

HISTORIA DE CARTAGENA HISTÓRICA

2,50 €

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 15



EL CRUCERO *LIBERTAD*



Alfonso Santos ha hecho un recorrido por los cines y teatros de nuestra ciudad como si de un programa doble se tratara.

En primer lugar tomamos asiento y, a través de los reportajes, hacemos un recorrido por todas las salas de exhibición desde los comienzos del cine en el año 1895 hasta nuestros días.

A continuación, el descanso. Se encienden las luces y vemos una serie de sigulares diapositivas con una agradable música de ambiente (cada lector elige su preferida).

Se reanuda la proyección con un merecido recuerdo a los hombres y mujeres que hicieron posible el buen funcionamiento de estas salas, que tantos y tan buenos recuerdos nos dejan a través de esta lectura.



EDITORIAL

Libertad es una de las palabras más hermosas de nuestro rico vocabulario castellano. También *Libertad* fue el nombre con el que se rebautizó al crucero *Príncipe Alfonso* en los inicios de la II República. Así sería llamado durante ocho largos años uno de los buques más marineros con los que ha contado nuestra Armada en los últimos 100 años. Más tarde, ya establecido el régimen de Franco, cambiaría de nuevo de nombre, conociéndosele por espacio de treinta años –y hasta su baja en la Flota– con la denominación de crucero *Galicia*.

Considerado como una de las joyas más valiosas de la política naval llevada a cabo por la monarquía de Alfonso XIII, el *Libertad*, junto con sus hermanos *Méndez Núñez*, *Blas de Lezo*, *Almirante Cervera* y –posteriormente– *Miguel de Cervantes*, formó parte de la fuerza disuasoria española (unidos a la flotillas de destructores y submarinos) en aguas del Atlántico y, sobre todo, del Mediterráneo: un espacio marítimo donde el rearme de la Italia de Mussolini y el control de las costas del protectorado español en Marruecos aconsejaban la presencia de poderosas unidades navales.

Pero el *Libertad* no solamente fue un buen, un excelente buque de guerra. Fue también un privilegiado testigo de la realidad política española en las décadas más trascendentales del pasado siglo XX. Fue el barco mimado y preferido por el rey Alfonso XIII, que lo utilizó en sus viajes institucionales a Suecia, Alemania, Dinamarca, Escocia o Italia. Y fue asimismo el barco que le llevaría camino del exilio desde Cartagena a Marsella.

Con todo, su bien merecida fama la alcanzaría fundamentalmente en sus acciones militares durante la Guerra Civil española, ostentando durante la misma el papel relevante de buque insignia de la Flota republicana. En su seno estuvo alojada la plana mayor del almirantazgo republicano, los comités revolucionario y central de la Flota y el comisariado político de la Flota. Participó destacadamente en cuantas acciones navales se le encomendaron, como el bombardeo de los puertos asturianos durante la revolución de octubre de 1934, el combate del cabo Cherchell (en la costa argelina) o la batalla de Cabo de Palos. Pero la acción más intrépida por la que ha sido conocido fue, sin duda, el ataque en inferioridad al poderoso crucero *Baleares*, que provocó la huida de éste tras ser alcanzado por varios disparos del *Libertad*. Este mismo enfrentamiento se reproduciría meses después en aguas de Cabo de Palos –aunque con participación de otras unidades de la Flota republicana–, pero aquí el desenlace final se saldaría con el hundimiento del crucero *Baleares*, uno de los mejores buques de la Flota nacionalista, en lo que es considerado como el principal combate naval de la Guerra Civil española.



EDITORIAL ÁGLAYA
Calle Real, 16
30201 CARTAGENA
www.editorialaglaya.com
e-mail: info@editorialaglaya.com

DIRECTOR
Francisco Velasco Hernández

AUTOR
Ricardo Hernández Conesa

CONSEJO EDITORIAL
Luis Delgado Bañón
Federico Santaella Pascual
Francisco J. Franco
Luis Miguel Pérez Adán
Manuel Rolandi Sánchez-Solís
Miguel Puchol Franco
Ricardo Hernández Conesa
José Luis Sánchez López
Antonio González Velázquez

PRODUCCIÓN EDITORIAL
Eva Márquez Zayas
José Antonio Mínguez Saura

ADJUNTA A DIRECCIÓN
Blanca González Gutiérrez

ARCHIVO FOTOGRÁFICO
Editorial Áglaya

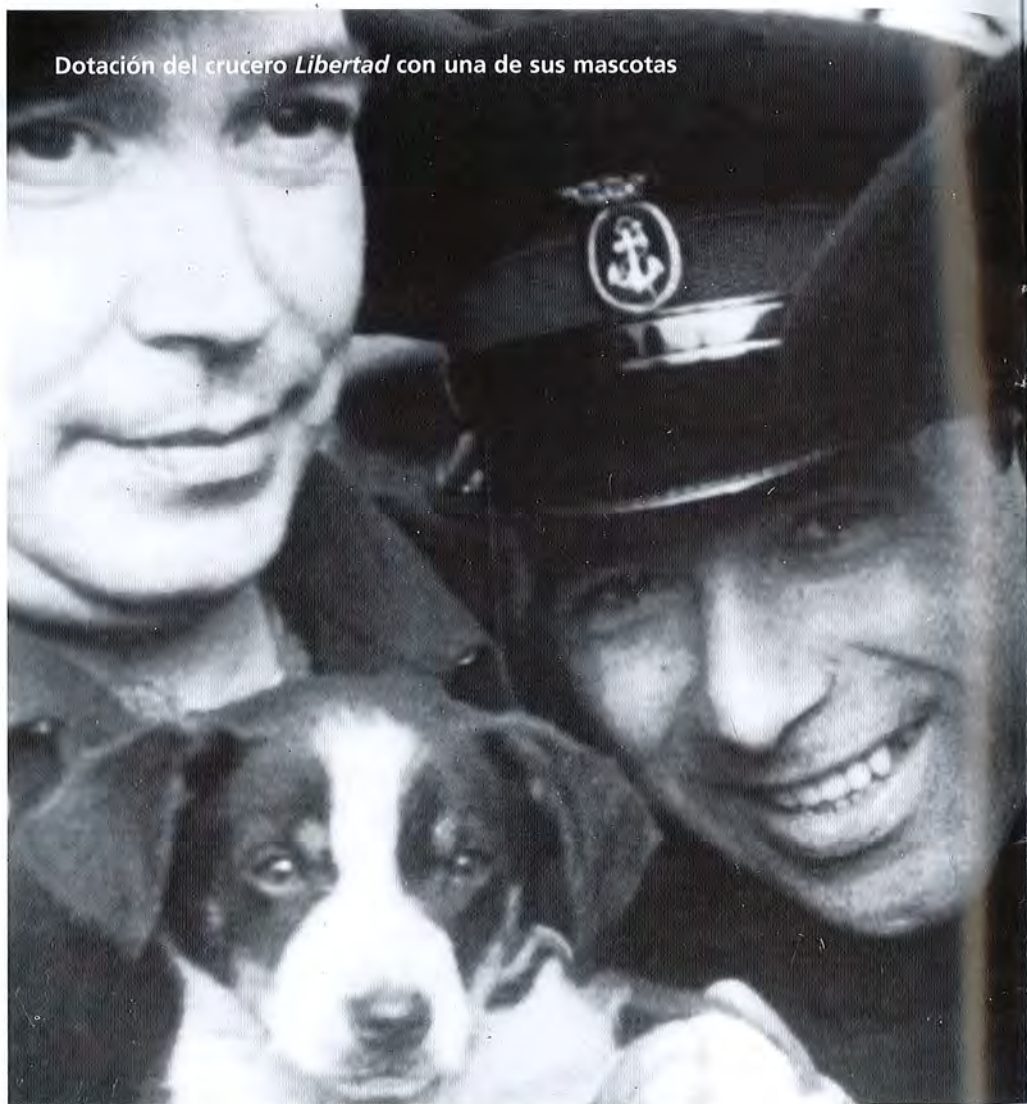
EQUIPO TÉCNICO
Vanessa Martín
Francisco Tito

**MAQUETACIÓN, MONTAJE
FOTOMECÁNICA, IMPRESIÓN**
ÁGLAYA GRÁFICA

Depósito Legal
MU-567-2005

I.S.S.N.
1696-991X

Dotación del crucero *Libertad* con una de sus mascotas



Las circunstancias por las que atravesó la historia española en el período de 1922 a 1970 hicieron que el crucero *Príncipe Alfonso*, denominado así en su origen en honor al Príncipe de Asturias, tuviera que cambiar dos veces de nombre. La primera fue el 17 de abril de 1931, tras instaurarse la República, asignándosele el término de *Libertad*. La segunda, se llevó a cabo tras la Guerra Civil, en el año 1939, pasando a denominarse *Galicia*, con cuyo nombre se dio definitivamente de baja en la Armada. Pero no sería el único crucero que cambiaría en tres ocasiones su nombre: también lo hizo el *Reina Victoria Eugenia*, que desde el año 1931 fue *República* y finalmente *Navarra* (desde 1937), hasta su baja en la Armada el 3 de diciembre de 1955.

El crucero *Príncipe Alfonso*, más conocido en la actualidad por *Libertad*, tuvo su origen en la Ley Miran-

da de 17 de febrero de 1915. Esta ley preveía la construcción de cuatro cruceros rápidos con un coste total de 60 millones y a un gasto individual de 15 millones por cada unidad. El 22 de febrero de 1922, un decreto les establecían como tonelaje para cada uno de los dos cruceros que iban a ser puestos en grada 7.900 toneladas. Finalmente, otro nuevo decreto, con fecha 14 de julio de 1922, autorizaba la construcción de los dos últimos cruceros el *Príncipe Alfonso* y el *Almirante Cervera*. Por la misma Ley Miranda, en el año 1915 y 1920 se habían puesto en grada los primeros cruceros denominados rápidos: *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*.

Características

La quilla del *Príncipe Alfonso* fue colocada en el astillero de El Ferrol



El crucero



Libertad

RICARDO HERNÁNDEZ CONESA

Durante el pasado siglo XX no existió ningún otro buque de guerra en la Armada española con mayor protagonismo que el crucero *Libertad*. Fue el barco preferido de Alfonso XIII y el buque insignia de la flota republicana. Pero además tuvo el honor de participar, y de forma destacada, en las principales acciones navales llevadas a cabo por nuestra Marina. Gracias a su longeva vida y a los azares del destino fue testigo directo de algunos de los momentos más cruciales de la historia española en la pasada centuria

el 24 de noviembre de 1922 y como fecha prevista para su botadura fue asignada la del 3 de enero de 1925. Esta fecha no pudo cumplirse y fue traspuesta a la del 23 del mismo mes, coincidiendo con la onomástica del rey.

El acto se celebra finalmente ese día a la una de la tarde en el Arsenal de El Ferrol, al que acudió mucho público por ser el acceso libre. Actuaron como padrinos el capitán general de El Ferrol, Emiliano Enríquez y Loño y su esposa, en representación del rey y la reina. La esposa del almirante Enríquez fue obsequiada por parte de la constructora con un broche de zafiros. Terminó el acto con un *lunch* a los invitados, brindando el barón de Satrustegui por una larga vida al crucero y resaltando la coincidencia de la botadura con el acto de homenaje al rey.

CASCO. Sus características

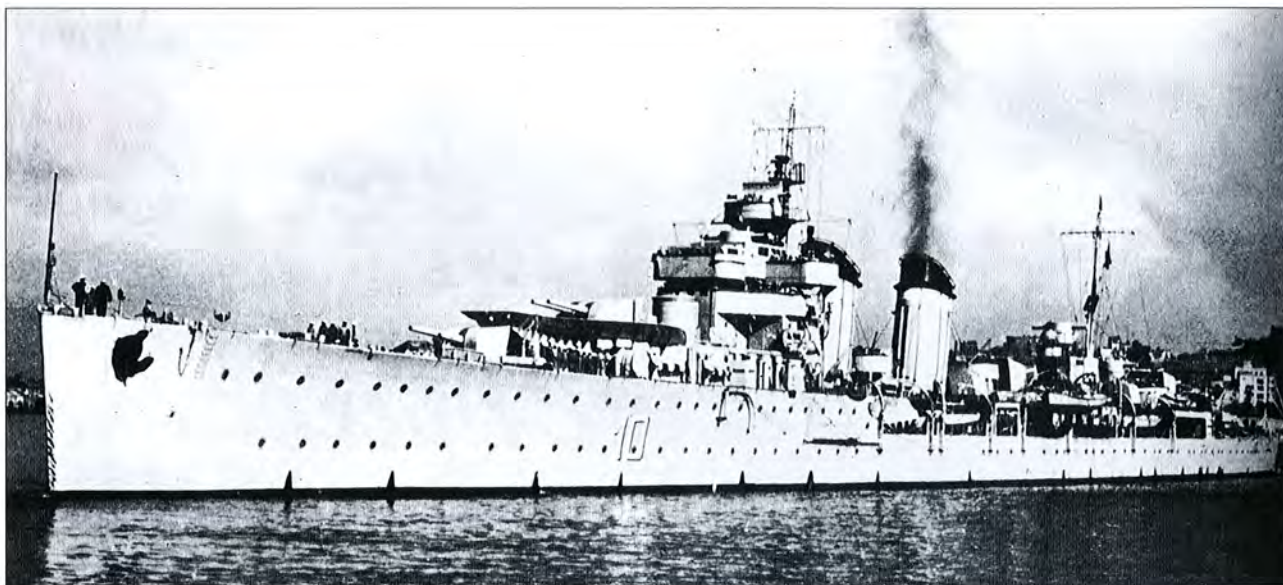
eran las siguientes: eslora máxima 176,62 metros; manga 16,61 metros; puntal desde la cubierta alta 12,60 metros; calado 6,23 metros; desplazamiento máximo 9.385 toneladas.

Su casco tuvo como protección un grosor de 76 mm en la zona media del buque y de 51 mm en popa, teniendo acorazada la sala de máquinas y los pañoles de munición con unas planchas adheridas. En el casco iba instalado el castillo de proa que abarcaba prácticamente la totalidad de su manga.

MÁQUINA. Desarrollaba una fuerza de 80.000 caballos, con cuatro hélices, dando una máxima velocidad horaria en pruebas de 33 nudos, con 1.650 toneladas de combustible. Tenía a su vez un radio de acción con consumo económico de 5.000 millas a 15 nudos.

El desplazamiento, que en un principio era de 7.975 toneladas, al final llegó a ser de 9.385, para ello contaba con un grupo propulsor de ocho calderas de fuel tipo *Yarrow*, divididas de dos en dos, formando cuatro cámaras que se unían con otras cuatro de turbinas tipo *Parsons*, que a su vez se unían en los ejes de las hélices. Las turbinas llegaron alcanzar las 4.000 revoluciones por minuto.

ARMAMENTO. Constituido por ocho piezas 152,4 mm y 50 calibres, modelo *Vicker* y construidas en la Sociedad Española de Construcciones Navales de San Fernando. Este armamento iba instalado en tres montajes dobles y dos sencillos. Los dobles se encontraban instalados el primero en la proa sobre la superestructura, el segundo en la medianía del buque entre la segunda chimenea y el mástil, y el tercero colocado en



El crucero *Almirante Cervera*, buque análogo al *Príncipe Alfonso*, construido por iniciativa de las leyes Miranda-Cortina de 1915 y 1922

la popa sobre una elevación. Los montajes individuales iban colocados uno en la proa sobre el castillo y el otro en la popa.

La munición utilizada por estas piezas era de proyectiles perforantes, semiperforantes, explosivos, de metralla y de ejercicio. Los proyectiles tenían un peso de 45,4 kilogramos y se utilizaba una carga de 13,6 kilogramos de pólvora CSP2, obteniendo un alcance máximo de 21.500 metros.

Como armamento complementario, era portador de cuatro cañones antiaéreos de 101,6 mm y 45 calibres, con un alcance en horizontal de 13.400 metros y de 7.800 metros en vertical, lanzando un proyectil de 14 kilogramos y una carga de proyección de 3,85

kilogramos de pólvora CSP2; la ubicación de estos antiaéreos era de dos por banda en instalación sencilla sobre la segunda chimenea y sobre el trípode. Era portador a su vez de 4 tubos lanzatorpedos triples, dos por banda, instalados entre el puente y la superestructura de popa.

Los primeros años de navegación

El *Príncipe Alfonso* fue entregado a la Marina el 20 de septiembre de 1927, siéndole concedida la bandera de combate el 21 de julio de 1928 en el puerto de Musel (Gijón), tras una misa de campaña y un desfile militar en la explanada

central de su muelle. En este acto el crucero se encontraba atracado en el primer espigón frente al edificio de la Estación Marítima.

El acorazado *Jaime I* y más tarde el crucero *Príncipe Alfonso*, fueron los buques elegidos por el rey Alfonso XIII para realizar sus viajes por mar; en concreto, llevó a cabo su primer crucero por el Mediterráneo a bordo del *Príncipe Alfonso* en noviembre de 1927. A su regreso a la Península, el monarca cambiaría su itinerario con el al objeto de visitar unos *destroyers* adquiridos por Argentina y que se encontraban en la Sociedad Española de Construcciones Navales de Cartagena.

A las 10 de la mañana del 14



El crucero *Príncipe Alfonso* surcando orgulloso los mares

de noviembre, el semáforo del castillo de Galeras anunciaba que se encontraba a la vista el crucero *Príncipe Alfonso*; poco después cruzó ante el islote de Escombreras dirigiéndose a la bocana. A su encuentro salieron numerosas lanchas con las autoridades militares y civiles. Al entrar a puerto el *Príncipe Alfonso*, las baterías del frente derecho y la Escuadra saludaron con las salvas de ordenanza al crucero que ondeaba la insignia real. En una hábil maniobra de su comandante fondeó en medio del puerto y seguidamente las autoridades subieron a bordo a cumplimentar al Rey.

Como en el puerto se encontraban atracados al dique de La Curra dos *destroyers* norteamericanos, el monarca envió al ayudante del almirante de la Escuadra para indicar a sus comandantes el deseo del monarca de visitarlos. Minutos más tarde, Alfonso XIII visitó los *destroyers Boris y Trancy*. Desde estos buques el Rey se dirigió al Arsenal y desde allí la gasolinera lo trasladó a la escala del *destroyer* argentino *Cervantes*, en donde lo esperaban los comandantes del *Cervantes* y del *Juan de Garay*; la oficialidad del *Cervantes* se encontraba con uniforme de gala en la popa y la tripulación formada.

Tras la visita al *destroyer*, el monarca se trasladó a la Constructora Naval, donde se encontraba el *Juan de Garay*, que también visitó, saludando a las comisiones y personalidades; finalmente el Rey descendió al muelle por la escala de babor del buque argentino, donde pasó revista a su dotación y a una compañía de Infantería de Marina con banda de música, al mando del capitán Diego Baeza, que le rindieron honores. Terminada la visita a los astilleros de la Constructora Naval, el Rey felicitó a su director, Luis Vial, para expresarle su satisfacción por los nuevos barcos y su fabricación. Habló también del *Príncipe Alfonso*, cuyas condiciones marinerías había tenido ocasión de apreciar en su viaje.

A la visita de los astilleros le



El rey Alfonso XIII con uniforme de capitán general de la Armada

continuó la del aeródromo de Los Alcázares, y sobre las dos de la tarde regresaba con sus acompañantes al Arsenal, donde lo esperaba el capitán general del Departamento, comandante general del Arsenal y los jefes de los cuerpos de la Armada. Al salir del Arsenal, una compañía de Infantería de Marina con bandera y música le tributó honores y la batería hizo las salvas de ordenanza. Finalmente, el Rey comió en el *Príncipe Alfonso* y sobre las cuatro de la tarde zarpó a bordo de este crucero.

En septiembre 1928, el crucero trasladaría al monarca desde Bilbao a recorrer varias ciudades del norte de Europa, entre ellas Gottenburgo, Estocolmo y Kiel, además de varias localidades escocesas. Su regreso a España lo inicia el día 20 de septiembre. Así, y tras pasar una breve estancia en

el palacio de los reyes de Dinamarca, Alfonso XIII embarcaba en el crucero, zarpando al mediodía con rumbo a Escocia. El día 21 el rey desembarcó en Escocia y se dirigió al castillo de los duques de Shonterland, donde permaneció varios días para asistir a una cacería de ciervos.

Pocos días después de regresar de aguas extranjeras, el crucero se traslada a Cartagena para iniciar unas maniobras en aguas mediterráneas. Por este motivo fondea en el puerto el día 3 de octubre amarrado al rompeolas de La Curra. El día 5 por la mañana, estando próxima la salida de la Escuadra para las maniobras, el *Príncipe Alfonso* efectúa pruebas lanzatorpedos en alta mar.

El día 9, los buques que componen la Escuadra zarpan de Cartagena para fondear en Santa Pola (Alicante), donde aguardan la lle-

gada del almirante jefe de la Flota, Sr. Rivera, para embarcar en el cañonero *Canalejas*. El día 20 por la mañana cruzan frente al puerto de Cartagena con rumbo a Almería los cruceros *Almirante Cervera*, *Príncipe Alfonso*, *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*, con el fin de proveerse de nafta, petróleo y otras sustancias.

El mismo sábado día 20, tras varios días de ejercicios, llegan a Cartagena procedentes de Santa Pola los destructores *Sánchez Barcáiztegui*, *Lazaga*, *Velasco* y *Alsedo*, fondeando a las ocho de la mañana en el Arsenal, mientras los acorazados *Alfonso XIII* y *Jaime I* lo hicieron a las 10 de la mañana y, como era costumbre, en el muelle de La Curra, mientras que los submarinos *Isaac Peral*, *B-1*, *B-2*, *B-3*, *B-4*, *B-5*, *B-6*, *C-1* y *C-2* pasaron todos al Arsenal a las 18:00.

A las 04:30 horas del día 23 zarpan de Cartagena con rumbo a las Baleares los buques anteriormente reseñados, junto con el crucero *Extremadura* y el cañonero *Bonifaz*, para realizar las maniobras. El día 10 de noviembre, una vez finalizadas éstas, el rey visitó todos los buques de la Flota para pasar revista a sus dotaciones. Aunque en un principio tenía previsto pasar revista a la marinería de la Escuadra en el puerto de Alcudia, fue finalmente suspendida por una persistente lluvia. A continuación, y a bordo del *Príncipe Alfonso*, el rey recibiría a las autoridades locales para agradecerles el recibimiento que le habían dispensado y despedirse de ellas.

A las 17:00 horas el monarca obsequiaba con un té a los comandantes de todos los buques, partiendo sobre las 23:00 horas a bordo del *Príncipe Alfonso* rumbo a Cartagena. Llegaba a nuestro puerto a las diez de la mañana del domingo 11 de noviembre, rindiéndole honores sus baterías.

Sobre el espigón del Real Club de Regatas se encontraban esperando al monarca las autoridades municipales y militares, además de comisiones representativas y público en general. Una vez fon-

deado el crucero, accedió a su cubierta el recientemente nombrado capitán general de la Armada, Juan Bautista Aznar y Cabanas, quien se fundió con el rey en un fuerte abrazo con motivo de su designación en el cargo. También fueron al *Príncipe Alfonso* a saludar al monarca el gobernador civil Vicente Mora, el alcalde de la ciudad Alfonso Torres, con el primer teniente de alcalde Mediavilla, el gobernador militar Gil Yuste, presidente de la Junta de Obras del Puerto, Juan Antonio Gómez Quiles, el médico director de Sanidad, señor Domínguez, y un largo número de personalidades.

El rey, que vestía uniforme de diario de Capitán General de la Armada, se encontraba sobre la cubierta junto con el Ministro de Marina, Mateo García de los Reyes, y sus ayudantes: el vicealmirante Morales y el capitán de fragata Espinosa.

Al subir las autoridades fueron saludando al monarca, y al hacerlo el alcalde Torres, Alfonso XIII le dijo que *celebraba verlo de alcalde y que tenía interés en recorrer la población para ver las mejoras que había experimentado*; le invitó a que aguardara para desembarcar con él después de la misa que oírían a bordo.

La misa se celebró en la toldilla de popa, y además del monarca asistieron sus acompañantes y la dotación del crucero. Una vez terminada la ceremonia religiosa el rey marchó en lancha hasta el Arsenal militar, donde nuevamente le esperaba un numeroso grupo de autoridades y una compañía de Infantería de Marina para rendirle honores. Tras esto, Alfonso XIII visitó el *destroyer Lepanto* (que el día 7 de ese mismo mes había sido botado) y después continuó con la visita a la Base de Submarinos y la Escuela de Buzos.

Seguidamente el rey salió en automóvil del Arsenal para dirigirse al templo del hospital de la Caridad; en el trayecto recorrió las calles de la ciudad acompañado del alcalde Torres, ministro de Marina Mateo García de los Reyes, capitán general de la Armada

Juan Bautista Aznar y Cabanas y el gobernador militar Gil Yuste; el recorrido fue por las calles Real, Castellini, Puerta de Murcia, Honda, Glorieta, Arco y Caridad. Al llegar al templo pudo cumplir con su deseo de orar ante la imagen de la patrona de la ciudad: la Virgen de la Caridad. Tras su salida de la iglesia, el rey marchó a visitar el Parque Torres y a continuación embarcaba en el crucero para almorzar con el capitán general de la Armada.

Sobre las 15:00 horas, desembarcaba nuevamente Alfonso XIII en la lancha del capitán general; esta vez lo hacía en el Club de Regatas, donde le aguardaba el gobernador militar para acompañarle en su recorrido por las fortificaciones y baterías que se estaban construyendo. El monarca subió al Roldán para visitar la Parajola y marchar después hasta la Chapa en el faro de Portmán. Sobre las seis de la tarde, regresaba al *Príncipe Alfonso* para tomar té y descansar escasamente unos treinta minutos.

A las 18:45 horas, el rey volvió a salir del *Príncipe Alfonso*, esta vez para trasladarse a la capital de España; el crucero fue iluminado con bengalas para despedir al monarca. En el Club de Regatas sería recibido por las autoridades militares y civiles, que lo acompañaron a la estación de ferrocarril donde le esperaba el tren real para partir hacia Madrid. El último itinerario de Alfonso XIII por las calles de la ciudad transcurrió por la plaza Santa Catalina, calle Mayor, Puerta de Murcia, calle Honda, San Francisco, Duque y San Diego.

El crucero *Príncipe Alfonso* zarpó de Cartagena a las 09:30 horas del día 12 de noviembre para unirse al resto de la Escuadra en el puerto de Barcelona. En noviembre del mismo año S.M. el Rey volvería a embarcar en el crucero, aunque esta vez para trasladarse por el Mediterráneo y recalar en distintas ciudades, entre ellas las ciudades italianas de La Spezia y Nápoles, donde asistió a la boda de la princesa Ana de Saboya.

Después visitaría el puerto de Bizerta y finalmente la isla de Malta.

En los años siguientes el *Príncipe Alfonso* se dedicaría íntegramente a cuestiones militares y entre ellas a nuevas maniobras navales. La primera vez que participó en éstas fue en las del otoño de 1928, realizadas -como dijimos- en las Islas Baleares. Volvería a participar al año siguiente en otras, pero en esta ocasión en aguas del Cantábrico con ejercicios de tiro muy cerca de la costa gallega. Su participación en maniobras posteriores fue numerosa, siendo las últimas las de los años 1934 y 1936.

Precisamente las de 1934 tuvieron lugar en aguas de Cartagena y Alicante. Así, el 16 de mayo se dio salida a los buques desde Cartagena para fondear en Santa Pola y Cabo de Palos; los días 17 y

18 se sucedieron diversos ejercicios y atracó en Alicante; el 19, salida de Alicante para Cartagena, a donde llega a las 14 horas. El 21 de nuevo partía por la mañana desde Cartagena para anclar a las 22 horas en Santa Pola. En los días siguientes se repitieron estos ejercicios: el 22 salida de Santa Pola y fondeo en Benidorm al anochecer; el 23 salida de Benidorm a las 9 de la mañana y fondeo al anochecer en Gandía; el 24 salida por la mañana para volver a anclar al anochecer entre Gandía y Cullera; el 25 salida del fondeo por la mañana para realizar ejercicios nocturnos con los submarinos; el 26 a las 2 de la madrugada fondea en Santa Pola y a las 15 horas salió a la mar para atracar en Mazarrón; el 27 salida a las 10 horas para realizar ejercicios de ataque de la flotilla de destructores a la de cruceros. Al final, el día

28 y tras acabar las maniobras atracó definitivamente en Cartagena.

La llegada de la Segunda República

Como es bien sabido, el 12 de abril de 1931 se celebraron las elecciones municipales convocadas por el gobierno del general Aznar, con dos bloques políticos bien definidos: el monárquico y el republicano. Durante el transcurso de la noche el propio rey Alfonso XIII tuvo noticia del triunfo del bloque republicano en las principales ciudades españolas, al tiempo que, al día siguiente (13 de abril), comenzaban a correr por toda España los rumores de la victoria republicana.

Al tener conocimiento de la noticia, una parte del pueblo se echaba a la calle y en numerosos balcones comenzaban a ondear las banderas tricolor de una forma anónima. El día 14 amanecía con proclamas espontáneas de la República en diferentes ayuntamientos, como el de Vigo, Eibar, Barcelona e incluso Madrid (en la sede de Correos). El conde de Romanones advertía al rey en la mañana del 14, tras el fracaso electoral, del riesgo que corría la familia real en caso de que se desatase la violencia y el desorden público en Madrid, aconsejándole como mejor fórmula la renuncia a la Jefatura de Estado y su autorización para que llevase a cabo el cambio de poderes.

Autorizado por el rey, sobre las dos y media de la tarde, el conde de Romanones se entrevistaba con el futuro presidente de la República, Niceto Alcalá Zamora, en la calle Serrano -en el domicilio del doctor Marañón-, para tratar sobre el traspaso de poderes y el futuro de la familia real. En el transcurso de la conversación, Alcalá Zamora le exigiría al conde de Romanones la salida del rey ese mismo día. Pocas horas después, a las cinco y media de la tarde, un escuadrón de húsares rodeaba el Palacio Real para impedir el acce-



El conde de Romanones. Aconsejó el exilio a Alfonso XIII para evitar derramamientos de sangre

so de cualquier persona a la plaza de Oriente mientras durase la reunión del último Gobierno de la monarquía con Alfonso XIII. Seguidamente, el Ministro de Marina, almirante José Rivera y Álvarez de Castro, ordenaba al jefe de la Escuadra, vicealmirante Montagut, el alistamiento de un crucero con víveres para cinco días, repleto de combustible, las calderas encendidas y comandante y dotación de su confianza.

Finalizado este último Consejo, el rey se quedaba con el ministro de la gobernación estudiando varios itinerarios a seguir para su salida de España, eligiendo al final el de Madrid, Cuenca, Albacete y Cartagena, para embarcar en el crucero *Príncipe Alfonso*, que lo trasladaría al extranjero. A las 18:00 horas salieron del palacio los ministros, y tal como habían acordado antes, se negaron a hacer declaraciones a los periodistas, diciendo que el presidente las haría. A las 18:25, el general Aznar salía y les comentaba que se le había planteado la situación al rey y que éste contestaría mañana. Poco tiempo después, alrededor de las 19:05, los periodistas hablaron con el conde de Romanones, que les dijo: *No hay noticias, sólo que el asunto sigue desarrollándose aunque muy lentamente, pero se resolverá de una forma definitiva.*

Sobre las 19:30 horas, con todo decidido, el rey pasaba a las habitaciones reales, donde se encontraba su familia, acompañada por un numeroso grupo de damas. Reunida la familia, los presentes observaron en silencio la despedida emocionada del monarca con su esposa e hijos. Más tarde, siendo ya las 20:30 horas, el rey daría orden de marchar e inmediatamente cruzaba las galerías de palacio acompañado de algunos aristócratas que le ovacionaban y vitoreaban. El rey, muy emocionado y con lágrimas en los ojos, dijo: *¡dejadme!, ¡dejadme!* A continuación, un teniente de la Guardia Real daba un *¡Viva el rey!*, que sería contestado por Alfonso XIII con: *eso no, ¡Viva España!*

Aquella tarde se hicieron circular toda clase de rumores sobre la salida del rey Madrid por la puerta de palacio que da al Campo del Moro. También, que la familia real se había marchado en dirección a Portugal, incluso más tarde se hizo circular la versión que el rey había solicitado un plazo de veinticuatro horas para abandonar Madrid. Posteriormente se dijo que esa noticia se hizo circular con el propósito de que su marcha pasase desapercibida, como así fue, pues en realidad nadie se dio cuenta de la salida de palacio de Alfonso XIII.

La comitiva formada por cuatro vehículos iniciaba su marcha a las 20:45 horas del 14, saliendo por la puerta del Campo del Moro, con dirección a Cartagena. El rey conducía su automóvil *Duesenberg*, siendo acompañado por su ayudante el Sr. Gallarza, el infante Alfonso de Orleans, el duque de Miranda, servidumbre y una escolta de la Guardia Civil.

El ministro de Marina saliente, Almirante Rivera, llegó al Palacio Real diez minutos antes de la marcha del rey y salió poco después de la comitiva regia en otro automóvil, siguiendo la misma ruta que el monarca. El retraso se debió al hecho de estar comprobándose qué crucero estaba listo para partir, siéndole confirmado por el jefe de la Base de Cartagena que el crucero elegido era el *Príncipe Alfonso*. A continuación, el ministro telefoneaba al comandante general de la Escuadra, vicealmirante Joaquín Montagut Miró, para ordenarle que volviese a tener listo otro crucero para el resto de la familia real. A pesar de ello, la familia real, formada por la reina doña Victoria, las infantas y el Príncipe de Asturias, decidieron marchar finalmente hacia el exilio en un tren especial que les llevaría desde el Escorial a Irún, siendo acompañados en otros vehículos por los señores Aznar, Romanones y Sanjurjo.

Mientras tanto, el Gobierno provisional de la República tomó posesión del poder y quedó constituido de la siguiente forma: Presi-

dencia, Niceto Alcalá Zamora; Gobernación, Miguel Maura; Hacienda, Indalecio Prieto; Fomento, Álvaro de Albornoz; Estado, Alejandro Lerroux; Justicia, Fernando de los Ríos; Trabajo, Francisco Largo Caballero; Guerra, Manuel Azaña Díaz; Marina, Santiago Casares Quiroga; Instrucción, Martínez Barrios y Economía, Marcelino Domingo.

El Rey de paso por Cartagena hacia el exilio

A las 04:05 de la madrugada del día 15 llegaba a Cartagena la comitiva real, dirigiéndose directamente hacia el Arsenal. A sus puertas le esperaba un nutrido grupo de público que de forma indiferente observó su entrada. La comitiva estaba formada por cinco automóviles: el del monarca, el del almirante Rivera, el de la servidumbre y dos de escolta.

El que hasta hacía pocas horas había sido el rey de España, fue recibido en la puerta del Arsenal por una sección de la compañía de guardia arsenales y dentro del recinto militar, junto al embarcadero real, por una sección de Infantería de Marina. En el Arsenal le esperaban al ex monarca el capitán general del Departamento Marítimo, almirante Magaz; comandante general del Arsenal, vicealmirante Cervera; gobernador militar, Francisco Zuñillaga; y jefes de distintas dependencias. El rey, que vestía de paisano con americana oscura y sombrero flexible, tras bajar de su vehículo, conversó brevemente con los generales, preguntándoles sobre la proclamación del nuevo régimen en Cartagena y en la capital.

Dijo también, entre otras cosas, que se marchaba satisfecho de que la nueva situación se hubiese establecido sin desorden, pues era un español amante de su patria. A continuación, se despidió muy agradecido de los generales presentes y al embarcar en la gasolinera, éstos le vitorearon y



La barca real que trasladó a Alfonso XIII hasta el crucero *Príncipe Alfonso* camino del exilio

Don Alfonso, descubriéndose y levantando en alto el sombrero, contestó con un ¡Viva España! En ese momento, la embarcación arrancaba para trasladarlo al crucero *Príncipe Alfonso*.

El crucero inició su marcha y se fue alejando de la costa cartagenera con el rey en el puente. Durante la travesía el rey reiteró al comandante y oficiales su incertidumbre por su familia, ya que no había tenido noticias de ella ni de su salida de España. En cierta ocasión del trayecto, cuando se encontraba dando un paseo por la cubierta del crucero, el rey se cruzó con un cabo al que saludó cortésmente; al querer corresponderle, Alfonso XIII le reconoció de inmediato su insignia de radiotelegrafista y, para entablar conversación, le pidió fuego para encender un cigarrillo, al tiempo que le ofrecía otro al cabo. Tras encenderlos, el rey le preguntó al cabo: *¿Sabe usted cómo está o dónde se encuentra mi familia?* En este momento el cabo le contestó: *Majestad, no se ha escuchado nada al respecto en la estación de radio, pero tengo órdenes de mis superiores de no comunicar nada*

de lo escuchado. El cabo en cuestión era Antonio Gili Carbonell, conocido más tarde durante la sublevación del 20 de julio de 1936 al estar en la radio del acorazado *Jaime I*.

En la travesía del exilio se produciría otra extraña anécdota: la solicitud de la bandera de torrotito del crucero que Alfonso XIII le hace en su cámara al comandante, la cuál se encontraba expuesta en dicha cámara. El capitán de navío, Manuel Fernández Piña, le dio como respuesta: *que no era posible tal presente ya que dicha bandera constaba como inventariada.* Seguidamente, el comandante le ofreció personalmente una bandera nacional de su propiedad, que el rey no aceptó.

El *Príncipe Alfonso* llegaría al puerto francés de Marsella a las 05:45 horas de la madrugada del día 16. Tras fondear en su puerto, arriaba un bote a motor. El rey seguidamente descendió por la escala y embarcó en él con sus pertenencias, alejándose del crucero entre la neblina hasta tierra francesa. Allí en el puerto, solicitó, como uno más, la presencia de un taxi que lo trasladase hasta un

hotel de la ciudad. Nada más abandonar el monarca el crucero, el comandante ordenaba el cambio de bandera nacional pasando a la tricolor republicana. Ese mismo día el crucero *Príncipe Alfonso* iniciaba su retorno para España.

El rey, a su salida de Madrid, dejó al conde de Romanones el siguiente manifiesto, que fue publicado tras su exilio el día 17:

Las elecciones del domingo revelan claramente que no tengo el amor de mi pueblo. Mi conciencia me dice que ese desvío no será definitivo, porque procuré siempre servir a España, puesto mi único afán en el interés público, hasta en las más críticas coyunturas.

Un rey puede equivocarse. Sin duda erré yo alguna vez, pero sé bien que nuestra patria se mostró siempre generosa ante las culpas sin malicia.

Soy el Rey de todos los españoles y también un español y hallaría medios sobrados para mantener mis regias prerrogativas en eficaz forcejeo con quienes las combaten, pero quiero apartarme de cuanto sea lanzar un compatriota contra otro en fratricida guerra civil.

No renuncio a ninguno de mis derechos porque más que míos son depósitos acumulados por la Historia, de cuya custodia me pedirán un día cuenta rigurosa.

Espero conocer la auténtica y adecuada expresión de la conciencia colectiva y mientras habla la nación, suspendo deliberadamente el ejercicio del poder Real y me aparto de España reconociéndole como única señora de sus destinos.

También quiero ahora deber el dictamen del amor patrio y pido a Dios que tan hondo como yo, lo sientan y lo cumplan los españoles.

A bordo del crucero el rey escribió dos manifiestos: uno al Ejército y otro a la Armada. En este último hace mención expresa al crucero *Príncipe Alfonso*:

A la Marina española.

Convencido estoy de que, para

ser España algo y pesar en la balanza mediterránea, ostentando nuestro rango y contribuyendo al mantenimiento de la paz, es necesaria la mayor eficacia de nuestras fuerzas navales, tanto en materia como en personal.

Vosotros con vuestra lealtad, entusiasmo y disciplina, honraréis siempre la enseña gloriosa de vuestros mayores, que al flotar del viento sobre vuestras cabezas, cobijándoos sobre sus pliegues, os hacia sentir la protección y el amparo de la Madre Patria. El crucero que exaltó nuestro orgullo, cuando recién construido mostraba la última palabra, en aquellos días en que visité puertos de Italia, Inglaterra y Francia en el Mediterráneo, recibiendo por doquier felicitaciones por su estado de eficacia, es el que ahora me conduce a tierra extranjera y la última tierra española en que vivo. Al arriar mi perdón en la seguridad del deber cumplido, y para evitar derramamientos de sangre entre hermanos, os ruego que sigáis laborando con fe por nuestra Marina, y sirviendo la Patria con el mismo entusiasmo con que lo habéis hecho en mi tiempo; y cuando for-

madás las brigadas gritéis ¡Viva España! saber que nunca os olvido y que mi corazón está con vosotros.

Libertad

Nada más instaurase la Segunda República, el *Príncipe Alfonso* recibiría el nuevo nombre de *Libertad*, según lo dispuesto por la orden de la Presidencia del Gobierno de 17 de abril de 1931 y la de Marina publicada en el DOMM, núm. 88. Es ésta la denominación por la que más se le conoce con el paso del tiempo, posiblemente por lo que significaba y por lo que combatió durante la Guerra Civil:

Ya en octubre del año 1934 intervendría en la sublevación de Asturias. Su participación daría comienzo en la madrugada del día 6 con la misión de embarcar y transportar a un batallón del Regimiento n.º 29 desde El Ferrol hasta el puerto de Avilés, por orden del general Francisco Franco. Sin embargo, a su llegada a Avilés, en la madrugada del día 7, no pudo realizar su misión de desembarco

de las tropas, al encontrarse el mercante *Agadir* hundido impidiendo la entrada al puerto, por ese motivo recibiría nueva orden de trasladar las tropas al puerto de Gijón, bombardeando a su vez el barrio de Cima de Villa. El día 8 recibió la orden de volver a bombardear dicho barrio y el cerro de Santa Catalina en unión del acorazado *Jaime I* y el crucero *Almirante Cervera*.

Finalmente, y acabada la sublevación, el crucero *Libertad* fondeó el día 10 en el puerto gijonés de Musel en unión del acorazado *Jaime*, los cruceros *Almirante Cervera* y *Miguel de Cervantes* y el destructor *Churruca*.

En el mes de mayo del 36 el *Libertad* junto con el resto de la Escuadra realizaba en aguas canarias las últimas maniobras navales antes de la Guerra Civil.

Sublevación y contrasublevación

Auxiliares, y en su gran mayoría cabos y marinería de todas las especialidades de la Armada, tenían constituida una asociación



El *Libertad* contó siempre con una marinería fiel y entusiasta

de carácter político-sindicalista. Existía una delegación de ésta en cada uno de los departamentos (El Ferrol, Cádiz y Cartagena) y una central en el ministerio de Madrid. Dichas asociaciones habían dado como consigna mantenerse a la expectativa.

Por lo tanto, llegado el 18 julio, los avisos pasados por la Falange Española a los mandos y oficiales de los buques fueron conocidos por los cabos y marinería, debido sin duda a oficiales que estaban considerados entre los de confianza para sublevarse contra el Gobierno.

La primera noticia en circular por El Ferrol aludía a las fuerzas del ejército de África que se habían sublevado contra el Gobierno y que trataban de desembarcar en Algeciras, aunque también por otro lado se tuvo conocimiento de que la Escuadra seguía leal al gobierno de la República.

Inmediatamente, se celebraron en tierra reuniones entre los cabos más destacados que representaban a estas asociaciones en cada buque; la consigna en esta ocasión era impedir el triunfo del movimiento de sublevación con un plan a seguir en cada barco.

El 18 de julio realizaba su salida de El Ferrol rumbo a Cádiz el *Libertad*, primer barco de la Escuadra que recibía esta orden. El crucero inició su travesía a las 13 horas. La mayor parte de oficiales se encontraban en la cámara, donde tenían instalada una radio por la que iban conociendo los primeros detalles del llamado "movimiento salvador", con él estaban de acuerdo todos los oficiales del buque, pues ya con anterioridad habían tratado sobre el tema en Marín, acordando sumarse al mismo.

El primer día de navegación transcurrió sin incidente alguno. Los oficiales volvieron a celebrar consulta con el tercer comandante, acordando unirse al movimiento y hablar con el comandante, confiados en que la dotación les seguiría y ajenos en absoluto a las actividades de los cabos, que se



Marineros del *Libertad* en formación ante la bandera republicana

dedicaban a preparar la contra sublevación, no obstante de haber sido advertidos por algunos oficiales de la excitación extraña que notaban a bordo.

En la tarde del segundo día de navegación se dio vista al puerto de Cádiz; eran las 15 horas del día 19 y el crucero navegaba a una velocidad de 28 millas. Entretanto, el cabo de radio Fernando Pérez Méndez, considerado como el principal promotor de la sublevación contra jefes y oficiales, daba las consignas precisas y ponía en antecedentes a sus compañeros de cuantos partes de radio se habían recibido a bordo. A continuación, en el interior del buque se celebraron diferentes reuniones en calderas y máquinas, aparatos auxiliares y otras dependencias, incluidos los sollados. Finalmente, se ponían de

acuerdo todos los asistentes (marineros, fogoneros, cabos auxiliares de todos los cuerpos y maquinistas) para detener a jefes y oficiales sin darles tiempo a defenderse (la reunión principal se celebra en el sollado número seis, donde se encontraban la mayor parte de los cabos). Para ello se hicieron ganchos de los pañoles de proyectiles y pólvoras, y seguidamente se armó a los cabos y a la marinería (tras reventar los armeros).

Encontrándose a altura del Estrecho, la dotación nota algo anormal a bordo, sienten que el buque da la vuelta en redondo y en lugar de continuar hacia Algeciras observan cómo el barco trata de dirigirse a Cádiz. Aproximadamente a las 16 horas, suena, ordenado por el comandante, *zafarrancho de combate y preparar*



Un momento de distensión a bordo del crucero

la artillería. Zafarrancho de combate era también la consigna que habían tomado a bordo los cabos para iniciar las detenciones de los oficiales. Varios grupos armados, dirigidos por cabos, entre los que se encontraban Bertalo, Romero y Fernando Pérez Lago, se dirigen corriendo por las escotillas a cubierta. Tras observar esto, el teniente maquinista Prudencio Piñeiro Menacho trata de ponerse inmediatamente al habla por medio del teléfono instalado en la oficina de máquinas con el oficial de derrota, teniente de navío Celestino Díaz. Al no conseguirlo, sale de la oficina para avisar de lo ocurrido al jefe de máquinas, comandante maquinista Eusebio Fernández, que se encontraba descansando en su camarote, situado en las proximidades. Antes de llegar al camarote el comandante salió y ambos volvieron a intentar comunicarse con el puente sin conseguirlo; pocos instantes después ambos son detenidos por un grupo armado del que

destacaba el cabo de artillería Romero.

Comandante y teniente fueron conducidos detenidos al sollado número tres, donde se encontraban el resto de los oficiales y jefes del buque, a excepción del comisario de la escuadra, teniente coronel de intendencia Federico Vidal y del teniente de navío Celestino Díaz, al que se le obligó a continuar en el puente para fondear el buque.

En el mismo crucero ocurrieron hechos parecidos: el auxiliar segundo de electricidad, Leonardo Gregorio Abella, fue llamado por el alférez de navío Juan Costela para ordenarle la preparación de la artillería. Cuando se encontraba en el montaje, se le acercó el cabo electricista Roberto Rúa, ordenando a los que estaban presentes que se marchasen, aunque el auxiliar Leonardo no hizo caso por el momento de esta orden. Habían transcurrido unos escasos segundos cuando llegó armado con una pistola un cabo de marinería, que

les obligó a salir del montaje a la fuerza. Cuando el auxiliar salió ya habían sido detenidos los oficiales, a excepción del comandante, que continuó en su puesto hasta que una comisión de cabos, compuesta por Fernando Pérez, Bertalo, Romeo, Ruiz y varios más, todos ellos armados con pistolas y fusiles, obligaron al comandante a bajar del puente, conduciéndolo detenido al sollado número tres, donde ya se encontraban detenidos el resto de oficiales. Esto último fue presenciado por varios auxiliares, entre ellos Leonardo.

En otro lugar del buque, en la caseta de señales, se encontraba esa mañana de guardia el marinero Francisco del Río Anca, cuando llegó el marinero Antonio Longueira Perelló diciéndoles a los allí presentes que había una reunión de cabos en el sollado número seis. Minutos más tarde, volvió nuevamente el marinero Longueira diciendo que estaban deteniendo a los oficiales. Poco después se presentó en la caseta el cabo electri-

cista Ruiz armado con una pistola, obligando a los que allí se encontraban a que marchasen para armarse. Con la tensión en sus más altas cotas, el marinero Del Río le dijo al cabo que él estaba de guardia y que no podía abandonar su puesto. El cabo Ruiz decidió marcharse, pero al poco rato volvió con un fusil y una pistola, y poniéndole ésta sobre el pecho de Del Río, le dijo: *Te salvas por no tener munición.*

Posteriormente, Francisco del Río escucharía cómo el comandante le decía al auxiliar naval Dopico que había recibido un telegrama en el que se le ordenaba bombardear Cádiz, pero que él se negaba si no había una nueva confirmación. La respuesta de Dopico fue contundente: *márchese para el camarote de mar del almirante en calidad de detenido.*

Junto a Francisco del Río Anca se encontraba en la caseta de señales el timonel Manuel Gómez Zambrano, marinero de segunda, que fue obligado junto con otros a bajar al pasillo donde se encontraban los fusiles para armarse. De nuevo en la caseta, pudo ver cómo el cabo Bertalo llevaba al oficial Juan Costela manos arriba y detenido hacia la proa.

Tras ser detenidos los jefes y oficiales en el puente, fueron trasladados al sollado, donde ya se encontraban detenidos el cabo cartero Francisco Salazar, el contramaestre de cargo, Francisco Miguel Ferreiro, y un marinero al que habían conocido como falangista. Mientras tanto, en el puente es obligado a la fuerza el teniente de navío Celestino Díaz Hernández a mantenerse como oficial de derrota.

Al llegar a Tánger, el teniente de navío Celestino intentó embarrancar el barco, realizando una maniobra frente a la playa que perfectamente dio a conocer la intención de encallar, cosa que consiguió pero muy levemente. La maniobra fue observada desde el *Tofiño*, que notó que iban hacia tierra, advirtiendo con rapidez al *Libertad*, que dio enseguida las máquinas atrás. Rápidamente fue

detenido el oficial y llevado al sollado junto al resto de sus compañeros. Una vez enterada la marinería de la detención, pidió su libertad, pero el cabo Bertalo se antepuso a ellos y pronunció un discurso advirtiendo del peligro de soltarlo, puesto que había querido embarrancar el buque.

Pocos minutos habían transcurrido desde el fallido intento de embarrancar, cuando en el claro horizonte apareció una avioneta que en principio no es reconocida por la dotación, pero que tras pasar en reiteradas ocasiones les lanza tres bombas. Ante la excitación producida al ser atacados por primera vez, bajó un grupo de cabos al sollado de los detenidos para reclamar al alférez de navío Juan José Costela para que subiera a dirigir el tiro antiaéreo, pero dicho oficial se negaría a efectuarlo y a salir del sollado. La negativa del oficial ante sus compañeros originaría a partir de ese momento los insultos a los detenidos, destacándose en ello el cabo fogonero Manuel Várela Cortiza, el fogonero Ramón Gómez Prieto, el cabo radio Fernando Pérez Méndez y el marinero Cayetano Pena Bellón entre otros.

Ante la sorpresa y la rapidez del ataque producido por la avioneta, el *Libertad* no realizó ningún disparo con su fuerza antiaérea, respondiendo solamente desde la cubierta con varias descargas de fusiles que portaban cabos y marinería. Seguidamente, el auxiliar naval Francisco González Dopico se nombró a sí mismo comandante, presentándose en el camarote del almirante para comunicárselo al comandante Hermenegildo.

El primer comité

A continuación al ataque aéreo, se reúnen la totalidad de los sublevados y se nombra el primer comité revolucionario, que queda formado de la siguiente manera: el cabo electricista, Francisco Bértalo Conesa, como presidente; en el sector de artillería, Eugenio Porta Rico, Antonio

Romero Rebón, Julián Doce Freire, Francisco Deibe Abelló y Andrés Romeu Bertino; en el de marinería, Enrique Grandaille y José López Brión; en el de electricistas, Enrique Romero y Roberto Ruiz Taboada; en el de fogoneros, Manuel Várela Cortiza, Andrés Seco Couto, Avelino Lois y marinero José Somoza; oficial tercero de artillería: Gonzalo García Mallobre; maquinistas: Marcelino Llano y Luis Sánchez Torres; auxiliar de C.A.S.T.A.: Ramiro Loureiro y cabo radio: Fernando Pérez Méndez.

De este primer comité revolucionario, compuesto por un numeroso grupo de individuos, saldría más tarde, y tras organizarse, el conocido y denominado "Comité de los trece".

El comité quedó instalado desde el primer momento en la cámara de oficiales, que estaba ya completamente destrozada desde el día 28 de julio por los miembros que permanecían en ella. Tal anarquía se vivía allí, que la mayoría de sus componentes vestían las ropas de paisano de los detenidos. Tras ser nombrado el numeroso comité, se formó una guardia roja que estuvo compuesta en su primer momento por el cabo radio Fernando Pérez Méndez, como jefe de la guardia roja, el fogonero Ramón Gómez Prieto, los cabos de marinería Víctor Ares Arias y Juan Boes Iglesias, el cabo de artillería Alfonso Carucho, los marineros Justo Leira y Cayetano Pena Bellón y el fogonero Francisco Galindo.

El primer acuerdo que toma el comité de a bordo es nombrar como segundo comandante del *Libertad* al auxiliar naval Manuel Beceiro. A continuación marchan los componentes del comité a registrar los camarotes de los jefes y oficiales detenidos para encontrar documentos que los impliquen entre sus pertenencias, pero finalmente son asaltados y robados todos los enseres personales de los camarotes.

Aquella noche bajan a pasar lista a los detenidos el oficial tercero de artillería Gonzalo García,



Comité a bordo del *Libertad*

el maestro zapatero José González González y el marinero apodado "El Línea", todos ellos armados con fusiles. Acuerdan también como consecuencia de la escasez de petróleo ir a Tánger, a donde son llevados por el oficial de derrota Celestino Díaz, que al llegar fondeó el buque en un sitio en el que forzosamente encallarían al bajar la marea. Descubierta su jugada por el teniente de navío, embarcado en el *Tofiño*, José María Barreiro, Celestino Díaz es encerrado con el resto de oficiales.

Los detenidos

La mayor parte de la dotación, auxiliares, cabos y marinería, pasaron por el sollado tres para observar con curiosidad a sus jefes y oficiales detenidos; sin embargo, hubo un número no reducido de cabos y marinería que iban más allá al asomarse a la escotilla del sollado donde se encontraban encerrados los detenidos, y se dedicaban a insultarlos y maltratarlos de palabra. Con el paso de los días, de los insultos se

pasó a las humillaciones y más tarde a las agresiones físicas.

A los pocos días de estar detenidos, los oficiales comenzaron a ser sacados por las mañanas para que efectuaran las limpiezas del váter de la marinería; limpieza que efectuaron con las manos, pues no les dieron ni un trozo de algodón para ello. A finales de julio los detenidos se fueron acostumbrando a sufrir malos tratos a media mañana y cuando se le antojaba al cabo radio Fernando Pérez. El cabo los sacaba individualmente, y, en la caja de agua del buque, los martirizaba incluso golpeándoles con una cabilla de hierro. Pero no sólo se contentaron el comité y la guardia roja con estos malos tratos, sino que llegaron incluso al extremo de introducirles astillas de madera entre las uñas: uno de ellos sería el alférez de navío Francisco Núñez Iglesias.

El oficial tercero del cuerpo de auxiliares de electricidad y torpedos, Juan Tornell Gómez, en su declaración jurada suscribe, referente a las torturas, lo siguiente: *En el crucero Libertad hubo un héroe del fascismo, el alférez de*

navío Juan Costela. Cuando a este oficial le indicaron de subir al puente para dirigir el tiro, se negó a ello a pesar de que le amenazaban de muerte; cuando lo sacaba el cabo radio Fernando Pérez para darle martirio en la caja de agua, la mayoría de los oficiales lloraban, este oficial nunca lloró; cuando le daban una bofetada presentaba el otro lado de la mejilla para que le dieran otra, sin inmutarse y sin que nadie escuchara una queja; y cuando decía alguna palabra, solo era para dar vivas al fascio.

Una noche bajaron al sollado armados de fusiles y pistolas un grupo de cabos, capitaneados por el jefe de la guardia roja Fernando Pérez Méndez y Amable Lago Delgado, para conducir a cubierta a los tenientes de navío Víctor Álvarez, Joaquín Preisler Pastor y los alféreces de navío Francisco Núñez y José González Costela; les dijeron durante el recorrido que para hacer justicia, pero la realidad iba a ser otra: iban a hacerles pasar por un simulacro de fusilamiento.

Pocos días después, y encon-



Dotación completa del *Libertad*. Habían pasado los trágicos días iniciales de la Guerra

trándose ya en Málaga el *Libertad*, serían ingresados en el sollado número tres, además de los oficiales del *Laya*, el comandante del crucero. En la madrugada del día 3 de agosto, aproximadamente a las tres de la mañana, un numeroso grupo formado por la casi totalidad de los cabos que componían el comité y guardia roja, la mayor parte de ellos muy embriagados, bajaron al sollado cuando los oficiales estaban durmiendo y a tiros de pistola, asesinaron a los allí detenidos, destacándose entre ellos el cabo radio Fernando Pérez, el cabo de marinería Blanco y el fogonero Gómez. Después de realizar la matanza fueron arrojados los cadáveres al mar, amarrados de dos en dos y con lingotes en los pies, siéndoles robados previamente cuanto de valor llevaban encima.

El auxiliar naval, Marcial Regal Cabreiro, completamente embriagado, fue el encargado de ama-

rrarlos e izarlos hasta cubierta. Éste auxiliar insultó y se mofó de cada cadáver izado, siendo coreado por el auxiliar de sanidad Salvador Daporta y unos cuantos más a los que les divertía tan trágico espectáculo.

Quince días más tarde de los asesinatos, otro grupo compuesto por el cabo de artillería Salvador Mateo, el cabo fogonero Diego Campos, Manuel Varela Cortiza, Francisco Galindo, el fogonero preferente José Cabanas Silva y otros más, entraron en la enfermería, cambiando antes al vigilante de la puerta por uno de su confianza, y armados con un cordel y un lingote de hierro marcharon sobre el comandante Hermenegildo Franco (cuyo estado era cadavérico, pues desde su detención se había negado a tomar alimentos y prácticamente vivía de forma artificial gracias a los cuidados que le dispensaba el capitán médico Luis Úbeda), quien al verlos desde la

camilla dio un grito y varios de ellos se echaron sobre él para estrangularlo y apuñalarlo. Pero, aún con vida, le amarraron un cordel al cuello con un lingote de hierro y lo arrojaron al mar por un portillo de la enfermería.

En el caso del comisario de la Escuadra, el intendente Federico Vidal, que había quedado detenido en su camarote por encontrarse completamente ciego, fue desembarcado en el *Sixter* en calidad de detenido por indicación del cabo radio Fernando Pérez, esgrimiendo como pretexto que tenía en su camarote dos pistolas listas para disparar; días más tarde sería asesinado este intendente sin mayores explicaciones.

También el contador del buque, capitán de intendencia José Cabrerizo, fue sacado del sollado a los diez días de estar detenido, siendo conducido a la enfermería y más tarde a su camarote, donde permaneció preso has-

Los asesinados a bordo del *Libertad*

Día 3 de agosto

Capitán de corbeta, Juan A. Garat Rull
Teniente de navío, José L. Miranda Sánchez
Teniente de navío, Celestino Díaz Hernández
Teniente de navío, Joaquín Preysler Pastor
Teniente de navío, Víctor Álvarez Ros
Alférez de navío, Francisco Núñez Iglesias
Alférez de navío, Juan J. González Costela
Alférez de navío, Luis Salgado-Araujo Franco
Capitán de corbeta, José R. Rodríguez Gil de Atienza (comandante del Laya)
Alférez de navío, José Estrada Cepeda
Alférez de navío, Federico González Babé
Alférez de navío, Javier de Carsi Aransolo
Teniente médico, Ramón Fernández Vázquez

Día 18 de agosto

Capitán de navío, Hermenegildo Franco Salgado-Araujo

ta finales de septiembre por haber sufrido un ataque de locura como consecuencia de los malos tratos recibidos. Asimismo, el capitán médico José Úbeda fue puesto en las mismas condiciones que el contador, por haber un herido a bordo y necesitar de sus servicios. La noche de los asesinatos de los oficiales fue sacado de la enfermería para certificar las muertes.

Un caso similar fue el del alférez de navío José Luis Souto, que la noche antes de la matanza fue encerrado e incomunicado en un calabozo por haber protestado en

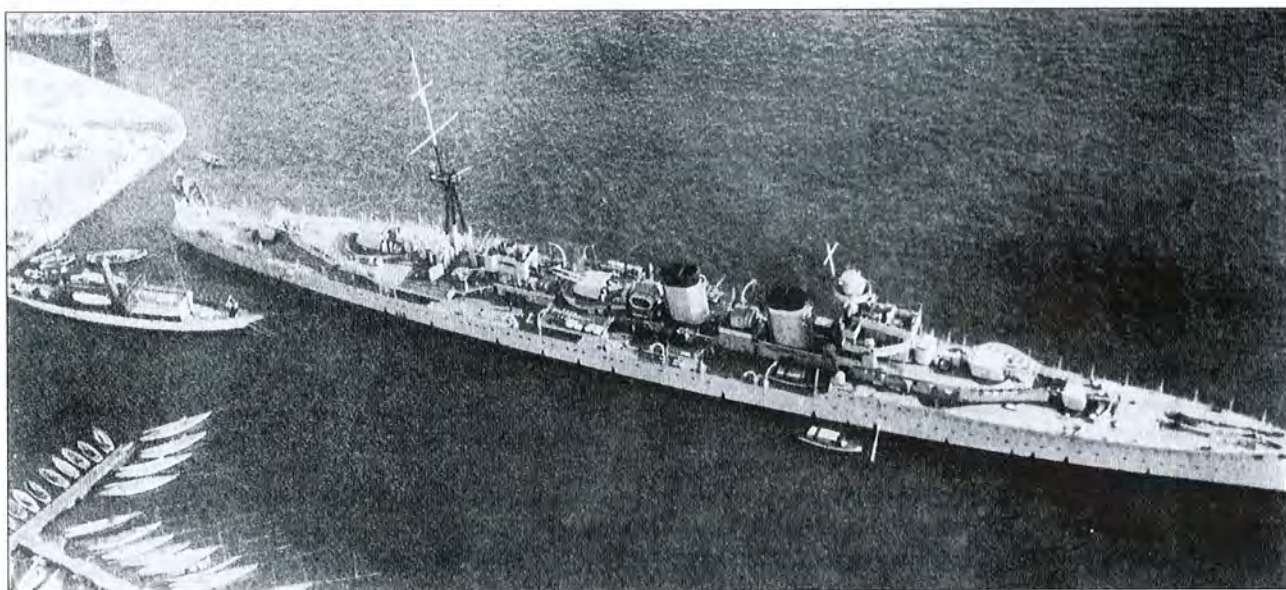
el encierro de la escasez del vino, circunstancia a la que debió el salvar la vida, pues no estaba en el momento de la matanza. También al hecho de adoptar una actitud ambigua en esos momentos: así, cuando al amanecer del mismo día se tocó llamada para que el cabo de artillería Blanco se dirigiera a la dotación para relatar lo que había sucedido horas antes con los oficiales, dijo textualmente que *habiéndose sublevado los detenidos hubo necesidad de matarlos para reducirlos*. Indicó también que él se había salvado y que que-

daba en el calabozo de proa el alférez de navío Souto. Preguntada la dotación sobre qué hacer con él, tras unos breves instantes en silencio, comenzaron a oírse varias voces de mantenerlo ¡en libertad!, por lo que finalmente el comité accedió a dejarlo en libertad, pero bajo vigilancia.

Comité central de la flota

Desde primeros de agosto de 1936 se creó e instaló a bordo del crucero *Libertad*, además del comité de gobierno, otro denominado "comité central de la Flota". El nuevo comité, que sería el de máximo gobierno en la Flota, estuvo compuesto por un presidente, un secretario, varios vocales y delegados. Los delegados eran elegidos de la siguiente forma: uno por parte de la flotilla de destructores, otro por la flotilla de submarinos y, por último, uno por cada unidad. El acorazado y los cruceros aportaban más delegados, puesto que lo hacían por especialidades.

Este comité central de la Flota fue creado fundamentalmente por dos motivos: uno por contrarrestar el poder que obtuvieron los del gobierno de las unidades navales y el otro por luchar contra la anarquía instalada en los comités, ya



Vista aérea del crucero *Libertad*



Flotilla de destructores que acompañaban en las operaciones navales al *Libertad*

que la mayor parte de sus componentes eran anarquistas.

Al comité Central pertenecieron como delegados de las distintas dependencias los siguientes componentes del *Libertad*: el cabo electricista Francisco Bertalo Conesa, el cabo de marinería Lucas Amiu Márquez, los cabos de artillería José Fernández Blanco, Miguel Caballero Gil y Luis Arranz, el auxiliar de oficinas Francisco Ramos y el auxiliar de torpedos Pedro Rosique.

El primer presidente del comité central fue el Buzo Enrique Delmás Blanco, actuando como secretario el tercer maquinista del *Jaime I*, José Caneiro. Posteriormente Caneiro sustituyó en la presidencia a Delmás y a éste el también tercer maquinista, Santiago Valderas.

Operaciones durante la Guerra Civil

Volviendo al inicio de la guerra, ya en el día 17 el jefe de la Escuadra ordenaba la salida del *Libertad*

con rumbo Algeciras. Tras repostar, en la madrugada del día siguiente iniciaba su singladura hacia el Estrecho. Sobre las 14:30 horas del 19, el crucero avistaba la costa gaditana, de lo cual dio comunicado al Ministerio, recibiendo como contestación su comandante Franco Salgado-Araujo la orden del ministro de Marina de hacer fuego con su artillería sobre todas las guarniciones de la ciudad (estación de radio, Capitanía General, cuarteles, etc).

Ante esta orden, el comandante decidiría bajo su responsabilidad no bombardear la ciudad de Cádiz, y casi sincrónicamente el crucero era tomado por los auxiliares y cabos. Poco después, y bajo el mando del nuevo comandante, auxiliar naval Francisco González Dopico, el buque fondeaba a las 23 horas en Tánger. Casi seguidamente, el 21 llegaba a Gibraltar para hacer combustible, pero las autoridades gibraltareñas se negaron a abastecerlo mientras hubieran detenidos a bordo. Ante la negativa de suministro, se decidió finalmente tomar como nuevo

fondeadero Puente Mayorga (al norte de Algeciras), en el cual atracaron también varios buques de la Escuadra.

El día 22, el *Libertad* decidió dirigirse en unión de otros buques al puerto de Málaga, efectuando su llegada a las primeras horas de la madrugada del 23. En este puerto, el recientemente nombrado jefe de la Flota, capitán de fragata Fernando Navarro Capdevilla, enviaba nada más llegar el siguiente mensaje al ministro: *fondeados Málaga, Libertad, Cervantes, Jaime I, Almirante Ferrándiz, Antequera y remolcador Cíclope para abastecimiento general.*

En los siguientes días, tanto el *Libertad* como los demás buques de la Flota, efectuaron numerosas misiones de bombardeo, bloqueo y vigilancia de las guarniciones tomadas por los sublevados. También en el mes de agosto y primeros de septiembre de 1936 apoyaría a las fuerzas del capitán Bayo para el desembarque en Mallorca y posteriormente, tras el fracaso de éste, ayudaría el reembarque de las tropas. Precisamen-

te el día 12 de agosto de 1936, en unión del destructor *Almirante Antequera*, bombardeaban la costa de Soller para preparar el desembarco de Bayo, pero al día siguiente, tras sufrir un bombardeo el acorazado *Jaime I* por aviones alemanes, sería ordenado su regreso al puerto de Málaga. Regresaría de nuevo al escenario balear el día 1 de septiembre, bombardeando la isla el día 3 en unión del acorazado *Jaime I* y un guardacostas, con objeto de apoyar el embarque de las tropas republicanas tras su fracaso en la isla.

En el mismo mes, sobre las 20:45 horas del día 19, el *Libertad* junto con los destructores *José Luis Díez*, *Almirante Valdés*, *Escaño*, *Lepanto*, *Almirante Antequera*, *Almirante Ferrándiz* y *Almirante Miranda*, abandonaban el puerto de Cartagena para fondear en Málaga, en espera de la orden definitiva de marchar al norte. En la tarde del 21 de septiembre, en unión del grueso de la Flota zarpaba el *Libertad* para el Cantábrico desde Málaga por orden expresa del ministro de Marina,

Indalecio Prieto, con objeto de impedir el bloqueo marítimo al que estaban sometidos los puertos del Cantábrico por la Flota nacional. Al mando de la fuerza y del crucero se encontraba el capitán de corbeta Miguel Buiza Fernández-Palacios. Durante su estancia en el norte, el *Libertad* realizaría diversas misiones y bombardeos, regresando finalmente al Mediterráneo el 14 de septiembre junto con el resto de la Flota.

En las últimas semanas del año 1936 (el 11 de noviembre), y en su número 316, la *Gaceta* de la República publicaba el siguiente acuerdo con respecto al crucero *Libertad*: *Tras el Consejo de ministros y a propuesta del ministro de Marina y Aire, decreto la confirmación en su actual cargo de jefe de la Flota, además de comandante interino del crucero "Libertad", al capitán de corbeta Miguel Buiza Fernández-Palacios. En la misma publicación se nombraba a su vez todos los comandantes de los buques republicanos.*

A finales del año 1936 y comienzos de 1937 el *Libertad*,

según el estudio efectuado por el Estado Mayor y firmado por su jefe, futuro comandante del crucero, Luis González Ubieta, se encontraba con el casco, máquinas y artillería en buen estado, teniendo incompleta solamente su defensa antiaérea, a falta de un cañón de 101.6 mm y 45 calibres.

El comisario político

Al término del año 36, el gobierno creaba la figura de delegado político en la Flota. Para ello es publicado en la *Gaceta* de la República, en su número 324, el nuevo cargo, que recae sobre la persona del cántabro Bruno Alonso González, nacido el 6 de octubre de 1887 en Castillo de las Siete Villas (Arnuero). Don Bruno, como era conocido, fue elegido diputado a las Cortes por el PSOE en las tres legislaturas de la II República.

Con el mismo rango que el jefe de la Flota, y tras tomar posesión de su cargo, Bruno Alonso se dedicó a ir nombrando en los buques y



El comisario Bruno Alonso arengando a la dotación del *Libertad*



El comisario político Pablo Toucet

dependencias a personas de su confianza con el cargo de comisarios políticos, en sustitución de los antiguos comités. En el *Libertad* recayó el primer cargo sobre el cabo de artillería Emilio Araujo Álvarez, que había sido miembro del comité; a éste le sustituyó el periodista Martínez Dasí y finalmente Pablo Toucet.

Bruno Alonso, como comisario general de la Flota, ubicó su alojamiento y despacho a bordo del *Libertad*, ostentando además el cargo de director del diario *La Armada*. Con referencia a su llegada al *Libertad*, manifestaba en una entrevista mantenida el día 12 de septiembre de 1975, dos años antes de su muerte (acaecida el 19 de enero del 1977, a los ochenta y nueve años de edad), y

en relación a su participación en la Flota republicana en la Guerra Civil española los siguientes: *Me pidió la comisión ejecutiva del partido socialista, desde Madrid, en una carta muy cariñosa, que atendiese el requerimiento de Indalecio Prieto, que era entonces ministro de Marina y Aire, ya en la guerra, y que, por favor, que el hombre necesitaba hombres como yo y tal y cual, y que hiciese un esfuerzo porque había que salvar a la República a toda costa y yo que sé cuantas cosas más; y bueno, si yo no me niego, [le dije], pero es que, además de pertenecer al partido, aquí tengo yo una fuerza organizada y tengo el deber de velar por ella, porque ella también me ha defendido a mí, eso es, y soy leal y tal y cual. Pero esa misma fuerza socialista, las dos federaciones obreras, (la socialista y la sindical), me dijeron que ellos no se enojarían porque yo fuese a ocupar ese puesto, que era para la montaña y para el partido una victoria, y no sé cuantas cosas más; yo dije, bueno sí, todo eso está muy bien pero yo tengo aquí a mi esposa y mis hijos y qué hago con ellos, eh. No, nosotros cuidaremos de ellos como la niña cuida nuestros ojos, [se ríe!] y por poco más y se mueren de hambre. De todas formas aquí están enterradas porque vinieron ya con la famosa esteroesclerosis, ¡eh!, esa que se apodera del organismo; sí, y aquí están enterradas. Mire usted, ese es el premio que me dieron. Bueno, el caso es que cuando llegue a las doce de la noche, entré en el camarote, que era y había*

sido del director de tiro, pues me lo dieron a mí porque no había más camarote de alguna calificación, [vamos, de importancia], y que tomase ese hasta ver si se desocupaba uno mejor, etc. Pero no, yo me metí, pero cuando oigo, -eso si oigo a oscuras, eh-, voces diciendo a ese cabrón le fondeamos al amanecer, eh; y yo dije, me cago en diez, eso va por mí, seguramente para mí, dije yo; mire usted que recibimiento me hace esta canalla, eh, y claro pues me apenó mucho, pero reaccione, reaccione y creo que acerté. Bueno si me van a asesinar cobardemente, coño, tengo el deber de morir como un hombre y me dije yo a mí mismo [se ríe!] Si señor que dirán de ti, si soy un cobarde que van a decir allí. Yo honro a la montaña que he nacido y a la familia [llora!] Y nada, reaccioné, y en vez de esperar pues me fui a buscar al adversario al camarote de los fogoneros, que era el más numeroso porque estos barcos grandes pues tienen una cantidad enorme de fogoneros, y di un puntapié a la puerta, [sí, me puse en plan chulo, de hombre que no se arreta] y se abrió la puerta y todos se quedaron pasmaos, mirándome, y claro dije haber quién es el hijo de su mamá que me va a fondear con los tiburones, ¡me cago en Dios!, que dé un paso al frente, eh; y claro, nadie se movió, y dije, ¡coño estos son míos ya! [se ríe!] En efecto, lancé una arenga todo lo dura que pude y todos se quedaron quietos; la gente se quedó quieta, quieta, pero ya a la mañana, al amanecer, se formó toda la dota-



Cabecera del diario *La Armada*, dirigido por Bruno Alonso

ción en la proa, [eh], para darme posesión del cargo ese de comisario general. En efecto, el que hacía de presidente, [eh], porque eran los famosos comités que se habían constituido a gusto de ellos, sobre todo la FAI y los comunistas.

Bueno, el caso es que el que hacía de ex presidente dirigió una especie de arenga diciendo, eh; me dijo que me iban ayudar todos y tal y cual, porque esperaban y suponían que yo era un hombre tal de lucha y no sé qué, [eh], y claro terminó el tío afortunadamente muy débil, y le paré los pies, como se suele decir. Señor presidente, un momento, y el tío se quedó, quién es este señor que tengo a mi derecha, (un señor que estaba enseñando un pistolón tremendo con su capa, una capa grande, y en plan además de chulo), y me dijo el presidente: pero mire usted, probablemente este señor es el delegado del sindicato de fuerzas armadas, [agárrese usted, pues, ¡se ríe!] Y yo me puse en plan de chulo, eh: muy bien, pues mire usted señor delegado: [¡se ríe!] yo le dije, esto es una unidad de combate, [yo no sabía nada de mar yo no había montado siquiera en un bote, coño, ¡ríe!] Esto es una unidad de combate y no hay más que unos señores que mandan y otros obedecen; ya hemos terminado, usted está aquí de más, baje ahora mismo a tierra y que no lo vuelva a ver más por aquí; y el tío me contesta: eso lo veremos ahora mismo, [¡ríe!] Y

entonces me gritaron dos, y que ahora están en Méjico, que eran marinos gallegos, además; uno de estos muchachos desde la proa del Libertad, [nosotros estábamos en el puente del Libertad], y me gritó DON BRUNO HASTA EL FINAL, PASE LO QUE PASE, YO ESTARÉ HASTA EL FINAL y gritó y me emocionó.

El combate de Cherchell

Corría la tarde del 6 de septiembre de 1937, cuando la Flota republicana se hacía a la mar rumbo a Argel para proteger un convoy importante que transportaba material de la Unión Soviética. Cerca de las cuatro, enfilaban la bocana del puerto los destructores Lepanto, Gravina, Almirante Valdés, Jorge Juan, Almirante Miranda, Escaño y Almirante Antequera, seguidos de los cruceros Libertad y Méndez Núñez. El mando de la Flota estaba constituido entonces por el jefe Miguel Buiza y por el comisario general Bruno Alonso, arbolando su insignia el Libertad.

Nada digno de mención aconteció en el nocturno y silencioso caminar de las naves, donde se extremaba la vigilancia. Amaneció con un día espléndido, mientras los barcos seguían deslizándose por la mar tranquila e imperturbablemente en pos de la misión confiada. Serían las siete de la tarde

cuando avistaron los buques mercantes que resultaron ser el Aldecoa y el Antonio Satrústegui, que pronto se incorporaron a la Flota. La Flota tuvo que esperar un tiempo frente a las costas africanas, por si llegaban también los otros dos mercantes, el Mar Blanco y el Mar Caribe, que debían de salir de Bona. Pero viendo que no daban señales de vida, el mando dispuso regresar a la Base Naval de Cartagena, emprendiendo el regreso a continuación, aunque disminuyendo bastante la velocidad, para poder acompañar al convoy.

A las diez se tocó zafarrancho de combate en el Libertad para hacer ejercicio, pero curiosamente este simulacro habría de desembocar, pasados diez minutos, en un fuerte y real combate con uno de los más poderosos navíos sublevados. Así, era avistado por la popa del Libertad, y a una distancia de 18.000 metros, un buque de guerra cuya silueta se asemejaba a los cruceros tipo "Washington", al cual pertenecían el Canarias y Baleares. Como el navío avistado se acercaba al Libertad, por si acaso éste preparó sus cañones y empezó a medir distancias. Bien pronto se iba a quedar despejada la incógnita, pues pudo verse desde el Libertad cómo el barco de referencia abría fuego sobre ellos, enviando su primera salva. Todavía llegaba ésta por el aire, cuando ya estaban hablando también los cañones del Libertad,



Otro de los cruceros destacados de la Flota republicana: el Méndez Núñez



El marinero Celestino Arego, célebre por la frase: ¡Rómpete, pero no te rindas!

prólogo elocuente del gran combate que iban a entablar.

Eran entonces las 10:40 horas de la mañana. El *Libertad*, dando la vuelta rápidamente en busca del superior navío, metió toda su velocidad, mientras la bandera de combate se izaba al espacio, arrancando de uno de los esforzados marinos, al verla chocar y deshacerse contra un estay, la frase que luego habría de popularizarse hasta convertirse en guión airoso

de la lucha naval republicana: **¡RÓMPETE, PERO NO TE RINDAS!** El Méndez Núñez viró igualmente, tratando de seguir al *Libertad*, pero su menor velocidad le dejaba bastante lejos. Por su parte, los destructores prosiguieron escoltando al convoy en un primer momento.

El espíritu combativo de la dotación del *Libertad* estaba estimulado por la gravedad del momento. Con cada uno en su puesto, este crucero brillaba a la altura de las mejores unidades de combate. Su adversario, el crucero *Baleares*, al mando del capitán de navío Manuel de Vierna y Belando, también era digno y se crecía con la ocasión. En el fragor de la lucha, los observadores de a bordo del *Libertad* creyeron ver caer dos de sus salvas sobre el *Baleares*. Y, en efecto, algo anormal debió suceder en éste, por cuanto a partir de ese momento dejó de funcionar la artillería de una de sus cuatro torres, al tiempo que el barco daba la vuelta y se alejaba a toda velocidad.

Fue éste el instante de mayor emoción a bordo. Eran las 11:15 horas. La huida del poderoso rival, lejos de calmar el ánimo duplicó la

combatividad de la dotación republicana, siempre arengada por el mando del barco y siempre siguiendo el ejemplo superior de la Flota y su Estado Mayor. Comenzó la persecución del *Baleares* que casi sin contestar escapaba rumbo al estrecho de Gibraltar.

Asimismo, el *Lepanto*, que con los demás destructores había dejado el convoy mediado el encuentro para tomar parte en la lucha, sólo pudo asistir a la fuga del crucero nacional. El *Lepanto* pasó muy cerca del *Libertad* para felicitar al crucero por su desigual pelea. A continuación salieron a recoger el convoy, al cual, al separarse todos, se le había dado un punto de reunión.

Pero antes, ya en las primeras horas de la tarde, hizo acto de presencia la aviación nacional. Fueron primero tres aviones de bombardeo a los que se les unió, a los pocos minutos, un nuevo aparato (un torpedero). Dieron la vuelta para poder atacar al convoy desde la dirección del sol, pero no lo consiguieron ante el nutrido y certero fuego antiaéreo que le hicieron. Los aparatos tuvieron que descargar a destiempo, pero muy cerca de los barcos. De todas



Ejercicio de disparo de una pieza de 152 mm desde el *Libertad*



El general Queipo de Llano. Engañó a los oyentes de Radio Sevilla anunciando el hundimiento del *Libertad*

formas, el avión torpedero lanzó dos torpedos contra el destructor *Jorge Juan*, sin alcanzarlo, pasando los mismos por la popa del *Méndez Núñez*, que estaba a unas tres millas.

A las cuatro de la tarde, encontrándose el convoy frente a Orán, el *Libertad* divisaba nuevamente entre la bruma un buque de guerra de iguales características que el crucero de la mañana. Se volvió a tocar zafarrancho de combate y se previno a la dotación. Una vez más, se vuelve a identificar al *Baleares*, quien, a una distancia de 12.000 metros, abre fuego contra el *Libertad*, que instantáneamente replica con sus baterías. Pero en honor a la verdad al *Libertad* se le adelantó el *Méndez Núñez*, pues éste, como marchaba tras el *Libertad*, le pilló más cerca y veía mejor al crucero nacional. Fueron sus disparos los primeros republicanos. Los destructores salieron pronto en pos del adversario. El *Lepanto*, fue el único de ellos que usó de la artillería.

Durante la mañana, el crucero nacional estaba situado en lo oscuro del horizonte, metido siempre en la bruma, mientras los buques republicanos se encontraban en la dirección del sol, ofreciendo mejor blanco. Sin embargo, era deficiente su dirección de tiro, pues ninguna de sus salvas llegó a impactar en los buques republicanos.

Hasta las seis y media duraría el segundo encuentro, aunque con muchas insistencias, pues el *Baleares*, cada vez que se veía apurado, se escondía entre la bruma, al amparo de su buena velocidad y superior potencia artillera, por lo que el *Libertad* no tenía manera de medir la distancia ni centrarlo bien. El combate terminó por la mañana, desapareciendo el crucero adversario, aunque no de la forma tan espectacular.

Instantes antes de empezar el segundo encuentro, evolucionaron cuatro cazas republicanos, que se sumaron a tres bimotores que lo habían hecho antes. También, sobre las ocho de la noche, sorprendió al convoy el ataque de un avión nacional, cuyas bombas cayeron a unos quince metros del costado de estribor del *Libertad*, sin ocasionarle daños. Unos minutos antes se le había cruzado asimismo un avión nacional.

Curiosamente, por la noche y desde la emisora de Radio Sevilla, el general Queipo de Llano dijo que el *Baleares* había luchado con toda la Escuadra republicana hasta hundir al *Libertad*.

Como resultado del combate mantenido en la mañana, el *Baleares* sufrió dos impactos de artillería del *Libertad*, que le produjeron cinco muertos y veintiún heridos de distinta gravedad: el primer impacto le ocasionó daños en la amura de babor, en la cua-

derna treinta y seis y a 1,5 metros por encima de la línea de flotación, que dejaron al crucero sin corriente durante varios minutos, así como a las torres de proa y a la dirección de tiro; el segundo impacto lo recibió minutos más tarde en la cara de proa de la chimenea.

La batalla naval de Cabo de Palos

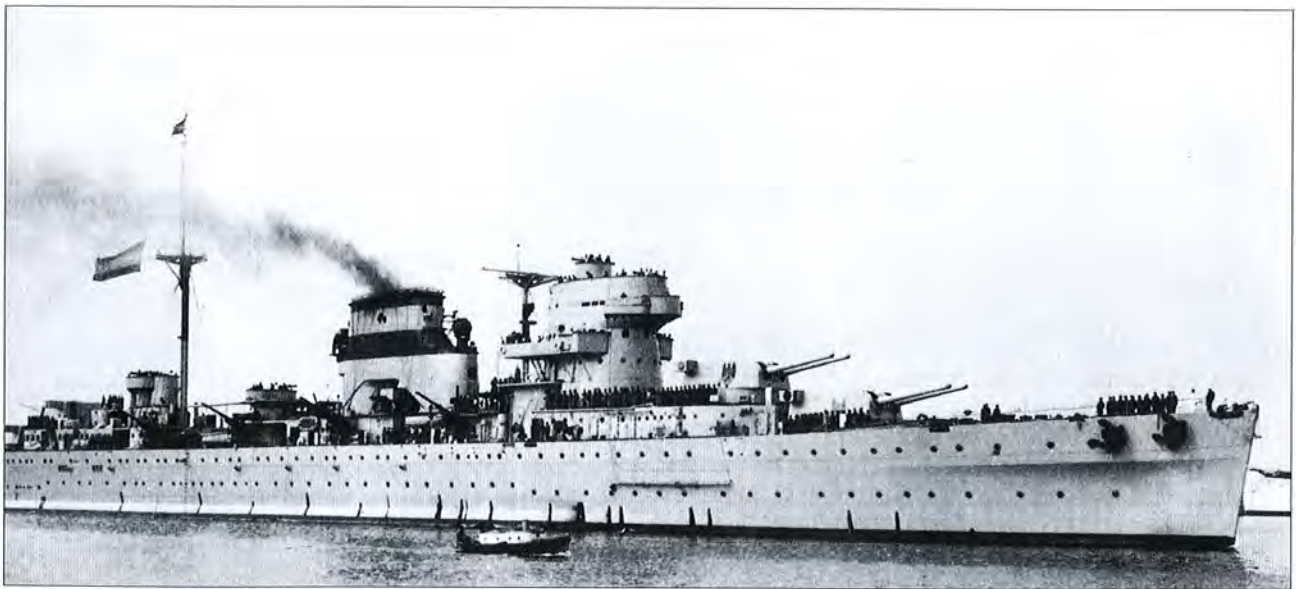
La salida a la mar de la Flota republicana, en aquella tarde del sábado 5 de marzo de 1938, hacía presagiar que ésta tendría hondas repercusiones. Los cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez* eran el grueso de la Flota; cerraban la marcha los destructores *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Antequera*, *Lepanto*, *Gravina* y *Lazaga*. Se trataba de proteger la primera flotilla, que había salido horas antes, en una misión delicada que se le había confiado.

Apenas abandonada Cartagena, se hizo rumbo Este, navegándose así sin novedad alguna hasta la una menos cuarto de la madrugada, en la que por sorpresa, y destacándose en la oscuridad de la noche, aparecieron tres grandes barcos de guerra cuyas luces iban apagadas, a excepción de las de alcance. Bien pronto se les identificó como el *Canarias* y *Baleares*, en la cabeza, y el *Almirante Cervera*, detrás.

El descubrimiento mutuo realizado por ambas fuerzas fue tan fugaz, que apenas hubo tiempo para nada, a excepción del *Sánchez Barcáiztegui* que lanzó dos torpedos.

El mando de la Flota republicana, formado esta vez por el jefe Luis González de Ubieta y por el comisario general Bruno Alonso, dio orden de virar en pos del adversario y de estar listos para un nuevo encuentro.

Por su parte, la flota nacional, al mando de Manuel de Vierna y Belando, hizo también lo propio, pues al poco tiempo, a las dos y veinte de la madrugada, las flotas



Uno de los mejores buques del bando nacional: el *Canarias*, participante en la batalla de Cabo de Palos

se divisaban nuevamente. De forma inmediata, los buques nacionales abrieron fuego con sus poderosos cañones de 20,3, siendo replicados en el acto por el *Libertad*, mientras la sección de destructores de babor hacía su lanzamiento de torpedos. El *Sánchez Barcáiztegui* disparó cuatro, cinco el *Almirante Antequera* y tres el *Lepanto*, con un tiro tan certero, que una luz vivísima, cuya columna se elevaba a las alturas, se produjo de pronto. Se trataba del crucero *Baleares*, que había sido tocado y herido de muerte.



El teniente de navío Eduardo Armada, comandante del *Libertad* en la batalla de Cabo de Palos

Los impactos de artillería recibidos por el *Baleares* en el puente, además de originar su completa destrucción, ocasionaron la muerte del contralmirante jefe de la Flota nacional, Manuel de Vierna y su Estado Mayor, el comandante del buque (capitán de navío Isidro Fontenla Maristany), sus jefes, oficiales, suboficiales y marineros que ocupaban su puesto de combate en el puente. Seguidamente, recibió el impacto de dos torpedos que le producen la destrucción de los pañoles de proa, graves incendios, explosiones internas y la inutilización de las calderas.

Al final, el *Baleares* se hundía a las cinco de la mañana, llevándose con él a un total de 788 vidas, entre ellas un contralmirante, un capitán de navío, un capitán de fragata, cuatro capitanes de corbeta, treinta oficiales, sesenta y dos suboficiales, treinta y dos cabos y seiscientos cincuenta y siete marinos. Los naufragos del *Baleares* fueron rescatados por los destructores británicos *Kempenfelt*, *Boreas*, *Blanche* y *Brilliant*.

Durante el combate, al mando de las unidades republicanas iban los siguientes comandantes: el teniente de navío Eduardo Armada Sabau, en el *Libertad*; el teniente de navío Pedro Prado Mendizábal, en el *Méndez Núñez*; el alférez de navío Álvaro Calderón

Martínez, en el *Sánchez Barcáiztegui*; el alférez de navío Ricardo Noval Ruiz, en el *Almirante Antequera*; el alférez de navío David Gasca Aznar, en el *Lepanto* y el teniente de navío Ramón Guitart de Virto, en el *Lazaga*.

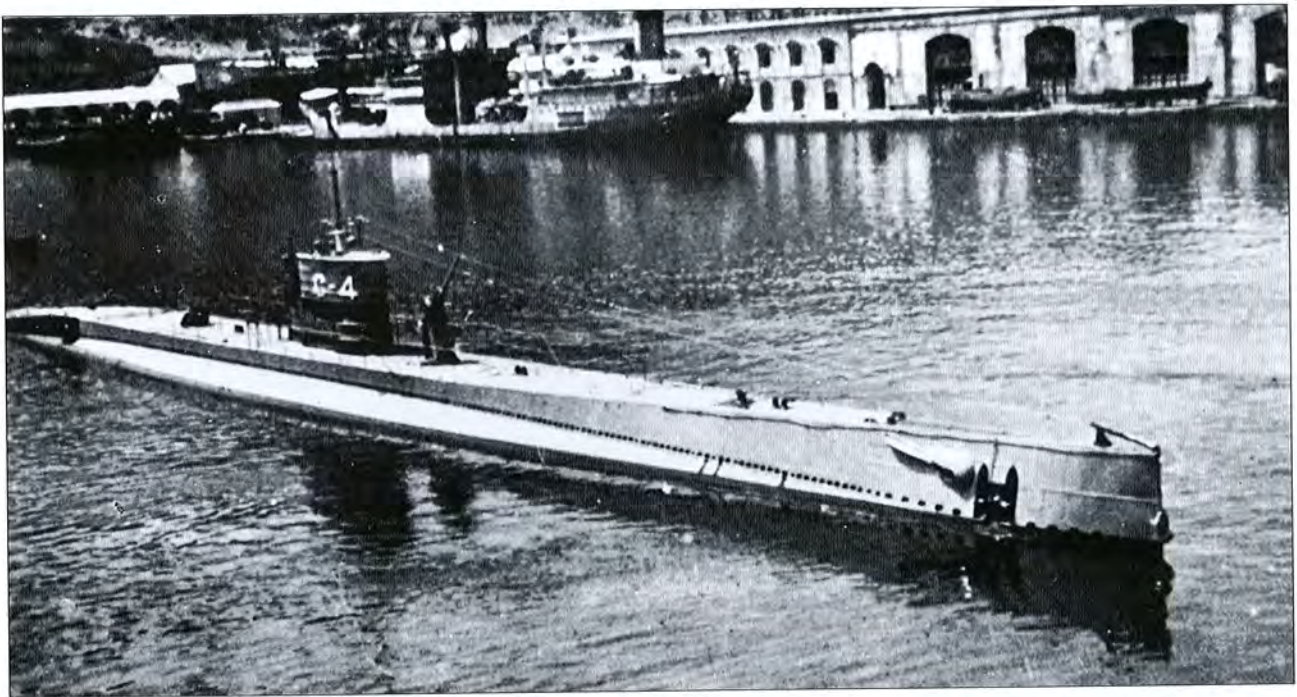
En la flota nacional, los comandantes de los cruceros fueron los capitanes de navío Isidro Fontenla Maristany, en el *Baleares*; Rafael Estrada Arnáiz, en el *Canarias* y Ramón Agacino Armas, en el *Almirante Cervera*.

La marcha de la flota

A primeras horas de la madrugada del día cinco de marzo del 1939 se produjo una sublevación franquista en Cartagena a cuyo mando se puso el general de Infantería de Marina, reservista, Rafael Barrionuevo Reyes.

Desde el Parque de Artillería de la ciudad, se le insiste al coronel Gerardo Armentía Palacios, jefe de dicho parque y que se hallaba en la jefatura de la Base Naval, para que apresurara la marcha de la Flota, bajo amenaza de posible bombardeo a los barcos por las baterías de costa.

Ese día el *Libertad* se encontraba junto al resto de la Flota, concentrada y atracada entre el Arsenal y el puerto de Cartagena; mientras que el *Libertad*, como de



El submarino C-4, uno de los componentes de la flotilla republicana que marchó hacia el exilio

costumbre, permanecía atracado en el muelle de la Curra.

A primera hora de la mañana, la ciudad sufría un fuerte ataque aéreo nacional, en especial su puerto y Arsenal. A consecuencia del bombardeo fueron alcanzados los destructores *Sánchez Barcáiztegui* y *Alcalá Galiano*, que se encontraban en dique.

Tras el ataque aéreo, el general Barrionuevo llamó por teléfono al nuevo jefe de la Base Naval, Antonio Ruiz González, para darle un plazo de quince minutos para que la Flota se hiciera a la mar o de lo contrario las baterías de artillería

de costa harían fuego sobre ellas hasta su destrucción.

Tras ese comunicado, el jefe de la Flota, comisario político y Estado Mayor estudiaron la amenaza recibida y eligieron al fin la salida de la Flota ante la única posibilidad favorable que les quedaba: hundimiento sin posibilidad de defensa o marcha de la Flota.

Sobre las 12:00 horas del domingo día cinco, la Flota iniciaba su exilio. Su marcha de Cartagena se iniciaba apresuradamente. Eran muchas las personas que querían marcharse ante el peligro que corrían sus vidas de quedarse

aquí. También muchas las mujeres llorosas que despedían a sus maridos e hijos al embarcar.

Los buques, sin orden, comienzan a soltar estachas. Como en el interior del Arsenal no hay espacio suficiente para maniobrar todos a la vez, algunos destructores llegaron a rozar sus cascos.

El primero que iniciaba la salida es el submarino C-4, a éste le acompañaban ocho destructores y a éstos se les unieron inmediatamente el *Méndez Núñez*, *Libertad* y *Miguel de Cervantes*.

El *Libertad* se encontraba atracado, como de costumbre, en el



El crucero *Miguel de Cervantes*. Numerosas autoridades civiles y militares, y un buen número de cartagenos partieron en él hacia el exilio



Marineros de la flota republicana recién llegados a Bizerta

muelle de La Curra. La salida del mejor navío y buque insignia de la Flota era bastante complicada al soplar viento del sudoeste, además un ancla a proa creaba unos momentos de temor, hasta que el propio viento y la ayuda de las máquinas ponían la proa al viento y la popa junto a tierra, frente a la batería de San Leandro, para cruzar pocos instantes más tarde entre sus faros y alejarse bajo el temor de las baterías de costa, con su comandante Eduardo Armada Sabau y su dotación.

El jefe de la Flota, Miguel Buiza; el comisario general Bruno Alonso; el jefe del Estado Mayor, capitán de corbeta José Núñez Rodríguez; los antiguos jefes de la Base naval, el teniente coronel Francisco Galán Rodríguez y el teniente de navío Antonio Ruiz; el anterior alcalde de la ciudad y jefe de los servicios sociales, José Semitiel; además de una larga lista de autoridades militares y civiles, marcharon embarcados en el crucero *Miguel de Cervantes*.

En alta mar, el jefe de la Flota,

Miguel Buiza, solicitaría permiso a las autoridades de Francia a través de un mensaje para poder atracar en el puerto de Argel; éstas ordenaron a los buques españoles dirigirse al puerto tunecino de Bizerta, donde entrarían los 12 buques en la mañana del día siete.

A su llegada, los buques españoles quedaron custodiados por un oficial, en calidad de comandante, y cuarenta marineros de la dotación; en el caso de los cruceros; un oficial y veinte marineros, en los destructores; y un oficial y cinco marinos, en el submarino C-4.

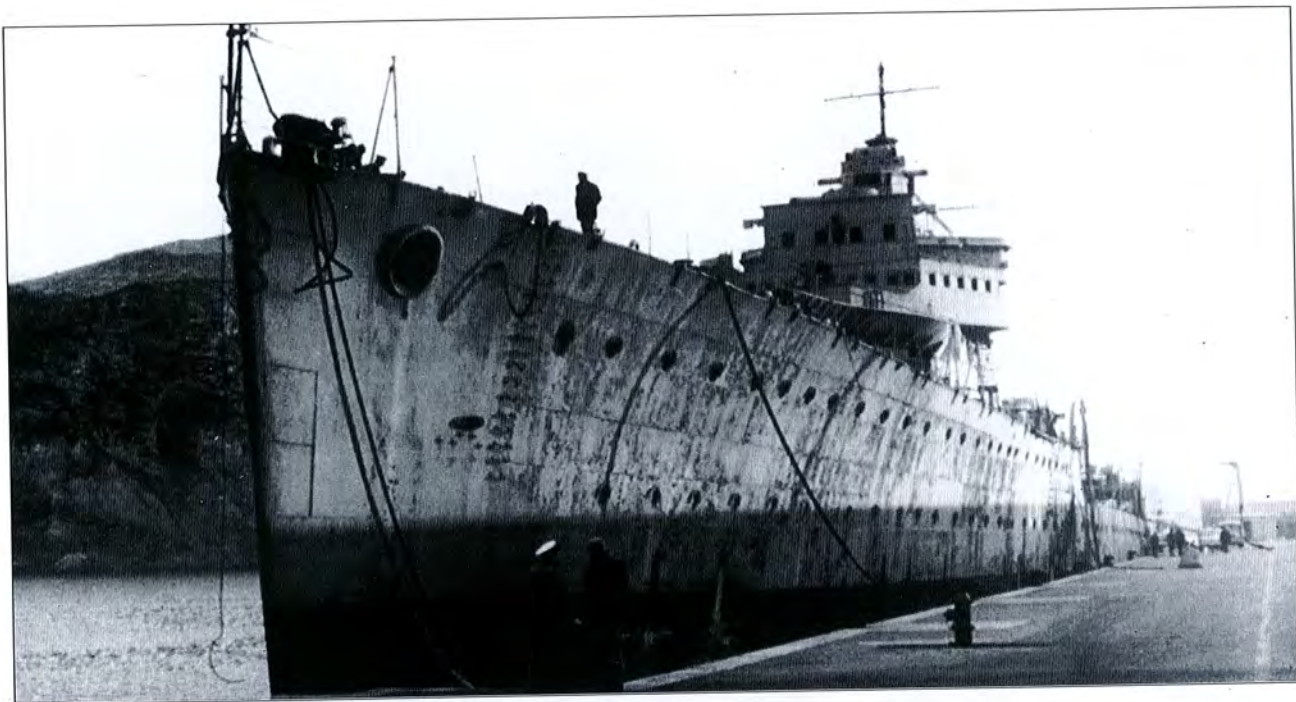
Tras acabar la Guerra Civil, el 25 de marzo de 1939, el gobierno nacional finalizaba las negociaciones que mantenía con el gobierno francés para la recuperación de los buques españoles. Así, el 27 del mismo mes, llegaban a Bizerta en representación del gobierno español el vizconde de Mamblas y el contralmirante Salvador Moreno Fernández para recibir la entrega de los buques, mientras que en la mañana del día 31 llega-

ban al puerto tunecino el combustible y la dotación para los barcos. En la tarde del 2 de abril de 1939, la que fue Flota republicana en el exilio iniciaba su regreso desde Bizerta.

Tras el oportuno reconocimiento del *Libertad*, el capitán de fragata, Arturo Génova Torruella, nombrado nuevo comandante del buque, se lo encuentra en pésimas condiciones de maquinaria. Maltrechos e inoperantes la mayor parte de los buques, realizan la travesía de vuelta a España, tocando como primer puerto español el de Cádiz, la noche del día 5.

Un nuevo nombre: *Galicia*

Una vez más, y ya en suelo español, el crucero vuelve a cambiar de nombre, pasando a denominarse *Galicia*; nombre con el que se mantuvo hasta su baja definitiva en la Marina el 9 de enero de 1970.



Desguace del crucero *Galicia* en los años 70

En los primeros años de la posguerra, el *Galicia*, y como consecuencia de un ambicioso proyecto de remodelación, es completamente transformado, mejorando su maquinaria y su artillería, que pasó a estar formada por cuatro

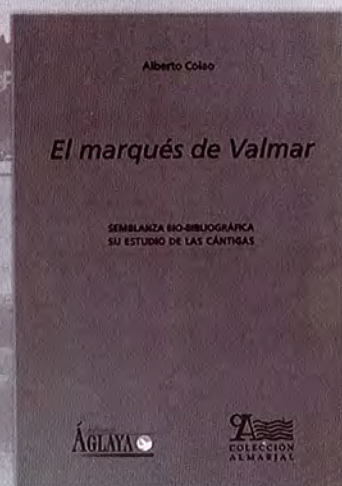
torres dobles, dos a proa y dos a popa.

Durante las décadas de los 40 y 50, el *Galicia* fue muy operativo en las misiones encomendadas por la Armada, pasando posteriormente, ya en los años 60, a una

casi nula operatividad. Finalmente quedó amarrado al puerto de Cartagena hasta su baja definitiva y posterior desguace en el muelle de Peñarroya bajo el calor de los sopletes del gallego Luis Ruiz Yépez.

COLECCIÓN ALMARJAL

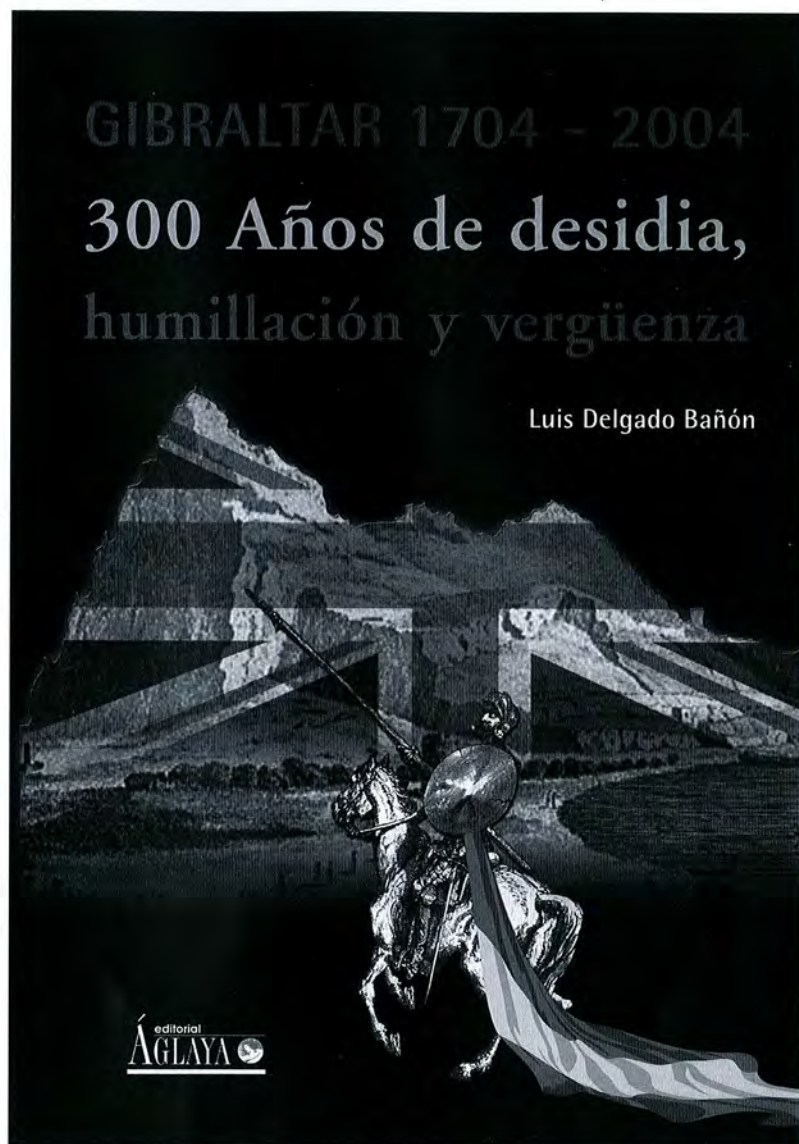
Vuelve la colección de retazos históricos que marcaron una época de Cartagena



N.º 3
El marqués
de Valmar

GIBRALTAR 1704 - 2004

300 Años de desidia, humillación y vergüenza



Durante tres siglos, Gran Bretaña ha engañado a España de forma sistemática y humillante, hasta conseguir que la factura de su colonia la pague por entero el pueblo español, y con generosos intereses. Luis Delgado, uno de los mejores autores en el panorama de la novela histórica actual, aborda en esta obra, de forma amena y magistral, el sistema seguido por la política británica para establecer, en permanencia, el mayor contrasentido del escenario político europeo actual.

COLECCIÓN UNA SAGA MARINERA

ESPAÑOLA Luis Delgado Bañón

1. La galera *Santa Bárbara*
2. La cañonera *23*
3. La flotante *San Cristóbal*
4. El jabeque *Murciano*
5. La fragata *Princesa*
6. La fragata *Sirena*
7. El navío *Triunfante*

COLECCIÓN CARTAGENA HISTÓRICA

SERIE II REPÚBLICA

Cartagena (1931-1936) Los años de la esperanza
Francisco J. Franco

SERIE HISTORIA MILITAR

La artillería en la defensa de Cartagena y su Base Naval. Desde sus orígenes al Plan Vickers de 1926

Federico Santaella Pascual
Sublevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886). Las intentonas del Arsenal Naval y del castillo de San Julián
Manuel Rolandi Sánchez-Solís

SERIE SUBLEVACIÓN CANTONAL

Memoria y comentarios sobre el sitio de Cartagena
General José López Domínguez
Memorias de la revolución cantonal en Cartagena
Capitán Eduardo García Alcántara
Cartagena. Recuerdos cantonales
Saturnino Giménez Enrich
La Artillería Centralista en el sitio de Cartagena. El informe Vivanco
General Joaquín Vivanco
Edición Ángel Márquez

Láminas Sublevación Cantonal

Ilustraciones publicadas por la prensa de la época en España, Francia e Inglaterra

SERIE CULTURA Y SOCIEDAD

Educación, salud y protección a la infancia. Las colonias escolares de Cartagena (1907-1936)
Pedro Luis Moreno Martínez
Cines y teatros de Cartagena. Su historia
Alfonso Santos Fernández

SERIE HISTORIA NAVAL

Memoria del submarino Peral
Agustín Ramón Rodríguez

SERIE PERSONAJES

Juan López Pinto (1788-1831). La romántica lucha por la libertad
Juan Antonio Gómez Vizcaíno

SERIES ESPECIALES

Granaderos de Bandera
José Alberto López Truque

SERIE HISTORIA

El hundimiento del *Castillo Olite*. La mayor tragedia naval de la Guerra Civil Española
Luis Miguel Pérez Adán
1704-2004. Gibraltar. 300 años de desidia, humillación y vergüenza
Luis Delgado Bañón

COLECCIÓN NARRATIVA

Míster Witt en el Cantón
Ramón J. Sender
Atrapado por la realidad
José Espinosa
La clonación de Jesucristo
Javier Cortés
El sendero de los pinos
Juan Ramón Calero
El contrasentido
Daniel Mateo Campoy

PROMOCIONES ALUMBRES, S.L.



CONSTRUCCIÓN Y VENTA DE VIVIENDAS



C/ Aire, 24 Bajo 30201 Cartagena · Telf. 968 092 999 - Fax: 868 092 998
E-Mail: promocionesalumbres@terra.es



N.V.M., S.L.

NAUTICA VARADERO DE MAZARRON, S.L.



REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO NAVAL E INDUSTRIAL



Paraje El Lentiscar, s/n · La Aparecida
Telf.: 968 505 693 · Fax: 968 520 761
www.nvaradero.com · e-mail: nvaradero@teleline.es

Cartagena Histórica

NÚMEROS PUBLICADOS

NÚMERO 1

- El Chipé. Tragedia en julio de 1936 - La expedición de la flota cantonal a Valencia - Francisco Villamartín y Ruiz (1833-1872) - Gibraltar. De Utrecht al siglo XXI - El museo Militar Regional - Proyectos... - El ataque a Tarento

NÚMERO 2

- El hundimiento del Castillo de Olite. La mayor tragedia naval de la Guerra Civil - La llegada del ferrocarril a Cartagena - Isaac Peral - El Teatro Romano de Cartagena - El Museo Naval del Mediterráneo - Las elecciones del 16 de febrero de 1936 en Cartagena - La carga de la Brigada Ligera

NÚMERO 3

- El bombardeo de las cuatro horas - Jiménez de la Espada - La patente de corso de los Reyes Borbones en Cartagena - Los Ayuntamientos constitucionales del campo de Cartagena (1812-1845) - Museo Nacional de Arqueología Submarina - Forzados en Galeras - Operación Torch

NÚMERO 4

- Los submarinos del Kaiser en las aguas de Cartagena - La Policía Municipal de Cartagena I - Juan Fernández. Un descubridor cartagenero y sus islas - Museo Arqueológico Municipal Enrique Escudero de Castro - Puerto de Cartagena. La nueva dársena de Escombreras - Felipe IV. Un período histórico en revisión - Que tú bordaste en rojo ayer. La condición de la mujer bajo el nacional sindicalismo. Cartagena 1939-1956 - Chinchilla. El final de la expansión cantonal

NÚMERO 5

- Panorámica de una capital borbónica. Cartagena a finales del siglo XVIII - 1903-2003. Centenario de la Aviación. El vuelo de los hermanos Wright - Qué fue de aquellos proyectos - A vueltas con los bombardeos de 1936 - Vida y aventuras del escritor José Rodríguez Cánovas - Recuerdos en mi memoria

NÚMERO 6

- El ataque al Deutschland. Cartagena en el punto de mira de la Alemania Nazi - Ramón Serrano Suñer. Un cartagenero que renunció a ser predilecto - San Martín en Cartagena - El reloj de la torre del Arsenal de Cartagena - Historia del Teatro Circo de Cartagena - Vida y tragedia del general Borja - La Logia Atlántida N.º 5

NÚMERO 7

- Los bombardeos de 1937 - Viernes Santo de 1994 ¿irrumperon los Granaderos Marrajos en la Salve California? - Enrique Escudero de Castro. Una semblanza biográfica - Emisión de Billetes Municipales en Cartagena y La Unión durante la Guerra Civil - Antonio Ros, un paradigma - Las visitas AD LIMINA de la diócesis (1589-1901)

NÚMERO 8

- La operación Úrsula y el hundimiento del submarino C3 - Juana Rodríguez Chaparro, desaparecida de la casa-cuartel de la Guardia Civil en La Unión - Enfrentamientos con comunistas y jefes de la Base Naval en 1936 - Caridad *La Negra* - Vindicación del submarino *Peral* - Dónde están los cañones de los acorazados *España* y *Jaime I* - Los seudónimos literarios de Carmen Conde

NÚMERO 9

- Casimiro Bonmatí, humanista cartagenero - El bombardeo de Alicante por la flota cantonal (27 de septiembre de 1873) - La radiología en Cartagena - Asociación de vecinos *Sauces* y la música en Cartagena - El tráfico de esclavos en Cartagena en la encrucijada de los siglos XVI Y XVII - La destrucción del patrimonio artístico religioso cartagenero durante la Guerra Civil - Costumbres sobre la muerte en Roldán

NÚMERO 10

Alfonso Torres, el hombre de Primo de Rivera en Cartagena - Condenados en las naves del Rey: la chusma de galeras - La escuadra de Cartagena contra la Francia revolucionaria: La toma de las islas de San Pedro y San Antioco (1793) - Los jesuitas y su efímera implantación en Cartagena (1690-1767) - *La Toma de Carthago Nova* en la ópera barroca - El nacimiento de un municipio: La Unión (1860-1868)

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 1

Cartagena. 15 de agosto de 1936. Muerte en la Marina. El España N.º 3 y el Río Sil

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 2

El bombardeo de Cartagena por la artillería del Gobierno Centralista (1873-1874)

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 3

El artillado del frente marítimo de la Base Naval de Cartagena como consecuencia de la amenaza de los buques acorazados

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 4

El acorazado Jaime I

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 5

Las visitas de Franco a Cartagena

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 6

¡¡Compañero ruso!! Nikolai Gerasimovich Kuznetsov

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 7

Centro de Buco de la Armada

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 8

Centenario Antonio Oliver Belmás

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 9

Isidoro Patricio Máiquez Rabay

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 10

Sublevación y contrasublevación en Cartagena.

Los acontecimientos del 17 al 20 de julio de 1936

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 11

Procedimiento sumarisimo ordinario a Carmen Conde Abellán por auxilio a la rebelión

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 12

La Escuela Naval Popular de Cartagena (1938-1939). Un intento frustrado

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 13

El Combate Naval de Portmán

CUADERNO MONOGRÁFICO N.º 14

La Guerra de la Independencia en Cartagena

Camar Industrial, S.A.

Camar Industrial S.A., fue fundada en Cartagena, en 1987. La actividad de la compañía está dedicada al desarrollo de proyectos, fabricación y mantenimiento naval en los siguientes campos:

- Electrónica
- Electricidad
- Comunicaciones
- Sistemas Tácticos
- Controles de Propulsión
- Baterías para Submarinos
- Sistemas Neumáticos
- Sistemas para Seguridad, Control y Propulsión





LA REVUELTA DE LOS COMUNEROS DE CASTILLA EN CARTAGENA

Vicente Montojo Montojo

HISTORIA DE LA PALMA EN SU V CENTENARIO

Francisco Velasco Hernández

FERINGÁN, EL INGENIERO QUE CAMBIÓ CARTAGENA

José María Rubio Paredes

CERVANTES EN CARTAGENA (IV CENTENARIO DEL QUIJOTE)

Antonio Puig Campillo

**UNA COFRADÍA MILITAR Y MARINERA
EN LA CARTAGENA DEL SIGLO XVII**

Pedro Fondevila Silva

**DEL PLOMO A LA ESPECULACIÓN: LA MINERÍA
EN LA SIERRA DE CARTAGENA-LA UNIÓN**

José Haro Hernández

Iglesia de
La Palma



Feringán



CUADERNOS MONOGRÁFICOS DE CARTAGENA HISTÓRICA

N.º 16: El cónsul Fricke y los intereses del III Reich en Cartagena Francisco J. Franco

N.º 17: La reincorporación de Cartagena a la corona de Castilla Juan Torres Fontes

EL HUNDIMIENTO DEL CASTILLO OLITE

La mayor tragedia naval
de la Guerra Civil
Española



Luis Miguel Pérez Adán

El general Franco vio una oportunidad única de finalizar gloriosamente la Guerra Civil con una acción espectacular: El desembarco y captura de la principal Base Naval de la República, donde se había producido una sublevación contra el gobierno de Juan Negrín que rápidamente se transformó en franquista.

Cuando recibió la petición de ayuda de los sublevados organizó una vasta operación. La Expedición sobre Cartagena en la que participaron 20.000 hombres y cerca de 30 buques, la práctica totalidad de la escuadra nacional.

La expedición resultó un desastre por la improvisación, la falta de medios adecuados y la nula planificación.

Los buques se vieron obligados a regresar a sus puertos de origen, excepto uno el *Castillo Olite* que sin radio y desconociendo la situación intentó entrar en el puerto de Cartagena. La Batería de La Parajola, de nuevo en poder de las fuerzas republicanas, lo impidió hundiendo el buque y ocasionando la mayor tragedia naval de la Guerra Civil española.

Con el El Hundimiento del *Castillo Olite* Luis Miguel Pérez Adán viene a llenar un hueco importante en la historiografía de la Guerra Civil, desvelando uno de los episodios más oscuros ocurridos al final de la misma.



UNA SAGA MARINERA ESPAÑOLA

----- Luis Delgado Bañón

CON EL RIGOR HISTÓRICO DEL QUE ADOLESCEN LAS SERIES BRITÁNICAS

En la serie de novela histórica *Una Saga Marinera Española*, Luis Delgado narra la historia de nuestra Armada desde la segunda mitad del siglo XVIII, momento de máximo esplendor en su poder naval, hasta la Guerra Civil de 1936-39. El autor se impone como premisa ineludible el rigor histórico. De esta forma, los lectores podrán comprobar los momentos más importantes de la Historia Naval de España, a la vez que disfrutan, enganchados con la lectura de los acontecimientos novelescos que el autor incorpora a las tramas.

7 *El navío Triunfante*



En este volumen se expone la segunda parte de la guerra a la Convención francesa. El ya capitán de navío Leñanza, tras dejar el mando de la fragata *Sirena* y sufrir ciertos avatares personales, embarca como segundo comandante del navío *Triunfante*. Encuadrado en la división bajo el mando del teniente general Gravina, acude a la costa catalana para cooperar en las operaciones del Ejército. Tienen lugar diferentes acciones navales, entre las que destaca el asedio de Rosas y los temporales que se sufren en su bahía con espectaculares consecuencias, hasta llegar a la paz de Basilea.

- | | |
|------------------------------------|------------------------------|
| 1 <i>La galera Santa Bárbara</i> | 4 <i>El jabeque Murciano</i> |
| 2 <i>La cañonera 23</i> | 5 <i>La fragata Princesa</i> |
| 3 <i>La flotante San Cristóbal</i> | 6 <i>La fragata Sirena</i> |

La vida a bordo de los buques españoles en los siglos XVIII-XX

La primera colección de novela histórica naval española