. se autorizó al "TERUEL" para que se dirigiera a Ibiza. 16.31 El "PENÉLOPE" abandona nuestras aguas.

16.55 El Almirante inglés nos comunica su decisión de permitir al "STANCOR" continuar viaje.

17.36 En vista de ello les abandonamos haciendo [rumbo](#) a Valencia.

24-03-39

07.21 E/W. con Sagunto. Empezamos a navegar en nuestra zona de vigilancia.

Se gobernó para reconocer un barco que se había avistado por la [proa](#), resultando ser el inglés 10.08 "STANLAND" autorizado para entrar en Valencia según Boletín de Información nº 850 y llamada general a Palma.

18.45 Se gobernó [a la voz](#) para reconocer un mercante que resultó ser el francés "MASCOT".

25-03-39

05.31 Se avistó el "MAR NEGRO" por la [amura](#) de Er.

06.22 Una vez relevados por él se arrumbó a Mallorca.

15.12 En demanda de la entrada de Palma de Mallorca.

15.49 Retirada. Amarrados a la boyo nº 4.

CRUCERO NÚM. 62

ORDEN DE OPERACIONES

Trasladarnos con el E.M. de Palma de Mallorca a Cartagena. ¡¡¡ LA GUERRA HA TERMINADO !!!

ACAECIMIENTOS

29-03-39

El "CANARIAS" y el "NAVARRA" izan los gallardetes de llamada al personal franco de sus respectivas dotaciones que se encuentran en tierra. Por la mañana han salido, el minador "MARTE" y el destructor 14.00 "MELILLA"; nuestro Crucero sigue con todo normal aunque nos extraña que no se hayan izado las señales como en los otros barcos ya que va a salir toda la Escuadra. Empiezan a comunicar por radio noticias de que las sublevaciones en todo el territorio no liberado van en aumento y el optimismo general reina a bordo, pues es seguro que ahora podremos contar la guerra.

Salgo a tierra. Me avisa un muchacho que los gallardetes del "CANTÁBRICO" y "VULCANO" están izados reclamando al personal que está en tierra. Me llevo al muell Estamos unos veinte marineros esperando 15.29 que de un momento a otro llegue el bote que nos ha de llevar a bordo, cuando nos dicen que el semáforo está comunicando al barco, que queda suspendida la salida por lo que pueden dar francos hasta las 24,00 horas, pero que han de estar pendientes de las banderas de llamada de urgencia.

23.01 Regreso a bordo sin que haya habido novedad. Parece ser que la salida del barco ha quedado para mañana.

30-03-39

Mandan recoger toda la ropa que la [dotación](#) tenga en tierra, lo cual hace suponer que vamos a otro puerto 09.01 por mucho tiempo; por otra parte están desalojando los camarotes del Comandante y del Segundo Comandante y es probable que por esta razón venga el Excmo. Sr. Almirante.

31-03-39

Todo el día ha habido un gran movimiento en todo el barco, embarcando camas y colchones para la gente del E.M. que se traslada a Cartagena.

17.25 Br. y Er. de guardia.

Retirada. Vienen a bordo el Almirante y muchos oficiales y Auxiliares de Estado Mayor. Poco a poco parece que por los portillos se va escapando la luz dejando paso a la oscuridad que se va apoderando de todo el buque. Como nuestra costumbre al salir a la mar es igual que la de los topos, es decir, que no vemos nada en absoluto, esperamos dar tumbos por cubierta, como otras tantas veces. Algunas luces interiores brillan y al poco tiempo aparecen los electricistas con las escaleras poniendo luces por todos los pasillos exteriores y demás partes del buque. Navegamos ya como un barco y no como un trozo de madera escapado de un naufragio. ¡¡¡ LA GUERRA HA TERMINADO !!! un naufragio. ¡¡¡ LA GUERRA HA TERMINADO !!!

Es ahora cuando apreciamos que es verdad. Los periódicos han estado lanzando las noticias del final de la guerra, pero en nosotros, todavía, no existía esa certeza que ahora nos da la realidad.

Navegamos sin vigilancia doble ni cañones de 6 horas de guardia; es como lo era hace casi tres años. Es tan grande pensar que todavía nosotros podremos contar algo de la guerra, que nos parece mentira; no creemos que naveguemos con las luces encendidas como solo allí en aquella isla de Pantelleria lo hacíamos y donde la costa italiana estaba tan cerca, donde los barcos rojos no llegarían y ahora con rumbo a ¡CARTAGENA!, llevamos la iluminación como si nada hubiera pasado, donde hace escasos días nos disparaban los cañones de 38,1 c/m y donde con el solo nombre de la Ciudad nos corría un escalofrío a todos. No es que nos invadiera el miedo, pues habíamos corrido riesgos mayores y lo bastante grandes para poner nuestro ánimos a prueba de bombas y de esos mismos cañones.

En nuestro Crucero, no van hombres que salieran a navegar ayer; va gente que moldeó su temple en el olvidado Acorazado "ESPAÑA" en aquel "abuelo" del que ahora al terminar todo, nadie se acuerda de él; sólo los que lo vieron salir a la guerra, el que lo vió a Br. y empezar a hundir su costado en aquellas aguas tranquilas, pero con instintos de muerte, sabe acordarse y sólo aquellos van dentro de ese barco, de ese "vapor", que alguno dijo.

He invocado al "ESPAÑA" y ahora que los torpedos y los submarinos quedan allí lejos, en la Historia, me viene un sentimiento por él como si hubiese hablado de un ser vivo.

Nadie se volvió acordar del viejo Acorazado, nadie pensó que hoy en muchos corazones vive la silueta del querido "abuelo" que con sus viajes de 16 y 18 días nos encaró algunas veces con la muerte.

Sus 16.500 toneladas pesan ahora sobre mi pensamiento como si en sus soldados espaciosos me encontrara de nuevo.

El "MAR CANTÁBRICO" este barco mercante artillado ha sido digno sucesor de él, es el que nos ha llevado hasta el final de la guerra.

No es aquí donde los motores suenan a Paz, ni donde se respire paz por todos los lados; el mismo ruido molesto de las máquinas y el mismo olor salobre se respira ahora; es todo igual a cuando navegábamos en un crucero difícil, más, parece que todos echamos en falta algo. Es la guerra.

Después de tanto tiempo de guerra nos habíamos acostumbrado y casi considerábamos normal aquel tiempo. Desde el día 28 de julio de 1936 hasta hoy 31 de marzo de 1939 he vivido en constante sabor de guerra. Toda mi vida de marinero ha sido para mí una prueba de marinería que no podré olvidar en lo que me quede de vida.

Ya mi diario no tiene ningún objeto y será difícil que pueda escribir otro crucero, si es que la paz se extiende hasta el día que me llegue la licencia... pero en estos días que he vivido hay una enseñanza que no puedo olvidar, un algo que no se borra ya con el tiempo.

01-04-39

Amanece este primero de abril con rumbo a Cartagena y proa al S. Vamos costeando a una distancia no superior de 1.000 metros de la costa y se van dejando ver poco a poco los montes pelados y secos que dan una nota a cementerio y una seriedad de muerte.

Se va cubriendo el camino. La estela que deja nuestra popa va marcando el derrotero seguido y vamos avanzando no sin algún recelo por parte de la marinería la que no deja ni un momento de mirar las puntas de los abruptos montes para ver si de un momento a otro suena o se ve algún ruido bien conocido o algún fagonazo que delate la presencia del enemigo. Esa tranquilidad de la guerra acabada puede sentirse en una retaguardia donde el sabor de un rico café en un mullido sillón y ante una bella muchacha invita a ello.

Aquí en un barco de guerra donde los timbres y las sirenas de alarma montan guardia perpetua, listos a la primera señal para lanzar su aullido, con la perspectiva de Cartagena a menos de dos millas de distancia, donde todavía

parece humear la pólvora de los últimos bombardeos, tiene una expresión menos optimista para el que se deleita con estos parajes. Algún chiste de pésimos antecedentes sale por boca de algún marino que quiere tranquilizar su espíritu con la hilaridad de los demás.

A lo lejos aparecen las siluetas de dos barcos de guerra, que enseguida son reconocidos como el "CANARIAS" y el "NAVARRA" los que están esperando nuestra llegada para recibir órdenes, encontrándose en la misma entrada de Cartagena. Es un alivio ver que su situación es tranquila lo que no es obstáculo para dejar de mirar con respeto a varios "detalles" que asoman sus cañas por encima de las montañas.

El Almirante ordena a los Cruceros nacionales que esperen a la entrada y que sigan en [línea de fila](#) de orden natural siguiendo las aguas de la capitana, lo cual parece no es bien entendido ya que se cuelan por la entrada, sin duda para arrebatarnos la honrilla de poder decir que han sido ellos los primeros en entrar. El Almirante dice algo y no de buen humor, al ver la maniobra de los cruceros.

10.51 Atraca a nuestro costado la lancha de Cartagena "CONSTANCIA" la cual trae al [práctico](#), que nos ha de conducir al final del muelle.

Una bandera bicolor ondea en el palo y varias señoras y niños vienen a su bordo además del [práctico](#) resultando ser familiares de Jefes y Oficiales que sin duda están enterados de su llegada. Vamos "pasando" poco a poco por el canal que da acceso a la entrada y a mi vista van apareciendo fuertes, cañones y más cañones. No suponía yo que estaba tan artillada esta parte de la costa aunque sí tenía referencias de que era reciente su instalación.

Cerca de una playa y por Er. se ve un barco escorado y en la misma dirección los palos de un mercante que nos dicen son los del malogrado "CASTILLO OLITE". Así llegamos al muelle donde mucha gente espera nuestra llegada, en su mayoría chiquillos, que comienzan a dar vivas a Franco y España, aunque en algunos se ve una mirada recelosa mostrando su timidez por lo que pueda "ocurrir". Estamos atracados y con el [portalón](#) listo, para que puedan bajar los Jefes y Oficiales, que tienen allí a sus madres, hermanos, etc. y a los que se abrazan con el ansia de tres años.

Por la tarde y a pesar de que esto no está muy tranquilo, me falta tiempo para salir a verlo; la capital ofrece un aspecto bastante desastroso; montones de basura por las calles denota, lo que en un mes escaso han pasado sus habitantes -los pocos que allí quedaban- por la continua lucha por la que han pasado ellos mismos al sublevarse y no entenderse más que a tiros por las calles.

Un soldado me pregunta por un compañero mío, paisano suyo y al intimar algo, me cuenta parte de lo que yo deseaba saber

Es del "CASTILLO OLITE" y poco más o menos, cuenta lo ocurrido así:

"Salimos de Castellón el día 6 de marzo y llegamos a la entrada de Cartagena el día 7 sobre las doce del mediodía y con la mayor tranquilidad enfilamos la entrada. Habíamos estado navegando muy cerca de la costa, en la confianza de que Cartagena estaba con los nacionales. Poco después, cuando ya habíamos remontado la altura de Escombrera, nos empezaron a hacer fuego con baterías de 15,24 c/m. que tienen emplazadas en la boca del canal. Fueron momentos de verdadero pánico que sólo y a pesar de haber sido momentos, me parecieron años. Una salva corta... otra larga y la tercera... (hace un suspenso como queriendo recordar, o para que yo interprete lo que ha pasado)". Aparece una cosa en sus labios que quiere ser una sonrisa, siendo más una mueca.

. "No se a fijo -continúa- las granadas que cayeron ni donde pudieron dar. Vi el [puente](#) volar hecho astillas y el barco entero saltar como empujado por algo difícil de explicar.

Habían hecho explosión los materiales que traímos en las bodegas; yo me sentí por el aire y luego en el agua. No se exactamente si nadé o no pero lo cierto es que llegué a la playa sin la menor señal de dolor. Luego ya sabes poco más o menos tu, lo que nos pasó: nos recogieron los rojos los que nos llevaron a una iglesia fuera de Cartagena, en un pueblo donde nos metieron presos, dándonos escasamente de comer por que no tenían suficiente ni para ellos mismos o acaso por que no éramos rojos.

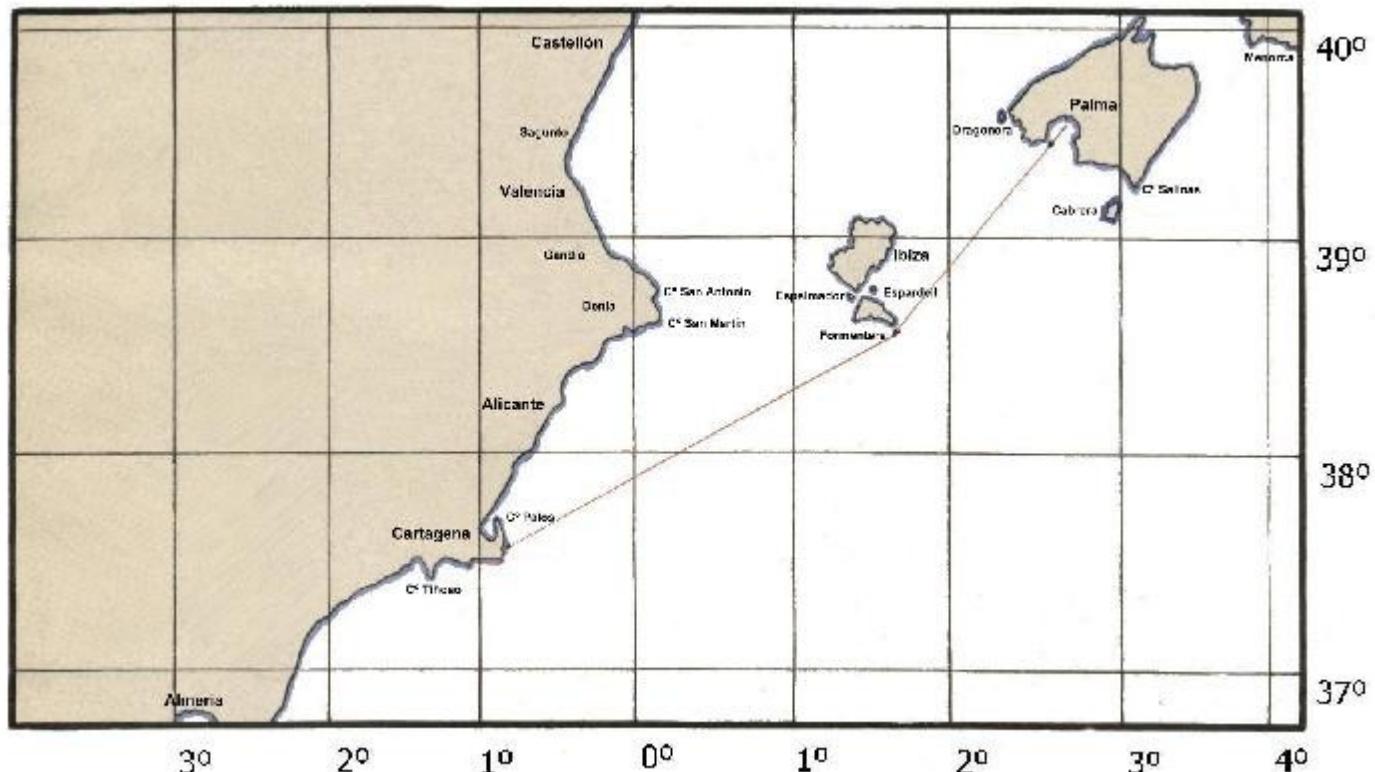
Más tarde nos amenazaron con fusilarnos a todos y un día cuando el follón era más grande en Cartagena, nos apoderamos de las armas de un almacén que asaltamos y nos hicimos dueños del pueblo; fuimos a Cartagena que estaba casi totalmente deshabitada pues nuestra aviación la castigaba mucho y nos hicimos los amos. Luego apareció la Escuadra nacional y lo demás no debo contarte, pues tu sabes como yo como está esto".

Le invito a tomar algo, y enseguida me doy cuenta que estamos en terreno recién liberado y por lo tanto es inútil invitar a nadie pues nada hay para beber y ofreciéndole un pitillo me despido de él.

Me estoy dando cuenta de lo que ha sido la guerra para todos nosotros. Aquí y allá andan paisanos y militares

semi de uniforme, que hace unos días nos estuvieron ametrallando y disparando con los cañones de costa, que acaso pudieron estar en la mar cerca de nuestro costado con el "bendito" propósito de lanzarnos a la eternidad y sin embargo estábamos allí sin conocernos, incluso tomando unas copas juntos.

No ha sido una guerra donde el idioma o la fisonomía hagan conocer al enemigo; donde sea difícil verlo por que pertenece a otra raza; no, estamos juntos sin desearnos mal alguno y comemos el mismo pan y pisamos la misma calle y donde se habla el mismo idioma. La guerra no ha dejado mella aparente de odio, en quien por acatar distintas órdenes era nuestro enemigo. Regreso a bordo desde donde, de tarde en tarde, se oyen algunos paqueos que no inquietan a nadie pues se está acostumbrado a ruidos más fuertes y temidos.



A Y E R

Y

H O Y



A Y E R

DÍA 2 DE JUNIO DE 1936

Alegre, me he levantado para dar un paseo por Ferrol. Nunca he salido de casa, de las faldas de mi madre, y ahora, solo, quiero gozar de la libertad de mis actos y ya empiezo a gobernar mi vida completamente por mí mismo.

Son las nueve poco más o menos, y después de tomarme un café con leche para desayuno que contenía más nata de la que yo podía tragar, por ser éste un alimento que a pesar de conocer su acción nutritiva no es de mi gusto, muy diferente de cuando mi madre, aquella santa mujer que ahora se estará acordando de mí desde mi casa, me lo colaba una y mil veces para que yo no lo tomara con repugnancia, digo, después de esto, tomo la primera calle que encuentro al salir de la fonda y me dedico a ver lo que creo sea más útil para mi vida futura.

El haber venido a El Ferrol ha sido uno de esos caprichos que puede tener un joven con 18 años acabados de cumplir, y por eso estoy alegre, pensando que dentro de pocos días seré un marinero.

Me doy cuenta que estoy en una calle y me olvido de momento de para que he venido a este pueblo. Mis pasos me han conducido inconscientemente donde mi afición me hubiera llevado. Estoy a la orilla del mar por la parte del Arsenal y me dedico a extasiar mis ojos en la contemplación de varios barcos mercantes que se encuentran en la bahía.

Dentro del Arsenal, tres palos altos y cruzados por otros más pequeños señalan el lugar donde se encuentra un barco de los que yo tan solo había visto en el cine y de los que he leído en novelas de la piratería por mar. Muy cerca de él se encuentran dos grandes barcos de guerra los cuales están por terminar y en los que trabaja personal del Arsenal.

Me siento marinero antes de pasar ya por las puertas del Arsenal, pero no marinero militar, como voy a serlo, sino puramente aficionado a navegar y recorrer países y navegar mares. Recorrer África, Europa, América, en fin, poder mañana hablar de cualquier materia con conocimientos de ella, y solo en la Marina veo yo plasmadas mis aspiraciones de navegar, ya que soy de familia humilde y no puedo dedicarme a la vida de turismo.

En poco tiempo recorro casi todo lo que de Ferrol se puede recorrer; oigo hablar a los gallegos y me pare algo artificial y si como lo hicieran así por capricho. Se me están haciendo algo antipáticos.

Vuelvo a la fonda a comer, sentándome para descansar del paseo de la mañana.

A las 6 de la tarde debo presentarme en Capitanía General de Marina donde supongo me dejarán listo para empezar en mis faenas de la nueva vida que me propongo iniciar.

El dueño de la fonda viene a traerme el "menú" que es verbal.

¿Quiere comer caldo gallego?

No tengo ni la menor idea de cómo puede ser y le digo que puede servirme lo que crea mejor. Al poco rato un periódico dentro de un plato lleno de caldo blancuzco me ponen sobre la mesa. El tal periódico quiere ser una hoja de verdura pero es tan grande que merece mejor el nombre de periódico. A pesar de que no es de mi gusto, como lo que puedo y ya empiezo a ver lo que me espera.

Otro paseo después de comer me sienta muy bien pues me distraigo viendo alguna que otra barca con formas verdaderamente bonitas y a las que no me cansas de mirar. ¡Qué bonito debe ser, ser marinero!.

Han dado las 6. Como me han advertido que no me darán de cenar he llevado conmigo un bocadillo de jamón.

Llego a Capitanía General donde con otros cuantos nos forman malamente y nos llevan por unas escaleras, a una puerta grande con unos jardines fuera y en la que montan vigilancia los marineros. Debe ser el cuartel. Nos forman al lado de donde dice "Ayudantía Mayor" nos despojan de nuestras navajas y de todo instrumento capaz de herir o cortar y nos llevan por unos patios a un lugar donde nos aprovisionan de manta, plato, cuchara, y nos llevan entre balidos de marineros, donde dice "Cuartel de Brigadas de Instrucción". Nos mandan acostar en unas mesas con unos "coyes" que nos han dado.

¡Ya soy marinero!.



H O Y

DÍA 2 DE JUNIO DE 1939

Me acabo de levantar de una mesa en la que he estado durmiendo durante la noche y en la que descanso como lo hace un hombre a los 21 años a los que no se ponen reparos para el lugar del descanso pues todo lo soporta un cuerpo joven.

Me tengo que limitar a pasar el día como otros tantos de mi vida encerrado en el límite de los 128 metros de eslora, que tiene el "MAR CANTÁBRICO" en el cual estoy desempeñando un destino en Oficinas como Preferente Amanuense.

Con la mayor naturalidad miro al mar que nos rodea sin dejarse ver ni una pizca de tierra, y con la misma indiferencia que cualquier hombre verá una de las calles de su tierra.

El desayuno consiste en café con leche, algo especial, corregido y aumentado por ser un destino, el que yo tengo, del que necesitan más de cuatro marineros y por que en otra época de mi estancia en barcos, he sido aficionado y he compartido las faenas del arte culinario.

La vida de distracción que hoy puedo darme es la siguiente: A las siete y media u ocho empezaré a trabajar en la labor cotidiana que tengo asignada y que sin ser para mí un orgullo ni vanidad, es la mejor de todas las que hay a bordo para la marinería. Así hasta las doce que la corneta dirá que hay que comer; después de ello y hasta las 14.00, puedo hacer lo que me venga en gana, excepción hecha de salir a tierra, lo que nos está prohibido por fuerzas superiores. De las 14,00 h. a las 18.00 h. e igualmente que por la mañana, trabajaré en la oficina y desde esta hora hasta mañana a las 6.00 h. puedo estudiar, matar el rato como mejor pueda o dormir si ello me apetece.

La vida parece que me sonríe a los 21 años y yo estoy contento por lo demás.

He pasado casi por tres años continuados de guerra en los que he tenido la oportunidad de hacerme hombre y

saber lo que es bueno y lo que no lo es. He aprendido cosas de las que no hubiera tenido ocasión de hacerlo en el servicio militar en tierra, estando contento de haberlo hecho en la Marina.

Vamos a un viaje de instrucción para hombres del Cuerpo General de la Armada, es decir para los que han de salir Oficiales de la Marina y tocaremos en varios puertos de los que más ansiaba ver y que serán recorridos por nuestro barco en este viaje.

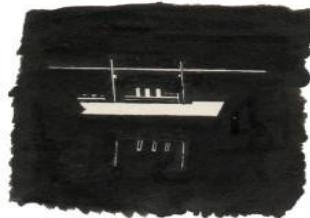
Llevamos [rumbo](#) a Cabo Jubi y hemos salido de Río de Oro donde hemos llegado procedentes de Las Palmas de Gran Canaria. Todo son lugares bonitos, lo digo por las Islas Canarias por que en Río de Oro no nos ha sido posible visitarlo por no haber calado bastante para nuestro barco.

Relativamente he viajado poco, pero los viajes que he efectuado me han enseñado varias cosas de sumo provecho. Me he divertido como mi edad me lo exigía y pienso como pudiera hacerlo cualquier hombre con edad superior a la mía.

Me encuentro sin ningún porvenir y tengo que trazar el [rumbo](#) de vida que quiero seguir. Toda mi afición marinera ha sido aumentada por cuanto he visto y he quedado a completa satisfacción de conocer la Marina. Sin embargo, hay algo que no me gusta de ello: es la mili. Me gusta la marina y no me gusta la Marina; la libertad de acción está limitada por un código militar que es menos duro en la vida civil. Disciplina no es la voz que me encante. Cumplir con un deber es de mi mayor satisfacción pero en la Marina los deberes son más duros que en cualquier otro sitio.

No deseo hablar más de esto pues estoy pensando que ya me queda poco. Me siento tranquilo al ver que en TRES AÑOS no he tenido ni una privación de salida por nada; en perfecto castellano he sido cumplidor como lo pueda ser el primero. En otro tiempo, cuando pasaba las puertas del Arsenal de Ferrol me sentía dichoso diciendo entre mí: ¡Ya soy marinero!.

Hoy... tengo que gritar con toda la fuerza de mis pulmones... ¡¡YA ESTOY CUMPLIDO!!



EL "MAR CANTÁBRICO" Y EL "MAR NEGRO"

VUELVEN A SU CONDICIÓN DE MERCANTES

Como buques auxiliares intervinieron eficazmente en la guerra.

Bilbao, 23.- En los astilleros de Sestao están siendo desarmados, para que vuelvan a su condición de mercantes, los vapores "Mar Cantábrico" y "Mar Negro", dos unidades que jugaron un papel importante durante la guerra.

El "Mar Cantábrico" fue apresado por el "Canarias" en marzo de 1937, cuando llevaba un cargamento de motores de aviación y miles de toneladas de trilita, habiendo sido condecorado por tal hazaña, con la Laureda de San Fernando, el [Teniente de Navío](#) señor Lostau. Conducido el buque a El Ferrol del Caudillo fue dotado con cuatro piezas de artillería y cañones antiaéreos, dedicándose a la persecución del contrabando.

Igual ocurrió con el "Mar Negro", incorporando a la Marina de Guerra por decisión de su oficialidad, que logró hacerlo salir del puerto de Bona en la primavera de 1937. En los astilleros de Bilbao fue puesto en condiciones de prestar servicio como auxiliar de guerra, y ahora como el "Mar Cantábrico" ha sido desarmado, devolviéndose a sus propietarios para que puedan volver a su condición de mercantes.- (R.N.)

Columna aparecida en el "IDEAL GALLEG" de fecha 26/11/39. Crucero Auxiliar "Mar Cantábrico"



PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CRUCERO AUXILIAR "MAR CANTÁBRICO"

DATOS GENERALES

Construido En Bilbao.- Cñía Euskalduna

Botado al agua año 1930

Eslora máxima 126.16 metros

Manga 16.52 metros

Calado máximo 6. Mts. popa, 5,5 mts. proa

Desplazamiento con calado máximo 8.150 tons.

Dotación 418

Víveres; caben en despensa para treinta días

Anclas 2 anclas "Hall" de 3.370 Kg.

Cadenas 16 grilletes de cadena de 27 mts.

Botes 4 mixtos de 7 mts. (2 salvavidas)

MÁQUINAS

Número y clase de propulsores 2 motores "Diessel" de 4 tiempos inyección mecánica (sin compresor)

Fuerza de los propulsores 4.000 HP

Velocidad máxima en pruebas	14,5 <u>millas</u>
Velocidad económica	12 <u>millas</u>
Petróleo	865 tons.
Dínamos	2 de 100 Kw. 220 v. - 1de 70 Kw. 220 V. 1 de 50 Kw. 220 v.

CONSUMOS

De petróleo en 24 horas 128 Rs - 19.200 Tns . 120 Rs - 15.000 Tns.

Consumo diario de agua potable Doce toneladas.

ELEMENTOS OFENSIVOS

Artillería	4 Cañones de 15,24 C/m "Vickers" costa
Emplazada	modelo 1923.-4 cañones de 88 m/m. "Krupp"
A bordo	a/a. y 4 ametralladora a/a de 20 m/m.

COMUNICACIONES Y SEÑALES

Telegrafía telefonía sin hilos	1 R.T. Marconi, 1 Radio señalador y 1 de socorro 2 Receptores Marelli y 1 Macchine
Radiogoniómetro	1 Telefunken

PARTE rendido el 12 de marzo de 1938

sobre el hundimiento del

CRUCERO "BALEARES"



En Soller a 12 de marzo de 1938

PARA:

Excemo. Sr. Almirante Jefe de las Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo.

OBJETO:

Dar parte como oficial superviviente más antiguo de los hechos y determinaciones tomadas a bordo del Crucero "BALEARES" durante la madrugada del seis de marzo hasta abandonar el buque.

SITUACIÓN DE LAS FUERZAS:

Se navegaba en Línea de fila de orden natural "BALEARES", "CANARIAS", "CERVERA", distancia 1.000 metros velocidad 13 nudos, convoyando dos buques que quedaban por babor a distancia de 4.000 metros, velocidad 10 nudos.

TEXTO:

- 1. Próximamente a las 00,30 del día seis sonaron los timbres de zafarrancho de combate. Al acudir a mi puesto en el Puente del Estado Mayor, me informé de que habían sido avistados y reconocidos perfectamente cuatro destructores y un submarino, al parecer cortando nuestra proa con rumbo hacia Levante y a distancia próximamente a 2.000 metros. En este 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 visto al enemigo", contestando éste poco después: "había avistado cuatro destructores y un crucero". El Almirante ordenó que éste a su vez se lo preguntase al "CERVERA", como creo que así lo 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 hacia el S. o hacia la costa de Levante, no adoptándose decisión alguna, por conducirnos ambas al encuentro posible del enemigo, o a la mayor proximidad en el alba en la costa roja, con aeródromos en ella, a parte de suponer que el enemigo estuviese en las proximidades y fuésemos situados durante la ejecución de las señales.

Se sorprendió en escucha radiotelegráfica onda 65 metros una estación muy fuerte y próxima "A F 1" preguntando en T.S.H. a "A F 2" si tenía algo para ella; poco después en onda de 62 metros se sorprendió la contestación de ésta: "que no tenía nada" y en claro: "no des tanta potencia". S.E. me ordenó personalmente 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 este momento anuncia 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 aquella demora última, sin dar tiempo a que esta orden se cumpliera por dispararse ya en la primera ordenada. Los buques navegaban siguiendo las aguas a velocidad propia de 26 nudos sin estar en línea de fila, cayendo ésta hacia babor.

El que suscribe se dirigió en este momento hacia la estación de T.S.H. principal como se le había ordenado, y al pasar por delante de la puerta del puente de estribor oyó y vio una salva cuyos piques pequeños cayeron muy próximos. Durante el camino que tuvo que recorrer oyó algunas salvadas y al pasar el mamparo 100 antes de llegar al siguiente hacia popa por el pasillo de Br. se produjo una explosión acompañada del total apagado de luz y hundimiento de la cubierta por donde pasaba.

Al principio ignoraba donde se encontraba, pero poco tiempo después por el 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 los 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 de la cubierta superior y de ésta a la cubierta alta, oyendo continuas explosiones que cimbrelaban el buque

- 2. En esta cubierta me formé cargo de la grave situación en que se encontraba el buque: inclinado ya unos 15 ° hacia proa, un gran incendio en el centro y otro en los puestos de popa y superestructura que comunicaba con la toldilla.

El Jefe de Máquinas subió a 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 I. de M^a. de la seguridad interior, terminar de encender el alumbrado supletorio, subir matafuegos y repasar todas las puertas estancas.

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 A. de N. Rey que no existía comunicación con el puente, intenté hacerlo personalmente, tanto por 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; después desde cubierta con los aparatos de alarma y megáfonos fue también intentado, resultando todo inútil, no habiendo logrado ver el 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 tiempos normales.

Comprobé que desde allí tampoco existía comunicación con el puente y la imposibilidad de poner en marcha ningún transmisor. Me dirigí a la Oficina de Cifra de popa forzando el archivo de las claves y códigos y ordenando al A. de N. Rey que bajase al T.S.H. y descifrarse los despachos sorprendidos. Por la escotilla de popa pude subir a la toldilla en donde encontré al T. de N. Cubillo, A. de N. Bustamante y Benavente los cuales se dedicaban con gran arrojo 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 a alistar las inundaciones de los pañoles por si fuese necesario, lo cual ya había 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 tablones y madera 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 poder 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 a 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 lámpara 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° de escora sobre Br. y las hélices medio fuera.

Los destructores intentaron abarloar su amura tres veces llegando incluso a dar un cable por Er. pero debido a la rápida escora y peligrosa inclinación que tomaba el buque desistieron de ello.

En vista de que el salvamento parecía que iba a ser posible ordené a 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 la toldilla, lo que se efectuó en verdadero orden, a la cual arengué, explicándoles el orden a seguir para el abandono del buque, por estar en la creencia de que esto pudiera llevarse a cabo: primero los heridos graves, luego leves, y por último los sanos y terminé dando tres vivas a España, Franco y Arriba España, que fueron contestados con verdadero entusiasmo por todos los allí presentes.

Al convencerme de que los destructores ingleses desistían de su ataque y ver la escora que el buque tomaba hacia estribor, de acuerdo con los Oficiales, ordené el abandono, tirando las balsas y tratando de evacuar los heridos, lo que materialmente se hizo imposible.

A las 05.00 aproximadamente el buque escoró rápido a Er. se inclinó verticalmente hundiéndome con él.

- 4. Después de breves momentos y de pequeña lucha contra 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 tablones 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 les dieron alimentos calientes. Es de señalar que una de las balleneras dio la voltereta durante la faena de recoger los náufragos. A bordo del "BOREAS" fui llamado por el Comandante el cual me manifestó su sentimiento y me rogó le contase lo sucedido, como ligeramente efectué: a su vez le pedí detalles de lo que había visto, informándome que además de torpedos debió de 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 rojos, acompañados de aviación. Que ellos estaban a unas 40 millas de distancia y que el ruido de la explosión y el incendio les decidieron a recalar sobre nosotros.

A las 08,00 aproximadamente 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 dejó 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, facilitaban toda la labor y las órdenes eran cumplidas con prontitud, exactitud y entusiasmo nunca igualados. Faltaría a mi deber si ante semejante conducta del total, no contase 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 m/m. completamente mutilado y moribundo, tuvo fuerzas para despedirse patrióticamente de la dotación y del buque y terminó dando un ¡ARRIBA ESPAÑA!.

El Alférez de Navío Lagarde, herido grave en una pierna no cesó de alentar con frases patrióticas los trabajos que la dotación efectuaba, no admitiendo ser curado mientras existiera heridos en sus proximidades.

El Alférez de Navío Luis Suances, también herido y sin movimiento no admitía ser curado y no cesaba de

repetir las órdenes que se daban a la dotación animando a ésta con frases llenas de entusiasmo.

Comandante Maquinista D. Manuel Cercido, con serenidad asombrosa se mantuvo en su puesto y con planos abiertos ordenó metódicamente cuantas medidas fueron necesarias para el posible aprovechamiento de las máquinas y seguridad de ellas.

Capitán Médico Magín Pallarés y Ayudante Auxiliar de Oficinas Sicilia, se distinguieron por su infatigable labor de asistencia a los heridos, de los que además ejercían verdadera misión apostólica, multiplicándose en su trabajo ordenó y llegó a clasificar 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 de la T.S.H. y flechas radiotelegráficos, se mantuvieron en sus puestos en perfecto orden y serenidad, logrando con su competencia mantener el servicio con igual exactitud que en circunstancias normales. Al darles la orden de abandono ejecutaron éste en perfecto orden proveyendo a los flechas de tablones y normas para mantenerse a flote.

• 7. INTERPRETACIÓN DE LO SUCEDIDO

A juicio particular informo a V.E. de lo que personalmente creo ha sucedido.

a). Sin duda el enemigo al avistarnos por el exceso de señales luminosas y una vez hecho, fácil es seguir a los buques por que navegando éstos a velocidad puede verse 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 torpedo efectuado por el enemigo acompañó tiro de artillería cuyos piques he visto personalmente y cuyos efectos también se han visto en las cubiertas. Casi simultáneamente fueron ambos tiros. El efecto de la primera explosión no cabe más remedio sea de 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 5 minutos que tardé en subir a cubierta ya había tomado unos 10 grados. No cabe más que acompañado de este impacto haya habido alguna explosión de algún pañol. Esto es posible dado que:

- en la toldilla se ha visto un proyector de los del puente.
- un inducido de motor o de 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 la explosión, existen las siguientes noticias. La pólvora existente en parte en algunos pañoles no estaba en buenas condiciones. Días antes el 2º Comandante llamó la atención y recuerdo comparó lo bien que estaban dichos pañoles en el "CANARIAS", contrariamente a como estaba 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 creer no estaba en buenas condiciones. Que en algunos pañoles las cargas excedían al cargo que estaba en ellos. También oí ordenar el que las espoletas a/a. de 203 que estaban colocadas, fueran quitadas. Tengo entendido que el pañol de la Torre "1" queda fuera de la protección del bulge.

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 la penetración de algún proyectil en la torre, hay que descartarlo pues en la cámara de tiro no había ni una sola carga, dado que aún no se había recibido la orden de cargar.

b). En el centro del buque a la altura de 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 esta parte salía: también debió explotar algún tanque de combustible por que 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 torpedo.

El incendio grande del centro 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 8 m/m. que allí se encuentran, así como debido al posible incendio de los tanques de gasolina por la situación que ocupan.

c). La gran brecha que había en el costado de Br. a la altura de las calderas **B**, puedo atribuirla a ser la parte del buque que quedó desquebrajado. Sus dimensiones eran de unos 10 ó 12 metros de largo y cogía desde la cubierta alta hasta la altura de la flotación, pero el lomo del bulge se veía perfectamente aunque algo abollado. Por esa brecha entraba mar y petróleo.

d). En cubierta se apreciaron claramente los efectos de artillería y a juzgar por ellos de calibre no inferior a 15 c/m.

El tiro debió durar muy poco tiempo, pues al subir a cubierta ya no lo efectuaban, y por éste a mi juicio debió venir por la banda de Er. por ser en ésta donde 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 la 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 Er. a la altura del cañón número "3" de 120 m/m. 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 mamparas de proa de máquinas y los altos de la cubierta no mostraban a penas falta de estanqueidad y solamente por los tapones que obstruían los numerosos orificios que para el tendido de las redes eléctricas estaban efectuando.

- 8. OBSERVACIONES

a). La salida del convoy ya en formación desde Palma, las constantes derrotas seguidas por 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 como del convoy, por carecer éste de escolta propia y la falta de destructores propios dificultaban la defensa de un ataque por sorpresa nocturno.

c). La falta de exploración aérea con anterioridad de la salida del convoy que nos hubiera podido situar las fuerzas rojas aquella tarde en la mar como según informaron los ingleses.

d). La falta de códigos especiales y estaciones radiotelegráficas en los buques que formaban el convoy para recibir órdenes de urgencia y ejecución con rapidez abandonando las señales luninosas tan lentas de interpretar por los barcos mercantes.

e). Exceso de señales luminosas en claro de noche, las que debieron efectuarse solamente por T.S.H. en ondas fácilmente variables.

f). Exceso de precauciones antes de disparar. A bordo no se podía disparar la artillería antisubmarina sin orden expresa del puente, aún habiendo sido avistados buques totalmente apagados. Con una perfecta información que deben tener los barcos en operaciones, de la situación de las fuerzas propias no cabe duda que todo buque apagado en las costas rojas ha de ser enemigo.

g). La intensidad de la luz de alcance debiera ser regulada para que a gran velocidad y mar llana poder reducir el exceso de reflejo que produce sobre la estela.

h). El empleo de los proyectiles luminosos no creo deba efectuarse sin seguridad de la situación del enemigo. Solamente en bombardeos de objetos fijos y conocidos, para iluminar blancos perfectamente situados, pero nunca sin 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.

i). Desconocimiento de la natación por gran parte de la dotación, escasez de balsas en los buques y ausencia de salvavidas, los que pudieran ser de goma adaptables (como los de los ingleses) que no

molesten 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.

j). Conveniencia de tener 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 dínamos de emergencia para estos casos.

EL [TENIENTE DE NAVIDAD](#)

MANUEL CERVERA

EL ESPÍRITU "PATRIÓTICO"



EL ESPÍRITU "PATRIÓTICO"

Al releer estas páginas del Crucero de Combate "BALEARES" vienen a mi mente algunas cosas que contempladas hoy parecen fuera de la realidad.

Lo primero, recuerdo al menos un trozo -pues estoy seguro que era más extenso- de unos versos que tuvieron alguna circulación al poco tiempo de hundirse el buque. Estos versos al menos en la parte que recuerdo decía:

AL CRUCERO "BALEARES"

Sepultado en las profundidades de los mares
rinde a España su tributo el Crucero "Baleares"
Corto en días, largo en gestas de titánico valor
Y en las lúgubres llanuras de los lúgubres abismos
ya es pirámide de hierro con mil tumbas de heroísmo

donde yacen sus marinos, caballeros del honor.

Les tejen coronas las algas marinas,
con fosforencias verdes y azules
monstruos abismales sus blandones son.
Junto al catafalco de rocas salinas
cantan plañideras sirenas y ondinas
lúgubre canción.

Barrenóle las entrañas el retazgo de un torpedo
cual traidora puñalada dirigida por el miedo.
amarorado en tinieblas de nocturna obscuridad
Sólo así pudo el pirata, sorprenderle,
pues de día, cara a cara,
ni a retarle se atreviere o cayere sin piedad

No se comprende como un hecho tan real como el hundimiento de un barco, con más de mil víctimas desencadene una inspiración para hablar de traidora puñalada, durante un conflicto armado donde cada bando busca la ruina total del enemigo. No fue el primer hundimiento de un barco en aquella guerra, ya habían sucedido otros.

Recuerdo también que circularon noticias -desconozco su realidad- en las que un alto Jefe de la Marina rebelde en una emisión radiada desde el sur de España venía a decir algo similar al contenido de estos versos alegando que el hundimiento del crucero sólo había sido posible por haber sido a traición, durante la noche. También se comentaba que en contestación a esta emisión radiofónica desde otra emisora del bando republicano el comandante de un destructor de la flota leal al gobierno legítimo, contestaba, que reconocía que en la emisión anterior desde el sur de España había sido protagonizada por un ilustre marino del que él mismo, había sido su alumno y había aplicado las lecciones que aprendió de su maestro.

No es el arte naval el fuerte del creador de aquellos versos, sí acaso, que por su "patriotismo", anteponiendo sus deseos de un final feliz para sus correligionarios no entendía la diferencia entre un Crucero de combate y un destructor para sostener un combate "cara a cara". Ya había ocurrido un combate entre el Crucero "CANARIAS" y el destructor de la escuadra "roja" "ALMIRANTE FERRANDIZ" con el hundimiento como es natural de este último y si un enfrentamiento entre dos buques de guerra tan distintos puede llamarse combate.

Un destructor por el calibre de sus cañones y su alcance de tiro jamás podrá vencer a un Crucero de combate, salvo que al amparo de la noche o de cortinas de humo pueda realizar el lanzamiento de torpedos, lo que por otra parte le exigirá una aproximación muy peligrosa al Crucero.

La forma de presentar cualquier adversidad puede incluso, parecer una victoria cuando haya sido una [derrota](#), si una oficina de propaganda tiene cierta habilidad en su presentación y quien va a recibir la noticia está previamente "instruido" para recibirla. Esta "instrucción" suele ser siempre muy "patriótica".

La sola lectura del capítulo 8 OBSERVACIONES, del documento anterior da poco margen para poner los calificativos a aquel E.M. que estaba embarcado en el "BALEARES" aquel fatídico día.

No puedo por menos que recordar a aquel buen amigo, Juan de Dios, que compañeros en el "ESPAÑA", fue destinado al Crucero "BALEARES" para formar parte de aquellas "mil tumbas de heroísmo".

Gavá (Barcelona) 1998

GLOSARIO

de términos usados generalmente por marinos.

Para la mejor interpretación de algunas voces contenidas en el texto de este libro he estimado necesario agregar al mismo un GLOSARIO de aquellas voces de uso poco o nada utilizadas en la vida diaria.

Para ello me he servido de una obra adquirida hace años y que me ha ido dando a través del tiempo una utilidad más bien escasa, dada las pocas veces que me he encontrado con esta necesidad. Ahora puedo utilizarla para este fin.

La obra en cuestión es:

ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR

Ediciones Garriga, S.A. 1957

Me he encontrado con que una vez anotadas unas cuantas voces, la propia versión de la Enciclopedia me ha obligado a volver a ella, por haber introducido nuevos términos en la aclaración de estas consultas y así podríamos llegar hasta el infinito.

En alguna de las voces consultadas encontraba varias acepciones y en la mayoría de las veces he optado por escoger la más próxima a lo que pretendo aclarar.

ABREVIATURAS UTILIZADAS EN EL TEXTO

A.J.F.B.M. Almirante Jefe Fuerzas Bloqueo Mediterráneo

A. de N. Alférez de Navío

a/a .Antiaéreos

Br Babor.

E. Este

E.M. Estado Mayor

Er. Estribor

I. de M^a. Infantería de Marina

m/d Medio día

N. Norte

r.p.m. Revoluciones por minuto

S. Sur

S.E. de C.N. Sociedad Española de Construcción Naval

S.O.S. Socorro

T. de N. Teniente de Navío

T.S.H. Telegrafía sin hilos

V. Verdadero
V.A. Vicealmirante
V.A.J.B. Vicealmirante Jefe Bloqueo
V.A.J.F.B.M. Vicealmirante Jefe Fuerzas Bloqueo Mediterráneo
V.E. Vuestra Excelencia
W. Oeste

NOMENCLATURA A LA VOZ

DESCRIPCIÓN Ponerse un buque o una embarcación tan cerca de otra que pueda a una persona de una de las embarcaciones oírsele desde la otra, aunque pueda ser ayudada por un aparato portavoz, la persona que hable.

NOMENCLATURA ABARLOAR

DESCRIPCIÓN Colocar un buque muy cerca de otro, o de un muelle, de modo que su costado los toque o casi llegue a tocarlos.

NOMENCLATURA ACHICAR

DESCRIPCIÓN Extraer el agua de una embarcación o de un dique, ya sea mediante bombas, achicadores o cualquier otro medio.

NOMENCLATURA AFERRAR

DESCRIPCIÓN Agarrar, asir, sujetar fuertemente.

NOMENCLATURA ALETA

DESCRIPCIÓN Parte del buque comprendida entre la popa y la primera porta de la batería; en los barcos modernos sin portas, designa la parte que aproximadamente le correspondía en la construcción antigua.

NOMENCLATURA ALFEREZ DE NAVÍO

DESCRIPCIÓN	Grado en el Cuerpo General de la Armada inmediatamente superior al de Alférez de Fragata e inferior al de Teniente de Navío . Es el primer empleo del Cuerpo General de la Armada que se obtiene al terminar los estudios en la Escuela Naval Militar y equivale a Teniente del Ejército.
NOMENCLATURA	AMANTILLO
DESCRIPCIÓN	(de amantes, cabo grueso) -DE PLUMA O PUNTAL.- Aparejo formado por un cuadernal en la cabeza de la pluma y un motón en un arbotante del palo, que con un alambre de acero sirve para izar y arriar las plumas o puntales
NOMENCLATURA	AMARAR
DESCRIPCIÓN	Descender un avión y posarse sobre la superficie del mar.
NOMENCLATURA	AMARRAR
DESCRIPCIÓN	Atar, sujetar, anudar, hacer firme un cabo, cable o cadena
NOMENCLATURA	AMURA
DESCRIPCIÓN	Ancho del buque en la octava parte de la eslora a partir de la proa y parte externa del costado de este sitio
NOMENCLATURA	APROAR
DESCRIPCIÓN	Sinónimo de ARRUMBAR .
NOMENCLATURA	ARBOLADURA
DESCRIPCIÓN	Conjunto de palos, masteleros, vergas y perchas de un buque.
NOMENCLATURA	ARBOLAR
DESCRIPCIÓN	Izar una bandera //Aumentar o crecer las olas .
NOMENCLATURA	ARBOTANTE

DESCRIPCIÓN	Brazo o soporte de acero moldeado (en lanchas y embarcaciones pequeñas es de latón o bronce) en forma de "V" para alojar la chumacera del eje de cola en los buques de dos y cuatro hélices
NOMENCLATURA	ARRIAR
DESCRIPCIÓN	Bajar las velas, vergas u otros objetos// LA BANDERA.- Bajar la bandera, operación que se efectúa diariamente// EL BOTE.- Bajar un bote al agua, descendiéndolo de donde se encuentre
NOMENCLATURA	ARRUMBAR
DESCRIPCIÓN	Maniobrar para tener enfilados dos objetos // Maniobrar para ponerse a navegar a un <u>rumbo</u> determinado.
NOMENCLATURA	ATRACAR
DESCRIPCIÓN	Acercar, arrimar al costado de un buque o embarcación a cualquier parte.
NOMENCLATURA	AVANTE
DESCRIPCIÓN	A bordo se emplea en su acepción de "adelante".
NOMENCLATURA	AVISTAR
DESCRIPCIÓN	Alcanzar con la vista algún objeto muy distante y que apenas se descubre por encima del horizonte.
NOMENCLATURA	BABOR
DESCRIPCIÓN	<u>Banda</u> o costado izquierdo del buque, mirando de <u>popa</u> a <u>proa</u> .
NOMENCLATURA	BALLENERA
DESCRIPCIÓN	Bote ligero de dos <u>proas</u> y construcción de tingladillo. Utilizado en principio por los barcos dedicados a la captura de ballenas.
NOMENCLATURA	BANCADA

DESCRIPCIÓN	Tabla o tablón de anchura y grueso conveniente y que va de costado a costado en las embarcaciones de remos para asiento de los bogadores.
NOMENCLATURA	BANDA
DESCRIPCIÓN	Cada una de las mitades de un buque, contada a partir del plano vertical que pasa por el centro de la <u>quilla</u> en dirección <u>proa-popa</u> .
NOMENCLATURA	BANDAZO
DESCRIPCIÓN	Tumbo o balance brusco que da de pronto un buque a uno u otro lado.
NOMENCLATURA	BAO
DESCRIPCIÓN	(del francés "bau"; del germano "balko", vigueta) Cada uno de los maderos o perfiles metálicos, según sea la construcción, que de trecho en trecho atraviesan de <u>babor</u> a <u>estribo</u> los buques y sirven para aguantar los costados y sostener las cubiertas con todo el peso de la artillería, etc. haciendo el mismo papel que las vigas en las casas
NOMENCLATURA	BARAJAR
DESCRIPCIÓN	Navegar a <u>rumbos</u> paralelos a la costa y cerca de ésta, abriéndolos cuando se presente en peligro y volviendo a aproximarse luego.
NOMENCLATURA	BARLOVENTO
DESCRIPCIÓN	(Del francés "par le vent") Parte de donde viene el viento respecto a un punto determinado.
NOMENCLATURA	BATAYOLA
DESCRIPCIÓN	Especie de barandilla doble, firme o levadiza, que encaja en <u>candeleros</u> de hierro y en cuyo hueco se colocaban en los buques de guerra los <u>coyes</u> de la marinería y tropa.
NOMENCLATURA	BIGOTES
DESCRIPCIÓN	Familiarmente, <u>olas</u> cubiertas de espuma levantadas por la <u>proa</u> del buque que marcha a gran velocidad.

NOMENCLATURA	BOGAR
DESCRIPCIÓN	Operación de meter y sacar alternativamente los remos en el agua, apoyando en ellas las palas y tirando del otro extremo de los mismos en sentido de <u>proa</u> a <u>popa</u> para que la embarcación se ponga en movimiento hacia delante.
NOMENCLATURA	BOLINA
DESCRIPCIÓN	Cada uno de los cordeles empleados en la suspensión de los "catres o <u>coyes</u> " de la marinería.
NOMENCLATURA	BORDA
DESCRIPCIÓN	Canto superior del costado de un buque o embarcación de cualquier clase.
NOMENCLATURA	BORNEAR
DESCRIPCIÓN	Girar un buque fondeado en torno al ancla.
NOMENCLATURA	BOTALÓN
DESCRIPCIÓN	<u>Percha</u> redonda con la maniobra y herrajes necesarios para salir de las vergas o del costado.
NOMENCLATURA	BOTAR
DESCRIPCIÓN	Echar o lanzar al agua un buque.- Está mejor empleada la palabra BOTADURA.
NOMENCLATURA	BOU
DESCRIPCIÓN	Barca utilizada actualmente en las costas del Mediterráneo de España y cuyo nombre proviene del tipo de arte para la pesca.
NOMENCLATURA	BULGE
DESCRIPCIÓN	Henchimiento del casco para aumentar la estabilidad en buques con superestructuras altas. Es barbarismo.

NOMENCLATURA	CABEZADA
DESCRIPCIÓN	Acción de cabecer o bajar la proa el buque produciendo una oscilación longitudinal.
NOMENCLATURA	CABLE PARA REMOLQUE
DESCRIPCIÓN	Hoy, entre la gente de mar, se entiende comúnmente por cable el de hilos de acero.- También pude llamarse CALABROTE
.NOMENCLATURA	CALABROTE
DESCRIPCIÓN	Cabo muy grueso, compuesto de nueve cordones colchados de tres en tres en guindaleza o ala derecha y el conjunto colchado a la izquierda.
NOMENCLATURA	CANDELERO
DESCRIPCIÓN	Todo puntal de madera o barra de cualquier metal colocada verticalmente para formar barandillas o ligeros armazones
NOMENCLATURA	CAPEAR
DESCRIPCIÓN	Estar a la capa , o disponer el aparejo de un buque de vela de modo que éste pueda aguantarse sin ir apenas avante y logre crear un remanso a barlovento que evite que la mar rompa directamente contra él. // Soportar un fuerte temporal.
NOMENCLATURA	CAPITAN DE NAVÍO
DESCRIPCIÓN	Jefe que en el Cuerpo General de la Armada tiene graduación equivalente a la de coronel del Ejército, inmediatamente superior a la de Capitán de Fragata e inferior a la de Contralmirante.
NOMENCLATURA	CARAPACHO
DESCRIPCIÓN	Caparazón blindado que recubre un montaje de artillería de dimensiones más reducidas en su parte alta que en la baja y formando algunos chaflanes para que resbalen mejor los proyectiles que incidan sobre él.
NOMENCLATURA	CARBONEO

DESCRIPCIÓN Acción de embarcar carbón; generalmente se sobreentiende que es para el consumo del buque.

NOMENCLATURA **CARENA**

DESCRIPCIÓN Parte sumergida del casco de un buque. // Reparación que se hace a un buque para dejarlo en condiciones de navegar.

NOMENCLATURA **CASAMATA**

DESCRIPCIÓN Espacio blindado a la [banda](#) de un acorazado o crucero de modo que el cañón emplazado en él tuviera el mayor sector de tiro posible y se hallara completamente protegido, así como los sirvientes, ascensores de municiones, y demás.

NOMENCLATURA **CASTILLO**

DESCRIPCIÓN Estructura por encima de la cubierta superior, desde el [trinquete](#) o algo más a [proa](#), hasta la [roda](#)

NOMENCLATURA **CAYÓ A**

DESCRIPCIÓN Fue o se dirigió a

NOMENCLATURA **CHATA**

DESCRIPCIÓN Cualquier barco, sea goleta, bergantín y hasta corbeta, usado para hacer dar la [quilla](#) a otro buque.

NOMENCLATURA **CIMBREAR**

DESCRIPCIÓN Imprimir movimiento vibratorio.

NOMENCLATURA **COFA**

DESCRIPCIÓN Meseta formada por varias tablas dispuestas de [proa](#) a [popa](#) y unidas por otros barrotes transversales. Se colocan en lo alto de los palos, sobre crucetas y baos. Antiguamente eran redonda y se asemejaban a un cesto.

NOMENCLATURA **COLCHA**

DESCRIPCIÓN	Torcido de un cabo y cada una de las vueltas del mismo // DE GUINDALEZA. La que se forma torciendo primero a la derecha los cordones de las <u>filásticas</u> y haciendo lo propio y en el mismo sentido, a continuación con el conjunto de cordones.
NOMENCLATURA	COY
DESCRIPCIÓN	Hamaca de lona con <u>bolinas de piola</u> para colgarla en <u>sollado</u> o batería donde duerme la marinería. Además del coy, en la Armada, la cama del marinero se compone de una colchoneta de lona, y un <u>rebenque</u> o cabo corto para <u>aferrar</u> el conjunto.
NOMENCLATURA	CRUCERO (Recorrido)
DESCRIPCIÓN	Viaje que se realiza en un barco respondiendo a un plan o itinerario previsto.
NOMENCLATURA	CRUJÍA
DESCRIPCIÓN	Línea central de una cubierta, en el sentido <u>proa-popa</u> y paralela a la <u>quilla</u> .
NOMENCLATURA	CUADERNA
DESCRIPCIÓN	Cada una de las parejas de costillas o ramas simétricas que forman el esqueleto del casco de un buque
NOMENCLATURA	CUADERNAL
DESCRIPCIÓN	Conjunto de poleas paralelas y en una misma armadura.
NOMENCLATURA	CUARTA
DESCRIPCIÓN	Cada uno de los 32 <u>rumbos</u> o vientos en los que se divide la rosa náutica. En la navegación a vela imposible de mantener el <u>rumbo</u> a un ángulo estricto se gobernaba por cuartas y medias cuartas. En la propulsión mecánica, la rosa está dividida en grados y se dan los <u>rumbos</u> por el número de éstos, que corresponda.
NOMENCLATURA	DÁRSENA
DESCRIPCIÓN	Cada una de las partes en que queda dividido el espacio abrigado de un puerto. Originariamente y en su sentido más estricto, la palabra " <u>dársena</u> " se refiere a un recinto contiguo a una vía navegable y en comunicación con ella por una estrecha boca, dentro de

la cual, y a resguardo de agitaciones y corrientes los buques pueden hacer sus operaciones.

NOMENCLATURA **DEMORA**

DESCRIPCIÓN Angulo horizontal que forma la visual dirigida, desde el buque, al objeto marcado, con la línea "norte-sur" verdadero. Se cuenta de 0º a 360º desde el "norte" hacia el "este".

NOMENCLATURA **DERIVA**

DESCRIPCIÓN Angulo formado por la tangente al círculo de evolución del buque con la dirección de la quilla, y que se origina a expensas de la inercia de caída del buque y de la resistencia del agua, pudiendo alcanzar hasta 18º.

NOMENCLATURA **DERROTA O DERROTERO**

DESCRIPCIÓN Navegación o ruta que debe hacerse y la que en efecto se hace para ir de un punto a otro, teniendo para ello que seguir uno o varios rumbos.

NOMENCLATURA **DESATRACAR**

DESCRIPCIÓN Separar un buque o embarcación de un muelle u otro sitio, y, en general, separar un objeto de otro.

NOMENCLATURA **DESEMBARRANCAR**

DESCRIPCIÓN Poner a flote la embarcación que varó o embarrancó, o volver ella misma por algún efecto favorable, como viento, marea, corriente, etc

.NOMENCLATURA **DESQUEBRAJADO**

DESCRIPCIÓN Resquebrajado.

NOMENCLATURA **DESTROYER**

DESCRIPCIÓN Voz inglesa que significa destructor y que en algún tiempo de uso común y hasta oficial.

NOMENCLATURA **DESTRUCTOR**

DESCRIPCIÓN	Buque de guerra, la menor de las unidades que componen las escuadras. Su denominación tiene el significado de ser "destructor de torpederos", buques éstos proyectados hacia 1873 para atacar mediante torpedos a otras unidades mayores utilizando la noche y la sorpresa.
NOMENCLATURA	DIQUE
DESCRIPCIÓN	Dique de <u>carena</u> .- Instalación para dejar los buques en seco, a fin de proceder a su <u>carenado</u> o reparación.
NOMENCLATURA	DIRECCIÓN DE TIRO
DESCRIPCIÓN	Lugar en un barco de guerra desde donde se dirige el tiro artillero dando datos a los cañones para el perfecto tiro artillero. En algunos casos esta dirección llega a graduar las <u>espoletas</u> de algunos proyectiles automáticamente.
NOMENCLATURA	DISIMÉTRICO
DESCRIPCIÓN	Sinónimo de Asimétrico
NOMENCLATURA	DOTACIÓN
DESCRIPCIÓN	Personal enrolado para el servicio de un buque, <u>tripulación</u> .
NOMENCLATURA	DREADNOUGHTS
DESCRIPCIÓN	Voz inglesa, ya muy poco usada, para designar a buques de guerra potentes como los acorazados o cruceros-acorazados.
NOMENCLATURA	DRIZA
DESCRIPCIÓN	Cabo o aparejo que sirve para <u>izar</u> o suspender vergas y velas, de modo que éstas reciban el viento e impulsen el buque o embarcación; las drizas reciben el nombre de la vela correspondiente. También se usan drizas para <u>izar</u> banderas y gallardetes, lo mismo en astas, que el los <u>topes</u> de los palos.
NOMENCLATURA	EMBARRANCAR
DESCRIPCIÓN	<u>Varar</u> , clavándose el buque en el fondo de arena o fango .

NOMENCLATURA	ENCAPILLAR
DESCRIPCIÓN	Enganchar un cabo o cable al penol de una verga, cuello de palo, mastelero, etc. por medio de una <u>gaza</u> hecha a este fin en uno de sus extremos. // Meter, encajar cualquier cosa que entra de alto a bajo sobre otra.
NOMENCLATURA	ENGASTAR
DESCRIPCIÓN	Encajar o embutir una cosa en otra
NOMENCLATURA	ENTALINGAR
DESCRIPCIÓN	Unir el chicote de una cadena al grillete del ancla, dejándola así en condiciones de ser fondeada.
NOMENCLATURA	ESCOBÉN
DESCRIPCIÓN	Conducto de acero moldeado o de hierro fundido, que va desde la cubierta del castillo al forro exterior, para permitir el paso de la cadena del ancla y para alojar a ésta durante la navegación.
NOMENCLATURA	ESCOLLERA
DESCRIPCIÓN	(de "escollo") Fila de escollos unidos o casi unidos. // Obra de resguardo o dique de defensa, en los puertos.
NOMENCLATURA	ESCOPLEADURA
DESCRIPCIÓN	Orificio cuadrado en la coz de un mastelero por el cual pasa la cuña de hierro que la sostiene sobre los baos de la <u>cofa</u> .
NOMENCLATURA	ESCORAR
DESCRIPCIÓN	Inclinarse o tumbarse el buque hacia una <u>banda</u> . Se dice que un buque está escorado, cuando está inclinado en el sentido <u>babor-estribor</u> debido a la acción del viento, <u>olas</u> , o la carga de un peso <u>disímétrico</u> .

NOMENCLATURA	ESCOTILLA
DESCRIPCIÓN	(del inglés "scuttle"). Abertura grande, generalmente rectangular practicados en varios puntos de las cubiertas de un buque con objeto de introducir y extraer por ellas la carga de las bodegas o efectos, así como también para establecer una comunicación con algún departamento.
NOMENCLATURA	ESLORA
DESCRIPCIÓN	Longitud de un buque contada de <u>proa</u> a <u>popa</u> siendo ésta una de las dimensiones principales.
NOMENCLATURA	ESPOLETA
DESCRIPCIÓN	Artificio utilizado para provocar, en el momento que interesa, la explosión de la carga de un proyectil.
NOMENCLATURA	ESTELA
DESCRIPCIÓN	Surco o marca dejada en el agua por un buque durante la marcha.
NOMENCLATURA	ESTIBAR
DESCRIPCIÓN	Colocar debidamente las mercancía a bordo de los buques a fin de darles una estabilidad conveniente y que no se empache la carga.
NOMENCLATURA	ESTRIBOR
DESCRIPCIÓN	(del anglosajón "steorbord": steor", timón y "bord", lado costado; llamado así por que en los buques antiguos el timón o espadilla de gobierno iba a esa <u>banda</u>). <u>Banda</u> o costado derecho de un buque, mirando de <u>popa</u> a <u>proa</u> .
NOMENCLATURA	FILÁSTICA
DESCRIPCIÓN	Reunión de varias fibras colchadas a la derecha; el conjunto de tres o más <u>filásticas</u> colchadas o torcidas a la izquierda se llama "cordón".
NOMENCLATURA	FLECHA
DESCRIPCIÓN	Individuo, menor de edad, que durante la Guerra Civil Española, y en el bando rebelde prestaban servicio en los buques de guerra para inculcarles el llamado "espíritu nacional" y

el espíritu militar. Algunos formaron parte de las "mil tumbas de heroísmo".

NOMENCLATURA **FONDEAR**

DESCRIPCIÓN Dejar caer al fondo un ancla con su correspondiente cadena, cabo o cable entalingados.

NOMENCLATURA **FRISAR**

DESCRIPCIÓN Clavar en los cantos de una abertura tiras de paño, lona lanilla u otro material, para que las puertas o tapas ajusten bien al cerrar y no entre agua.

NOMENCLATURA **FRISAS**

DESCRIPCIÓN (del anglosajón "frise", rizado). Tira de paño, lona u otro material, empleada en frisar.- VER FRISAR.-

NOMENCLATURA **FUERTE MAREJADA**

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 4 Altura en metros de las olas de 1,25 á 2,50

NOMENCLATURA **GARETE, AL**

DESCRIPCIÓN Modo adverbial usado en la frase de "ir o irse al garete", que es ir la embarcación dominada por el viento, la mar o la corriente.

NOMENCLATURA **GAZA**

DESCRIPCIÓN Especie de lazo, ojo, círculo u óvalo que se forma en un cabo o cable doblándolo y uniéndolo con una costura o ligada.

NOMENCLATURA **GONIO**

DESCRIPCIÓN Denominación vulgar y simplificada del receptor "radiogoniómetro", que se usa a bordo de los buques. Es un receptor de alta sensibilidad que, utilizando una antena de cuadro o dispositivo eléctrico equivalente, sirve para obtener la dirección en que se encuentra un emisor.

NOMENCLATURA **GRADA**

DESCRIPCIÓN	Plano inclinado a orilla del mar o de un río donde se construyen y ponen a flote por deslizamiento los buques.
NOMENCLATURA	HALAR
DESCRIPCIÓN	(del ant. Nórdico "hala", tirar, arrastrar). Tirar de un cabo o de otro objeto cualquiera.
NOMENCLATURA	HELIÓGRAFO
DESCRIPCIÓN	Aparato para hacer señales por medio de la reflexión de los rayos solares. A bordo de los buques se conoce con este nombre el espejo de señales obligatorio en los botes y balsas salvavidas .
NOMENCLATURA	IZAR
DESCRIPCIÓN	(del neerlandés "hissen"). Hacer subir alguna cosa, halando del cabo de que está suspendida.
NOMENCLATURA	KINGSTON
DESCRIPCIÓN	Válvula de fondo introducida hacia 1837 por John Kingston, adaptada por el Almirantazgo inglés para los orificios situados bajo la flotación. Puede servir para inundar el buque.
NOMENCLATURA	LASTRE
DESCRIPCIÓN	(del antiguo alto alemán "last", peso). Peso que se carga en una embarcación, para que ésta se sumerja hasta un calado conveniente. Los buques ahora se lastran, generalmente, con agua del mar, llenando los tanques del doble fondo destinado para este fin.
NOMENCLATURA	LEVAR
DESCRIPCIÓN	En general es levantar, pero usado en absoluto se refiere siempre a suspender, levantar las anclas de fondo, desamarrar, <u>zarpar</u> , etc.
NOMENCLATURA	LÍNEA DE FILA
DESCRIPCIÓN	Nombre genérico dado a las formaciones lineales. Recibe distintas denominaciones; así se dice: <u>Línea de fila</u> natural. También <u>Línea de fila</u> de orden natural, para indicar que primero

van los de mayor rango.

NOMENCLATURA	LUCES DE SITUACIÓN
DESCRIPCIÓN	Las que con arreglo al "Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes en la mar (1948), deben llevar los buques para su presencia en la noche".
NOMENCLATURA	LUZ DE ALCANCE
DESCRIPCIÓN	Luz blanca que se enciende de noche en la popa de un buque para denotar su presencia a todo aquél que lo alcance.
NOMENCLATURA	LUZ DE TOPES
DESCRIPCIÓN	Cada una de las dos luces blancas de posición que se ponen en los palos o a una determinada altura sobre la cubierta.
NOMENCLATURA	MALECÓN
DESCRIPCION	Muralla o terraplén que suele hacerse para defensa de los daños que puedan ocasionar las aguas.
NOMENCLATURA	MAMPARO
DESCRIPCIÓN	Tabique transversal o longitudinal con que se divide en compartimentos el interior del buque.
NOMENCLATURA	MANGA
DESCRIPCIÓN	Anchura del buque.
NOMENCLATURA	MANTELETE
DESCRIPCIÓN	(del francés "mantelet", porta) Defensa construida por varias planchas de acero que llevan los cañones de montaje naval para proteger a sus sirvientes.
NOMENCLATURA	MAR ARBOLADA

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 7 Altura en metros de las olas de 6,00 á 9,00

NOMENCLATURA **MAR CALMA**

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 0 Altura en metros de las olas 0

NOMENCLATURA **MAR DE LEVA**

DESCRIPCIÓN Definición clásica de la gente de mar similar a mar tendida .

NOMENCLATURA **MAR ENORME**

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 9 Altura en metros de las olas más de 14,00

NOMENCLATURA **MAR GRUESA**

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 5 Altura en metros de las olas de 2,50 á 4,00

NOMENCLATURA **MAR MONTAÑOSA**

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 8 Altura en metros de las olas de 9,00 á 14,00

NOMENCLATURA **MAR MUY GRUESA**

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 6 Altura en metros de las olas de 4,00 á 6,00

NOMENCLATURA **MAR RIZADA**

DESCRIPCIÓN Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: Nº de Código 1 Altura en metros de las olas de 0 á 0,1.

NOMENCLATURA **MAREJADA**

DESCRIPCIÓN	Agitación del mar o el conjunto de sus <u>olas</u> producidas por el viento.
NOMENCLATURA	MAREJADILLA
DESCRIPCIÓN	Denominación codificada por los meteorólogos y marinos como: N° de Código 2 Altura en metros de las <u>olas</u> de 0,1 á 0,5
NOMENCLATURA	MEDIA CAÑA
DESCRIPCIÓN	Generalmente orden al <u>timonel</u> para que ponga la caña del timón al medio o en la línea de <u>proa-popla</u> .
NOMENCLATURA	MENA
DESCRIPCIÓN	Grueso de un cabo o cable, medido por su circunferencia.
NOMENCLATURA	MILLA
DESCRIPCIÓN	Unidad de longitud, cuyo origen se pierde en la más remota antigüedad. Su nombre, probablemente, es debido a representar la longitud de uno o varios millares de pies. Se comprende que, siendo la longitud de la unidad "pie" variable entre 28 y 36 centímetros, las "millas" utilizadas en distintos países tuviesen diferente longitud. Actualmente es de 1852 metros la milla marina.
NOMENCLATURA	MINA
DESCRIPCIÓN	(del latín "mina", y éste tal vez , del céltico "mein", metal). En general se llama "mina" o "torpedo" toda arma o ingenio que, al estar en contacto o en las proximidades de la <u>obra viva</u> del buque, actúa por explosión submarina para producir averías en su casco y las consiguientes vías de agua.
NOMENCLATURA	MOTÓN
DESCRIPCIÓN	Cualquiera de las garruchas o poleas por donde pasan los cabos y sirven para cambiar la dirección del movimiento de éstos.
NOMENCLATURA	NAVEGAR DE CONSERVA
DESCRIPCIÓN	Lo que podíamos decir navegar a velocidad económica.

NOMENCLATURA	NUDO
DESCRIPCIÓN	Unidad de velocidad de los buques, equivalente a una milla por hora, o sea que decir velocidad de "quince nudos" es lo mismo que decir "quince millas por hora".
NOMENCLATURA	NUMERAL
DESCRIPCIÓN	Grupo de cuatro letras que sirve de señal distintiva de un buque. Izadas las banderas del Código Internacional correspondientes a tales letras, un semáforo u otro buque puede saber el nombre del que las iza. Las numerales de los buques españoles empiezan por la letra "E".
NOMENCLATURA	OBRA MUERTA
DESCRIPCIÓN	Parte del casco desde la línea de máxima carga hasta la borda y todo lo que se encuentra encima de ésta.
NOMENCLATURA	OBRA VIVA
DESCRIPCIÓN	Parte del casco desde la <u>quilla</u> a la superficie de flotación para la máxima carga.
NOMENCLATURA	OLA
DESCRIPCIÓN	Se conocen con el nombre genérico de "olas" todas las ondulaciones de corto periodo que puede sufrir la superficie libre del mar en equilibrio, al cesar su condición de reposo. Se dividen en dos clases importantes que corresponden a las dos definiciones clásicas de la gente del mar, que son "la mar" y "la mar tendida" también conocida como " <u>mar de leva</u> ".
NOMENCLATURA	PANTALÁN
DESCRIPCIÓN	Muelle sobre pilotes de dirección aproximadamente normal a la costa. Esta voz es de origen filipino y se empezó a aplicar a los ligeros muelles sobre estacadas de madera que allí se construían profusamente, en estuarios y ríos, generalizándose más tarde en el lenguaje portuario.
NOMENCLATURA	PANTOQUE
DESCRIPCIÓN	Parte curvada del forro o <u>carena</u> que une la vertical de los costados con la casi horizontal del fondo del buque. ENSEÑAR EL - Balancear o cabecear tanto un buque que llega a

descubrir el PANTOQUE.

NOMENCLATURA

PAÑOL

DESCRIPCIÓN

Cualquiera de los compartimentos de reducidas dimensiones donde se guardan los víveres, pinturas, jarcias, municiones etc.

NOMENCLATURA

PARAVAN

DESCRIPCIÓN

(del inglés, "paravane; del griego" "para", al lado de y "vane", grimpola, aspa). Sistema de defensa contra las [minas](#) de contacto, perteneciente al grupo de las llamadas "rastras divergentes".

NOMENCLATURA

PERCHA

DESCRIPCIÓN

Denominación general de todo tronco enterizo de un árbol. Su aplicación general es en piezas de [arboladura](#), vergas, [botalones](#), palancas etc.

NOMENCLATURA

PERILLA

DESCRIPCIÓN

Trozo grueso y circular de madera, redondeado en su canto u orilla , con una cajera o [oldana](#) cerca de cada extremo de uno de sus diámetros, por donde pasan y laborean las [drizas](#) de los [topes](#), en los que van engastados o encapillados por medio de una escopleadura escuadrada que lleva en el centro y en la cual entra la espiga de la misma figura y dimensiones que se hace a propósito en dichos [topes](#).

NOMENCLATURA

PIOLA

DESCRIPCIÓN

Cabo delgado de tres hilos colchados o torcidos a la izquierda o sea al revés que el vaivén y unos 12 mm. De [mena](#).

NOMENCLATURA

PLUMA

DESCRIPCIÓN

Percha o puntal de carga.

NOMENCLATURA

PONERSE A LA CAPA

DESCRIPCIÓN

Ponerse a sotavento o buscar refugio contra el viento.

NOMENCLATURA	POPA
DESCRIPCIÓN	Frente de la obra que cierra un buque por su extremidad posterior, en la cual se halla el timón.
NOMENCLATURA	PORATA
DESCRIPCIÓN	Cada una de las grandes aberturas rectangulares que algunos buques llevan en los costados para el embarque de carga o pasajeros.
NOMENCLATURA	PORTALÓN
DESCRIPCIÓN	Abertura a modo de puerta hecha en la amurada o costado del buque para el embarco o desembarco del personal y efectos portátiles.
NOMENCLATURA	PRÁCTICO
DESCRIPCIÓN	La propia denominación actual de práctico deriva por abreviación de "piloto práctico". Tienen por misión prestar servicios en las entradas, salidas y movimientos que necesitan los buques hasta dejarlos en el sitio conveniente.
NOMENCLATURA	PREFERENTE AMANUENSE
DESCRIPCIÓN	Categoría militar en la Armada como especialidad en Oficinas de la Marina siempre correspondientes al personal de marinería.
NOMENCLATURA	PROA
DESCRIPCIÓN	Parte delantera del buque, comprendida entre la última cuaderna y el tajamar ; tiene forma de cuña a fin de presentar menos resistencia al agua en su movimiento.
NOMENCLATURA	PROTECTORA
DESCRIPCIÓN	Conjunto de elementos mediante los cuales el buque se defiende de la acción destructora del enemigo. En un acorazado hay varias divisiones o plantas las cuales son muy resistentes para soportar la caída de obuses y son llamadas así.
NOMENCLATURA	PUENTE
DESCRIPCIÓN	Superestructura más elevada de un buque en el sentido de la manga . Normalmente en los buques de guerra se halla el puesto de mando del navío, Dirección de Tiro , cuarto de

[derrota](#), etc.

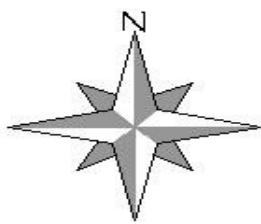
NOMENCLATURA	PUERTAS ESTANCAS
DESCRIPCIÓN	Se adaptan a los <u>mamparos</u> estancos para incomunicarlos ante una inundación o un incendio. Llevan en todo su contorno un angular de refuerzo sobre el cual se apoya una frisa de goma por todo el borde de la puerta.
NOMENCLATURA	QUILLA
DESCRIPCIÓN	Primera pieza que se coloca al construir un buque, que según sea de madera o metálico supondrá tablón o la traca central del fondo del buque.
NOMENCLATURA	RADA
DESCRIPCIÓN	(del antiguo inglés "rade"). Paraje en el mar, a corta distancia de la costa en que pueden dar fondo los buques con resguardo de determinados vientos.
NOMENCLATURA	REBENQUE
DESCRIPCIÓN	Pedazo de cabo, de longitud proporcionada al objeto a que se destina y formado por la unión de tres meollares, que sirve para amarrar algunos efectos.
NOMENCLATURA	RECALAR
DESCRIPCIÓN	Llegar un buque a la vista de un cabo u otro punto de tierra, y a la distancia proporcionada, para reconocerlo y marcarlo con seguridad.
NOMENCLATURA	ROCIONES
DESCRIPCIÓN	(de rociar). Salpicaduras copiosas y violentas de las aguas del mar que se producen al chocar las olas contra un obstáculo cualquiera como las <u>amuras</u> o costados del buque.
NOMENCLATURA	RODA
DESCRIPCIÓN	Pieza, la más saliente de la proa del buque para darle la forma apropiada en esta extremidad. A ella se unen por ambos lados las planchas o tablas del costado.
NOMENCLATURA	ROLAR

DESCRIPCIÓN	Ir el viento variando sucesivamente de dirección.
NOMENCLATURA	ROLDANA
DESCRIPCIÓN	Rueda de madera o metal sobre cuya periferia gira el cabo en los <u>cuadernales</u> o motones y en cualquiera otra cajera destinada al laboreo de un cabo.
NOMENCLATURA	ROMPEOLAS
DESCRIPCIÓN	Obra que como su nombre indica, tiene por objeto producir la rotura de la ola, anulando de esta forma la energía de la misma.
NOMENCLATURA	RUMBO
DESCRIPCIÓN	(del italiano "rombo"; en francés "rumb" quizá del latín "rhombus", rombo). Ángulo formado por la dirección de la proa con el meridiano, que recibe los nombres de "rumbo verdadero", "magnético" o "de aguja" según el meridiano de éstos a que se halle referido.
NOMENCLATURA	SCOTT
DESCRIPCIÓN	Aparato de señales luminosas para transmitir mensajes, generalmente en clave Morse y para evitar realizar otro tipo de señales que pudieran ser captadas por el enemigo.
NOMENCLATURA	SENTINA
DESCRIPCIÓN	En los buques metálicos son espacios entre la plancha margen y el pantoque. Modernamente en algunos barcos, estos espacios se disponen en el centro del doble fondo. Tiene por objeto recoger el agua del baldeo de bodegas, así como la de almacenar la que pueda entrar por los costados por haberse aflojado algún remache, por abordaje u otras causas.
NOMENCLATURA	SERVIOLA
DESCRIPCIÓN	Pescante que se afirma y sale fuera de la borda de una <u>chata</u> para suspender una embarcación del fondo. // Marinero que estaba de vigía cerca de este pescante; en la actualidad se colocan en los alerones del puente, <u>cofas</u> , castillo, etc.
NOMENCLATURA	SINGLADURA

DESCRIPCIÓN	Camino del buque o navegación del mismo en un día civil.
NOMENCLATURA	SOCaire
DESCRIPCIÓN	(en portugués "socairo"). Abrigo que ofrece una costa por sotavento o el lado opuesto al viento; así el que brinda un cabo o punta de tierra o el que forma una vela por su revés.
NOMENCLATURA	SOLLADO
DESCRIPCIÓN	En los buques de guerra, alojamiento destinado a la marinería, y en los buques mercantes de algunos años atrás, se denominaba así, el espacio destinado al transporte de emigrantes.
NOMENCLATURA	SOPLANTE
DESCRIPCIÓN	Dispositivo que permite a un motor marino la mayor refrigeración del mismo por haberlo sometido a su máxima velocidad durante un corto tiempo.
NOMENCLATURA	TAJAMAR
DESCRIPCIÓN	Tablón grueso, enterizo o compuesto de varias piezas, que en los buques de madera prolonga el alzamiento de la rada.
NOMENCLATURA	TANGÓN
DESCRIPCIÓN	En los grandes buques de vela, <u>botalón</u> rastrero que desde el costado salía paralelamente a la verga del <u>trinquete</u> . En la mar se amuraba la rastrera en su extremidad de fuera y en puerto se amarraban las embarcaciones menores .
NOMENCLATURA	TELÉMETRO
DESCRIPCIÓN	En un sentido amplio es todo sistema o procedimiento que permite medir la distancia a un objeto lejano, sea o no accesible, siempre que pueda ser visualizado.
NOMENCLATURA	TENIENTE DE NAVÍO
DESCRIPCIÓN	Graduación del Cuerpo General de la Armada y de la Reserva Naval, inmediatamente superior a la de <u>alférez de navío</u> e inferior a la de Capitán de corbeta; equivale a la de Capitán del Ejército.

NOMENCLATURA	TIMONEL
DESCRIPCIÓN	Marinero que gobierna o maneja el timón de un buque. Se trata siempre de marineros escogidos entre los que mejor conocen el oficio.
NOMENCLATURA	TOLDILLA
DESCRIPCIÓN	Hoy en los buques de guerra se conoce por toldilla un trozo de la cubierta superior de popa, y en los mercantes, es la construcción situada a popa sobre la cubierta superior, que va de <u>banda</u> a banda del buque.
NOMENCLATURA	TOPES
DESCRIPCIÓN	(de la raíz germánica "top", punta, extremidad). Extremo o remate superior de cualquier palo, mastelero o mastelerillo, en particular aquel en donde se colocan las <u>perillas</u> o galletas. (ESTAR HASTA LOS TOPES).
NOMENCLATURA	TORRE ARTILLERA
DESCRIPCIÓN	Reducto acorazado que protege elementos vulnerables del buque situado sobre la cubierta.
NOMENCLATURA	TORRETA
DESCRIPCIÓN	En los submarinos, estructura central, sobre la cubierta, y que se emplea como puente para la navegación en superficie. Aunque no está admitida por la Academia, es voz de uso corriente entre los marinos.
NOMENCLATURA	TRAVES
DESCRIPCIÓN	Dirección perpendicular al costado o línea proa-popla de un buque. De los objetos que se hallan en ella, se dice que "están por el través" y también, aunque menos corrientemente, "por el <u>portalón</u> ".
NOMENCLATURA	TRINCA
DESCRIPCIÓN	Ligadura con que se amarra o sujetan algunas cosas
NOMENCLATURA	TRINQUETE

DESCRIPCIÓN	Palo más próximo a la proa, en los buques con más de uno. // La verga más baja de las que van en dicho palo.
NOMENCLATURA	TRIPULACIÓN (O DOTACIÓN DE PRESA)
DESCRIPCIÓN	Ver DOTACIÓN .
NOMENCLATURA	VARAR
DESCRIPCIÓN	Sacar a la playa y poner en seco una embarcación menor, para resguardarla y carenarla . // En sentido neutro y absoluto es llegar un buque con su quilla al fondo del mar, y sentarse y quedar más o menos agarrado en él por falta de agua. Equivale a: " embarrancar ", "encallar".
NOMENCLATURA	VIRAR
DESCRIPCIÓN	Cambiar de rumbo o de bordada pasando de una amura a otra de modo que el viento que antes venía por una banda , después de la virada venga por la banda opuesta del buque.
NOMENCLATURA	VUELTA ENCONTRADA, DE
DESCRIPCIÓN	Refiriéndose a buques de propulsión mecánica se dice que navegan de vuelta encontrada cuando sus rumbos son opuestos o aproximadamente opuestos.
NOMENCLATURA	ZAFARRANCHO
DESCRIPCIÓN	Acción de desembarazar una parte del buque, para dejarla dispuesta a alguna faena. // DE COYES Comprende la limpieza y oreo de diariamente por la mañana y a las horas ordenadas por el 2º comandante y con arreglo a un plan previsto.
NOMENCLATURA	ZAFARRANCHO DE COMBATE
DESCRIPCIÓN	Toque de corneta compuesto por los toques clásicos de "Generala" y de "Ataque" que se toca a bordo para poner el barco en disposición de combatir.
NOMENCLATURA	ZARPAR
DESCRIPCIÓN	Levar anclas. // Refiriéndose a un buque es salir a la mar.



El autor en la época de escribir el libro