



HISTORIAS DE LA MAR

ACORAZADOS *ESPAÑA*

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



Los acorazados *España*



UANDO hablamos o escribimos sobre el acorazado *España*, con frecuencia conviene dejar bien claro a cuál nos referimos para evitar la consabida pregunta: ¿Acorazado *España*?, ¿cuál de ellos? Y es que la Armada tuvo tres acorazados iguales —*España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*—, nacidos del mismo programa, contruidos casi al mismo tiempo a principios de la segunda década del siglo xx, con las mismas características, y botados con

un año de diferencia. Los tres llevaron la misma denominación genérica tomada del nombre del que encabezó la serie: *España*. Además, dos de ellos en algún momento tuvieron el mismo nombre: *España*. Los tres participaron en las campañas de África, y de ellos dos tomaron parte en el desembarco de Alhucemas de 1925, del que no hace mucho se conmemoró el 75 aniversario. Por último, los tres tuvieron un final trágico, aunque en muy diferentes circunstancias.

Origen

Estos buques surgieron en un intento de reconstruir la Armada, que tan maltrecha y diezmada había quedado después de los desastres del 1898 y los desguaces ordenados por Silvela en 1900. La Armada había dejado atrás el siglo XIX y entraba en el XX en un gran estado de postración y con la moral por los suelos, hasta que llegó al poder Antonio Maura que, con el almirante Ferrándiz como ministro de Marina, preparó un plan naval para paliar esta situación y logró que el Congreso español aprobara el 27 de noviembre de 1907 una ley, promulgada el 7 de enero de 1908 —la conocida como Ley de Escuadra de 1908—, que disponía la construcción de 3 acorazados, 3 destructores, 24 torpederos, 4 cañoneros y 10 guardacostas, y la modernización y puesta a punto de las bases navales de Ferrol y Cartagena. El núcleo principal de este plan lo constituyeron los tres acorazados en versión *dreadnought* de desplazamiento reducido, que fueron los buques de este tipo más pequeños del mundo, y los primeros y últimos acorazados monocalibre construidos en España.

Al concurso convocado para su construcción se presentaron las casas Vickers-Amstrong británica y Ansaldo italiana, resultando ganadora la primera. La construcción de los barcos se efectuó en Ferrol y fue llevada a cabo por la recién creada Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), constituida por importantes entidades, como los bancos de Vizcaya, de Comercio, de Barcelona y Español de Crédito, y compañías como Vickers, Amstrong y Brown, Altos Hornos de Vizcaya, Trasmediterránea, etcétera.

Características

Eran buques de bella estampa, con cubierta corrida, puente de mando, una sola gran chimenea al centro, un pequeño puente auxiliar a popa, dos mástiles en trípode, pequeño espolón, y las siguientes características: eslora 140 m, manga 24 m, puntal 12,74 m, calado 7,70 m, desplazamiento normal 15.700 toneladas y 16.450 toneladas a plena carga. Para la propulsión contaban con 12 calderas Yarrow de carbón y turbinas que accionaban cuatro hélices, con una potencia de 11.270 cv a tiro normal y 20.000 cv a tiro forzado. Su velocidad máxima era de 19,5 nudos, con una autonomía de 7.500 millas a 10 nudos. Su coraza era de 23 cm en el centro de la faja baja, 15 cm en el de la media y 7,5 cm en el de la alta, que disminuía hacia los extremos hasta 10 cm en proa y 5 cm en popa. La dotación era de 850 hombres.

El armamento principal consistía en ocho cañones Vickers de 305 mm, 50 calibres montados en cuatro torres dobles, las más lejanas entre sí colocadas sobre la línea de crujía, una a proa y otra a popa, y las otras dos desplazadas de la línea de crujía, la de proa hacia estribor y la de popa hacia babor.

Cada cañón pesaba 67,1 toneladas y cada proyectil 385 kilogramos, con 902 metros por segundo de velocidad inicial, 21.500 metros de alcance máximo, y un ritmo de fuego de un disparo por minuto. También montaban 20 cañones de 101,6 mm, 2 de 47 mm y 2 antiaéreos de 76 mm instalados en los años 20.

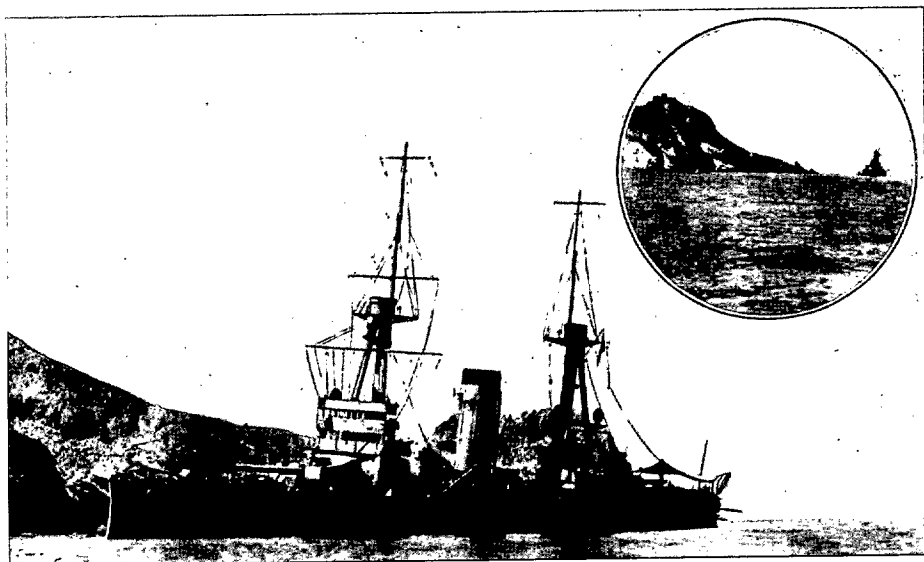
El primer acorazado *España*

El acorazado *España*, el primero del programa, se comenzó a construir el 5 de febrero de 1909, se botó el 5 de febrero de 1912 y fue entregado a la Armada en octubre de 1913. En junio de 1914 realizó las primeras pruebas de artillería, en las que demostró que era capaz de disparar simultáneamente las ocho piezas de 305 mm por una sola banda en combate de derrotas paralelas, y seis piezas en caza o en retirada. Sus primeras misiones fueron de vigilancia de las costas españolas durante la primera guerra mundial. En 1920 participó en los actos del centenario de la República de Chile, siendo el primer buque de la Armada en pasar el canal de Panamá.

En agosto de 1923, durante la campaña de África, tomó parte en el desembarco de Alfrau junto con su gemelo el *Alfonso XIII*. El 26 del mismo mes embarrancó en cabo Tres Forcas a causa de la niebla. El barco al encallar quedó montado sobre las piedras, de donde se trató de liberar por todos los medios. Después de muchos intentos para rescatarlo, se vio que era imposible su salvamento ya que tenía una gran brecha en el pantoque por estribor y estaba muy encajado en el fondo, por lo que se procedió a recuperar todo el material que era de utilidad, incluidos los cañones de 305 mm, que se dejaron caer al fondo para más tarde ser recogidos por el buque de salvamento de submarinos *Kanguro*. El barco permaneció encallado hasta noviembre en que los temporales terminaron por destruirlo y hundirlo. Así se perdió una unidad que en su corta vida fue el orgullo de la Armada.

El segundo acorazado *España*

El acorazado *Alfonso XIII*, el segundo de la serie, se empezó a construir el 23 de febrero de 1910, fue botado el 7 de mayo de 1913 y entregado a la Armada el 16 de agosto de 1915. Sus primeras misiones, al igual que las del *España*, fueron de vigilancia de las costas españolas durante la primera guerra mundial. En 1920 efectuó un viaje de buena voluntad para mostrar el pabellón, con entrada en La Habana, donde tuvo un gran recibimiento, ya que era el primer barco de guerra español que entraba en Cuba después de su independencia —con la excepción del buque escuela de vela *Nautilus*, que había entrado en 1908—. A continuación entró en San Juan de Puerto Rico, donde tuvo otro gran recibimiento y, por último, lo hizo en Nueva York. En 1923,



El acorazado *España* embarrancado en Piedra Lupina (cabo Tres Forcas).

junto con el *Jaime I*, realizó un viaje a Italia con los reyes y Primo de Rivera a bordo. Durante la guerra de Marruecos, en agosto de 1923 participó con el *España* en el desembarco de Alfrau, y en 1925 participó con el *Jaime I* en el desembarco de Alhucemas. También tomó parte en viajes oficiales de los reyes a Marruecos, y estuvo presente en la gran concentración de barcos que tuvo lugar en Barcelona en 1929 con motivo de la Exposición Universal.

En 1931, con la llegada de la segunda República su nombre fue cambiado por el de *España*, para recordar a su hermano gemelo perdido hacía ocho años y para borrar el nombre del recién destronado rey. Al mismo tiempo pasó a la reserva, fue amarrado en Ferrol con dotación reducida, se utilizó como depósito de marinería, y poco a poco perdió capacidad operativa y artillera.

Al comienzo de la guerra civil en julio de 1936, en medio de la confusión reinante el *España* cayó en manos de partidarios del Frente Popular junto con algún otro barco, pero después de enfrentamientos en el arsenal, y gracias a la decidida acción de algunos oficiales, los casi 600 hombres que permanecían en el buque se rindieron, con lo que volvió a manos del bando nacional. En poco tiempo se procedió a su reacondicionamiento. Se lograron recuperar dos cañones de 305 mm y 6 de 101,6 mm, y el 12 de agosto de 1936 salió a la mar para operar en el Cantábrico acompañado del *Velasco*. Llevó a cabo misiones de bloqueo de la costa republicana, salvo en el paréntesis comprendido entre el 28 de septiembre y el 13 de octubre de 1936, en que la flota republicana, formada entre otros barcos por el *Jaime I*, hizo acto de presencia en el Cantábrico. Tomó parte en el bombardeo de los tanques de combustible de Santurce

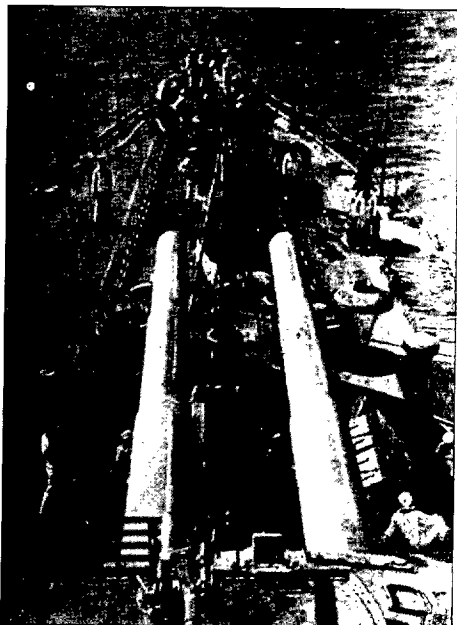
y de diferentes objetivos terrestres en Guipúzcoa para forzar la rendición de San Sebastián, Irún y Fuenterrabía, en el apoyo al cuartel de Simancas, en los bloqueos directos a Bilbao y Santander y en la captura de diversos barcos que transportaban material para el bando republicano.

Fue blanco de varios ataques, de los que el «Abuelo» —como cariñosamente se le llamaba— salió bien librado, como fue el caso de un torpedo lanzado por un submarino republicano que hizo impacto en su proa pero no llegó a explotar, o ataques de la aviación enemiga que no dieron en el blanco. Pero su buena estrella se truncó poco después de las 0700 de la mañana del 30 de abril de 1937, al chocar cerca de Santander contra una mina posiblemente fondeada unos días antes por el minador nacional *Júpiter*. Aquel día el *España* y el *Velasco* patrullaban por el Cantábrico cuando por el norte apareció un carguero inglés rumbo a Santander; el *Velasco* se dirigió a interceptarlo y el *España* maniobró para interponerse entre el carguero y tierra, pero en esa maniobra se acercó a cabo Mayor y entró en un campo minado. El *Velasco* logró interceptar al carguero después de efectuar un par de disparos de aviso, ya que el mercante intentaba escapar, y cuando ya se apuntaba en el haber de los barcos una captura más, una gran explosión en el *España* puso fin a la caza; el *Velasco* abandonó su presa y se dirigió hacia el acorazado que empezaba a escorar ligeramente. En el *España* sólo murieron cinco hombres por la explosión de la mina, el resto de la dotación fue salvada por el *Velasco*, que para ello se metió en el campo de minas, casi se atracó al moribundo acorazado cuya escora aumentaba poco a poco, y tuvo que soportar ataques infructuosos de la aviación enemiga. Fue imposible detener la entrada de agua a bordo, y en menos de tres horas el «Abuelo» se hundió a la vista de los santanderinos que se habían concentrado en El Sardinero. Así pasó a la historia el segundo de aquellos acorazados de bolsillo.

El tercer *España*

El tercer acorazado de la serie, el *Jaime I*, se empezó a construir el 5 de febrero del 1912 —el mismo día en que se botó el primer *España*—. Su botadura tuvo lugar el 21 de septiembre de 1914, pero la entrega a la Armada se retrasó hasta septiembre de 1921 debido a demoras en la entrega de los cañones a causa de la primera guerra mundial. El *Jaime I* estuvo a punto de ser diferente de los otros dos acorazados, pero la falta de recursos presupuestarios echaron por tierra los estudios que se habían realizado para aumentarle la potencia de máquinas y alcanzar los 21 nudos, con un aumento de su desplazamiento hasta 17.000 toneladas, y al final fue gemelo de los dos *España*.

En 1922, destacado a Constantinopla para defender los intereses españoles durante la revolución de Atatürk, sufrió el abordaje de un mercante que le produjo serios daños, que fueron reparados en los astilleros de Pola. Más tarde



El castillo y dos cañones de 305 mm de la artillería principal de un acorazado *España*.

acompañó al *Alfonso XIII* en el viaje a Italia con los reyes y Primo de Rivera. En septiembre de 1925, junto con el *Alfonso XIII*, participó en el desembarco de Alhucemas.

El *Jaime I*, que nunca cambió de nombre, al comienzo de la guerra civil recibió la orden de dirigirse al Estrecho; en el tránsito la dotación se reveló contra sus mandos y el barco quedó en manos del bando republicano. En julio y agosto de 1936 tomó parte en los bombardeos de La Línea, Ceuta y Algeciras, y el 13 de agosto recibió el impacto de una bomba de aviación. En septiembre pasó al Cantábrico con otros barcos para apoyar la parte republicana que se había quedado aislada; pero después del poco éxito tenido, el 13 de octubre recibió la orden de regresar al Mediterráneo y dirigirse a Cartagena, desde donde tomó parte en varios bombar-

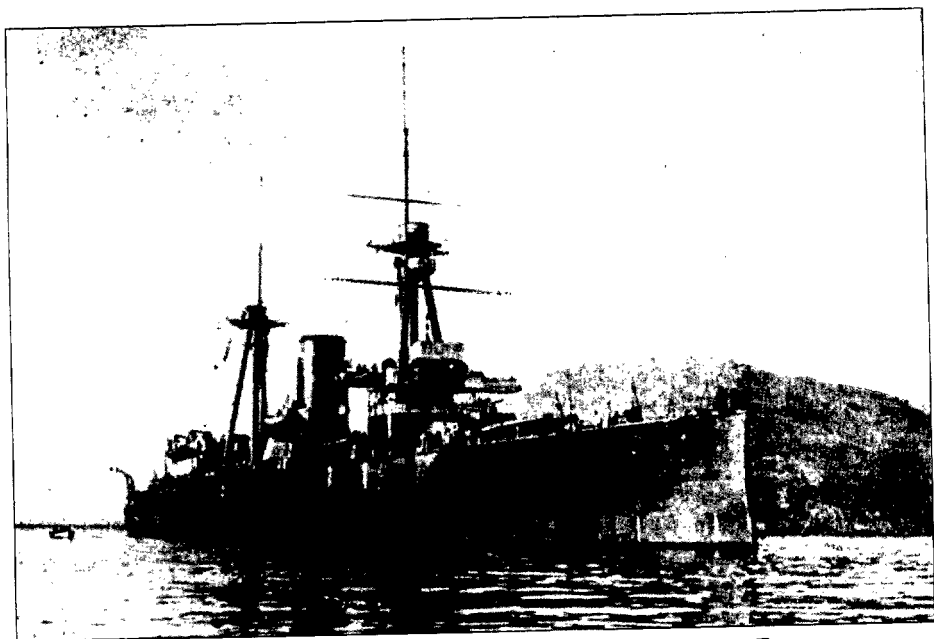
deos. En abril de 1937 encalló en Málaga, logró zafarse y se refugió en Almería, donde el 21 de mayo sufrió el impacto de tres bombas que le causaron grandes daños, por lo que fue llevado a Cartagena a remolque para ser reparado. Estando en Cartagena, el 17 de junio de 1937 —poco tiempo después del hundimiento del segundo *España*— una gran explosión interna causó alrededor de 300 muertos y hundió al barco, que quedó posado en el fondo. Así murió el tercer *España*, último acorazado español de todos los tiempos.

La campaña de África

A lo largo de estos breves relatos de las vidas de los acorazados *España*, se ha comentado de pasada su actuación en la guerra de África. Vamos a hacer un pequeño alto y vuelta atrás, para citar las principales operaciones en que tomaron parte durante aquella contienda.

Alfrau

En agosto de 1923, Abd-el-Krim volvía a atacar la zona de levante de Marruecos y la posición española de Tifarutin quedaba sitiada, por lo que



El primer acorazado *España* el año que embarrancó en cabo Tres Forcas.

España decidió llevar a cabo una operación de contraofensiva, que incluyó un desembarco en Alfrau, para liberar aquella posición y evitar un nuevo desastre como el ocurrido en Annual dos años antes. El *España* y el *Alfonso XIII* tomaron parte en el bombardeo de costa anterior al desembarco. El día 23 tuvo lugar el desembarco principal, y con el apoyo del fuego naval y la aviación se logró llegar a Tifaruín. Fue después de esta acción cuando el *España* embarrancó en Tres Forcas.

Alhucemas

En el verano de 1925 la situación en Marruecos era crítica, por lo que se decidió efectuar un desembarco en la parte central de las posiciones rebeldes, en Alhucemas, atacar a lo más selecto de las fuerzas rifeñas y adueñarse de su capital, Axdir. Para la operación se organizaron dos convoyes, uno en Ceuta y otro en Melilla, que en sus tránsitos hacia Alhucemas tenían que hacer sendas demostraciones en Uad Lau y en Sidi Dris. El *Alfonso XIII* efectuó un bombardeo previo en la bahía de Alhucemas los días 22 y 23 de agosto. El 6 de septiembre, en el simulacro y bombardeo de Uad Lau, el *Alfonso XIII* —buque insignia de Primo de Rivera que iba a bordo— y el *Jaime I* recibieron impactos de la artillería enemiga que les causaron daños de poca consideración.



Botadura del acorazado *Alfonso XIII*,

El desembarco en Alhucemas estaba previsto para el 7 de septiembre, pero la dispersión de las unidades participantes, causada por la niebla, hizo que Primo de Rivera, reunido con el resto de los generales y almirantes a bordo del *Alfonso XIII*, adoptará la decisión de retrasar el desembarco hasta el día 8 antes del amanecer. Pero amaneció el día 8 con la fuerza de nuevo dispersa, por lo que el movimiento hacia las playas no comenzó hasta las 11 de la mañana de aquel día, mientras el *Jaime I* y otros barcos abrían fuego y efectuaban el bombardeo de las zonas de costa previamente asignadas.

El día 9 el general Sanjurjo desembarcó para inspeccionar la cabeza de playa, y a continuación regresó al *Alfonso XIII* para informar a Primo de Rivera del éxito con que progresaba la operación. Continuó el desembarco y la progresión en tierra, y el día 23 se inició con éxito la ofensiva contra Morro Viejo y Monte Malmusi, mientras diversos buques

posicionados en la bahía de Alhucemas, entre ellos el *Jaime I* y el *Alfonso XIII*, proporcionaban fuego naval de apoyo y recibían impactos de la artillería rifeña que causaron pocos daños.

El día 30 de septiembre se inició la ofensiva para tomar Axdir, en la que diversos buques proporcionaron de nuevo fuego naval de apoyo, entre ellos el *Alfonso XIII* y el *Jaime I*. La operación fue un éxito: el día 1 de octubre ardió Axdir, y el día 2 se dio por finalizada la campaña de Alhucemas y las actuaciones de los acorazados.

Comentarios sobre los acorazados tipo *España*

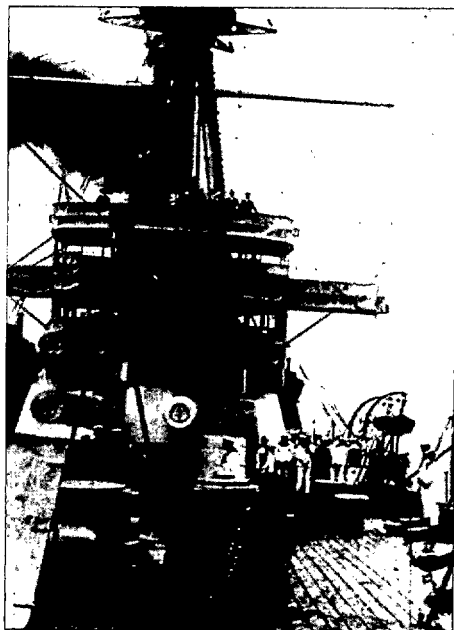
Los tres *España* —que por desgracia no llegaron a formar el pretendido grupo de tres acorazados, ya que prácticamente nunca operaron juntos— han tenido sus defensores y sus detractores por diferentes motivos y bajo puntos de vista un tanto discutibles, sobre todo si se tiene en cuenta el momento

histórico español en que se decidió y se llevó a cabo su construcción.

Los detractores utilizaban argumentos basados sobre todo en que eran unos barcos sensiblemente inferiores a sus modelos. Querían ser unos *dreadnoughts* y se quedaron en lo que muchos llamaron *dreadnoughts* de bolsillo, inferiores a aquéllos en desplazamiento (15.700 toneladas frente a más de 17.000), velocidad (19,5 nudos contra 21 de los *dreadnoughts* de primera generación y 25 nudos de los de generaciones siguientes), calibre de la artillería principal (305 mm frente a 343 mm) y coraza (203 mm en cintura frente a 300 mm), con lo que su eficacia quedaba en entredicho.

Los defensores opinaban que fueron tres barcos ajustados al presupuesto del momento, acordes con una infraestructura que permitía su mantenimiento, y dotados de unas excelentes características y prestaciones para la época, con un total de 24 bocas de 305 mm en su artillería principal, que podían ser disparadas por la misma banda de forma simultánea junto con la mitad de la artillería secundaria, lo que proporcionaba una potencia de fuego considerable. En cuanto a su velocidad, aunque ligeramente inferior, era muy próxima a la de sus primeros hermanos mayores.

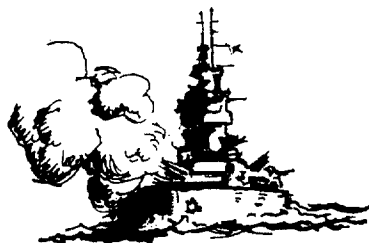
De cualquier manera los barcos tuvieron buenas cualidades y grandes defectos. Entre sus cualidades estaba la artillería, inferior a la de los verdaderos *dreadnoughts*, pero nada despreciable, junto con una velocidad, autonomía y prestancia que eran el orgullo de la Armada. Entre sus defectos hay que citar su borda muy baja, que con mar movida dificultaba el tiro principalmente de la artillería secundaria. Otro defecto radicaba en la escasa protección de la obra viva, pero esto era un mal común en todos los acorazados de principios del siglo xx, ya que entonces se pensaba sobre todo en impactos directos de la artillería de gran calibre o de torpedos en la obra muerta o en la obra viva cerca de la línea de flotación, por lo que no se tenía en cuenta la posibilidad de explosiones o impactos submarinos. De haber sido así posiblemente se hubieran salvado los dos *España*, el primero podría haber aguantado la colisión con la piedras en Tres Forcas, y el segundo podría haber salido mejor librado de la mina en Santander.



El puente de mando del acorazado *España* visto desde el castillo.

De cualquier manera fueron tres buenos barcos, sorprendentemente buenos si tenemos en cuenta el momento de su obtención después de un periodo un tanto caótico, en el que entre los años 1898 y 1907 la Armada tuvo 17 ministros de Marina y se propusieron ocho planes navales, todos ellos fallidos, hasta que apareció el de 1908 que salió adelante. Por otra parte, este plan supuso un resurgimiento y un gran empuje para la industria naval española, que hasta entonces había pasado muy malos momentos.

Con independencia de las críticas que se puedan hacer a estos tres barcos y al resto de los buques surgidos del plan Ferrándiz, la verdad es que aquellas unidades, encabezadas por los tres acorazados, vinieron a llenar un enorme hueco que se estaba ahondando por momentos en la capacidad de defensa naval española, y sirvieron como puntos de partida para posteriores y más ambiciosos planes navales.



BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alfredo: *Buques de guerra españoles 1885-1971*. Editorial San Martín, 1980.
- LARA, Francisco José: *Buques de la Armada (1898-1939). Acorazados monocalibre clase España*. Internet.
- GONZÁLEZ LÓPEZ, M. P.: *Buques de la Guerra Civil Española. Acorazados*. Internet.
- De Trafalgar a nuestros días*. Enciclopedia La Marina. Volumen 2 de Historia. Editorial Delta, 1983.
- VARIOS AUTORES. *El Buque de la Armada Española*. Silex, 1981.
- CARRERO BLANCO, Luis: *España y el Mar*. Instituto de Estudios Políticos. Madrid, 1962.
- La Armada Española*. Asamblea de Capitanes de Yate. Editorial San Martín, 1978.
- CERVERA PERY, José: *La guerra naval española (1936-39)*. Editorial San Martín, 1988.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, Ricardo, y GAMUNDI INSÚA, Abel: *Las Operaciones Anfíbias*, E. N. Bazán, 1994.
- OLIVEIRA, Mauricio de: *Marinos de España en Guerra*. Tomo III de «La Tragedia Española en la Mar». Establecimientos Cerón, Cádiz, 1938.
- Mundo Gráfico*. Números de los años 1913 y 1923.
- CRAWFORD, Steve: *Portaaviones y acorazados*. Editorial Libsa.
- VARIOS AUTORES: *Rojo y Azul, imágenes de la Guerra Civil española*. Ediciones Almansa, 1999.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, F. Fernando: *Vicisitudes de una Política Naval*. Editorial San Martín, 1978.