

A continuación transcribimos el parte de campaña sobre el combate de Cherchel que elevó el Comandante del crucero «Baleares» (Capitán de Navío don Manuel de Vierna) al Almirante de la Flota

«A las 10,15 horas, navegando al 79' y a 20 nudos, al estar a 30 millas al 277* de Argel, se vieron por la amura de babor y dentro de la calima varios barcos de guerra, que se reconocieron inmediatamente como rojos, comprobando que se trataba de un convoy formado por el transatlántico «Antonio Satrústegui» y tres vapores más, que parecían ser el «Aldecoa», «Mar Caribe» y otro desconocido, todos arrumbados al W.; detrás de ellos, el «Libertad» y el «Méndez» y, a ambas bandas, varios destructores, contándose primero cuatro y más tarde dos más, navegando también al W.; al parecer de Argel a Cartagena o Alicante. Se tocó zafarrancho de combate, se mandaron encender las dos calderas que faltaban, aumentándose la velocidad a 29 nudos.

»Al darme cuenta de la situación comprometida en que me encontraba entre la Escuadra Roja y la costa casi hostil del Africa francesa, resolví, como maniobra la más adecuada, procurar pasar por la popa del convoy, batiendo a los cruceros «Libertad» y «Méndez», que iban a retaguardia, franqueándome el paso para quedarme entre la base de Palma y la Flota Roja, por si fuese necesario buscar el resguardo de aquélla. Tomada tal decisión se metió a babor, gobernando primero al 45* y después al 30*.

»A las 10,30 horas se comunicó al Almirante de la Flota el avistamiento y se pidió aviación de bombardeo a Palma.

»A las 10,35, el «Libertad» se encontraba a 16 000 metros, y el «Méndez», a 13 750, señalando como objetivos a la artillería de 20 al «Libertad» y, a la de 12, el «Méndez».

»El convoy se fue perdiendo de vista, acompañado por los destructores, por el W., gobernando todos ellos hacia tierra para alejarse, excepto el «Libertad» y el «Méndez», que maniobraron hasta ponerse a un rumbo paralelo al nuestro, dando toda la velocidad.

»A las 10,44 horas, en muy malas condiciones de visibilidad para nosotros y buena para el enemigo, debido a la posición del sol y viento en condiciones desfavorables, se abrió el fuego con la artillería de 12 sobre el «Méndez» y con la de 20 sobre el «Libertad», centrando el tiro a la tercera salva, pasando a salva rápida y apreciándose cuatro explosiones del través hacia popa en el «Libertad».

»Los cruceros «Libertad» y «Méndez» abrieron fuego en seguida, tirando por salvas, grupos blanco y negro, siguiendo el método de tiro ordenado para este tipo de crucero y manteniéndolo centrado durante este tiempo, con la sola excepción de que para el centrado en deriva no empleó las «k».

»A las 10,52 horas se gobernó más a estribor, para aumentar la distancia a tierra, y a las 10,53 horas, por haber cantado desde un puesto de observación «submarino por estribor», se metió a esta banda, sin que se avistase desde el puente, por lo que se volvió a rumbo.

»Durante este tiempo continuaba el duelo artillero entre el «Libertad» y nosotros, por sostener bien dicho crucero una velocidad de 29 nudos; el «Méndez» se había quedado rezagado.

»Los puestos directores de popa no podían ser utilizados, por no ver al enemigo, debido al humo producido con el encendido de otras dos calderas. El «Libertad» logró centrar su tiro, formándose por ambas bandas los piques en nuestras proximidades.

»A las 10,56 horas recibimos un impacto en la amura de babor cuaderna 36, 1,5 metros por encima de la flotación, dejando sin corriente durante unos momentos a las torres de proa y dirección de tiro, desincronizando ésta, teniendo que interrumpir el fuego para sincronizar nuevamente.

»A las 11 horas se gobernó al 45% para seguir aumentando distancia, y a las 11,5 horas recibimos el segundo impacto, en la cara de proa de la chimenea, destrozando los mamparos interiores de la misma y produciendo gran número de cascos y metralla, que alcanzaron los puentes, caja de urgencia del cañón 4 y el incendio de un proyectil iluminante. Los gases de este incendio deformaron la puerta de esta caja, y no las planchas que tienen para este objeto.

»Al ser pedidos por el Comandante de la batería voluntarios para arrojar los proyectiles al agua, se ofrecieron todos los que estaban a su alrededor, comenzando inmediatamente la faena, en la que se destacó el soldado de Infantería de Marina Manuel Lois, que acudió el primero y abrió la puerta de la caja de urgencia, manteniéndose en su puesto hasta que las quemaduras muy graves que sufría le hicieron caer desplomado en cubierta. ,

»A consecuencia de la metralla producida por el impacto en la chimenea, fallecieron el Condestable don José Estévez y el soldado de Infantería de Marina Gerardo Ros, habiendo, además, tres heridos graves y veintiséis leves.

»Durante este tiempo las torres de proa continuaron haciendo fuego y como los puestos directores de popa, totalmente envueltos en humo, estaban imposibilitados de observar el tiro, no pudo utilizarse la artillería de 12 eficazmente, ni las torres tres y cuatro. En esta fase del combate, el tiro del enemigo fue muy eficaz, regular y bien centrado.

»A las 11,15 horas se suspendió el fuego, por perderse de vista al enemigo, gobernándose inmediatamente al 28' para acercarnos a él. De 11,15 a 11,20 se gobernó con la aguja magnética, por haberse quedado sin corriente la giroscópica, cambiándose de circuito y funcionando a continuación normalmente.

»En las proximidades del cañón 2, una vez que cesó el fuego, recogidos los muertos y heridos graves, apagado el incendio, los que quedaron en pie de los cañones de proa a babor, mirando al puente y brazo en alto, cantan «Cara al Sol» y gritan «Viva España»; el resto de la dotación continúa en sus puestos y muy pronto empieza nuevamente el fuego.

»A las 11,20 horas se comunicaron las dos calderas que faltaban y se aumentó la velocidad a 31 nudos, recibándose el radio del Almirante de la Flota comunicando que el «Canarias» se preparaba para salir y pidiendo situación del enemigo.

»A las 11,25, como resultado del rumbo de acercamiento, vuelve a verse al «Libertad» a 16800 metros de distancia, abriendo el fuego con las torres. El enemigo contesta a nuestro fuego ya con menos intensidad que en el contacto anterior, apreciándose que, aunque tiraba por salvas, lo hacía con fuego local, no centralizado como anteriormente.

»Los piques de nuestras torres caían en sus proximidades y, al caerle una salva encima, se observó que metía francamente a babor, perdiéndose de vista al poco tiempo entre la calima y el humo.

»A las 11,42 horas se arrumbó al Norte, y poco después al 333' y 313% para no perder el contacto con el enemigo, avistándose nuevamente a las 11,56 horas, sin que se pudiesen medir distancias, por verse solamente y a intervalos el puente, la chimenea y la bandera del «Libertad», navegando al parecer en dirección a la costa de Africa.

»A las 11,55 horas se comunicó al Almirante de la Flota el contacto con el enemigo, y a las 11,59 horas sólo se veía el humo del «Libertad» y otros tres humos más a popa, arrumbando, a las 12,05 horas al 270% para mantenernos por el Norte de la Escuadra Roja y el convoy.

»A las 12,29 horas se dejaron de ver los humos, y a las 12,40 horas se disminuyó la velocidad a 25 nudos, con objeto de no alejarme mucho del grueso del enemigo, considerando que éste se incorporaría al convoy y seguiría su velocidad.

»A las 12,17 horas el Almirante de la Base Naval de Palma pidió situación del enemigo, y a las 13 horas se le comunicó a dicho Almirante situación aproximada del enemigo y al Almirante de la Flota las novedades.

»A las 13,28 horas se arrumbó al 251% y a las 15 horas, al 231', para cortar las derrotas del convoy a la costa roja, supuesta una velocidad del mismo comprendida entre 10 y 13 nudos.

»A las 13,40 horas se recibió el radio de Palma comunicando la salida a las 13 horas de la aviación «Negrilla», y a las 13,45 horas la salida de la aviación «Legionaria», a las 13,30 horas.

»A las 15 horas se disminuyó a 18 nudos, y a las 15,11 horas se tocó retirada de zafarrancho de combate, comiendo la dotación en sus puestos respectivos.

»A las 15,56 horas se tocó zafarrancho de combate por oírse explosiones, al parecer de bombas de aviación, por nuestro costado de babor; se arrumbó al Sur, viéndose poco después por la proa un barco, gobernando al 190% para reconocerlo, comprobando que era un mercante francés.

»A las 16,30 horas se metió a babor, para reconocer a un avión «Heinkel», al que se le hizo la señal de reconocimiento, que contestó con proyector. A las 16,40 horas se volvió a gobernar al Sur.

»A las 17,15 horas se aproó al 90% para seguir efectuando la exploración, y a las 17,07 horas se avistó una estela, sin verse más que el bulto del barco, pues los horizontes estaban muy tomados con niebla, aunque no muy espesa, y el sol en condiciones desfavorables. Poco después se comprobó que se trataba del «Libertad», viéndose tres barcos más, que navegaban en línea de fila con él; parecían el «Méndez» y dos destructores, todos ellos navegando hacia el Este. La falta de visibilidad impidió tirar con las torres, abriendo el fuego con la artillería de 12, siendo muy difícil el tiro, por no verse los blancos.

»Durante unos momentos se vieron cinco barcos, todos ellos de guerra, navegando al parecer al 70'.

»A las 17,18 horas se gobernó al 90' para acercarnos a ellos, viéndose poco después entre la niebla un destructor a 50' por estribor, gobernándose a las 17,22 horas al 50% con el «Libertad», «Méndez» y tres destructores por el través, rompiendo el fuego contra ellos a las 17,23 horas con la artillería de 12.

»A las 17,30 horas abrieron fuego contra nosotros todos los buques enemigos. El «Libertad» centró su tiro a la cuarta salva, mientras que las salvas del «Méndez», al principio bien dirigidas, iban quedando cortas, quedándose rezagado. El tiro de los destructores, siempre escaso, fue corto.

»Se empezó a aumentar la velocidad hasta alcanzar la máxima; debido a ello empezó a entrar agua por el orificio de la amura, inundando parcialmente el pañol del electricista, produciendo pérdida de aislamiento del circuito de las torres de proa; también, por averías en el alza directora de proa, pasó a dirigir el tiro el puesto «C», el cual no pudo observar el tiro debido al humo; por ello disparó poco, para evitar un consumo inútil e ineficaz de municiones. En vista del deficiente estado en que se encontraba la artillería, a las 17,38 horas se gobernó al 50% para aumentar distancia, estando en este momento el «Méndez» algo rezagado. A las **17,46** horas es necesario suspender el fuego por la avería en el alza directora del puesto «A» y no poder dirigir desde popa. a causa del humo, aumentándose revoluciones hasta alcanzar 32,5 nudos. El tiro del «Libertad» está centrado y por dicha causa, desde las 17,54 horas hasta las 18 horas se les gobierna a las salvas, haciendo fuego de vez en cuando con las torres de popa, hasta que, por haber aumentado la distancia, empiezan a caer las salvas cortas. En este período del combate, verificado en muy malas condiciones de visibilidad y poder efectivo, no tuvimos que lamentar ningún imi3acto de efectos tan tristes como el de la mañana.

»A las 18,15 horas se pierde de vista el enemigo, y a las 18.18 horas se gobierna al 270*, para no perder el contacto y dirigirnos al encuentro del «Canarias-», viéndose nuevamente al «Libertad», «Méndez Núñez» y dos destructores, haciéndose fuego contra el primero con

las torres dirigidas por el alza de popa. El «Libertad» hace también fuego y, al ir centrando su tiro, se arrumbó al 310*, gobernándose nuevamente al 290* a las 18,34 horas, para no perder de vista los humos, y a las 18,40 horas al 256*, para ir al encuentro del «Canarias», viéndose, a las 19 horas, cinco columnas, de humo por la aleta de babor y otras dos por la popa, que se perdieron de vista totalmente a las 19,08 horas.

1 »A las 19.12 horas se vieron por estribor cuatro aviones, a los que se hizo la señal de reconocimiento, que no contestaron, comunicándole con proyector «enemigo al Sur», por creer que eran de la Base de Palma y, vista la maniobra de no acercarse y navegar más tarde de la misma vuelta -pero al estar por la amura de estribor gobernaron hacia nosotros-, mandándose hacer fuego con la artillería de 12. Antes de que disparasen y al estar a gran distancia, se les vio dejar caer las bombas arrumbando inmediatamente a Cartagena, viéndose los piques a unos 4000 metros de nuestra lproa; se continuó navegando al mismo rumbo y velocidad, tocándose a las 20 horas retirada, y moderando a 26 nudos a las 20,30 horas.

»A las 21,50 horas, con objeto de rectificar la estima muy errónea después de nueve horas de evoluciones y de haber estado parada la giroscópica, por avería en el circuito, se arrumbó al 140", para situarnos por la farola de Ivi y poder verificar el encuentro con el «Canarias» en el punto ordenado.

»La farola de Ivi se avistó a las 23 horas, gobernándose después al 250* hasta las 23,49 horas, que se gobernó al 340* y más tarde al 300', a fin de dirigirnos al punto de encuentro, 15 millas al Este de la Mesa de Roldán.

»A las 21 horas falleció el soldado de Infantería de Marina Manuel Lois García a consecuencia de las quemaduras sufridas el día anterior.

»A las 21,15 horas NS. con Cabo Ténez, y a las 22,10 horas se aumentó a 24 nudos la velocidad, para adelantar la hora de llegada a Cádiz y poder operar en el hospital a dos heridos graves, medida que obtuvo su resultado, pues se salvaron sus vidas.

»Anocheció este día con mar llana y cielo despejado, horizontes claros y viento flojito del NE., navegando durante la noche con las luces apagadas, habiéndose trasladado la capilla ardiente a la toldilla.

»A las 6 horas del día 9 de septiembre se apagaron dos calderas, amaneciendo este día con mar llana, cielo con cirrus, viento flojito NE. y horizontes algo tomados.

»Por la mañana se trasladaron los otros dos cadáveres a la toldilla, y a las 10,30 horas se rezó una misa de Requiem en dicho lugar, al terminar la cual impuse al soldado Manuel Lois la Medalla Naval, concedida por el Almirante de la Flota. Dicha imposición se revistió de la máxima solemnidad, desfilando por delante del cadáver todas las Brigadas formadas y a continuación el Jefe que suscribe con toda la Plana Mayor.

»Se vieron los vapores inglés «Etrib», inglés «Mansar», holandés «Herope», francés «Azrou», inglés «Benwguis», inglés «Elstia» e inglés «Teiresiaz».

»A las 10,45 horas NS. con Punta Europa, viéndose los destructores ingleses «H-70» y «H-79», los cuales efectuaron, poco después, un ejercicio de tiro sobre blanco remolcado. En el Estrecho se avistaron también el destructor francés «5» y un cañonero holandés.

»A las 11,30 horas NS. con Tarifa, gobernándose al 270'. Debido a haberse quedado sin corriente la giroscópica, se gobernó durante quince minutos con la aguja magnética.

»Se gobernó a continuación para tomar la bahía de Cádiz, recogándose al práctico a las 14,11 horas y quedando, a las 14,55 horas, atracados por babor al muelle España, después de haber fondeado con 1,5 grilleros del ancla de estribor.

»En el muelle esperaban dos ambulancias, que recogieron los heridos, y el personal de la Constructora Naval, que procedió a reparar provisionalmente las averías.

»A las 18 horas se efectuó la conducción al cementerio de Cádiz de los cinco cadáveres, asistiendo S. E. el Almirante del Departamento, Comisiones y Autoridades, y una compañía de Infantería de Marina del Departamento y toda la dotación franca de servicio.

Firmado: *Manuel de Vierna.*»

**CIRCULAR DISTRIBUIDA A LAS DOTACIONES DE LA FLOTA NACIONAL
COMUNICANDO EL HUNDIMIENTO:**

**FUERZAS BLOQUEO
DEL
MEDITERRÁNEO**

=====

A LAS DOTACIONES DE LA FLOTA

=====

La reciente desgracia ocurrida al "Balears" me obliga a dirigirme a vosotros, con el objeto de afirmar vuestra confianza y para que todos sigáis cumpliendo con vuestro deber como hasta ahora. El enemigo, con una suerte brutal, consiguió, no sorprender, puesto que llevabais más de hora y media en zafarrancho, sino prepararse y lanzar 14 torpedos contra la Flota, de los cuales, por lo menos dos, alcanzaron al "BALEARES" probablemente en los fondos, por debajo del bulge; uno de ellos provocó el incendio de los tanques de petróleo a proa y probablemente la explosión de algún pañol de municiones que demolió toda la parte de proa del buque. Inmediatamente después, los rojos desaparecieron, satisfechos sin duda de su hazaña y sin tener valor para esperar a la amanecida.

La conducta de la dotación del "Balears" ha sido superior a todos los elogios; ni un solo Jefe del buque se salvó y Oficiales muy pocos, los que tenían su puesto en la parte de popa. Escenas sublimes se cuentan casi por centenares y todos los tripulantes del buque se han hecho merecedores de las mayores alabanzas.

Todo lo anterior, aumentará, si es posible, vuestro valor y vuestros deseos de enfrentaros de una vez con un enemigo que solo hace uso de sus armas durante la noche; estoy seguro, de que ni uno solo de entre los supervivientes de la dotación del "BALEARES", desertará del puesto de honor que se le asigne y que después de disfrutar de una breve licencia volverá otra vez a los barcos.

Mientras tanto ARRIBA LOS CORAZONES Y ARRIBA ESPAÑA

*Vuestro Almirante
Francisco Moreno*

Palma 8 de Marzo de 1938- Segundo Triunfal

NOTA DEL CUARTEL GENERAL DEL GENERALÍSIMO

Adicional al Parte oficial de guerra del día 6 de Marzo de 1938, II Año Triunfal

En el mar hemos perdido el crucero "Balears", en un encuentro nocturno, en que un disparo afortunado de un torpedero alcanzó, con uno de sus torpedos, a uno de sus puntos vitales. Esto es un azar desgraciado de la guerra, en un nuevo y heroico tributo de guerra que rinde la Marina española al altar de la Patria. La suerte no permitió que estos marinos supervivieran, hizo que se hundieran con el barco para que no pudieran continuar en la obra de levantar la potente Marina española sobre los restos de la destruida roja.

Rindan España y el Mundo testimonio de admiración y gratitud a las víctimas personales de la criminalidad moscovita, aunque a pesar de todo ello, hará que sigamos fuertes en el camino de la gloria en defensa de la Patria y de la civilización cristiana.

Rindamos tributo de admiración a sus jefes y a sus oficiales mas bravos, que sucumbieron estando en el mando de la Marina de guerra, de esta Marina española que ha arrostrado todos los peligros y azares durante mas de un año a base de entusiasmo y de fe.

La obra de levantar España se hace a fuerza de duros golpes que la afirman en su temple.

Este inevitable azar nada representa en su ejecutoria, ni en el camino del triunfo total.

¡ Marinos del crucero "Balears"! ¡Presentes!

Los destructores rojos, una vez realizada su hazaña, huyeron amparados por la velocidad y por las sombras de la noche.

Dos torpederos ingleses acudieron al lugar del suceso auxiliando a la tripulación y logrando, con su esfuerzo, salvar a 300 marinos.

Con el barco se hundieron todos sus jefes y casi la totalidad de sus oficiales y el resto de la tripulación, superando todo heroísmo en su comportamiento.

La aviación roja bombardeó, durante el salvamento, a los torpederos ingleses.

PARTE DE CAMPAÑA DEL JEFE DE LA FLOTA REPUBLICANA SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO "BALEARES".

1.- El día 5 de marzo, una vez terminada la preparación necesaria y a la vista de los últimos partes meteorológicos, que eran favorables, se decidió ejecutar la operación proyectada y dar cumplimiento a las órdenes de operaciones números 142-A, 142-B y 142-C, teniendo en cuenta también los últimos informes dados por la observación aérea, que señalaban la presencia en la bahía de Palma de los tres cruceros enemigos.

2.- A las 6 h. 30 m. del día 5 de marzo se dio orden de avivar fuegos y prepararse para salir a la mar, quedando incomunicados con tierra, a los buques de la Flota.

3.- A las 15 h. 38 m. se dio orden a la primera flotilla de destructores de ponerse en movimiento, saliendo de puerto el Jorge Juan (buque insignia), Escaño, Ulloa y Almirante Valdés.

4.- a las 16 h. 10 m. se ordenó salir al resto de la Flota, efectuándolo primeramente la segunda flotilla de destructores, compuesta por Sánchez Barcáiztegui (buque insignia del jefe de la segunda flotilla de destructores), Almirante Antequera, Lepanto, Gravina, Lazaga, haciéndose seguidamente el Libertad (buque insignia del jefe de la Flota) y el Méndez Nuñez.

5.- A las 17h. 11m. se recibieron noticias de que las lanchas torpederas habían regresado a Portman por mal tiempo. A las 17h. 35m. se le ordenó al jefe de la primera flotilla de destructores hacer una exploración hacia el freu San Antonio-Ibiza para recalar a 6 h. 30 m. del día 6 a 10 millas al E. de cabo Palos, incorporándose al grueso, y se decidió, no obstante haber regresado las lanchas a Portman, efectuar la parte de la operación encomendada al grueso de la Flota.

6.- A las 17 h. 35 m. del día 5, libres de puntas, se dio avance toda a 184 revoluciones (20 nudos), saliendo por la canal sur, A las 17 h. 50 m. se ordenó formación núm. 2 y velocidad 20 nudos, haciéndose rumbo 180. A las 18 h. 15 m. aproximándose ya la noche, se pasó a formación núm. 3. A las 18 h. 30 m. se cambió el rumbo a 65° pro metidas a Br. A las 0 h. 38m. se vio el enemigo de vuelta encontrada por Br., compuesto por los crucero Canarias, Baleares y Almirante Cervera, en línea de fila y pasando a una distancia de unos 2.000. m de la tercera Sección de destructores. El Sánchez Barcáiztegui, a 0 h. 41 m. lanzó dos torpedos sobre el buque cola enemigos (Almirante Cervera), sin conseguir hacer blanco. A las 0 h. 44 m. se dio orden general de "cada uno a su puesto" y "preparados para lanzar torpedos". A las 0 h. 45 m. se cambió el rumbo a 155°. A la 1h. 15 m. se hizo el rumbo 256°, pasando automáticamente a formación núm. 4, según había previsto en la orden de operaciones. A las 2 h. 15 m. se reconocieron los buques enemigos de vuelta encontrada por Br. en línea de fila formada por Canarias, Baleares y Almirante Cervera, que rompieron fuego con granadas luminosas sobre nuestra Flota, siendo inmediatamente contestado por el Libertad. A las 2h. 14 m. se le dio al jefe de la segunda flotilla de destructores la orden de ataque. El Sánchez Barcáiztegui lanzó cuatro torpedos sobre los buques enemigos a las 2 h. 17 m., aumentado velocidad y colocándose por nuestra Pr. haciendo fuego de artillería sobre el enemigos. El Almirante Antequera lanzó a las 2 h. 18 m. cinco torpedos sobre los buques enemigos. El Lepanto lanzó igualmente tres torpedos sobre el enemigos. A las 2 h. 20 m., en pleno combate artillero, se vio al buque del centro de la línea enemiga, el Baleares, volar en medio de una gran llamarada a la que se le apreció una altura de unos 1.200m. por haber sido alcanzado por los torpedos. Al resplandor de esta llamarada pudo verse la silueta del Almirante Cervera, que lo seguía en línea. Inmediatamente de ocurrir la voladura del Baleares suspendieron el fuego los otros buques enemigos, que se alejaron rápidamente del

lugar de la acción, mientras el *Baleares* permanecía parado en medio de un gran incendio. Se suspendió, igualmente, el fuego por nuestra parte, por no distinguirse a los otros cruceros enemigos, continuando al mismo rumbo y velocidad. A las 4 h. 20 m. se comunicó al jefe de la primera flotilla de destructores el encuentro tenido con el enemigo. A las 3 h. 05 m. se puso un radio a la base pidiendo encendieran farolas de la costa. a las 4 h. 40 m. empezó a verse la farola de cabo Palos. A las 5 h. 40 m. se le dio orden al jefe de la primera flotilla de destructores de aumentar velocidad para encontrarse a la 6 h. 0 m. a 10 millas al E de cabo Palos para incorporarse al grueso. A las 5 h. 25., se enmendó el rumbo al 262°. A las 5 h. 50 m., estando N/ S con cabo Palos, se arrumbó al 270°, ordenándose formación núm. 2, entrando seguidamente en Cartagena los cruceros seguidos por la primera flotilla de destructores, quedando el grueso de la Flota amarrada a las 7 h. 50 m.

7.- La primera flotilla de destructores, a las 15h. 47m. del día 5 y fuera de puntas, mando línea de fila orden natural, velocidad 20 nudos, rumbos 180°. A las 15 h. 48 m. se aumentó la velocidad a 25 nudos. A las 16 h. 0 m. rumbo 73°, velocidad 29 nudos. A las 16 h. 40 m., velocidad 25 nudos. A las 16 h. 54 m., rumbo 25°. A las 18 h. 50 m. E /W con Alicante, se moderó a 20 nudos, navegando en un cuadrado de cinco milla de lado, en espera de órdenes de la Flota por no encontrarse en dicho punto las lanchas torpederas que tomaban parte en la operación. A las 22 h. 15m. se reconocieron un crucero y un destructor ingles yendo la flotilla navegando al 90°. A las 22 h. 38 m. se arrumba al 38°, velocidad 20 nudos. A las 0 h. 27 m. del 6 de marzo se arrumba al 270°, cerrándose en niebla en el momento de la evolución. A la 1 h. cerrados completamente en niebla y sin verse el resto de los destructores, se manda moderar a 14 nudos, arrumbándose desde las 0 h. 55 m. al 210°. A las 2 h. 1 m. al aclarar la niebla, siguen sin verse el resto de los destructores; se arrumba al 215°, velocidad 20 nudos. A las 5 h. 5m. se ve un barco de guerra sin luces por el través de Er.; se le hace señal de reconocimiento, a la cual contesta, resultando ser el Almirante Valdés, ordenándosele ponerse en línea de fila por nuestra Pp. A las 6 h. 5 m. se aumenta la velocidad a 17 nudos. A las 6 h. 10 m. se avista al Ulloa por Er. y se le ordena pase a línea de fila. A las 6 h. 35 m. se arrumba al 290°. a las 6 h. 40 m. se modera a 20 nudos, arrumbándose a Cartagena, apareciendo el Escaño por la Pr. al que se le da la orden de entrar en línea de fila. A las 7 h. 19 m. se aumenta la velocidad a 25 nudos. A las 7 h. 30 m. se modera a 20 nudos. A las 7 h. 45 m. se aproa a la entrada de Cartagena, moderándose a 15 nudos. A las 8 h. 0 m. queda fondeada toda la flotilla de Cartagena.

8.- El crucero *Libertad* se observó durante la navegación una temperatura muy elevada en los condensadores de la máquina de Pr. debido a la suciedad interior. Al terminar la navegación se notaron salideros en las calderas B-1, A-3, A-4 y B-4, una fenda en la tapa del condensador de Er. de la máquina de Pr.

En Montaje núm. 3 de artillería hubo que hacer el municionamiento a mano debido avería de gran importancia en el ascensor de Er. y a patinar el embrague del ascensor Br.

9.- En el Méndez Nuñez continúan los circuitos de fuego en pésimo estado, siendo de urgente necesidad su casi total reparación.

10.- En el Sánchez Barcaíztegui, al comenzar el combate, se lanzaron al agua dos depósitos de gasolina, que se hallaban colocados en sus soportes en el castillo, y tres jarras, también llenas, que se hallaban en el pañol de máquinas. Durante el combate se averió la tubería de aire comprimido del cono del cañón núm. 4.

A bordo del Libertad, en Cartagena, a 19 de marzo de 1938.

El jefe de la Flota.

Firmado: Luis G. de Ubieta.

*INFORME DEL TENIENTE DE NAVÍO MANUEL CERVERA SOBRE EL HUNDIMIENTO
DEL "BALEARES"*

En Sóller, a doce de marzo de mil novecientos treinta y ocho.

Para- Excmo. señor vicealmirante jefe Fuerzas Bloqueo Mediterráneo.

Objeto.- Dar parte como oficial superviviente más antiguo de los hechos y determinaciones tomadas a bordo del crucero Baleares durante la madrugada del 6 de marzo hasta abandonar el buque.

Situación de la Fuerza- Se navegaba en línea de fila natural, Baleares, Canarias y Cervera, distancia 1.000 m., velocidad 13 nudos, convoyando dos buques que quedaban por Br. a distancia 4.000 m., velocidad 10 nudos.

Texto.- 1. Próximamente a las 00.30 del día 6 sonaron los timbres de zafarrancho de combate. Al acudir a mi puesto en el puente del E. M. me informé de que habían sido avistados y reconocidos perfectamente cuatro destructores y un submarino al parecer, cortando nuestra derrota con rumbo hacia Levante, y a distancia próximamente 2.000 m. En ese momento fue cuando se tocó zafarrancho de combate, ordenándose velocidad 26 nudos y por suponer que el ataque, de verificarse, sería contra el convoy, el almirante ordenó dar una vuelta completa alrededor de éste. La noche era cerrada, poca visibilidad y mar llana. Mientras esta maniobra se ejecutaba, ordenó S. E. preguntar por Scott al Canarias «si había avistado al enemigo», contestando éste poco después que «había avistado cuatro destructores y un crucero». El almirante ordenó que éste, a SU vez, se lo preguntase al Cervera, como creo que así se hizo.

Hasta las 02.00 próximamente no se volvió a ver nada. Los buques navegaban a velocidad siguiendo las aguas de la capitana. Se comentó en el E. M. la conveniencia de cambiar el rumbo del convoy, bien más hacia el S o hacia la costa de Levante, no adoptándose decisión alguna por conducirnos ambas al posible encuentro con los buques enemigos o a la mayor proximidad de la costa roja, con aeródromos en ella, aparte suponer que el enemigo estuviese en las proximidades y fuésemos situados durante la ejecución de las señales.

Se sorprendió en escucha radiotelegráfica, onda 65 m, una estación muy fuerte y próxima «AF1», preguntando en T.S.H. a «AF2» si tenía algo para ella. Poco después, en onda 62 m, se sorprendió la contestación de ésta «que no tenía nada» y en claro «no des tanta potencia». S. E. ordenó que personalmente atendiera a estos sorprendidos que le interesaban.

A las 02.00 próximamente se avistaron unas sombras por la amura de Br, ordenando el almirante disparar un proyectil iluminante por demora 315, pero en ese momento anunciaba la escucha submarina un ruido de turbinas muy próximo y a gran velocidad, demora 220, por cuyo motivo el almirante ordenó que el disparo iluminante se efectuase en esta última demora, sin dar tiempo a que esta orden se cumpliera por dispararse ya en la primeramente ordenada.

Los buques navegaban siguiendo las aguas a velocidad próxima a 26 nudos sin estar en línea de fila, cayendo ésta hacia Br.

El que suscribe se dirigió en este momento a la estación de T.S.H. principal como se le había ordenado, y al pasar por delante de la puerta del puente a Er. oyó y vio una salva cuyos piques pequeños cayeron muy próximos.

Durante el camino que tuve que recorrer oyó algunas salvas y al pasar el mamparo 100 antes de llegar al siguiente hacia popa por el pasillo de Br. se produjo una gran explosión acompañada del total apagado de la luz y del hundimiento de la cubierta por la que pasaba. Al principio ignoraba dónde me encontraba, pero poco tiempo después al resplandor de un gran incendio en cubierta a la altura de la chimenea pude comprobar que me encontraba en el espacio de los lavabos de fogoneros, se veía una gran brecha en el costado de unos 10 ó 12 metros, por la cual penetraba la mar mezclada con petróleo y hacia crujía en el sitio correspondiente a las calderas una gran columna de humo muy picante. Inmediatamente me incorporé y trepé por entre los restos a la cubierta superior y de ésta a la cubierta alta, oyendo continuas explosiones que cimbreaban al buque.

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

El jefe de máquinas subió a la cubierta y me comunicó que las máquinas se habían parado totalmente y que se encontraba sin comunicación con el puente.

Viendo que era el oficial más antiguo, ordené inmediatamente desalojar y arrojar al agua los proyectiles de las cajas de urgencia de cubierta. Al teniente de navío Serra preparar sin arriar y salvar del fuego las balsas. Al capitán de Infantería de Marina de la seguridad interior, terminar de encender el alumbrado supletorio, subir matafuegos y repasar todas las puertas; al alférez de navío Rey, tratar por todos los medios de comunicar con el puente o estación baja de órdenes. El jefe de máquinas me informó de la situación en ellas completamente paradas y por no llegar vapor era imposible suministrar energía eléctrica que se hacía muy necesaria. Le indiqué la necesidad de mantener el buque a flote a toda costa y en su consecuencia ordenó el cierre de tuberías bajando con el personal a máquinas.

Al confirmarme el alférez de navío Rey que no existía comunicación con el puente intenté hacerlo personalmente, tanto por la cubierta como por los pasillos, pero el fuego y la completa obstrucción de los pasillos por estar hundida la cubierta alta e inundada ya casi toda la baja hizo imposible el lograrlo; desde cubierta, con los aparatos de alarma y megáfono fue también intentado resultando y no habiendo logrado ver e puente ni un solo momento.

Me dirigí a la T.S.H. principal, en donde con gran satisfacción pude ver a todo el personal en sus puestos continuando el servicio como en condiciones normales. Comprobé que desde al tampoco existía comunicación con e puente y la imposibilidad de poner en marcha ningún transmisor. Me dirigí a la oficina de cifra de popa forzando e archivo de las claves y códigos y ordenando al alférez de navío Rey que baja se a la T.S.H. y descifrase los despacho sorprendidos. Por la escotilla de popa pude subir a la toldilla, en donde encontró al teniente de navío Cubillo y alféreces de navío Bustamante y Benavente, los cuales se dedicaban con gran arrojio a extinguir el incendio de los puestos de popa. Les dije que nadie abandonase el buque hasta que se ordenase y que se continuase en la faena del incendio, así como alistar las inundaciones de los pañoles por si fuesen necesarias, lo cual ya habían previsto.

Por carecer de clave de mando no se pudieron descifrar los despachos.

En cubierta centro se cortó la de madera para incomunicar la propagación del incendio

y se procedió a preparar el bote para arriarlo, ordenando subir todo el material de tablonas y maderas de la seguridad interior para hacer balsas para los numerosos heridos, lo que se efectuó en perfecto orden con un cordón de gente.

Vista la imposibilidad de hacer uso de las máquinas, ordené el cierre de sus puertas estancas y su abandono, pasando el personal a colaborar en la extinción de los incendios.

Los heridos fueron trasladados y clasificados en parte en la cámara de torpedos y los de cubierta agrupados en la toldilla, una vez lograda la comunicación con ella por la total extinción del incendio por Br.

3. Próximamente a las 04.00 se avistaron luces de dos buques que se aproximaban. Les hice señales con lámparas de mano y al comprobar que eran destructores ingleses les rogué se acercaran por tener muchos heridos a bordo. El buque estaba ya más inclinado hacia proa y con unos 20 grados de escora hacia babor, las hélices medio fuera.

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

En vista de que el salvamento parecía que iba a ser posible ordené subir los heridos que ya previamente el capitán médico me había indicado.

Se procedió a la destrucción de los códigos, claves y documentación secreta del Estado Mayor.

Ordené formar la gente en toldilla, lo que se efectuó con verdadero orden a la cual arengué, explicándoles el orden a seguir para el abandono del buque, por estar en la creencia que éste podría llevarse a cabo: primero, heridos graves; luego leves, y, por último, los sanos, y terminé dando tres vivas a España, Franco y Arriba España, que fueron contestados con verdadera emoción y entusiasmo por todos los allí presentes.

Al convencerme que los destructores ingleses desistían de su ataque y ver la escora que el buque tomaba a Er.; de acuerdo con los oficiales, ordené el abandono, tirándose las balsas y tratando de evacuar a los heridos, lo que materialmente se hizo imposible. A las 05.00 próximamente el buque escoró rápido a Er. y se inclinó verticalmente, hundiéndose con él.

4. Después de breves momentos y de pequeña lucha con el remolino, al salir a la superficie observé que las balleneras de los destructores efectuaban el salvamento de los naufragos, la mayoría de ellos agarrados a tablonas y balsas.

Unos 20 minutos permanecí en el agua, siendo recogido por el destructor Boreas.

5. El comportamiento de las dotaciones inglesas fue digno de elogio: se despojaban de las prendas propias a medida que llegaban los naufragos. Los heridos fuimos bañados y curados y a todo el personal se le dio alimentos calientes. Es de señalar que una de las balleneras dio la voltereta durante la faena de recoger naufragos. A bordo del Boreas fui llamado por su comandante, el cual me manifestó su sentimiento y me rogó le contase lo sucedido, como ligeramente efectué; a su vez, yo le pedí detalles de lo que había visto, informándome que, en su opinión, además de torpedos debió haber tiro de artillería y

alguna explosión grande, pues de la parte de proa me dijo que casi no quedaba nada. Me informó que ese mismo día por la tarde vieron cuatro destructores y un crucero rojo, acompañados de aviación. Que ellos estaban a unos 40 millas de distancia y que el ruido de la explosión y el incendio les decidieron a recalar sobre nosotros.

A las 08.00 próximamente se efectuó el traslado de los heridos y náufragos al Canarias, pero debido al bombardeo que efectuó la aviación roja no terminó éste, siendo entonces trasladado al destructor Kempenfelt, el cual nos trasladó a Palma. En este último buque la dotación no cesó de dar muestras de atención, distinguiéndose personalmente el capitán de navío jefe de la Flotilla, que personalmente atendía a los heridos.

6. personal el espíritu y comportamiento de la dotación, fue difícilmente superable. Imposible sería relatar los innumerables casos de verdadero heroísmo y compañerismo que en aquellos momentos se desarrollaron. La serenidad que les daba la fe ciega en sus oficiales facilitaba toda labor y las órdenes eran cumplidas con prontitud, exactitud y entusiasmo nunca igualados. Faltaría a mi deber si aún ante semejante conducta del total no citase los nombres de los que tengo conocimiento se distinguieron más significativamente, recordando que el magnífico espíritu inculcado a la dotación fue obra de conjunto de los que en la mayoría en sus puestos dieron su vida por España y cuyo fruto nos tocó recoger.

El teniente de navío Sarriá, comandante de las baterías de 120 mm, completamente mutilado y moribundo, tuvo fuerzas para despedirse patrióticamente de la dotación y del buque, y terminó dando un ¡Arriba España!

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

Alférez de navío Luis Suanzes, también herido y sin movimiento, no admitía ser curado y no cesaba de repetir la órdenes que se daban a la dotación animando a ésta con frases llenas de entusiasmo.

Comandante maquinista Manuel Cerdido, con serenidad asombrosa se mantuvo en su puesto y con los plano abiertos ordenó metódicamente cuanta medidas fueron necesarias para el posible aprovechamiento de las máquinas 3 seguridad de ellas.

Capitán médico Magín Pallarés y ayudante auxiliar de oficinas Sicilia, se distinguieron por su infatigable labor de asistencia a los heridos en los que además ejercían verdadera misión apostólica, multiplicándose en su trabajo, ordenó y llegó a clasificar a los heridos y fallecidos para una posible evacuación Dotación íntegra de la torre 3. Se distinguió con verdadero arrojo y riesgo de sus vidas en la salvación de los heridos y logró la total extinción del incendio de popa.

Auxiliar radiotelegrafista Leonardo Hernández, personal del T.S.H. y flechas radiotelegráficas, se mantuvieron en sus puestos con perfecto orden y serenidad, logrando con su competencia mantener el servicio con igual exactitud que en tiempo normal. Al darles la orden de abandono ejecutaron éste en perfecto orden, proveyendo a los Flechas de tabloncillos y normas para mantenerse a flote.

7. Interpretación de lo sucedido.- A mi juicio particular, informo a V. E. de lo que

personalmente creo ha sucedido.

a) Sin duda, el enemigo al avistarnos nos situó por el exceso de señales luminosas, y una vez hecho, fácil es seguir a los buques porque nevagando éstos a velocidad con la luz de alcance encendida y la mar llana, se distinguen perfectamente el blanco de la estela y los bigotes de la proa.

El disparo del proyectil iluminante que se efectuó pudo muy bien servir para iluminarnos, al no tener la certeza de la demora real del enemigo.

Indudablemente al tiro de torpedos efectuado por el enemigo acompañó tiro de artillería cuyos piques he visto personalmente y cuyos efectos también se han visto, en cubierta. Casi simultáneamente fueron ambos tiros. El efecto de la primera explosión no cabe más remedio sea el torpedo a juzgar por la gran conmoción que el buque sufrió. Pero semejante impacto es imposible que el buque en perfecto zafarrancho de combate se inunde y tome tan rápidamente inclinación hacia proa como así lo efectuó, pues, en el breve instante de los cinco minutos que tardé en subir a la cubierta, ya había tomado unos 10 grados. No cabe más que acompañados de este impacto haya habido alguna explosión de algún paño. Esto es posible, dado que en la toldilla se han visto un proyector de los del puente; un inducido motor o dinamo grande; planchas gruesas retorcidas solamente existentes en los carapachos de las torres; no haberse logrado ver el puente que por la supuesta explosión pudiera haber volado.

Para justificar esta explosión existen las siguientes noticias:

La pólvora existente en parte en algunos pañoles no estaba en buenas condiciones. Días antes, el segundo comandante llamó la atención sobre esto y recuerdo comparó lo bien que estaban dichos pañoles en el Canarias, contrariamente a como estaban a bordo. Oí justificarse diciendo que no existían jarras bastantes para todas las cargas, que se habían pedido varias veces. Que la pólvora (creo que italiana) se pensaba desembarcar por no estar estabilizada y no creer estaba en buenas condiciones. Que en algunos pañoles las cargas excedían al cargo de estiba en ellos. También oí ordenar el que las espoletas de 203 a./a., que estaban colocadas, fuesen quitadas.

Tengo entendido que el pañol de la torre 1 queda en parte fuera de la protección del buque.

En estas condiciones quizá se haga factible el que la explosión del torpedo haya provocado la de la pólvora y ésta la voladura del pañol.

El que hubiese habido explosión por parte de penetración de algún proyectil, en la torre hay que descartarlo, pues, en la cámara de calderas A se asegura hubo otro impacto de torpedo, simultáneamente. El personal de máquinas así lo asegura y dice acompañó a la explosión de la caldera. Indudablemente, así pudiera haber sucedido por la cantidad enorme de humo que de esa parte salía. También debió explotar algún tanque de combustible porque éste se extendió rápidamente por el agua e impregnó todo el buque y las cubiertas de él. El petróleo no ardió.

El pañol de proyectiles de 120 del centro no creo factible haya explotado, pues se encuentra bien protegido para el tiro de torpedos.

El incendio grande del control a popa del puente fue debido, a mi juicio, a efectos artilleros que provocaron la explosión de las ocho cajas de urgencia de 120 y 99 mm que allí se encuentran, así como debido al posible incendio de los tanques de gasolina por la situación que ocupan.

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

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

El tiro debió de durar muy poco tiempo, pues al subir a cubierta ya no lo efectuaban, y éste, a mi juicio, debió venir por la banda de Er., por ser en ésta en la que se notaban los mayores efectos y los incendios.

El palo abatido muy bien pudo ser por efecto de la explosión del torpedo, pero los puestos de dirección de tiro de popa, completamente destrozados, en un completo montón de ruinas y con gran incendio, fueron por efecto de tiro artillero.

En cubierta centro a popa de la chimenea los cañones de 8,8 se encontraban en cubierta y a estribor, a la altura del cañón núm. 3, de 120; la cubierta alta estaba abierta y este cañón, casi desmontado, se apoyaba ya en la cubierta baja.

e) El buque logró mantenerse a flote unas tres horas, y creo que la inundación no fue por haber faltado algún compartimento estanco, sino más bien por la entrada de agua en éstos por las partes altas. Los mamparos de proa de máquinas y los altos de cubierta no mostraban apenas falta de estanqueidad y solamente por los tapones que obstruían los numerosos orificios que para el tendido de las redes eléctricas se estaban efectuando.

8. Observaciones.

a) La salida del convoy ya en formación desde Palma, las constantes derrotas seguidas para éstos, los puntos de reunión y recalada ya tan conocidos, quizá hayan facilitado la información para el encuentro del enemigo.

b) La falta de independencia de los cruceros del convoy, por carecer éste de escolta propia y la falta de destructores propios dificultaba la defensa de un ataque por sorpresa nocturno.

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

f) La falta de códigos especiales y estaciones radio telegráficas en los buques que forman convoy para recibir órdenes de urgencia y ejecución con rapidez, abandonando las señales luminosas tan lentas de interpretación por los mercantes.

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

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

j) La intensidad de la luz de alcance debiera ser regulada para que a grandes velocidades y con mar llana poder reducir el exceso de reflejo que produce sobre la estela.

g) El empleo de los proyectiles luminosos no creo deba efectuarse sin seguridad de la situación del enemigo. Solamente para bombardeos de objetivos fijos y conocidos o para iluminar blancos perfectamente situados, pero nunca sin esta certeza, pues puede servir para que un enemigo en situación opuesta a la que se le supone reconozca y descubra perfectamente al que dispara el luminoso.

h) Desconocimiento de la natación por gran parte de la dotación, escasez de balsas en los buques y ausencias de salvavidas, los que pudieran ser de goma adaptables (como los de los ingleses) que no molestan a las faenas mientras se tienen puestos, lo cual da tranquilidad al personal, que después de grandes fatigas es lógico y he comprobado desfallece rápidamente con la impresión del agua. De haber existido salvavidas se hubiera podido salvar más gente y, sobre todo, heridos leves.

i) Convenientes de tener siempre encendido en zafarrancho de combate el alumbrado supletorio y que éste no sea escaso. Aunque debido a los grandes incendios no se notó la falta de luz en las cubiertas, pero se ve la necesidad de dinamos de emergencia para estos casos.

*El teniente de navío
Manuel Cervera (rubricado)*

Resumen de la información verbal dada por el Vicealmirante J.F. Somerville, C.B., D.S.O., del buque de S. M. "Galatea", referente al salvamento de los náufragos del buque de guerra nacionalista español "Balears" el día 6 de marzo de 1938.

1. Estando los destructores "Kempenfelt" y "Boreas" patrullando, observaron, a las 2'20 horas del día 6 de marzo de 1938, unos proyectiles iluminantes y el resplandor de un fuego de artillería lejano, seguido por una explosión hacia el SE. Inmediatamente ambos buques viraron para gobernar en esta dirección y comunicaron la segunda caldera, al objeto de poder aumentar la velocidad hasta 24 nudos.

2. A las 3'50 horas avistaron un buque que parecía que estaba ardiendo. A las 4'25 horas se aproximaron al mismo y vieron un gran número de hombres en el agua, nadando

alrededor del buque, y tres balsas. Antes de llegar adonde estaban los náufragos los dos destructores pararon e invirtieron las máquinas, para evitar alcanzarlos con las hélices.

Arriaron los botes, arrojaron cabos a los hombres que estaban en el agua y orientaron los proyectores hacia el naufragio, el cual fue identificado entonces como la popa del buque de guerra nacionalista español "Balears".

3. En este instante, se recibió un aviso en el "Kempenfelt" de que se habían visto unos buques apagados hacia el SW. del "Balears". Se ordenó al "Boreas" abandonar sus botes y explorar en esta dirección, ya que se creyó que los buques pudieron ser buques de guerra del Gobierno español. Se comprobó que la noticia carecía de fundamento.

4. Después de recoger a los hombres que estaban alrededor del "Kempenfelt", el Comandante de éste decidió intentar atracar al costado del "Balears" y tomar a su bordo a los hombres que estaban en la toldilla del crucero. En este momento el "Balears" tenía una escora a estribor de 10 grados, estaba hundido por las amuras, y la mitad de las hélices de babor estaban por encima del agua.

5. Se hizo un intento de colocar la proa del destructor contra la popa del "Balears" para evitar las hélices. Tuvo que abandonarse esta maniobra debido a que la quilla de balance, que se proyectaba hacia afuera por la parte más a proa del buque naufragado, podía abrir el casco del "Kempenfelt". Entonces, el "Kempenfelt" se metió de ángulo, colocando su amura al costado de babor del "Balears", entre las hélices. Debido a que el "Balears" estaba abatiendo rápidamente, no se pudo mantener esta posición, y el "Kempenfelt" estaba en peligro de ser desgarrado por las hélices y por los restos del naufragio. Se recogió del agua un número determinado de hombres que se habían deslizado ellos mismos desde la toldilla del "Balears". En este momento el "Balears" no daba señales de que se fuese a hundir o a dar la voltereta. Se hizo un segundo intento y el "Kempenfelt" se atracó al costado del "Balears" a popa de las hélices, pasando unos cables a bordo. Tanto pronto como se afirmaron los cables, el "Balears" empezó a hundirse por estribor, desapareciendo a las 5'08 horas. Inmediatamente el "Kempenfelt" y el "Boreas" maniobraron hacia la masa de hombres que luchaban por mantenerse a flote en el agua, recogiendo un gran número de ellos. Los Oficiales y la marinería de ambos buques acudieron a la borda para ayudar al salvamento de los náufragos. Esta tarea se veía muy dificultada por el petróleo, que cubría los botes, los cabos y los náufragos.

6. Ambos buques continuaron la búsqueda de náufragos. El total de los recogidos fue el siguiente:

Doscientos veinte por el "Kempenfelt", de los cuales ciento cincuenta fueron asistidos de quemaduras y heridas, y ciento cincuenta por el "Boreas" de los cuales treinta necesitaron asistencia inmediata.

7. Los náufragos fueron objeto de toda clase de cuidados, proporcionándoseles alimentos, ropa y cama.

8. A las 7 horas se avistaron el "Canarias" y el "Almirante Cervera", trasladando al "Canarias" un determinado número de náufragos en los botes del "Kempenfelt" y del "Boreas", así como en los del "Blanche" y "Brilliant", a quienes se les había ordenado acercarse a la escena del naufragio.

9. A las 8'30 horas, cuando estaba en pleno desarrollo el traslado de los náufragos, el "Canarias" fue atacado por bombas de aviación del Gobierno desde una altura de 10.000 pies, aproximadamente. Las bombas cayeron alrededor del "Kempenfelt" y del "Boreas", que se encontraban en las proximidades del "Canarias", hiriendo a cinco hombres del "Boreas", uno de los cuales, el marinero de primera Long, falleció en seguida a consecuencia de las heridas.

10. Los Oficiales y dotaciones británicas que estuvieron presentes en el naufragio hicieron notar el valor y la entereza admirables de los Oficiales y dotación del "Balears".

Especialmente el valor demostrado por los heridos, en medio de sus sufrimientos, es digno de las mayores alabanzas.

11. El Comandante en Jefe británico ha felicitado al Capitán de Navío R.R. Mac Grigor y a los Oficiales y dotaciones del “Kempenfelt” y del “Boreas” por su actividad rápida, adecuada y valiente en esta ocasión y ha felicitado especialmente a los Oficiales y a los miembros de las dotaciones que figuran en la relación anexa por sus acciones individuales.

Hace notar el peligro que supuso atracar el “Kempenfelt” al costado del naufragio incendiado, una maniobra que exige buen criterio, buena maniobra y decisión. Considera que le riesgo que supuso esta maniobra, justamente con la posibilidad de que hiciesen explosión el pañol de municiones de popa y las cargas de profundidad del crucero, está justificado por las tradiciones de la mar y por las de la Marina de Guerra de su Majestad.

J. F. SOMERVILLE. - Vicealmirante.

Sr. Capitán de Corbeta A. H. Hillgarth, O.B.E., Consulado Británico. - Palma.

Himno al Crucero Baleares escrito por José María Pemán:

*En alto el brazo juramos
Cara al Sol de la Victoria
Hasta la muerte luchar
Que por España tenemos,
Con la muerte o con la gloria
Una cita en alta mar*

*Novios de las altas mares
Luchamos sin más alientos
Que nuestro afán español
De las glorias del Baleares
Que las preguntas al viento,
A las espumas y al sol.*

Estríbillo:

*Muchachas de España tirad a los mares
Manojos de rosas en flor
¡ para los que mueren por salvar a España ¡
¡ para los que mueren por servir a Dios !*