

## RELATO DE LA CAPTURA DEL ESLES.

*<http://vidamaritima.com/2010/10/el-crucero-rapido-almirante-cervera-y-d-salvador-moreno-fernandez/>  
Blog de Vicente Luis Sanahuja Albiñana*

Una de las escaramuzas en el Cantábrico del crucero, resulto en el apresamiento del viejo ESLES. Rafael González Echegaray nos cuenta este episodio, novelado, desde el libro 9 HISTORIAS DE BARCOS. Editado por la Oficina Central Marítima. El libro se edito en el año 1968 y, como todos los libros de este escritor, es una autentica maravilla, medio novelada, con ese estilo tan de los escritores marítimos cantabros, que no podemos dejar de tener en nuestras bibliotecas. Leamos, muy condensado desde el Capitulo VII. Muerte a Destiempo: ESLES, como fue este hecho:... A las cinco de la mañana del día primero de septiembre el crucero «ALMIRANTE CERVERA»—el chulo del Cantábrico, como decían todos—levaba anclas, largaba las barloas que lo amadrinaban al petrolero «GOBEO», y con cuatro calderas encendidas se hacía a la mar desde la ría del Barquero, siguiendo las aguas del crucero auxiliar «CIUDAD DE PALMA», eventualmente buque-insignia del Almirante de la flota Nacional, y que, con él a bordo, se dirigía a Santander, entonces como quien dice recién ocupada.

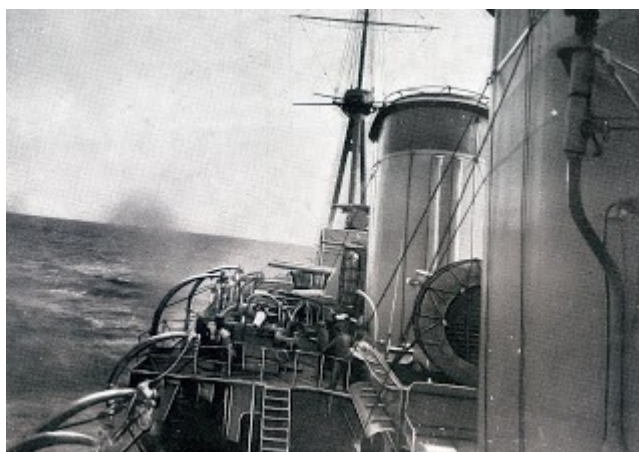
Entre dos luces, la punta de la Estaca, lanzada perdida del Monte de Bares, se iba quedando por la popa con el dedo incandescente del faro aún encendida y la Coelleira, como una giba negra y redonda, se dibujaba por el través de estribor. La ría del Barquero, profunda, mansa, abrigada, refugio de arribadas y base segura de petróleo de los buques nacionales operantes en el Cantábrico, se había esfumado sobre la perspectiva plana de la Roncadoria y San Ciprián, y la línea de costa comenzaba a hundirse hacia Foz en un horizonte sur depreso, con calima matinal.

A las diez y media de la mañana, desde el puente alto del «CERVERA», se marcaba con el taxímetro de estribor la farola de Cabo Peñas al sur verdadero, y el «CIUDAD DE PALMA», por la proa, abría rumbo en demanda de Cabo Mayor. El «CERVERA» cerrado a tierra, se llegaba hasta la altura de Ribadesella, regresando desde allí hasta las proximidades de Gijón en compañía de los flamantes minadores «VULCANO» y «JUPITER», recién entrados en servicio.

Entre Cabo Peñas y Tazones y como a quince millas de la costa, los mercantes ingleses «THORPEBAY», «KENFIG POOL», «MARVIA», «BAMHILL» e «HILLFERN», se mantenían con la máquina parada, escoltados por el destructor de su misma nacionalidad H-78 «FAME». Estaban cargados de víveres y suministros de toda clase destinados al puerto gijonés.

La presión de las grandes potencias impedía a los contendientes españoles detener o apresar mercantes extranjeros si no en cuanto traspusieran el consabido límite geográfico de las tres millas clásicas; hasta él navegaban los mercantes protegidos por las bocas de fuego de los buques de guerra de sus respectivos pabellones. Y así se pasaban después largas singladuras de centinela a máquina parada, en la recalada de los puertos cantábricos, esperando un descuido de los bloqueadores o una cerrazón providencial para dar el salto y entrar.

Este crucero del «CERVERA» sobre el



Cantábrico, con el tambaleante frente de Asturias en agonía, iba a ser de los últimos suyos en aquellas aguas.

Los únicos puertos que le quedaban al Gobierno eran los de Gijón, Ribadesella, Aviles y San Esteban, y sus escasísimos efectivos navales —dos destructores, dos submarinos y los restos de las flotillas de patrulleros— estaban desparramados entre los puertos franceses y el Musel. El Cantábrico era ya del dominio prácticamente casi absoluto de la Marina Nacional, dominio que se había cuajado definitivamente a partir de la caída de Santander en el mes anterior. Aún quedaban en Asturias bastantes barcos mercantes, de la propia flota carbonera y refugiados de las de Santander y Vizcaya, para los cuales la única misión había quedado reducida, el intento de la evacuación de la población civil y de los contingentes militares en retirada.

Los torpederos nacionales «2», «7» y «9», viejos e incansables como chalupas inermes, con las calderas llenas de salideros y las turbinas desgastadas, por supuesto sin torpedos y casi sin artillería, se multiplicaban desde su escondrijo en Ribadeo para efectuar la vigilancia rápida y a corta distancia de la costa asturiana; su radio de acción —limitadísimo— sólo les permitía aguantarse en la mar unas cuatro horas.

Los cruceros-auxiliares «CIUDAD DE VALENCIA» y «CIUDAD DE PALMA» patrullaban incansables con el apoyo de los ex-bacaladeros «GALERNA» y «ÁLAVA», los bous capitanes de la flotilla del Norte, que por entonces estaba constituida por el «VIRGEN DE BEGOÑA», el «DENIS», el «TITO», el «FANTASTICO», el «JOSE IGNACIO», el «TRITONIA», el «VIRGEN DEL CARMEN», el «CIRIZA», el «UAD-MARTIN» y la pareja «VIRGEN DE ICIAR» y «ALCAZAR DE TOLEDO».

Así transcurrieron cuatro ajetreadas singladuras para el «CERVERA», correteando el litoral astur, como un perro de presa a la vista de los socarrones barcos neutrales que esperaban su media vuelta. La mar se vino al cuarto cuadrante, el horizonte se achubascó y recaló maretón de afuera. El día 2 hizo acto de presencia un acorazado británico en las proximidades de los cargueros y se unió a éstos el danés «SUSAN MAERSK» mientras la aviación Nacional martilleaba implacable el puerto del Musel, y el 3, entre dos chubascos prietos como cortinas de agua, otro mercante inglés, el «SEABANK», se unió al grupo con el destructor H-69 «FOXHOUND». En aquellos dime y diretes de las tres millas, el «TRITONIA», uno de los bous nacionales, impaciente, echó la zarpa al «THORPEBAY», para tener que soltarlo casi inmediatamente ante la reclamación del «FOXHOUND»; realmente la distancia a tierra era superior a las tres millas contadas erróneamente con el telémetro del bou. Por la noche, cansados de esperar inútilmente, el «KENFIG POOL», el «SEABANK», el «THORPEBAY» y el «MARVIA», ponen rumbo hacia el norte desistiendo de su terco empeño, mientras el «CERVERA» voltejea como un guarda, en las proximidades de Cabo Peñas.

El día 4 sólo quedan a la vista tres mercantes ingleses con su destructor. Así transcurre toda la singladura mientras las avanzadillas de las tropas de ocupación llegaban a las puertas de Llanes y el «SEVEN SEAS SPRAY», el famoso mercante inglés de la capitulación de Santoña, evacuaba los últimos restos del ejército vasco, a trancas y barrancas.

El cuarto final de guardia del día 4 transcurrió sin novedad en el «CERVERA», y a la vista de la luz de los faros de Cabo Torres y Cabo Peñas,



que mezclaban el haz de sus pantallazos sobre la negrura de la noche. El tiempo había mejorado notablemente y sólo quedaba mar tendida del noroeste que hacía dar balances solemnes al crucero cuando lo cogía de través. El viento era del primer cuadrante flojito, y el horizonte, por el norte, se presentaba sucio y achubascado. Las luces de situación de los restos del convoy inglés se distinguían invariablemente a la espera, y el crucero, en una muestra recelosa, se mantenía al alcance y a varios rumbos, sin abandonar la esperanza de la presa.

Empezó a amanecer sobre los Picos de Europa, y la línea de costa, negra y lejana, se perdía en la rumazón hacia Santander. Norte-Sur con el peñasco de la Erbosa, el «TORPEDERO NUM. 7», que había salido a medianoche de Ribadeo, se acercaba entre grandes bandazos lanzando chafarrinones de humo para seguir a montar su centinela frente a Ribadesella. La línea de la mar por afuera era borrosa e imprecisa en el sucio mediotono gris del crepúsculo.

Las luces de los ingleses, todavía encendidas, sobre las siluetas ya bien precisas de los barcos, eran como una verbena triste y testaruda en la frialdad de la mañana. ¿Hasta cuándo duraría el juego?

Don Manuel Moreu, comandante del crucero, descansaba en su litera cuando, a eso de las seis, fue llamado por el acústico y subió al puente. La brisa del este en forma de ventolina suave apenas si rizaba la mar; lejos, tras la bruma, se oía el bordoneo sordo del frente. Enmascarado a contra sombra, sobre el Monte Curiella en la línea de la costa lejana, acababan de avistar los serviolas a un barco mercante de regular porte y con las luces apagadas, que hacía un rumbo nordeste y que al parecer había salido del Musel.

El «CERVERA» hizo por él a poca máquina, y cuando lo tuvo por el través, demoraba de Cabo Torres por el 30° a unas dieciocho millas de distancia... Era el «ESLES».

En efecto; en las primeras horas de la madrugada, con un triste cargamento de casi quinientos refugiados, mujeres y niños en su mayoría, el «ESLES» había levantado presión sobre amarras para huir a Francia, convertido en un campo de concentración de pesadilla, entre gritos, lloros, blasfemias y miedo. Aquellas pobres gentes, en su mayoría procedentes de Guipúzcoa y Vizcaya, se disponían a vivir el último acto de su éxodo lamentable comenzado años antes en la caída de Irún; desde entonces su vida, entre sustos y hambre, fue una continua escapada hacia el oeste con escalas miserables en Bilbao y Santander, para aventar el pavor y las pulgas.

El «ESLES», silencioso, largó los esprines y, con su cargamento de aquelarre, enfiló la farola verde del malecón norte al final de la andana del Musel. Las sombras gigantescas de los cargaderos del Parque y las lanzas negras del muelle de Langreo en silencio de muerte, se iban quedando entremezcladas en un plano lejano de oscuridad densa y viscosa. En los rincones, amarrados, sin luz, desdibujados en la tiniebla, quedaban el destructor «CISCAR», el submarino «C-6», los mercantes asturianos «LUIS ADARO», «LLODIO», «CARUSO», «SANTIAGO LOPEZ» y «LUIS CASO DE LOS COBOS» —nombres entrañables de los días tranquilos de la pacífica navegación carbonera— y el petrolero inglés «STANBRIDGE».

Luego el acantilado de Cabo Torres fue tragándose todo en el contraluz espaciado de su doble destello.

El «ESLES», sucio, despintado, viejo, perdiendo vapor por todas partes, con la hélice cachazuda al aire desde el cono, y la curva suave de su branque bajo partiendo el agua con parsimonia grave, avanzó en la duermevela del



alba. La plata fosforescente de su pobre estela era su única huella; la masa negra del casco, panzudo y alteroso, rematado con el índice escuálido de la chimenea, retiznaba las tinieblas, y una esperanza desesperada de lograr lo imposible —forzar el bloqueo— corría desde el puente a la máquina, pasando por los planes de bodega y los callejones atiborrados de pánico y miseria.

Cuando el «ALMIRANTE CERVERA» se puso a su altura y lo dio una vuelta en derredor con la suavidad de su media máquina, el «ESLES» paró la suya y se entregó al crucero. Ya estaba el sol arriba y la costa teñida de gris malva con el difumino suave de la bruma sobre el cantil, cuando el «CERVERA», a la voz, pasaba al «ESLES» la orden de hacer rumbo al 250° y de que suspendiera inmediatamente el envío de llamadas de socorro que por radio estaba mandando al aire desde hacía ya un buen rato. La amenaza de la artillería del crucero era, desde luego, un argumento disuasorio bastante contundente, y el «ESLES», obedeciendo, puso rumbo a Cabo Peñas, escoltado de cerca por su captor.

En la recalada de Aviles montaban su vigilancia, entre Cabo Vidio y la Isla de Deva, la pareja de bous nacionales «FANTASTICO» y «JOSE IGNACIO».

El comandante del «CERVERA» les pasó por telefonía la orden de aproximarse al norte de Peñas para entregarles su presa. Mientras los dos bous, hormigas laboriosas del bloqueo, arrumbaban hacia el nordeste, el «ESLES» y el «CERVERA» hacían rumbo al punto de cita, unas nueve millas al norte del faro.

A poco de emprender la marcha, hicieron su aparición, muy abiertos por el horizonte, el mercante francés «PLOUBAZLANEC», escoltado por el aviso de guerra de su misma nacionalidad «EPINAL», uno de aquellos horribles cacharros de la clase ARRAS con aspecto de carboneros comerciales. Nada más avistados ambos buques por el crucero, viraron en redondo y se alejaron con rumbo nordeste; desde la cabina de radio del «CERVERA» se captaba un mensaje del «PLOUBAZLANEC» dirigido a Burdeos, para sus armadores, advirtiendo que por consejo del «EPINAL» decidía cambiar de itinerario y quedaba a la escucha de instrucciones.

Eran las ocho cuando desde el norte comienza a avanzar una cortina incolora que desdibuja el horizonte acercándolo hasta las serviolas. Un aliento húmedo y en guedejas comenzaba a barrer las cubiertas, enredándose entre las cumbres, los candeleros y la jarcia. La niebla hacía acto de presencia en el escenario.



Casi no se distinguía al «ESLES» desde los alerones del «CERVERA»; era como un borrón más espeso, demorando a un descuartelar. De pronto, el «ESLES» hizo sonar su sirena mientras pasaba por radio un aviso y paraba su máquina; una persona había caído al agua por la borda. Realmente no era extraño este percance en un carguero atestado de gente terrestre que no había pisado la cubierta de un buque en su vida y que, enloquecida de pánico y desesperación se agolpaba en las regalas o correteaba de proa a popa encerrada en su propia jaula. El «ESLES» arrió su bote de servicio y con él se repescó al naufrago; después prosiguió su marcha al cautiverio, navegando a buena máquina y a la vista siempre del crucero. La cortina de niebla se iba levantando.

Serían ya las once de la mañana cuando se distinguieron por la proa las siluetas minúsculas y humeantes de los dos bous dando balances a compás de la marejada. Moreno ordenó por telefonía al «JOSE IGNACIO» que regresara a su zona de vigilancia frente a Aviles, mientras que el «FANTASTICO» se acercaba al «ESLES» para hacerse cargo de la presa y conducirla a Ribadeo;

desde el crucero se avisaba por radio a la Ayudantía de este puerto, anunciando la llegada del prisionero, con su singular cargamento...