

# LA HISTORIA VIVIDA

José CERVERA PERY

## La botadura del crucero *Almirante Cervera*

Una pequeña explicación: en el verano de 1949, el autor de esta «Historia vivida» embarcó por primera vez en el crucero *Almirante Cervera*, como cabo primero alumno de la Milicia Naval Universitaria, para cumplir a bordo todo el período reglamentario de formación. Años más tarde, en 1956, volvió al emblemático buque como alférez alumno del Cuerpo Jurídico de la Armada, a fin de participar en las actividades y maniobras programadas en tales fechas. Y, antes de su desguace, todavía volvió a pisar esporádicamente su cubierta, ya en empleos superiores, en cumplimiento de distintas comisiones.

Por todo ello, este autor quiere rendir homenaje al crucero, cuyo apellido lleva, con el relato de su botadura, hace setenta y siete años, aunque no le hubiese gustado en modo alguno describir su desguace después de más de cuarenta años de gloriosa historia.

## Cómo fue la botadura

Las crónicas de la época cuenta que, con gran solemnidad, la botadura del crucero *Almirante Cervera* se verificó en los astilleros de Ferrol. Las características del buque eran las siguientes: una eslora total de 176 metros, 16,61 de manga máxima, y un desplazamiento aproximado de 7.976 toneladas.

En el curso del acto, el ingeniero don Juan Antonio Suances entregó un hacha cincelada a doña Andrea Larrondo Enríquez, esposa del capitán general del Departamento y madrina del buque, el cual, vistosamente engalanado, había sido bendecido momentos antes por el teniente vicario del apostadero. La madrina rompió con el hacha las cintas que simulaban sostener el buque, para estrellar después contra su proa la clásica botella de champán. El *Almirante Cervera*, entre las aclamaciones de la multitud, los pitos y sirenas de los buques próximos y los acordes de la Marcha Real, se deslizó por la grada y cayó al agua, trayecto en el que invirtió un minuto y once segundos. Los vítores al Rey, a la Marina y a la constructora acompañaron en todo momento la entrada del buque en el agua.

Terminados los actos en la grada, la Sociedad Española de Construcción Naval ofreció un banquete a 630 invitados. El ágape se sirvió en el taller de armadores, convertido para la ocasión en comedor, bajo la presidencia de la madrina. Junto a ella, tomaron asiento en la mesa presidencial el capitán general del Departamento y demás autoridades civiles y militares.

Don José María Cervera y de Castro, sobrino del almirante cuyo nombre lleva el crucero y representante en el acto de la constructora, inició su brindis con unas palabras que consideramos interesante reproducir:

«Son siempre —dijo— los lanzamientos sucesos sensacionales, porque aparte del acto en sí, siempre emocionante, representan manifestación de vitalidad de la patria, ya que toda ella contribuye a la construcción del buque, llamado a representarla en todo momento y a defenderla en caso necesario.

»Este crucero es, por tanto, una manifestación más de aquella política eminentemente patriótica que se inició en la inolvidable sesión de las Cortes del año 1909 y que ha sido continuada hasta la fecha por todos los Gobiernos».

Tras ponderar el valor de la reconstrucción de la Flota para la regeneración nacional, manifestó el convencimiento de que el Gobierno seguiría recorriendo el camino ya emprendido. En cualquier caso, en tanto no se acometiese una decidida política de restauración naval, se fomentaría en lo posible la actividad industrial del tradicional astillero de Ferrol, con vistas a que los obreros de la región no careciesen de un trabajo adecuado a la especialidad adquirida. En prueba de ello, manifestó, el Gobierno «ha tenido el acierto de disponer que uno de los trasatlánticos que habían de construirse en otro astillero, ocupe la misma grada que el *Almirante Cervera*».

«Consideramos —añadió— que este homenaje que la Marina dedica al almirante Cervera, simboliza, no sólo la actuación personal del heroico marino, sino la de todas las dotaciones que en Santiago y Cavite han actuado, siendo continuación del homenaje que la nación entera hizo a aquellos héroes con el monumento erigido a Cartagena, al que de manera bien expresiva se han adherido las principales naciones extranjeras.»

Tras dedicar un recuerdo piadoso a los héroes que ofrendaron su vida por la patria y enviar un afectuoso saludo a los supervivientes, brindó por España, el Rey, la Marina y Ferrol. Su discurso fue saludado con grandes aplausos por parte de los asistentes.

Luego tomó la palabra el capitán de navío don Luis Cervera, hijo del famoso almirante, quien mostró su gratitud por el homenaje rendido a la memoria de su padre. Cerró el acto el almirante Enríquez, quien en representación del Rey mostró la adhesión de la Marina al acto, y en su brindis hizo votos por que continuasen incrementándose nuestras flotas militar y mercante, cual correspondía a una nación tan eminentemente marinera como nuestra querida España.

### **Cómo era el barco**

Ya han quedado descritas la eslora, manga y desplazamiento del crucero. En cuanto a su velocidad en pruebas, fue de 33 millas, para lo cual las máquinas desarrollaron una fuerza de 80.000 caballos, con un radio de acción de 1.200 millas marinas, y a 15 nudos de 5.000 millas.

El buque iba protegido por una faja de acero de alta tensión, de 50 milímetros, en la parte de máquinas y calderas, situada sobre una plancha de 25 milímetros de espesor que protegía las partes vitales del barco. La torre de combate tenía un blindaje de 150 milímetros de espesor.

La artillería comprendía ocho cañones, cuyo blindaje alcanzaba los 152 milímetros y 50 de calibre; todos ellos iban apareados, menos los de proa a popa, que eran sencillos. Cuatro cañones antiaéreos de 101,6 milímetros, más dos de 17 para saludos y una ametralladora, a los que hay que añadir cuatro juegos de tubos lanzatorpedos triples, completaban el armamento del buque.

El casco se componía principalmente de acero dulce; el de alta tensión se reservaba para las partes que debían soportar grandes esfuerzos.

La dotación se componía de 560 hombres entre jefes, oficiales, clases y marinería. Ésta se alojaba en amplios sollados situados a proa, debajo del castillo, en la cubierta alta y en la baja, reservándose la última para los fogoneros. En el castillo la marinería disponía de un salón de recreo.

El personal de suboficiales y el de maestranza se alojaba en camaratas de entrepuentes, situadas a proa; los maquinistas lo hacían en el centro del barco, próximos a las salas de máquinas y calderas; los oficiales, como los jefes, se albergaban en camarotes ubicados en la cubierta baja. El espacio de la superestructura de popa, en fin, se reservaba para el almirante y el comandante.

La energía eléctrica era suministrada por tres dinamos que funcionaban a una tensión de 100 voltios, y el alumbrado del buque se alimentaba con más de mil luces. También llevaba el barco cuatro proyectores de 914 milímetros y tres de 610, movidos mecánicamente, que podían ser maniobrados a un tiempo con los cañones por medio de aparatos directores de fuego análogos a los que montaban los barcos más modernos.

El barco disponía también de tecnología adecuada para la refrigeración de los pañoles de municiones y víveres, y para la fabricación de hielo. Tenía cámara frigorífica y otras instalaciones de calefacción de vapor, así como tuberías acústicas y neumáticas para el servicio de mensajes a distancia. Las máquinas se impulsaban por medio de cuatro ejes, que giraban a 350 revoluciones por minuto. El vapor lo suministraban ocho calderas, montadas en grupos de dos por cada cámara, con la chimenea por grupo. El combustible que consumía era exclusivamente petróleo.

En las cámaras de calderas iban emplazadas las bombas principales y auxiliares de alimentación contraincendios, las sentinas y demás calentadores, así como las bombas de petróleo y otros aparatos auxiliares.

Podrían añadirse aún otros detalles técnicos o logísticos que omito para no hacer demasiado farragosa la crónica. Algo sin embargo me gustaría añadir como colofón.

Los nombres de muchos barcos desguazados por los imperativos del tiempo y el uso, han vuelto a lucir en los cascos de nuevas y modernas unidades. Así, los nombres de *Canarias* y *Velasco*, compañeros leales del *Almirante Cervera* en la última guerra naval española, han campeado en los costados de modernos buques. Sin embargo, ninguna nueva construcción ha sido rebauti-

zada con el nombre del sacrificado en Santiago en aras del cumplimiento del deber. ¿Desmemoria histórica?, ¿coyuntural olvido? Como ésta es una historia vivida, no puede entrar en este género de consideraciones. Pero sí sería hermoso, por supuesto, que en una próxima edición de la Lista Oficial de Buques, el lector, al hojearla, se tropezase con algún *Almirante Cervera* al que quedase por delante una larga historia por vivir.