

HISTORIAS DE LA MAR

UN SIGLO DE «MOSTRAR LA BANDERA»

José M.^a BARCELÓ FORTUNY



ESTO de «mostrar» un barco de guerra la bandera con razón puede interpretarse de muy distintas maneras. No es desde luego lo mismo hacerlo como ostentación de poderío, para enseñarle los dientes a un país excesivamente envalentonado, o como muestra de la mejor de las intenciones hacia el país visitado, en lo que también viene a veces en llamarse «visita de cortesía y buena voluntad», matiz éste del que parece desprenderse que efectivamente no siempre las visitas presuntamente amistosas de barcos de guerra a otros países fueron, o son todavía, de sincera buena voluntad. Algo rebuscada nos parece la expresión «visita en son de paz» —¡faltaría!—, aún ahora a veces utilizada a modo de adorno literario, sobre todo en crónicas periodísticas, y

algo embarullado lo de «visita para apoyo de la acción exterior del Estado», como he visto escrito recientemente.

Cierto que en la actualidad ya no se lleva tanto esto de las visitas más o menos protocolarias —con quema de pólvora en salvas incluida— a puertos de otros países, en lo que hace tan sólo unos cincuenta o pocos años más tanta tinta solían gastar los medios de comunicación escrita de uno y otro lado. Las cosas han cambiado, y aunque hoy ya no son los barcos grises los únicos embajadores de «buena voluntad», sí lo fueron en un pasado que, aunque lejano ya, tampoco es que nos quede a demasiada distancia en el tiempo.

Mucho cabría escribir al respecto. Figuran en la historia mundial visitas supuestamente de pura cortesía que encerraban intenciones muy opuestas a las de estrechar lazos o sumar amistades. Algunas acabarían incluso en guerras.

A finales del siglo XIX, España recibiría en uno de sus puertos de ultramar una de esas visitas incendiarias. Y no lo decimos porque el *Maine*, pues a él nos referimos, acabara saltando por los aires allá en La Habana, sino porque la intencionalidad de enviarle a aquel puerto en plena escalada de recelos entre España y Estados Unidos no estuvo nunca muy clara. Precisamente receloso, el Gobierno español respondería a aquella visita enviando al crucero *Vizcaya* a Nueva York, a cuyo puerto llegaría cuando la voladura del crucero protegido estadounidense ya estaba en las primeras páginas de todos los medios informativos del país de las barras y las estrellas, con aparentes ansias, además, de añadirle una más a su bandera. Desde luego, el *Vizcaya*, que desconocía lo del *Maine*, no fue recibido lo que se dice con vítores, sino más bien con muestras de evidente desagrado. Y eso que el gobierno de McKinley aún no se había sacado de la manga la teoría de la mina destructora, aquel «artefacto infernal secreto del enemigo», aunque sí ya empezaba a ser calentada por parte de determinados —y éstos sí realmente incendiarios— medios de comunicación estadounidenses, destacando de entre ellos el *The World* y el *Journal*, ambos de Nueva York. Claro que, a la inversa, no se quedaba corta la prensa española, que en sus desbarros llegaría incluso a sugerir que fuera España la que le declarara la guerra a los Estados Unidos. En fin...

Aunque a veces relacionados entre sí, no cabe confundir lo de mostrar la bandera con mostrar los cañones, que es una forma de decirle al presunto enemigo «ojo, que aquí estamos». Probablemente conocido es el axioma de que los cañones son también «los más eficaces agentes anunciadores de los productos tanto artesanales como intelectuales». Y alguna que otra vez tuvo que mostrar nuestro país los cañones de sus barcos en plan advertencia, y muy en especial en diciembre de 1957 en la llamada «demostración de fuerza de Agadir», que por cierto dio sus resultados.

Pero de lo que se trata aquí es de hacer un repaso general a las visitas de buques españoles a puertos extranjeros a lo largo del siglo XX, y que en verdad tampoco fueron muchas, salvo por lo que se refiere al último cuarto de aquella

centuria, cuando nuestros barcos estiraron algo más sus singladuras, dejándose ver en puertos totalmente impensables años antes.

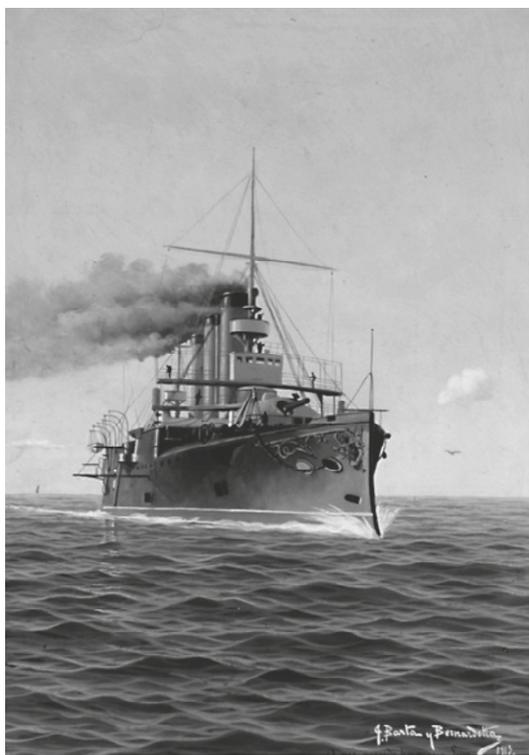
Es un hecho que la guerra contra Estados Unidos nos dejó sin escuadra, situación que duraría unos veinte años. Sólo una vez repuesto el país del duro golpe de Cuba y Filipinas, empezaría a desarrollarse algunos programas navales de cierta entidad y con ellos la puesta en servicio de barcos que «mostrar» —bandera incluida— en otros países.

Seguramente a este fin respondieron las visitas de las que pasamos a ocuparnos, aunque sin detenernos en exceso en cada una de ellas.

Los acorazados

Ya metidos en el siglo XX, encontramos las primeras recaladas de un acorazado español —en este caso un crucero acorazado— a puertos extranjeros, como la que en 1902 realizara el *Carlos V* a Spithead con motivo de la coronación de Eduardo VII; a Buenos Aires en 1911 con motivo de las fiestas conmemorativas de la independencia de Argentina, y en especial la de 1913 a Veracruz, en esta oportunidad para, además de la bandera, mostrar también los cañones. Por aquel entonces no pintaban bien las cosas en aquellas tierras para los intereses españoles a raíz de la llamada Revolución Mexicana, un movimiento armado, cultural y social que se prolongaría por espacio de muchos años. A aquella visita corresponde un dibujo al agua del artista-pintor J. Barta mostrando al *Carlos V* llegando «a toda máquina» (*sic*) al puerto de la ciudad que siglos antes fundara Hernán Cortés.

Los acorazados —en realidad los únicos como tales auténticos acoraza-



El *Carlos V* llegando a Veracruz.

dos— que más misiones de representación y muestra de pabellón realizaron fueron los de la clase *España*, y al primero de los así llamados le cabría el honor de ser la primera nave militar española en cruzar el Canal de Panamá, en octubre de 1920. El motivo de su viaje, que como se verá resultaría algo accidentado, era participar en los fastos organizados para celebrar el cuarto centenario del avistamiento-descubrimiento del estrecho de Magallanes.

Zarpó el *España* de Algeciras a principios de octubre y, después de tocar en Puerto Rico, Panamá y los puertos chilenos de Iquique y Antofagasta, se dirigió a Valparaíso, donde se uniría a una escuadra internacional integrada por unidades chilenas, británicas, argentinas y estadounidenses. En su navegación por los canales patagónicos, tuvo nuestro acorazado una serie de problemas, siendo uno de ellos la escasez de carbón precisamente cuando navegaba en duras condiciones de mar. Pero la más importante peripecia fue que, navegando por el canal de Chacao, con práctico a bordo y cerrazón en niebla espesa, tocara fondo y quedara encallado, teniendo que ser auxiliado por el crucero chileno *Esmeralda* y tres remolcadores que acudieron en su ayuda. Como quiera que sufriera rotura de planchas en el fondo y, como consecuencia de ello, diversas entradas de agua, tuvo que ser objeto de varias reparaciones provisionales, primero en Ancud y posteriormente en el arsenal de Talcahuano. Sólo en el lejano puerto de Balboa, en Panamá, podría ser convenientemente reparado, una vez conseguido lo cual se dirigió otra vez al sur, ahora para visitar diversos puertos peruanos.

También cruzaría el Atlántico, en octubre de aquel mismo año, el *Alfonso XIII*, éste para visitar algunos puertos insulares y continentales, siendo a su vez el primer buque de guerra español — salvando la visita que en 1908 realizara el buque escuela *Nautilus*, no propiamente un buque de guerra— en fondear en La Habana tras la pérdida de aquella «joya de la Corona» en ultramar.

Habían transcurrido solamente veinte años desde que nuestro país se viera forzado a arriar su bandera en aquellas benditas tierras, de manera que los acontecimientos que desencadenaron aquella pérdida estaban aún calientes. Época colonizadora aparte, con sus luces y sombras pero sin duda rica en matices, es un hecho que hacia Cuba, y con ella el propio pueblo cubano, hemos tenido de siempre los españoles un afecto que ha ido más allá de las meras simpatías, aunque no estamos en condiciones de poder afirmar si ocurre hoy igual y en la misma medida en sentido contrario. Creemos de todos modos que sí. El caso es que en 1920 había un cierto recelo ante la posibilidad de que la presencia del acorazado avivara algunos sentimientos antiespañoles por parte de grupos que habían luchado en la insurrección, o por parte de los descendientes de éstos. Temor totalmente infundado porque el *Alfonso XIII* fue calurosamente recibido. Ya muchos cientos de cubanos se agolpaban a la entrada del puerto de La Habana para presenciar la llegada del buque español, que a punto de alcanzar el castillo del Morro —postal universal de aquel excelente puerto natural— saludó ruidosamente a la plaza con las salvas de rigor,



El *España* haciendo salvos, a punto de alcanzar el faro y castillo del Morro.

disparadas simultáneamente desde las dos bandas. En el transcurso de su estancia en aguas habaneras se sucederían los actos de agasajo en honor de los marinos españoles, y lo cierto es que narrar todo lo que dieron de sí aquellos días de permanencia del acorazado nos llevaría toda una nueva «historia de la mar». Limitémonos pues a señalar que, tras abandonar aguas cubanas, el *Alfonso XIII* visitaría sucesivamente San Juan de Puerto Rico y Nueva York.

Por cierto que con respecto a esta última visita, plena también de simbolismo, no hemos encontrado apenas documentación, o por lo menos no toda la deseada. Quizá en otra ocasión, o a cargo de algún colaborador de la REVISTA más puesto en el tema.

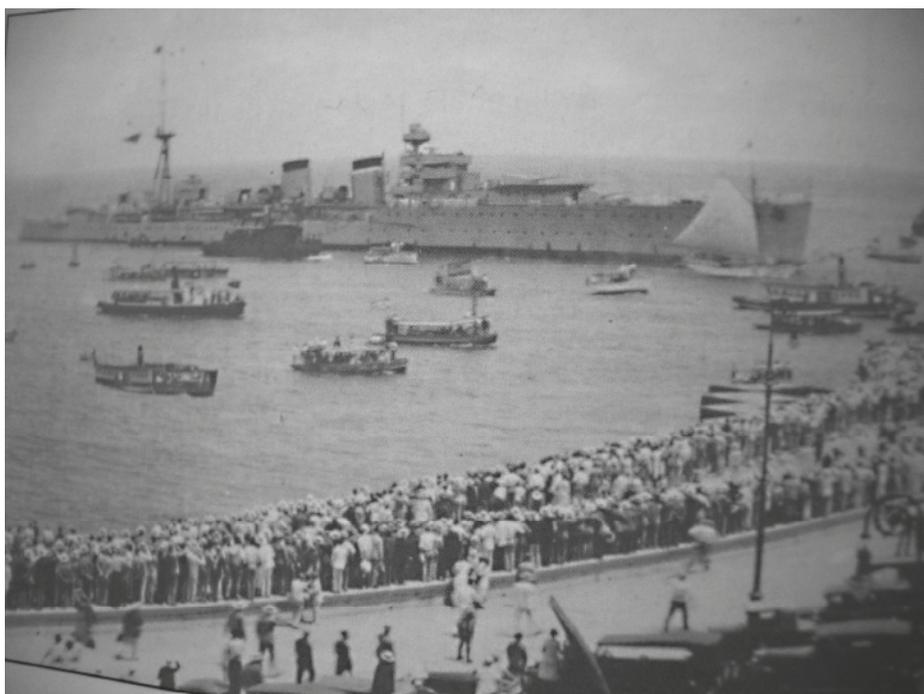
Prueba del interés español por no perder contacto con el pueblo cubano fue la visita que cuatro años más tarde hizo también a La Habana el crucero *Almirante Cervera*, nombre sin duda evocador para algunos isleños. El motivo de aquel viaje sería llevar hasta la isla caribeña a una delegación oficial presidida por el ministro de Marina, almirante García de los Reyes, para asistir a la toma de posesión como nuevo presidente de la República del general Gerardo Machado y Morales. Como ya ocurriera en el caso anterior, se prodigaron las atenciones hacia la delegación española y los miembros de la dotación del

HISTORIAS DE LA MAR

crucero aunque no todo fueron alegrías en aquella visita, pues al procederse a arriar del buque una lancha ésta se desprendió, con la mala fortuna que en el accidente perdieron la vida varios hombres de la dotación.

Tras permanecer en aquel puerto casi una semana, el *Almirante Cervera* regresaría a España llevando esta vez a bordo a la tripulación del «Breguet» *Jesús del Gran Poder* que recién había conseguido batir el récord mundial del viaje con escalas más largo en la historia de la aviación, y cuya última escala había sido precisamente Cuba.

Por lo que respecta al *Jaime I*, el tercero de aquellos acorazados, sus visitas a puertos extranjeros se circunscribirían a las que en noviembre de 1923 realizó a varios puertos italianos con motivo de la visita oficial a aquel país del rey Alfonso XIII y del general Primo de Ribera —que viajarían a bordo—, y la que, anteriormente y con los cañones alistados por si las moscas, le había llevado en diciembre de 1922 a Constantinopla para defender los intereses españoles en aquella convulsa zona a raíz de la desmembración definitiva del decrepito Imperio Otomano. Permanecería en la hoy Estambul por espacio de casi siete meses.



El *Almirante Cervera* a su llegada al puerto de La Habana.

Los cruceros

Harían también presencia nuestros cruceros de aquel primer tercio del siglo XX en diversos puertos del extranjero. Fue el caso del *Cardenal Cisneros*, que en su primer viaje, en 1902, visitaría Cherbourg, Portsmouth y Lisboa. En 1908 su hermano gemelo el *Princesa de Asturias* iría a Mesina en auxilio a los damnificados por un terremoto, visitando también Nápoles. Por lo que se refiere al tercero de aquellos cruceros ligeros, el *Cataluña*, arribaría en 1921 a Bizerta.

Ya en 1913 tuvieron que viajar al mar de Mármara —esta vez con motivo de la guerra turco-chipriota e integrados en una fuerza internacional de observación que velaría por los intereses occidentales en la zona de los Balcanes—, los cruceros *Reina Regente* y *Princesa de Asturias*, aunque no los dos al mismo tiempo. El primero de ellos había hecho en 1911 dos viajes a Inglaterra: uno a Portsmouth con motivo de la coronación del rey Jorge V, y otro a Cowes, conduciendo a Alfonso XIII a unas regatas. Ya en 1920 y como buque escuela cruzaría el Atlántico, visitando el puerto de Buenos Aires, entre otros.

Otro crucero que tuvo que hacer las maletas para ir a defender nuestros intereses lejos de España sería el *Blas de Lezo*, en 1927. Recordemos sucintamente la situación. Como consecuencia de la violenta insurrección de los *bóxers*, los que en aquella oportunidad andaban a la greña eran los chinos y, como quiera que los intereses occidentales eran por aquel entonces poderosos en esta zona asiática, se organizó una fuerza naval internacional a la que se sumaría el crucero español. Sin apenas novedades dignas de mención, permanecería el *Blas de Lezo* fondeado en el río Yang Tse, en las proximidades de Shanghai, por espacio de ocho meses. Hacía ya años que no se veían en aquellas aguas buques de guerra españoles, cosa que, por el contrario, tan a menudo hacían en el siglo XIX —fundamentalmente con objeto de efectuar obras de reparación y carena los de mayor desplazamiento— los destacados en los diversos apostaderos y estaciones navales de Filipinas. Precisamente de vuelta a España el *Blas de Lezo* recalaría en el puerto de Manila.

Claro que antes de aquella misión, el *Blas de Lezo* tendría la oportunidad de visitar diversos puertos suramericanos al ser designado junto con el destructor *Alsedo* para proporcionar escolta y apoyo al Dornier *Plus Ultra* en su también histórico *raid* de 1926. Ambos buques recalarían en Porto Praia, en las Azores, esperando la llegada de Ramón Franco. El segundo encuentro con el hidroavión ya tendría lugar en Pernambuco, en Brasil, desde donde el crucero regresó a España en tanto que el *Alsedo* continuaba a Buenos Aires, en febrero de aquel año.

De los de la clase *Príncipe Alfonso*, ya queda dicho algo sobre la visita que el *Cervera* realizaría en 1924 a Cuba.

Por lo que respecta al propio *Príncipe Alfonso*, un viaje oficial de Alfonso XIII a Suecia, Alemania y Escocia le llevaría en septiembre de 1928 a reca-

lar en Gottenburgo, Estocolmo y Kiel, además de en varios puertos escoceses. En noviembre del mismo año realizaría otro viaje, también con el rey a bordo, en visita oficial a Italia, con escalas en los puertos de La Spezia y Nápoles, además del en aquel entonces puerto francés de Bizerta, en Túnez, y La Valetta, en la Malta aún británica.

Cuando como consecuencia de los designios de las urnas Alfonso XIII parte en 1931 hacia el exilio a bordo del *Príncipe Alfonso*, luce todavía el crucero la bandera bicolor española, que muestra aún en el pico a su llegada a Marsella. Y es en aquel puerto cuando iza la tricolor de la República. Luego, tras una época rebautizado *Libertad*, y ahora, tras la Guerra Civil, con el nombre *Galicia* y nuevamente con la bandera bicolor, cruzaría en octubre de 1946 el Atlántico, hasta Buenos Aires, con una delegación oficial para asistir a la toma de posesión del general Domingo Perón como nuevo presidente de Argentina.

De haber respetado escrupulosamente el orden cronológico de aquellas visitas, habríamos tenido que empezar por referirnos al *Río de la Plata*, que llegaría a Buenos Aires en marzo de 1900, es decir, aún en pleno siglo XIX, si bien en la antesala del XX. No se trataba en este caso de «mostrar la bandera», sino precisamente de recibir su bandera de combate, caso único en el que a un buque de guerra español le era ofrendada y la recibía fuera de su país. Recordemos aquí que la construcción de aquel crucero en astilleros franceses había sido íntegramente costeadada por las colonias de españoles residentes en Argentina y Uruguay. Tras aquel entusiasta y ceremonioso acto en Buenos Aires, que contaría con la presencia del presidente de la República, el *Río de la Plata* cruzaría Panamá para visitar diversos puertos de Chile y Perú, y en 1903 surcaría de nuevo de un lado a otro el Atlántico para estar presente en la Exposición Internacional de Nueva Orleans.

En un nuevo giro cronológico, avanzando ahora más de medio siglo en el tiempo, cabe igualmente dejar constancia del viaje que en junio de 1953 efectuara el *Miguel de Cervantes* a Spithead con motivo de la magna concentración y revista naval que, encuadrada en los fastos de la coronación de la reina Isabel II de Inglaterra, hizo coincidir en aquel canal y magnífico fondeadero del sur de Gran Bretaña a más de cien buques. Aunque con tantos buques y de tantas nacionalidades fondeados lo de «mostrar la bandera» era un decir, pues la española — como tantas otras, quede claro — más bien probablemente pasaría desapercibida en aquel mar de enseñas patrias. Y exactamente lo mismo cabría decir de las revistas navales con motivo de las coronaciones de Eduardo VII y Jorge V, respectivamente.

Quedan por consignar en este apartado dedicado a recordar las visitas de cruceros españoles a puertos extranjeros las que ya en la década de los 60 realizaría el crucero *Canarias*. Lo hacemos más adelante.

Destructores y submarinos

Párrafos antes queda hecha una muy breve referencia a la visita que los reyes efectuaron en noviembre de 1923 a Italia viajando a bordo del acorazado *Jaime I*. Pero hay que decir que aquel viaje se haría con un importante acompañamiento naval, pues además de este acorazado iban también en la agrupación —la llamada Escuadra de Instrucción— el *Alfonso XIII*, el crucero *Reina Victoria Eugenia* y los destructores *Cadarso* y *Villaamil*, y cuatro submarinos, los *B-1*, *B-2*, *B-3* y *B-4*. Sería el mayor número de barcos españoles que simultáneamente, y en lo que se llevaba de siglo, mostraban la bandera en un país extranjero.

Por lo que se refiere a los destructores gemelos *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, entre los años 1926 y 1929 efectuaron diversos viajes por el Mediterráneo y el Atlántico con alumnos de la Escuela de Guerra Naval, visitando diversos puertos extranjeros de uno y otro mar.

Un viaje muy comentado de nuestros submarinos fue el que en el verano de 1935 efectuó la escuadrilla «C» al completo —seis unidades—, visitando diversos puertos, entre ellos los extranjeros de Plymouth, Brest y Dakar, además de varios españoles. Fue aquél, probablemente, un despliegue para esencialmente mostrar el pabellón español, que era por aquel entonces el llamado «republicano».

Con anterioridad a aquel viaje había el *C-1* realizado un crucero de resistencia por el Mediterráneo, con una duración de 30 días y un recorrido de 3.200 millas —aunque sólo 62 de ellas en inmersión—, que le llevó a atracar en puertos de Túnez, Córcega y Sicilia.



Submarinos *C-3* y *C-6* surtos en Venecia.

Sin poder precisar la fecha exacta de su visita, consta también una realizada por los submarinos *C-3* y *C-6* a Venecia, a los que en una de las fotos que ilustran esta colaboración se ve casi a la sombra de los espléndidos y monumentales edificios de la plaza de San Marcos.

Y poco más.

Años de escasez...

Llegaría la Guerra Civil, y al finalizar aquella cruenta contienda muy pocas eran las opciones que le quedaban a nuestros buques de visitar puertos extranjeros. Lo impidió, por una parte, el inicio y el largo curso de la Segunda Guerra Mundial, y con posterioridad el aislamiento internacional al que fue sometido el nuevo régimen. Y del prolongado periodo de la posguerra española, que algunos historiadores sitúan hasta el año 1954, únicamente acertamos a recordar —pues puede que aquí, y en este sentido, nos falle la memoria— dos viajes, y ambos con el mismo barco como protagonista: el que en noviembre de 1948 realizara el cañonero *Pizarro* a Civitavecchia para recoger la reliquia de San José de Calasanz —que sería desembarcada en Barcelona— en el centenario de su muerte y el que en septiembre del año siguiente y con el rey Abd Allah de Jordania como viajero invitado —además de su séquito— le llevaría de Málaga a Beirut.

Claro que anteriormente, en julio de 1940, uno de nuestros barcos sí había tenido que hacer acto de presencia en un puerto africano para con la sola firmeza de su presencia tratar de garantizar la neutralidad de la zona de Tánger. Se trataría del minador *Vulcano*, expresamente comisionado —por cierto con gran secreto por parte de las autoridades españolas— para tal motivo. Existía el temor de que alguno de los dos bandos contendientes en la Segunda Guerra Mundial se apoderara de aquel importante enclave internacional.

El paulatino y tímido reconocimiento internacional del régimen surgido a raíz de la Guerra Civil no abriría sin embargo en el exterior obras ni canales a nuestros barcos, y sólo a partir de mediados la década de los 50 cambiarían un poco las cosas. De producirse, no habría sin embargo en este periodo apenas alguna visita realmente significativa.

A los magníficos destructores de la numerosa clase *Churruca* no se les darían apenas opciones de mostrarse en el extranjero. Lo harían casi masivamente —ocho de ellos— en Bizerta ya a punto de terminar la guerra, pero ésta ya es otra cuestión. Parece ser que, aun estando nuestro país en plena contienda, el gobierno de la República dispuso que fuera comisionado uno de aquellos destructores para participar en los fastos de la coronación de Jorge VI, en 1937, pero una avería obligó al *spanish destroyer* a regresar a puerto antes de llegar a Spithead.

Casi anecdótica resulta la visita que en 1950 rindió al puerto de Ostia el *Almirante Miranda* escoltando a unos aventurados piragüistas, estudiantes del Sindicato Español Universitario, que a bordo de sus tres pequeñas embarcaciones pretendían llegar en peregrinación a Roma. Y decimos pretendían porque lo cierto es que, vencidos por el cansancio al poco de salir de Mallorca, tuvieron que realizar gran parte del trayecto a bordo del *Miranda*, con las piraguas acostadas al destructor. Les delató un hidroavión del Ejército del Aire que debía lanzarles correspondencia en plena travesía.

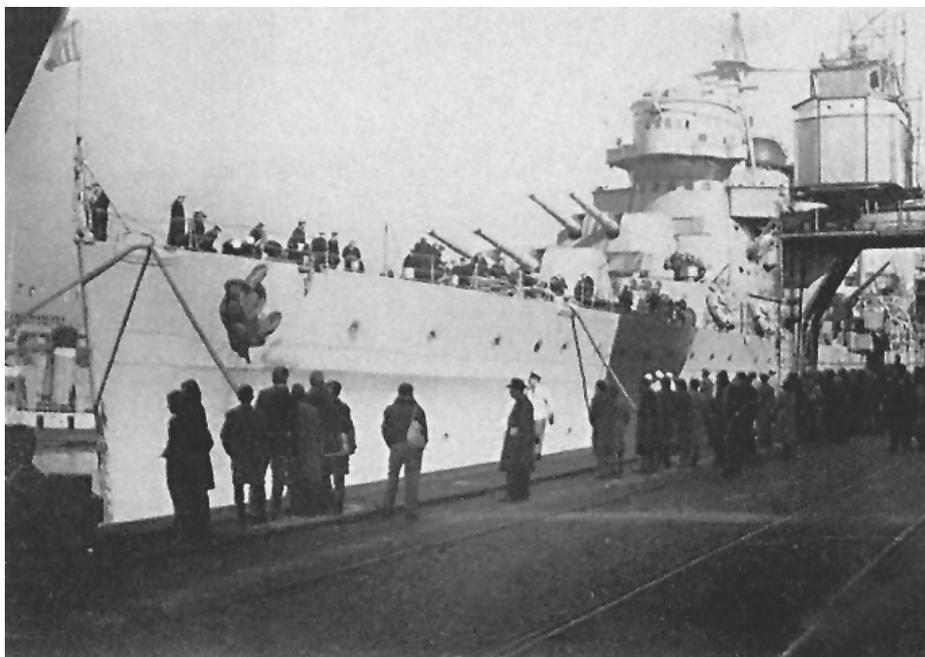
En 1956, siendo ministro de Marina el almirante Salvador Moreno, se programaría un viaje del *Neptuno* con guardias marinas a bordo que llevaría al minador a tocar en algunos puertos de la costa oriental de América latina. Tendría una duración de cuatro meses y entre los puertos tocados figuraría La Habana, siendo el último buque de nuestra Armada en rendir visita, dentro del siglo XX, en tan entrañable lugar, pues la revolución de 1959 abriría un largo paréntesis de ausencias que con su presencia sólo cerraría el *Juan Sebastián Elcano* la friolera de cuarenta y cuatro años después.

Sin que el hecho tuviera eco mediático alguno fuera del estricto ámbito de la Armada, en 1957 los minadores *Marte* y *Vulcano* irían a los Estados Unidos transportando al grueso de las que iban a ser las primeras dotaciones de los nuevos destructores —clase *fletcher* americana— *Lepanto* y *Almirante Ferrán - diz*. Zarpaban ambos cañoneros-minadores de Cádiz el 24 de febrero con rumbo a San Diego, a cuyo puerto llegaron tras largos veinte días de navegación. Una travesía por cierto algo incómoda para los viajeros, aunque peor aun lo pasaría la primera dotación del tercer *fletcher* cedido a España, que hizo su particular viaje a las Américas a bordo del transporte *Almirante Lobo*.

En cuanto a otras visitas a puertos extranjeros, serían precisamente —y ya en la década de los 60— estos primeros miembros de la que iba a ser la familia de los llamados «cinco latinos» y algunos dragaminas de la clase *Nalón* los que, con ocasión de algunas maniobras conjuntas con buques italianos, franceses o británicos, romperían, aunque muy ocasionalmente, lo que ya parecía ser una norma generalizada. No se trataría en toda caso, en éstos y en los antes citados, de visitas puramente «de cortesía»; pero por algo había que empezar.

Únicamente en la sureña América seguían siendo bien recibidos —exquisitamente bien recibidos incluso— nuestros barcos. Salvo el caso de México por razones obvias, los lazos históricos que nos unían con aquellos países lograrían superar todos los obstáculos políticos que pudieran interponerse en el camino.

Y sería uno de aquellos países, Argentina, que en mayo de 1960 recibiría con los brazos abiertos al crucero *Canarias*, que en su única travesía transoceánica llevaría a bordo, hasta Buenos Aires, a una delegación española, con el ministro de Marina almirante Fernando Abárzuza al frente, con motivo del sesquicentenario de la revolución de aquel país. Haría el largo tránsito nuestro



Expectación en los muelles de Buenos Aires en torno a la llegada del crucero *Canarias*.

crucero desde Las Palmas hasta Río de Janeiro, desde cuyo puerto prosiguió su camino hasta cortar su proa —por cierto algo maltrecha, con señales de aplastamientos en su parte baja, como puede apreciarse en otra de las fotos que ilustran estas líneas— las aguas del Río de la Plata.

El recibimiento que la población dispensara al crucero, y por ende a su dotación, fue realmente entusiasta. Se sucederían los actos y agasajos en honor de nuestros marinos y resultó en verdad emotiva —según quedó reseñado en las crónicas de los diarios bonaerenses— la despedida que se les hizo.

Antes de regresar a España, el *Canarias* haría nuevamente escala en Río de Janeiro, ahora con más tiempo para poder sus tripulantes gozar de las maravillas de aquellas tierras.

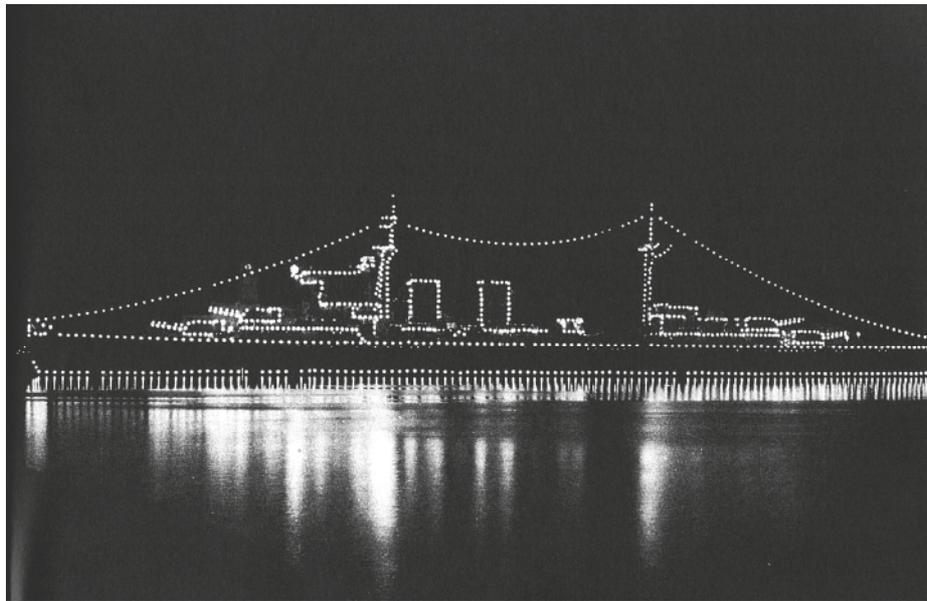
Otra visita al exterior del buque-insignia por excelencia sería, por aquella época, la que en mayo de 1962 realizó al puerto de El Pireo con motivo del enlace matrimonial en Atenas de nuestros actuales reyes. Con la excepción de las varias realizadas a la cercana Lisboa —una de ellas en noviembre de 1960 con ocasión de los actos y festejos del quingentésimo aniversario de la muerte del infante Enrique *El Navegante*—, serían aquéllas sus únicas visitas a puertos extranjeros en sus casi 39 años de servicio.

Ya en la década de los 60, el cañonero *Magallanes* haría algunos viajes a puertos de África expresamente comisionado para tareas puramente humanitarias. Sería una de ellas a Agadir, en marzo de 1960, como consecuencia del gran terremoto que asoló aquella zona de Marruecos. Le acompañarían el remolcador *RA-2* y la barcaza de desembarco *K-2* con órdenes de que las respectivas dotaciones colaboraran en la medida de sus posibilidades en las tareas de auxilio en tierra. La del cañonero, protegidos sus rostros con mascarillas debido al hedor que desprendía la zona, recuperaría de entre las ruinas treinta y dos cadáveres.

En 1965, la grave crisis de artículos alimenticios que padecía Mauritania llevaría al mismo cañonero, con base en Las Palmas, a realizar dos viajes a Port-Etienne con varias toneladas de víveres con destino a aquella población.

Lo cierto es que por lo que se refiere a visitas de pura «cortesía», el lento paso de los años no mejoraría mucho las cosas en este sentido. Así, cuando entró en servicio el destructor *Oquendo*, en el que tantas falsas expectativas había depositado nuestra Armada, hubo de recurrirse a una visita a Montecarlo para «mostrarlo» en el exterior. Ocurría ello en abril de 1966.

Avanzado el tiempo, orgullosa ahora la Marina, ya con más razón, de los «nuevos» y bonitos destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*, se organizaron sendos viajes oficialmente de «resistencia y adiestramiento»,



La silueta del *Canarias* queda aquí dibujada por medio de guirnaldas de bombillas en el puerto de El Pireo.



El *Oquendo* en Mónaco.

aunque imaginamos que por encima de ambos objetivos primó el deseo de exhibirlos en puertos extranjeros. El viaje del *Marqués de la Ensenada* le llevaría a recalar en Nápoles, Casablanca y Portsmouth.

Ya a partir de 1975, nuestra presencia en el exterior tendría dos hitos señalados. Por una parte, el viaje que en octubre de 1976 hizo a puertos de Colombia, Venezuela y la República Dominicana la fragata *Cataluña* con motivo de un viaje oficial de los reyes a aquellas tierras; y por otra el que, mitad con fines comerciales —la posible venta a aquellos países de buques iguales— y la otra mitad para reforzar lazos de amistad, realizaron en-

tre enero y abril de 1980 las nuevas corbetas *Diana* y *Descubierta*, con visitas a los puertos de La Guaira, Veracruz, Cartagena de Indias, Colón, Guayaquil, El Callao, Valparaíso, Tóhahueno, Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Arrecife.

Por aún recientes en el tiempo aquellos hitos, los dejamos reseñados con la simpleza y brevedad de las anteriores líneas.

En junio de 1991, la *Descubierta* llegaría a Nueva York, reciente aún su participación en misiones de control en la Guerra del Golfo, para participar en una Semana Naval.

Otra corbeta que se dejaría ver en aguas americanas fue la *Infanta Elena*, en julio de 1994, para participar en los actos conmemorativos del quingentésimo aniversario «del reparto», la línea imaginaria que por el Tratado de Torde-sillas dividiría la posesión del Nuevo Mundo entre España y Portugal.



Fragata *Cataluña* a la llegada de los reyes a Cartagena de Indias.

Con respecto a las fragatas clase *Baleares* y posteriormente las fragatas clase *Santa María*, con motivo de sus viajes a bases y polígonos navales norteamericanos para efectuar pruebas de evaluación y lanzamientos de misiles, serían relativamente numerosos los puertos de aquel continente ocasionalmente visitados.

Especial resonancia en los medios de comunicación tendrían por aquella época los viajes por el Mediterráneo, en sendas comisiones extraordinarias, de dos de aquellas modernas fragatas. Fue el primero el que en enero de 1980 realizó la *Asturias* llevando a bordo, desde Civitavecchia hasta Cartagena, los restos mortales de Alfonso XIII; y el segundo el realizado en junio de 1992 por la *Cataluña* entre El Pireo y Ampurias portando la llama olímpica para los Juegos de Barcelona.

Nuevos tiempos

Y llegaría un momento en que felizmente, por generalizadas, las visitas de unidades de guerra españolas a puertos extranjeros dejaron de ser «noticia» en

HISTORIAS DE LA MAR

los medios de comunicación. Encuadrados en fuerzas multinacionales la mayoría de las veces, o con ocasión de maniobras o en comisiones de ayuda humanitaria en el exterior, nuestros ahora sí realmente modernos barcos, en vanguardia con los mejores en su clase, mostrarían el pabellón nacional en numerosos mares. Y es que las cosas habían cambiado mucho en este último tramo del siglo xx.

No es que pasara desapercibida en su momento, pero sí que merecía mayor despliegue informativo —naturalmente siempre en nuestra opinión— la visita que en agosto de 1991 realizara al puerto de Sebastopol —principal base naval, además, de la Marina de la URSS en el Mar Negro— la fragata *Numancia*; y es que nunca antes un buque de guerra español había atracado en un puerto de la Unión Soviética. Y por muy poco aquella excepción no se quedaría en nada, pues a las pocas semanas, en plena *Perestroika*, se iniciaría el desmembramiento —consumado de facto en diciembre de aquel año— de



Vista del L-51 *Galicia* en aguas de Banda Aceh, en Indonesia.

aquella otrora poderosa Unión de Repúblicas Socialistas. Sin que, claro, tuviera algo que ver en ello nuestra fragata...

Ya a punto de ponerle final a la lectura de estas líneas, acaso se pregunte el lector: ¿y del *Elcano* —al que hemos hecho una sola referencia—, qué? Y otro tanto con respecto al *Galatea*.

Verán. Sobre ambos buques escuela y su presencia en puertos extranjeros mostrando siempre muy alto el pabellón español cabría escribir incluso varios libros. Nos hemos limitado aquí a reseñar las excepciones y en relación, en todo caso, a buques propiamente de guerra. Hecha esta puntualización, sepa también el lector disculparnos si con respecto al tema en general, y en este maremágnum de nombres y fechas, nos hemos dejado algo importante en el «tintero»... del ordenador, naturalmente.

