

# UN SUCESO OSCURO

Kiff CORUS

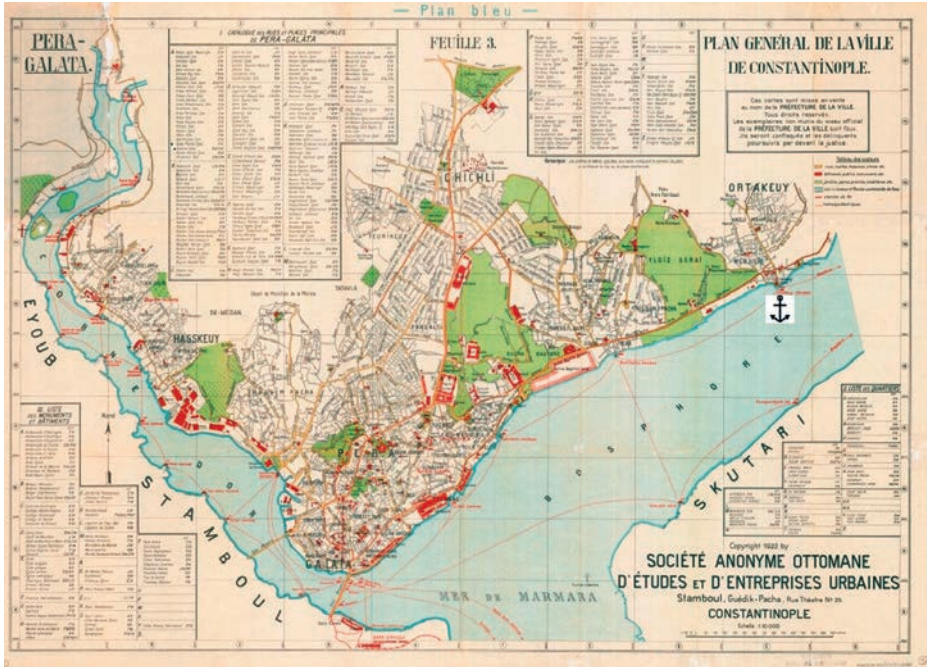
## Luz de atardecer



ON Adriano descansaba en un sillón de cuero y disfrutaba el café que le acababan de poner. El cuarto era amplio y confortable; el mobiliario, de caoba, y la luz, tenue. Lejos de contagiarse de la serenidad del ambiente, su ánimo continuaba inquieto. Todo se fiaba a la conferencia de paz en curso, pero la situación en la ciudad, entretanto, se hacía cada vez más insostenible; la autoridad de los occidentales se cuestionaba cada día más; y, desde su punto de vista, había razones sobradas para temer por el desenlace de todo aquello.

Algunos eran de su parecer, como varios diplomáticos y periodistas con los que había departido en el *dancing tea* de unos días atrás en el hotel, entre ellos aquel reportero norteamericano, corresponsal de *The Toronto Daily Star*. Le agradaba ese joven impetuoso al que parecían interesarle mucho las cosas de España. Le había caído muy bien aquel Ernest H. Otros, en cambio, no se daban cuenta de la realidad o, simplemente, la obviaban en función de sus propias razones o intereses. Tal era el caso de sus jefes, responsables de la gestión de esta crisis. Esta diferencia de enfoques afectaba, inevitablemente, a su propia actuación e iba ahondando en él un cierto sentimiento de fracaso personal. Don Adriano tenía muy presente su deber de lealtad, pero no había llegado a su posición para acabar pareciendo un pusilánime. Por muy compleja que fuera la situación, tenía que encontrar el modo de hacer patente la defensa de los intereses que le habían puesto allí.

En esto cayó en la cuenta de que llevaba mucho tiempo sentado y dándole vueltas a lo mismo. Convenía estirar las piernas, así que apuró el café, se levantó y salió al balcón a través de la puerta de madera y cristal. El sol era visible sobre la ciudad antigua, señalando los perfiles de sus palacios y mezquitas; más al norte, aparecía en primer término el palacio de Dolmabahçe y detrás, el barrio de Pera, distinguiéndose los cuarteles del alto de Taksim y otros edificios otomanos. El tráfico en el Bósforo era tan intenso como siem-



Constantinopla en 1922. (Fuente: [www.istambul-constantinopla.culturalspot.org](http://www.istambul-constantinopla.culturalspot.org)).

pre y en sus proximidades desfilaba un barco con refugiados armenios y griegos. Entre donde estaba, en las proximidades de Ortakoy y el Cuerno de Oro, tenían sus anclas los más de veinte buques de guerra británicos, franceses, italianos y norteamericanos. Pasado un buen rato, con el sol ya ocultándose, el capitán de navío Adriano Pedrero y Beltrán, comandante del acorazado *Jaime I*, abandonó el balcón de popa, indicó que no iba a cenar y se encerró en su cámara.

Había llegado a Constantinopla cuatro meses atrás, en octubre de 1922, para incorporarse a la fuerza naval multinacional allí fondeada y con la misión de apoyar a la comunidad sefardita de la ciudad y proteger a la legación española, asegurando su evacuación en caso de que fuera necesario. Constantinopla era una ciudad ocupada desde el final de la guerra mundial. Británicos, franceses, italianos y griegos se repartían el control. También estaba entre los aliados Estados Unidos, pero más como observador que otra cosa. El sultán, prácticamente ya sin autoridad alguna, había partido hacia el exilio a las pocas semanas de recalar el acorazado. Las tropas de Mustafá Kemal, Atatürk, dominaban el entorno de la ciudad, en la que el clima de exaltación y los incidentes eran cada vez más frecuentes.

A primeros de noviembre, el capitán de navío Pedrero había establecido los contactos necesarios, diseñado los planes y tomadas las disposiciones precisas para el cumplimiento de su misión. Por lo que tocaba a los sefardíes, garantizaría su evacuación en un buque mercante por ellos fletado. Fijó la playa de reunión en las proximidades de TopHané, los itinerarios de llegada a ella y la protección necesaria en los últimos doscientos metros con marineros de la dotación. Las embarcaciones menores del acorazado apoyarían el barqueo. Dispuso la protección de la legación española y de la residencia del ministro plenipotenciario mediante destacamentos que, mediado febrero, ya habían tenido que desembarcar varias veces con ocasión de graves disturbios. También hizo provisiones para la evacuación del personal diplomático y sus familias a bordo del acorazado. El ministro y su *staff* lo harían desde la playa inmediata a su propia residencia en Buyudere, muy adentro en el Bósforo, y el grueso de la legación desde la playa de Dolmabahçe.

A todo esto pasaba revista mentalmente el comandante, como casi todas las noches, por si fuera necesario refrescar los planes. Recordó cómo lo más difícil había sido coordinar todas estas acciones con la administración de la



Marinería británica en Gálata-Pera. (Fuente: [www.levantainhereditage.com](http://www.levantainhereditage.com)).

ciudad. El general británico Charles Harington era desde hacía dos años el *Commander in Chief of the Allied Forces of Occupation, Constantinople*, órgano con mayor autoridad real dentro de la compleja organización aliada, que contaba con altos comisionados nacionales, comisiones interaliadas y un comité director de generales que controlaba las diferentes subcomisiones encargadas de enfrentar problemas concretos. Menos mal, pensaba, que nuestro ministro plenipotenciario, Juan Servent y Vest, se manejaba bien con todos y había facilitado mucho su labor.

Cuando apagó las luces de su camarote, el comandante no pudo evitar una amplia sonrisa, al recordar lo que se contaba del general Harington (apodado Tim) cuando acompañó personalmente al sultán en su barqueo desde la playa de Dolmabahçe al acorazado *Malaya* camino del exilio. Según las malas lenguas, movido por la esperanza de recibir algún recuerdo, por supuesto a la altura de la proverbial suntuosidad califal. En su lugar, recibió del sultán Mehmet VI el encargo de cuidar de las cinco mujeres que dejaba en Constantinopla, misión que el general cumplimentó de forma decorosa hasta que pudieron reunirse en el exilio con su marido meses después.

Relajado con esta última imagen, el capitán de navío Pedrero no tardó mucho en dormirse.

## Luz matinal

Al día siguiente examinaba en su despacho el parte de relevo que le habían entregado el oficial comandante de la guardia entrante y el saliente. Pocas novedades: la llegada de la valija desde España y el cambio de caldera que correspondía en régimen de puerto, siguiendo el habitual ciclo rotatorio de 20 días para cada una de las doce de a bordo. Muy a pesar del comandante y de la dotación, esta rutina solo se había roto en contadas ocasiones y siempre para enmendar el fondeadero. Una de ellas para acometer, al sur de la ciudad vieja y con ayuda de buzos, la reparación de fortuna de las averías causadas por el desgraciado abordaje del mercante italiano *Graz* a mediados de noviembre. El trasatlántico, que navegaba en las proximidades del acorazado, se le había echado encima, deformando gravemente la proa, debilitando la estructura adyacente y produciendo varias vías de agua. Las averías afectaron seriamente a sus condiciones marineras, sin olvidar el impacto directo en la misión misma, por tener que mostrar la bandera con una deformidad tan visible para todo el tráfico del Bósforo.

En su momento, esta circunstancia había reforzado su convicción de que el acorazado partiría del Bósforo en las Navidades. El Estado Mayor Central de la Armada así lo propuso, alegando varias razones, como la del importante gasto que la comisión suponía para el Tesoro, pero el Gobierno decidió en contra. Le constaba una carta del ministro de Estado, Santiago Alba, al de



El *Jaime I* fondeado en el Bósforo. (Fotografía extraída del *Mundo Gráfico* del 29 de noviembre de 1922. Biblioteca Nacional de España).

Marina, Luis Silvela, de primeros de diciembre, en la que se pedía encarecidamente que el *Jaime I* permaneciera en Constantinopla. Se concentró en redactar el informe que rendía cada semana al Estado Mayor. Empezó, como siempre, con su evaluación personal de la situación general, pasando luego a asuntos propios de la vida y funcionamiento del buque que merecían algún comentario por su parte, como previsiones de desembarco de licenciados, embarque de sus relevos y necesidades de recursos materiales y financieros.

Pasadas las once y media y finalizado ya su informe, el capitán de navío Pedrero subió a la cubierta alta, encontrándose con el primer maquinista Uría Vilariño, el más antiguo del servicio y, en consecuencia, maquinista de cargo.

—Buenos días, don Abelardo. ¿Qué le trae por la toldilla?

—A la orden de usía, mi comandante, buenos días. Mis fogoneros están terminando de comprobar las carboneras y en cuanto suban a cubierta colocaremos los manguerotes metálicos en las bocas, para el carbonero de mañana. El contraмаestre tiene previsto guarnir grúas y aparejos al alba y es mejor anticiparse, para no estorbarnos. Ya sabe cómo es don Eduardo Bello, que no perdona las pegas que tuvimos con los chigres del castillo en la recuperación del ancla de estribor que perdimos en diciembre.

—Me parece muy bien, pero vigile lo que hace su gente, que en el último carbonero llegó el polvo a mi camarote.

—No se preocupe, mi comandante, que saldrá bien esta vez. Bueno, siempre y cuando las gabarras que nos manden no sigan el ejemplo del carbonero que se nos echó encima el mes pasado. Ese pirata será muy capitán y muy inglés, pero en nuestra ría no aguantaba ni dos días como patrón de la lancha de Mugaridos.

(El vapor *Bryntawe*, de la Tyming Shipping Company Cardiff, carbonero fletado por la Royal Navy y fondeado en las proximidades, había garreado sobre el acorazado, destrozándole un bote y un tangón).

—No me lo recuerde, que acaban de comunicarme del Estado Mayor que la Marina británica no se hace cargo de los daños, de manera que hay que repetir la reclamación, ahora a la propia compañía a través del embajador en Londres.

—No le digo yo, mi comandante, la pérdida Albión.

—Don Abelardo, que somos aliados. Por cierto, ¿ha tenido noticias de Ferrol en la valija de ayer?

—Sí, mi comandante. Todo bien, gracias a Dios. Bueno, salvo que mi hijo mayor se va a trabajar a La Coruña. Y aunque tiene novia en Ferrol, me da que los dos acaban allí y que ya no vuelven.

—Bueno, don Abelardo, hay cosas peores.

—No sé, mi comandante.

En esto se oyeron unos cañonazos que les hicieron mirar hacia poniente y ver que se trataba del buque insignia norteamericano, el *Pittsburg*, disparando unas salvas que casi ocultaban su engalanado. Se trataba de un viejo crucero acorazado, botado en 1901, recuperado tras un largo período de inactividad para arbolar la insignia del vicealmirante de la Flota en Europa, pero con muy limitada capacidad de combate. En palabras de un oficial de su dotación, escasamente motivado, pero con ciertos rudimentos de la evolución del armamento, era *the next thing after bows and arrows*.

—No van a estar muy contentos los turcos con todo este ruido —observó el maquinista.

—Celebran el *Washington Birthday* —comentó el comandante.

—Pues algo así podíamos haber hecho hace unas semanas por San Julián para no ser menos que los yanquis, mi comandante, y de paso poner una vela al patrón, a ver si nos quita el gafe de encima.

El comandante se despidió con un gesto de resignación y, tras un breve paseo por cubierta, bajó a comer a su cámara.

## Luz de tarde

El teniente de navío José Luis Ribera contemplaba desde la cubierta alta el embarque de la marinería en dos botes ordinarios de nueve metros por las escalas de gato de los tangones de babor. Uno de los botes de vapor le esperaba en la escala real y otro se aguantaba sobre máquina a la espera de tomar los

remolques. Los dos portaban sendas ametralladoras de siete milímetros en afustes dispuestos en los caperoles. En esta ocasión la columna estaba formada, únicamente, por la compañía de marinería, permaneciendo abordo las secciones de artillería, zapadores y minadores y la estación radio portátil. Serían cerca de las dos, cuando el teniente de navío Ribera bajó al camarote de su comandante, que le esperaba sentado en su mesa de despacho.

—A la orden de usía, mi comandante. Con su permiso salgo con la columna de desembarco.

—De acuerdo, Ribera. Tenga mucho cuidado en tierra, que está todo muy alborotado y más con lo de esta tarde. ¿Algún problema con lo dispuesto por el almirante británico en su comunicación de ayer?

—No, señor.

—Muy bien. Tome este sobre. Contiene instrucciones complementarias más que deberá cumplir al detalle. Ábralo solo unos minutos antes de la ejecución.

El oficial tomó el sobre lacrado, lo guardó en el bolsillo interior del uniforme, se despidió y subió a cubierta. Llegado a la escala, tras corresponder desde la meseta intermedia al saludo de la guardia, saltó al bote y dio al patrón la orden de abrir. Al poco se incorporó a su estela el otro bote con su remolque en demanda de los pantalanés de Kabatach. El teniente de navío Ribera no se sentía con ganas de hablar y se sumió en sus pensamientos, mientras alternaba su mirada entre la costa y los barcos fondeados que iban sobrepasando. Conociendo a su comandante, estaba convencido de que algo le iba a decir al despedirse en relación a su desagradable cometido de aquella tarde. Pero el recurso del sobrecito, ciertamente, le había pillado de sorpresa. No podía esperar algo tan frío y formal de alguien forjado en navegaciones en ultramar y combates en Filipinas y Cuba, con tres cruces rojas del Mérito Naval y Militar. Y ¿por qué la precisión de su apertura? Sentía verdadera curiosidad, pero, desde luego, no se le pasaba por la cabeza contravenir las órdenes.

En media hora los botes estaban tanto avante con el Palacio de Dolmabahçe y ya se avistaba con claridad el cantil de Kabatach. Muchos curiosos observaban su llegada y a la marinería italiana que estaba haciendo tiempo en tierra. No se percibía amenaza alguna y los botes atracaron al pantalán, primero los de remo y luego el del teniente de navío Ribera. La otra embarcación a vapor se mantenía sobre máquina en las proximidades por lo que pudiera pasar.

—Manolito, forma rápido a la gente y andando, que queda un buen trecho y es cuesta arriba.



Vista parcial del barrio de Pera. (Fuente: [www.istambul-constantinopla.culturalspot.org](http://www.istambul-constantinopla.culturalspot.org)).

Antes de que el alférez de navío Manuel Calderón diera orden alguna, el segundo contraalmirante José Fernández ya se había adelantado en mover a la marinería. A los tres minutos de desembarcar, la columna estaba formada con su armamento y uniformes recompuestos y arrancaba hacia el alto de Taksim. Atravesaron, rápidamente, en dirección noroeste y a través de una calle estrecha, el barrio turco pegado al agua y accedieron al Bulevar Ayas Pasha. Dejaron la embajada alemana a la izquierda y el cementerio armenio a la derecha. El teniente de navío Ribera no pudo dejar de pensar que un kilómetro al norte, en el cementerio católico, se encontraban enterrados los tres miembros de la dotación fallecidos en la comisión: José Teijido Yáñez (artillero provisional), Ernesto Martínez Chedas (maestre armero) y Ramiro González Romero (marinero de segunda), este último hacía solo dos semanas.

Cuando la columna española llegó a Taksim, ya se encontraban allí las fuerzas británica y norteamericana y enseguida llegaron la francesa y la italiana. Cada una de las columnas ocupó su posición de acuerdo con la distribución prevista. La española, frente a la popular y cosmopolita calle de Pera. En el centro de la plaza se había colocado un tablado respaldado con sacos terrosos. Entre el patíbulo y la puerta del Cuartel de Artillería se agrupaban los componentes del pelotón de fusilamiento en actitud aparentemente distendida. Casi todos fumaban.

El teniente de navío Ribera había decidido concederse diez minutos para asimilar las instrucciones de su comandante, así que a las cuatro menos diez, con la plaza ya abarrotada de gente, abrió el sobre y leyó las cinco líneas escritas en la cuartilla. Repasó el texto tres veces y lo guardó. Desde luego, las



órdenes de su comandante no eran difíciles de cumplir. El oficial no podía verlo, pero, al tiempo que leía la nota de su comandante, un bote español amarraba al costado del buque insignia británico, *Iron Duke*, entregaba un sobre para el almirante y, tras asegurar el mensajero al guardiamarina del portalón, en mal inglés pero inconfundibles gestos, que no esperaba respuesta, abría rápidamente haciendo por su tangón en el *Jaime*.

Un toque de corneta sacó al teniente de navío Ribera de sus pensamientos. Era el momento de actuar de acuerdo con lo ordenado en el sobrecito de marras, cuyo contenido, a fuerza de saborearlo, sabía de memoria:

«Al sonar el clarín de la ejecución, ordenará usted media vuelta a las fuerzas de desembarco de su mando, para que los marineros de España no presencien algo que durante su vida les pueda avergonzar.»

Para sorpresa de todos los presentes, saliendo de formación, dio cumplimiento a la orden, con lo que la compañía dio frente a la iglesia de la Trinidad y espalda al patíbulo. No es difícil imaginar el desconcierto de los mandos de las otras fuerzas de desembarco y del propio oficial del pelotón de fusilamiento quien, sobreponiéndose y seguro que muy a su pesar, siguió con el procedimiento. Segundos después, dieciocho estudiantes turcos yacían en el suelo. Se oyeron cuatro tiros de gracia.

## Entre dos luces

El capitán de navío Pedrero paseaba, como era su costumbre a esa hora, por el balcón de popa. Avistó las embarcaciones en demanda del barco y respiró tranquilo: la gente en las bancadas departía animadamente, no había signos de alarma. Cuando recibiera la novedad, conocería los detalles de lo acontecido en tierra. Con los botes amarrados a los tangones y los marineros todavía trepando por las escalas, oyó la voz de aviso: «¡Se acerca bote con insignia!». Lo esperaba, así que subió a la cubierta alta y se dirigió al portalón.

Era pleno crepúsculo cuando amarró la falúa que traía a un almirante, al que no le faltaban razones para encontrarse *less than pleased* con la actuación de la columna del *Jaime*. El comandante lo recibió y acompañó a su cámara. Entablada conversación, el almirante intentó forzar algún tipo de rectificación o disculpa pública del comandante, que se mantuvo firme, sin hacer concesiones. Finalmente, el almirante de la Fuerza Naval Multinacional, rechazando la amable invitación del capitán de navío Pedrero para cenar a bordo, desembarcó a los veinte minutos de haber pisado cubierta.

El teniente de navío Ribera estaba ansioso por dar el parte de su aventura, así que hizo por su comandante en cuanto abrió el bote inglés. La orden se



El *Jaime I* desde la aleta. (Colección Juan Escrigas).

había cumplimentado sin novedad, informó, y la columna había dejado el lugar de la ejecución inmediatamente después, evitando cualquier comunicación o contacto con las fuerzas aliadas. El efecto en la población había sido sorprendente: en el regreso a los pantalanes de Kabatach muchos turcos acompañaban a la columna en su marcha, gritaban y abrazaban a los marineros; y algunos, incluso, daban Vivas a España. Había sido algo extraordinario, comentó el oficial, orgulloso y, ciertamente, encantado de haber salido airoso de semejante trance. El comandante le dio las gracias, volvió a su cámara y pidió la cena.

Ya está hecho, pensó. Únicamente con las presentaciones protocolarias y recepciones de los primeros días, había tenido la presencia del barco en Constantinopla algún protagonismo fuera del ámbito de la comunidad sefardita. Ahora esa presencia era notoria para todos. Desde luego, las relaciones con los mandos aliados no iban a ser las mismas, pero no le importaba mucho. Aunque siempre correctos, en el fondo no habían sido muy considerados con el *Jaime*, en particular, al postergarle a un fondeadero lejano, tras un número casi ofensivo de cambios previos. Le inquietaba más enfrentarse a la reacción de la cadena de mando nacional, pues no cabía esperar mucha comprensión a su iniciativa desde la Villa y Corte. Era un riesgo que no había pasado por alto al tomar la decisión, consciente de que podía costarle el mando. Bueno, se consoló, regresar a España en el *Orient Express* sería toda una experiencia, de ser cierto lo que contaba Manolito Calderón, que había disfrutado el viaje de ida al incorporarse al barco días atrás.

Se sentó a cenar; ahora tocaba enfrentarse sosegadamente con la sopa que, ciertamente, disfrutó. La digestión de las dos cenas siguientes sería un poco

más difícil, confirmada ya su presunción de que el Gobierno quería cesarle. En la tercera volvió la tranquilidad con la noticia de que la intervención directa del Monarca le mantendría al mando del acorazado.

### Oscuridad casi un siglo después

Hasta aquí esta historia. Sus personajes, dotación del buque o no, son reales y coincidieron en Constantinopla en el período final de la ocupación aliada de la ciudad. No así sus relaciones, pensamientos y diálogos, que son, naturalmente, pura invención del autor. También responden a la realidad histórica la situación general, las circunstancias del barco, su misión y el planeamiento del comandante. Pero, para desilusión del amable lector que haya llegado hasta aquí, hay una excepción que atañe al elemento clave de este artículo: el fusilamiento y sus consecuencias, que solo han podido documentarse en las memorias del capitán de navío Calderón reproducidas en el libro abajo citado. Ocurre que este oficial, testigo privilegiado de acontecimientos de transcendencia y fuente excepcional de algunos de ellos, tiene cierta fama de fabulador ocasional entre los historiadores navales. En este caso, hay que decir a su favor que algunos descendientes de miembros de la dotación han venido recogiendo por tradición oral este hecho, aunque no ha sido posible determinar sus verdaderas fuentes.

#### EL SUCESO DE CONSTANTINOPLA

En los centros oficiales no se tenían noticias concretas del suceso ocurrido en Constantinopla a bordo del buque de guerra *Jaime I*. El ministro de Estado telegrafió pidiendo la información oportuna, y asimismo lo hizo el de Marina.

El *Jaime I* se encuentra fondeado con los buques de otras escuadras frente a Constantinopla. Tiene una avería bastante considerable, que se la causó un barco italiano al pasar cerca de nuestro buque. El *Jaime I*, según creemos, irá en breve a un astillero italiano para su reparación, y a este efecto se hacen las oportunas negociaciones

*ABC*, 27 de febrero de 1923, página 9.

No obstante, es rigurosamente cierto que la sociedad española de entonces conoció por la prensa que algo relevante había pasado en esos días, algo nunca aclarado del todo y que un periódico de tirada nacional denominó como «el suceso de Constantinopla». El día 26 de febrero de 1923 la agencia española de noticias *Fabra* difunde una información que circulaba en la prensa turca, en el sentido de que el comandante del acorazado sufre un ataque de locura que le lleva a reunir a la oficialidad y dar la orden de abrir

fuego sobre el Palacio del Califa (Dolmabahçe). Los oficiales no hacen caso, le confinan en su camarote y, poco después, el comandante fallece. En la misma fecha, el *Daily Express* reproduce la misma información, aunque, debe

**RECTIFICACION DE UNA FANTASIA**

En el ministerio de Estado se ha recibido un telegrama oficial de Constantinopla desmintiendo el supuesto ataque de locura del comandante del *Jaime I*, de que han hablado los telegramas de Londres.

ABC, 1 de marzo de 1923, página 13.

reconocerse, con algo más de imaginación y corrección política propia. Así, afirma este diario, los oficiales españoles en un momento dado del incidente consultan al *Iron Duke*: *Shall we fire?*, a lo que el buque insignia británico responde: *No. Arrest the Captain!*

El día 27 de febrero y siguientes ABC, *El Imparcial* y *La Vanguardia*, entre otros periódicos nacionales, trasladan la noticia de modos diversos, pero siempre de forma poco detallada y con dudas sobre su veracidad. Las informaciones difundidas por los Ministerios de Estado y Marina se limitan a desmentir los hechos. En el Archivo Histórico Nacional se custodia un intercambio de escritos entre el Ministerio de Estado y la Embajada en Londres sobre estas noticias en la prensa inglesa. En ellos se deja al criterio del embajador las acciones a tomar al respecto. Finalmente, nuestro alto representante, considerando que «los pocos que lo han leído tienen claro que se trata de una fabricación», opta por no tomar acción alguna, ni siquiera la emisión de una nota de prensa oficial.

En conclusión, parece razonable inferir que algo pasó, se tratara de una simple voz de orden cerrado de efectos estratégicos o de cualquier otro suceso; y algo con consecuencias en intereses políticos como, podría aventurarse, la cuestión del posible cierre de los Dardanelos, que el Gobierno británico quería evitar a toda costa. Procurar que quien conozca lo sucedido o quien se sienta motivado a investigarlo arroje luz sobre este suceso ha sido uno de los dos objetivos del artículo. El segundo me lo guardo, porque quien debe saberlo ya lo sabe.

## Epílogo

El *Jaime I* abandonó Constantinopla en mayo de 1923 y, tras efectuar reparaciones por tres meses en un dique flotante en Pola, Italia (hoy Pula, Croacia), rindió comisión en Cartagena el 4 de septiembre de 1923. A lo largo del año que permaneció fuera de España, en el ejecutivo de nuestra nación se sucedieron dos gobiernos y cinco reajustes ministeriales. En particular, los departamentos implicados en la comisión, Estado y Marina, gozaron de tres ministros distintos cada uno.

Nada más rendir comisión en Cartagena, el capitán de navío Pedrero entregó el mando del acorazado al de su mismo empleo Joaquín Montangut Miró. En ese mismo año, 1923, S. M. el Rey Don Alfonso XIII le nombró gentilhombre de Cámara. En 1924 pasó a la Escala de Tierra y se le destinó

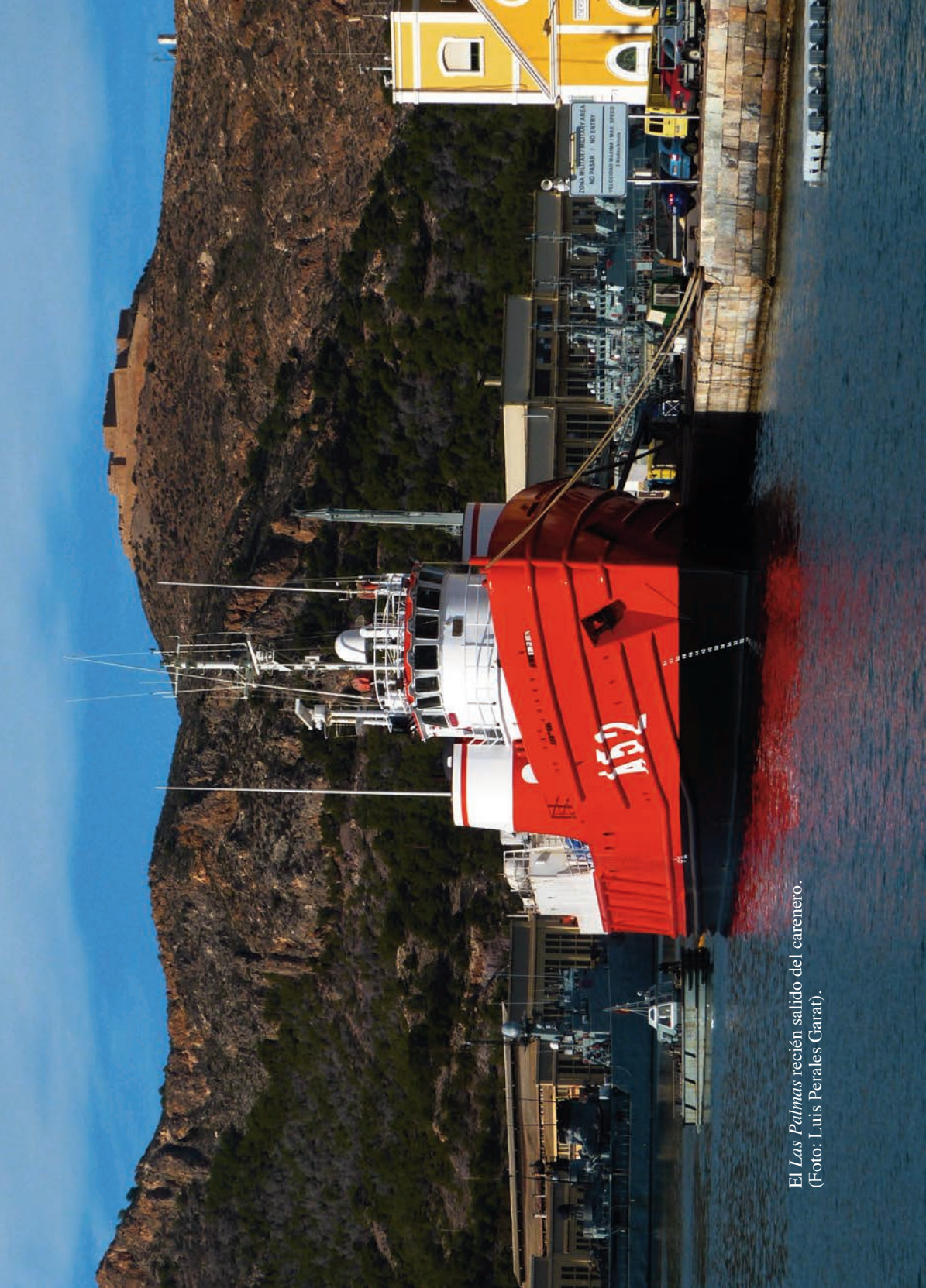
como comandante militar de la Provincia Marítima de Barcelona. Ya en la reserva, ocupó el cargo de gobernador civil de Huelva entre agosto de 1926 y enero de 1927. Pasó a retiro en 1928. Afincado en Madrid, ascendió a contralmirante honorario en 1935. Vivió sus últimos años en Ferrol, donde falleció en 1943.

En el *hall* de entrada al edificio histórico de las instalaciones de El Montón en Ferrol cuelga un retrato obra de Diego Casals y Vázquez. Tiene una placa en su marco que reza, erróneamente, «CN. Pedreño». Se trata de Adriano Pedrero y Beltrán, nacido en Ferrol el 29 de julio de 1864, hijo de Antonio Pedrero y Caveras, delineador del Arsenal, y de Marina Beltrán y Rodríguez, según partida de bautismo datada y firmada dos días después por Serafín Franco Díaz, cura castrense del Departamento de Ferrol.



#### BIBLIOGRAFÍA

- Partes de campaña, hojas de servicios y otros documentos del Archivo del Órgano de Historia y Cultura Naval, seleccionados con el apoyo generoso y eficaz de su dotación.  
 Legajos varios del Ministerio de Estado del Archivo Histórico Nacional.  
 CALDERÓN LÓPEZ-BAGO, Manuel: *Memorias de un marino vasco*. Open Ediciones Universitarias, 2016.  
 GARCÍA MARTÍNEZ, José Ramón; CASTROVIEJO VICENTE, Cristino, y ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Los dreadnoughts clase España*. Real del Catorce Editores, S. L., 2012.  
 KING, Charles: *Midnight at the Pera Palace*. W. W. Norton & Company, 2014.  
 BILGE CRISS, Nur: *Istanbul under allied occupation, 1918-1923*. Leiden. Boston, 1999.



El *Las Palmas* recién salido del carenero.  
(Foto: Luis Perales Garat).