

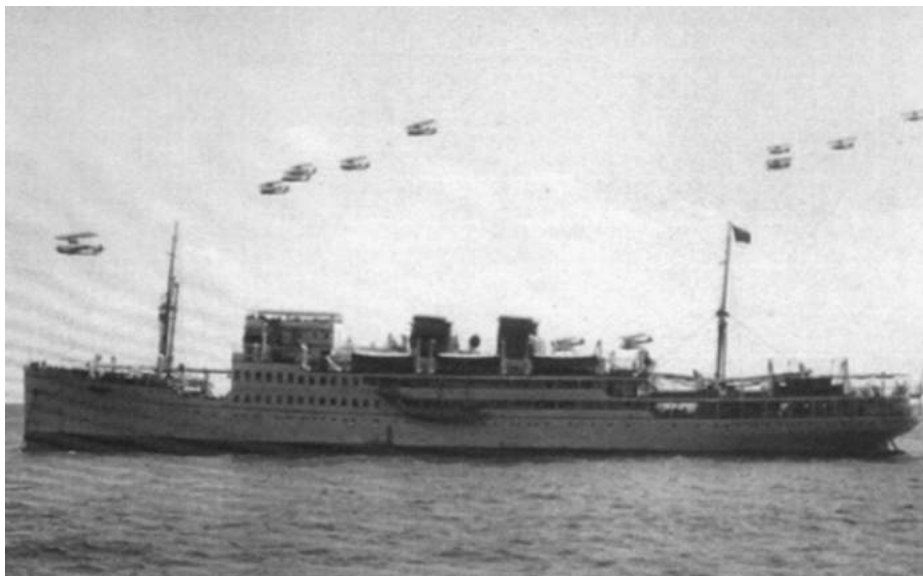
EL *INFANTA CRISTINA*, BUQUE INSIGNIA EN LAS MANIOBRAS NAVALES DE 1929

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Introducción



N las maniobras navales de la escuadra española en el Mediterráneo, realizadas entre el 18 de septiembre y el 15 de octubre de 1929 y presididas por el rey Alfonso XIII, el *Infanta Cristina*, de la Compañía Trasmediterránea, fue designado buque insignia y centro neurálgico y estratégico de esas maniobras. El motivo de esa distinción fue para no distraer a otro buque de la escuadra de su dedicación militar y por la magnífica habitabilidad que ofrecía en cuanto a confort y capacidad, teniendo en cuenta que durante una parte de esas maniobras alojaría al Rey, a miembros del Gobierno y a observadores extranjeros. Estaba previsto que embarcaran en la motonave, entre otros, el ministro de Marina, contralmirante Mateo García de los Reyes; el contralmirante Salvador Carvia Caravaca, jefe de Estado Mayor; dos capitanes de fragata; cuatro capitanes de corbeta; un teniente coronel de Infantería de Marina; nueve alféreces de fragata; un maquinista jefe; un ingeniero naval; ingenieros de artillería; un auxiliar, y un maestro de explosivos. En el buque insignia se había instalado un equipo quirúrgico al mando del médico mayor de la Armada Abengoechea. También, a petición del ministro de Marina, asistieron a estas maniobras el teniente coronel de Artillería, director de la fábrica de productos químicos «Alfonso XIII», acompañado por otros oficiales y personal subalterno, cuya misión era llevar la parte técnica en la formación de las modernas cortinas de humo y la instalación en los destructores y conductores de flotilla de los elementos necesarios para ello. Estas modernas armas, muy efectivas en el combate real, ya fueron utilizadas en el desembarco de Alhucemas, aunque entonces no habían llegado



Infanta Cristina en las maniobras de 1929. (*Historia de la flota*. DÍAZ LORENZO, Juan C.).

al grado de perfeccionamiento actual, ya que entonces las cortinas de humo se producían arrojando al mar botellas con compuestos especiales que al contacto con el agua originaban una nube baja que protegía a los buques que se aproximaban a la costa.

A pesar de que el mando del *Infanta Cristina* lo ejercería su capitán habitual, llevaría también un mando militar en la persona de Antonio Moreno de Guerra, capitán de fragata, mientras que la tripulación pertenecía a la Compañía Trasmediterránea. En esta ocasión la fecha de las maniobras se había adelantado en relación con las anteriores, celebradas en octubre. Las novedades observadas en los buques participantes correspondían a la incorporación de los conductores de flotillas *Almirante Ferrándiz* y *José Luis Díez*, (cuya entrega y puesta en servicio se había efectuado el 13 de los corrientes) del tipo *Sánchez Barcáiztegui* pero mejorado, y de dos submarinos de la *Serie C*. El Rey tenía previsto embarcar en la motonave el 6 de octubre.

De la importancia de estas maniobras da fe el número de buques participantes: buque insignia *Infanta Cristina*; *Galatea*, *Dédalo* —con 25 aeroplanos y dos dirigibles—; destructores *Almirante Ferrándiz*, *Sánchez Barcáiztegui*, *Alsedo*, *Velasco*, *Lazaga*, *Cadarso* y *José Luis Díez*; acorazados *Jaime I* y *Alfonso XIII*; submarinos *B-1*, *B-2*, *B-3*, *B-4*, *C-1*, *C-3*, *Peral*, *A-1*, *A-2*, *A-3*, *B-5*, *B-6*, *C-2* y *C-4* con el *Kanguro*; cañoneros *Canalejas* y *Bonifaz*; buque de transporte *España n.º 5*; transporte *Contramaestre Casado*; remolcadores

Antelo y Galicia, Cíclope y Gaditano; barcasas *K-10, K-13, K-23 y K-25*; patrulleros *Alcázar y Tetuán*; cruceros *Príncipe Alfonso, Almirante Cervera, Blas de Lezo y Méndez Núñez*; aljibes *África, C y K-14*; transporte de guerra *Almirante Lobo*; cuatro motolanchas de la Tabacalera; dos lanchas de la Aeronáutica Naval y los torpederos 2, 5, 6, 7, 9, 10, 13, 14, 18 y el 4 de la Aeronáutica Naval. La aviación militar estaba dispuesta en Los Alcázares y constaba de un grupo de sesquiplanos *Breguet* y otro de cazas, al mando de los comandantes Barrón y Ortiz, respectivamente, y dependerían del almirante de uno de los bandos. La Aeronáutica Naval ubicada en Barcelona la formaban dos escuadrillas *Macchi M.18* al mando del teniente de navío Ceano, una escuadrilla de aviones torpederos al mando del teniente de navío Galán y otra de cazas comandada por el también teniente de navío Díez Domínguez. Todos quedaban afectos al mando del almirante del otro bando.

A estas maniobras navales se les dio una desacostumbrada publicidad por deseo expreso del ministro de Marina, quien deseaba interesar al país por las cosas de la Marina y del mar, por lo que autorizó el embarque a bordo del buque insignia de los principales corresponsales de prensa, quienes diariamente informaron a sus lectores del desarrollo de los ejercicios. Estos periodistas fueron asignados de la siguiente forma: al bando blanco, los enviados especiales de *La Nación* y *La Época*; al negro, los representantes de *Estampa, Heraldo de Madrid* y *El Debate*, y al bando neutral —buque *Infanta Cristina*—, el redactor de *ABC* y el de *United Press*. Estos profesionales expresaron, una vez finalizadas las maniobras, la satisfacción y el agradecimiento a la Armada por las facilidades mostradas en el desarrollo de su misión. Juan B. Robert —competente crítico en asuntos navales e invitado personal del ministro de Marina— desde *Las Provincias* resumía el sentir general de la profesión:

«Hemos vivido unos días inolvidables de existencia de mar, recibiendo todo género de atenciones con la cordialidad proverbial de los marinos de guerra, acrecentada en los de nuestra gloriosa armada que en estas maniobras ha dado muestras de una vitalidad, de una eficiencia y de un progreso en la técnica naval, reveladores de que por su propio esfuerzo han pasado a la historia los días de marasmo que sucedieron a la catástrofe del 98, sobrevenida por culpas y errores bien ajenos a la Marina.»

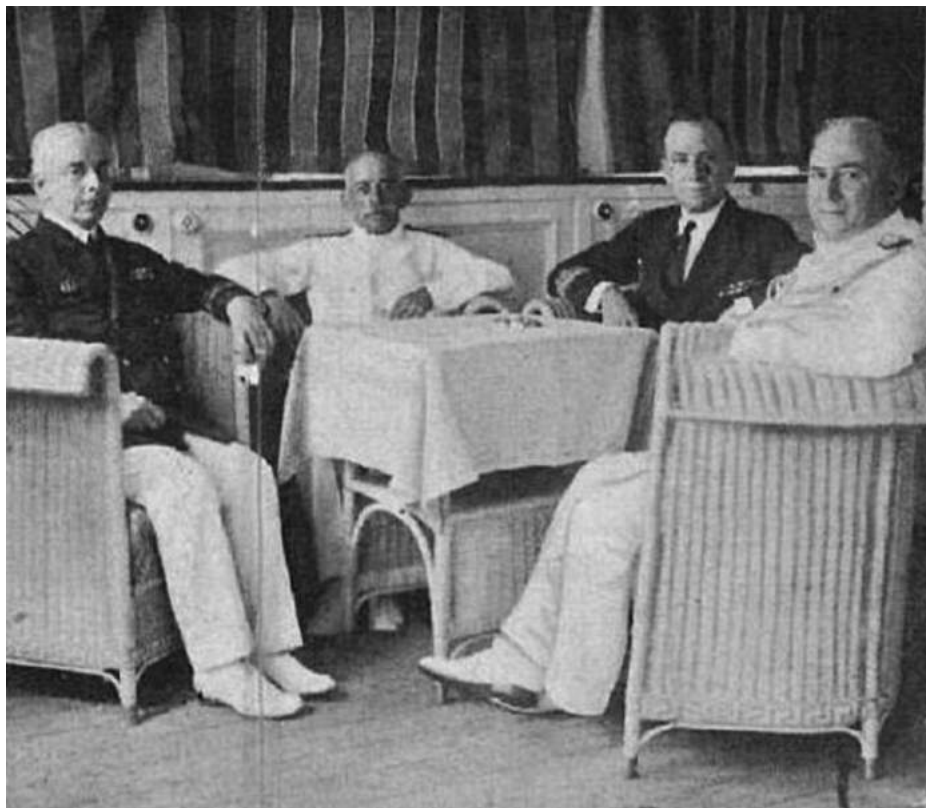
El Infanta Cristina

El 10 de abril de 1929 se lanzaba al agua en los astilleros Cantieri Navale Triestino de Monfalcone (Italia) una nueva unidad para la Compañía Trasmediterránea con el nombre de *Infanta Cristina*. Tenía un registro bruto de 4.600 t, 115,50 m de eslora, 15,55 de manga, puntal de 8,84 y calaba 5,96 metros. Dos

motores Burmeister & Wain, de cuatro tiempos e inyección de combustible por insuflación de aire le imprimían una velocidad de 17,3 nudos. Estaba habilitado para transportar a 197 pasajeros (99 en primera clase, 50 en segunda y 48 en tercera) y disponía de bodegas bien ventiladas y de gran capacidad, pudiendo cargar hasta siete mil huacales. Durante su construcción el buque fue supervisado por el Lloyd's Register, otorgándosele la más alta clasificación. Figuraba inscrito al folio doscientos treinta y cinco del tomo octavo del libro de buques, hoja número setecientos quince, inscripción primera. Cuando en el año 1931 se firmó con el Estado el contrato de adjudicación de los servicios de comunicaciones marítimas, rápidas y regulares, se valoró el *Infanta Cristina* en 6.428.029,25 pesetas. En el acto de la botadura de esta motonave —cuya construcción fue contratada por la Compañía Trasmediterránea junto a otras dos—, estuvo presente el embajador de España cerca del Quirinal, conde de la Viñaza, cuya esposa amadrinó el buque por delegación de la titular, la infanta Cristina. Cuando el buque se deslizaba hacia el agua sonaron los himnos español e italiano. El 24 de julio llegaba a Barcelona y el 27 iniciaba las pruebas oficiales. El 12 de agosto hacía escala en Sevilla y el 14 arribaba a Cádiz, inaugurando oficialmente el servicio de carga y pasaje.

Las maniobras navales

La concentración de los buques para el inicio de las maniobras quedó establecida en la bahía de Santa Pola. En los ejercicios, con tres supuestos tácticos de setenta y dos horas de duración cada uno, el contralmirante Suances, que arbolaba la insignia en el crucero *Príncipe Alfonso*, estaba al mando del bando blanco, que se consideraba «dueño» del litoral desde el cabo de San Antonio a Tortosa y Baleares. El bando negro, mandado por el vicealmirante Morales a bordo del *Jaime I*, tendría que «defender» la costa desde el cabo de San Antonio hacia el sur. Como en el desarrollo de las maniobras se efectuarían dos desembarcos —uno en Baleares y otro en las costas de la Península—, estaba prevista la intervención de un batallón de Infantería de Marina, compuesto por 750 hombres de los destacamentos de Cádiz y Ferrol, con una compañía de ametralladoras, al mando del teniente coronel Cándido Díaz Montero; las barcasas tipo *K* serían el medio utilizado para transportar a los infantes desde el *España 5* hasta la playa. Las bases de aprovisionamiento para estos ejercicios estarían ubicadas en Cartagena, Alicante, Palma, Mahón, Valencia y Los Alfaques, y para los aviones el aeródromo de Los Alcázares. La Base Naval de Mahón actuó como puerto de refugio y lugar de aprovisionamiento de los torpederos, destructores y submarinos. Antes del inicio de las maniobras se celebró una cena en el *Infanta Cristina* presidida por el ministro de Marina, a la que asistieron todos los comandantes de los buques participantes.



El ministro de Marina, García de los Reyes, con el almirante de las divisiones y el general del Estado Mayor en el *Infanta Isabel*.

Estas maniobras, preparadas y estudiadas minuciosamente por la Escuela de Guerra Naval bajo la dirección del Estado Mayor y de la Dirección General de Campaña, tenían dos objetivos primordiales, como eran el entrenamiento de las dotaciones de los buques —comprobando, a la vez, el estado del material— y contrastar y valorar los distintos buques que integraban la flota. El 26 de septiembre el contralmirante Carvia pronunció en Cartagena unan conferencia explicativa sobre las maniobras que se estaban realizando, manifestando que la política naval del Gobierno iba encaminada hacia la construcción de un gran número de pequeñas unidades. Manifestó, asimismo, que a la finalización de las maniobras el Estado Mayor de la Armada redactaría unas conclusiones que elevaría al Gobierno.

En el primer supuesto, la escuadra enemiga (bando negro) se disponía a apoyar un desembarco en una de las islas Baleares con objeto de utilizarla

como base de posteriores operaciones. La misión de las fuerzas blancas era descubrir y comunicar cualquier movimiento de las fuerzas oponentes y destruir o capturar el convoy antes de su llegada al punto elegido para el desembarco; de no ser posible, tratarían de impedir u obstaculizar el desembarco de las fuerzas «enemigas».

El 3 de octubre el jefe de Estado Mayor, Carvia, manifestaba sus impresiones sobre el primer supuesto táctico:

«El éxito de estos ejercicios ha superado a cuanto se podía esperar, a pesar de que esperábamos mucho. Los numerosos buques que han operado durante tres noches seguidas, navegando a gran velocidad, con las luces apagadas y a cortísimas distancias unos de otros, sin que se haya registrado el más pequeño accidente, ofrecen gallarda muestra de la consumada pericia del personal que los ha manejado. Del entusiasmo y excelente espíritu que reina en todas las tripulaciones son buena prueba las cómicas escenas de espionaje y contraespionaje de que ya tienen ustedes noticias; la brillante actuación de los comandantes de los submarinos; la diligencia del jefe de los destructores, transbordando en alta mar a un crucero, para asumir el mando de la flota blanca, cuando fue torpedeado su buque almirante, y hasta las mismas protestas que de parte de cada bando llegaban al árbitro a la menor infracción que por parte del otro creían observar a las reglas dictadas para la ejecución de los combates. Asimismo, el admirable estado de entrenamiento del batallón de Infantería de Marina, que efectuó ayer un desembarco brillante, y que fue la última fase del supuesto. La vehemencia de ese entusiasmo por parte de cuantos han actuado en el supuesto dificulta bastante la larga y delicada labor que ahora tiene que efectuar el Estado Mayor al compulsar los partes de las distintas unidades de ambos bandos.»

También destacaba Carvia:

«...el alcance insospechado que se ha conseguido con la transmisión de las órdenes por radio; de la distancia de tres kilómetros que se conseguía con el telégrafo y las señales de bandera hemos pasado con los procedimientos modernos a comunicarnos a centenares de kilómetros sin perder un instante el contacto con el mando.»

El segundo supuesto táctico consistía en bloquear Ibiza, en poder del bando negro, por buques del bando blanco para impedir el abastecimiento de las tropas embarcadas. Si alguno de los buques del primer bando conseguía entrar en uno de los puertos de la isla, el objetivo se consideraría logrado, dándose por terminado el supuesto que duraría 36 horas. Para ello, los cañoneros *Bonifaz* y *Canalejas* y el destructor *Cadarso* salieron de los puertos de la costa negra con la misión de forzar la línea de bloqueo impuesta por los blan-



Embarque del Rey en el *Infanta Cristina*. (*Nuevo Mundo*, 11 de octubre de 1929).

cos en torno a la isla. En este ejercicio tuvo una activa y destacada actuación la aviación naval, cuyos aparatos estuvieron volando continuamente en misión de localización de los buques «enemigos». El 7 de octubre el Rey embarcó en Barcelona en el *Infanta Cristina* con destino a Mallorca al objeto de presenciar la última fase de las maniobras navales; le acompañaban el conde de Xauen y sus ayudantes, el contralmirante Enrile y los capitanes de fragata Manuel Moreu y Álvaro Espinosa de los Monteros.

En el tercer supuesto, la isla ocupada por el enemigo le sirve de base para operar sobre el litoral del bando blanco. Las fuerzas blancas al inicio del ejercicio estarán fondeadas en Valencia listas para hacerse a la mar. En el simulacro se supone que a través de un semáforo de la costa se comunica la presencia de un convoy enemigo que se dirige a tierra, a unas ocho millas de la playa de Burriana. El objetivo de las fuerzas negras es efectuar un desembarco en la playa y proteger a sus efectivos del ataque del bando blanco mientras realiza la operación. La misión de este último es rechazar el desembarco y destruir la escuadra negra en un plazo máximo de 48 horas. En los intervalos entre los supuestos principales citados se ejecutarían maniobras de conjunto.

Un hecho emocionante, aunque pudo terminar en tragedia, sucedió en el transcurso de estas maniobras. El 19 de septiembre reinaba un gran temporal en la zona del levante español, y de Santa Pola salió una escuadrilla de acorazados, submarinos y destructores para realizar ejercicios de conjunto. Por la



El ministro de Marina en el puente de mando del *Infanta Cristina*.
(*Nuevo Mundo*, 11 de octubre de 1929).

mañana, el ministro de Marina intentó embarcar en el *Jaime I*, pero el fortísimo temporal se lo impidió, y al intentar acceder al *Infanta Cristina* por la escala de gato quedó suspendido durante bastante tiempo sin poder llegar al buque por los continuos bandazos. En esa situación se encontraba cuando el patrón de una falúa cayó al agua y el ministro Mateo García de los Reyes lo asió por los brazos, salvándole la vida.

El 15 de octubre a las once de la mañana, como brillante colofón a las maniobras navales, tuvo lugar en aguas del golfo de Valencia una revista naval a cuyo frente figuraba el *Juan Sebastián de Elcano*. Desde el *Infanta Cristina*, fondeado muy próximo al dique norte del puerto, el Rey presidió el acto, navegando los buques en formación a unas dos millas del espigón y por grupos de menor a mayor velocidad; acompañaban a S. M. el Gobierno en pleno y todas las autoridades valencianas. Muy próximo al buque insignia, concretamente a su babor, se encontraba fondeado el *J. J. Sister* con todos los invitados al acto. El *Infanta Cristina* enarbolaba la insignia del almirante, así como el pendón morado de Castilla. Fueron disparados los 21 cañonazos de ordenanza, oyéndose los acordes de la Marcha Real y se dieron los siete vivas el Rey por las tripulaciones de las embarcaciones.

Causaron sensación las maniobras de los submarinos, sumergidos a gran distancia del *Infanta Cristina* y que emergieron delante de él, destacando la arriesgada maniobra del *C-1*, al mando del capitán de corbeta Francisco Regalado, que asomó con una precisión admirable, casi rozando la proa del buque regio, maniobra que repitieron los comandantes de los *C-2*, *B-4*, *B-5* y *B-6*. Finalizó la revista el destructor *Almirante Ferrándiz*, con el coronel de Artillería de la Armada Vela a bordo, que esparció una cortina de humo por la que pasaron los destructores. No participaron en la exhibición el remolcador *Cíclope* —que había marchado a Ferrol transportando el cadáver del infortunado alférez de navío José Velasco Romero, comandante del *Antelo*, fallecido repentinamente— ni el submarino *A-3*, que había salido para Cartagena.

Con anterioridad a este acto el Rey, acompañado por Dómine, presidente de la Compañía Trasmediterránea, visitó los astilleros de la Unión Naval de Levante, cuyo director, Nicolás Franco, le mostró todas las instalaciones. En el almuerzo servido a bordo del *Infanta Cristina* el monarca felicitó efusivamente al ministro de Marina por el éxito de las maniobras realizadas. La circunstancia de haberles dado publicidad determinó la atención que en el extranjero se prestó a las mismas. Así, el diario *The Times* londinense subrayaba el resurgir de la Armada española, destacando que la flota actual era la más poderosa desde el desastre de 1898, y elogiaba la creación y funcionamiento de la Escuela de Guerra Naval. Un editorial de *La Vanguardia* del 19 de octubre glosaba estas maniobras:

«El personal de la Armada ha demostrado que ya empiezan a recolectarse los frutos de la intensa labor de preparación que se ha forjado en periodos casi continuos de ejercicios y navegaciones de los buques, y de las enseñanzas de la moderna Escuela de Guerra Naval. La eficiencia y entrenamiento de los jefes, oficiales y dotaciones todas, ha tenido una demostración plena y concluyente en los ejercicios de tiro practicados el lunes último por la mañana en las islas Columbretes, donde el mayor éxito, rotundo y estamos por decir que insuperable por el número y circunstancias de los blancos logrados, ha correspondido a la división de cruceros, o sea a los buques más modernos y dotados de artillería no gastada, probando que cuando la calidad del material es excelente, el personal sabe y puede obtener el máximo rendimiento.»

También el presidente del Consejo, marqués de Estella, al salir de palacio el 17 de octubre destacaba el resultado de las maniobras celebradas y elogiaba a quienes consideraba artífices de la profunda transformación experimentada por la Armada:

«Yo no puedo hablar de otra cosa que de lo que presencié desde el *Infanta Cristina*, la revista en aguas de Valencia, que resultó grandiosa, brillantísima, evidenciándose los grandes progresos de nuestra Marina de guerra. Pero eso



El Rey y autoridades a bordo del *Infanta Cristina*.

no sería justo atribuirlo solo a nosotros. Es de justicia recordar que su desarrollo y preponderancia se deben principalmente a tres hombres ilustres: a Maura y a los almirantes Ferrándiz y Miranda, pues con un celo y anhelos patrióticos consiguieron poner los principales jalones para que nuestra Marina tuviera buques de guerra y personal convenientemente adiestrado, como ahora se ha podido confirmar en estas maniobras, que, por los relatos que he tenido, han resultado muy interesantes.»

Al finalizar la revista naval que puso colofón a las maniobras navales, el Rey firmó a bordo del *Infanta Cristina* varios decretos relacionados con el Ejército, como el cese del general Ildelfonso Güell por pase a la reserva y el nombramiento de Félix Angosto Palma para sustituirlo; el ascenso a general de brigada del coronel de ingenieros Alfredo Kindelán, nombrándolo jefe superior de Aeronáutica del Ministerio del Ejército. También el ministro de Marina quiso agradecer y premiar la colaboración que la Compañía Trasmediterránea había prestado a la Armada. Así, la *Gaceta de Madrid* número 307 de 3 de noviembre de 1929 publicaba el Real Decreto 2.296, cuyo texto era el siguiente:

«A propuesta del Ministro de Marina: Vengo en conceder a D. José Juan Dómine, Presidente del Consejo de Administración de la Compañía Arrenda-

taria del Monopolio de Petróleos y del de la Compañía Trasmediterránea, la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, por servicios especiales prestados a la Marina. Dado en Sevilla a veintiocho de octubre de mil novecientos veintinueve. Alfonso. El Ministro de Marina. Mateo García de los Reyes.»

El acto de entrega del título y la condecoración tuvo lugar el 27 de diciembre en el domicilio del Monopolio de Petróleos, siendo costeadas esas distinciones por el personal de la dirección de la citada empresa y por el de la Compañía Trasmediterránea. También el capitán del *Infanta Cristina*, Jaime Gelpí Verdguer, el primer oficial Enrique Chinesta Ibáñez y el primer maquinista Manuel Serra Querol fueron distinguidos con distintas condecoraciones.

Con referencia a los dos primeros, la Asociación de Capitanes Mercantes y de la Reserva Naval envió un telegrama al ministro de Marina congratulándose de la deferencia que la Armada había tenido con los compañeros. García de los Reyes contestó con el siguiente:

«Ha sido para mí motivo de gran satisfacción el haber tenido ocasión de condecorar a nuestros compañeros de la Marina Mercante, el capitán y primer oficial del *Infanta Cristina*, por su acertada y eficaz cooperación en las maniobras navales efectuadas últimamente. Agradezco profundamente el telegrama y saludo de esa Asociación enviándoles el mío cordial.»

El *Infanta Cristina*, una vez finalizadas las maniobras, atracaba en Cádiz el día 19 de octubre para incorporarse a la línea Sevilla-Cádiz-Canarias, relevando al *Plus Ultra*, aunque previamente entraría en astilleros para reparar algunas averías de escasa importancia.



Escuadrilla de torpederos. (*La Esfera*, 28 septiembre de 1929. Archivo Francisco Font Betanzos).

Consideración final

Asumimos unas declaraciones del ministro de Marina, realizadas a los dos meses de finalizar las maniobras navales, para que nos sirvan de consideración final o epílogo a este breve relato de las maniobras navales:

«A mi juicio, en ellas se ha demostrado, en primer término, la gran instrucción del personal. Porque responde a una realidad satisfactoria y no a un deseo de adulación, que estoy muy lejos de sentir, digo que en los ejercicios navales se comportaron brillantemente jefes, oficiales, clases y tropa. Aparte de esto, que no es poco, hemos probado el valor efectivo, estratégico y táctico de nuestras unidades actuales. Han entrado en las maniobras dos acorazados viejos, pero con valor militar; una división novísima de cruceros, con destructores y submarinos nuevos, y varios barcos auxiliares. Pues bien, como enseñanza primera tenemos el enorme valor eficiente del submarino en un país como España, y también la utilidad del acorazado, puesto que los dos que poseemos, a pesar de su edad, han desempeñado un papel muy importante. Otra enseñanza nos la ofrece la aviación. Los aviones que maniobraron no son, en modo alguno, la última palabra en lo moderno, y, sin embargo, los pilotos sacaron de ellos el máximo rendimiento. Alguna variación en los resultados del tiro entre cruceros, destructores y acorazados podemos anotar, más los errores y faltas de práctica serán subsanados con un ejercicio constante de los buques que señalemos en la próxima primavera. De todo esto, como es natural, hemos de obtener las oportunas consecuencias, y me propongo entregar inmediatamente a S. M. el Rey el informe y unas interesantes fotografías de la revista en aguas de Valencia.»

