

# EL ÚLTIMO TRIENIO

*(Y algunos recuerdos reseco de trienios anteriores)*

Miguel ROMERO MORENO



*Con motivo del fallecimiento el día 13 de abril del almirante Miguel Romero Moreno, frecuente colaborador de nuestra REVISTA, y en recuerdo de su memoria, reproducimos su artículo publicado en el mes de julio de 1985.*

## Introducción



L DIARIO OFICIAL DE MARINA número 228, del día 2 de octubre de 1984, publicó una de las acostumbradas y puntuales relaciones de trienios en la que se me concedían dieciséis, acompañado de cinco vicealmirantes, un contralmirante y dos capitanes de navío compañeros de promoción; de aquellos 28 aspirantes que en el verano de 1935 ingresamos en la Escuela Naval de San Fernando con la ilusión de consagrar toda la vida que teníamos por

la proa, al servicio de España en su Marina de Guerra.

Así decía —Marina de Guerra Española— la inscripción dorada grabada en nuestra primera cartera militar que nos dieron en seguida y que llevaba pegada y sellada la correspondiente fotografía de uniforme, obtenida con la marinera blanca del padre de uno de mis compañeros y con unas palas de aspirante de 1.º sacadas no sé de dónde; cartera militar que conservo como uno de mis mejores recuerdos. ¡Ya éramos marinos de guerra españoles! Qué lejos estábamos de saber que dentro de muy poco tiempo lo íbamos a ser de verdad, a bordo de los cruceros *Canarias*, *Baleares* y *Cervera* y del acorazado *España*, durante nuestra Guerra Civil y que, aunque civil o incivil, era una guerra en la que se hundían barcos y había constantes amenazas y ataques de superficie, aéreos y submarinos, que obligaban a estar siempre listos para el combate durante interminables días y noches, todo lo cual quedó impreso para

## TEMAS GENERALES

siempre en la cera virgen de nuestra juventud, de unos aspirantes habilitados de guardia marinas.

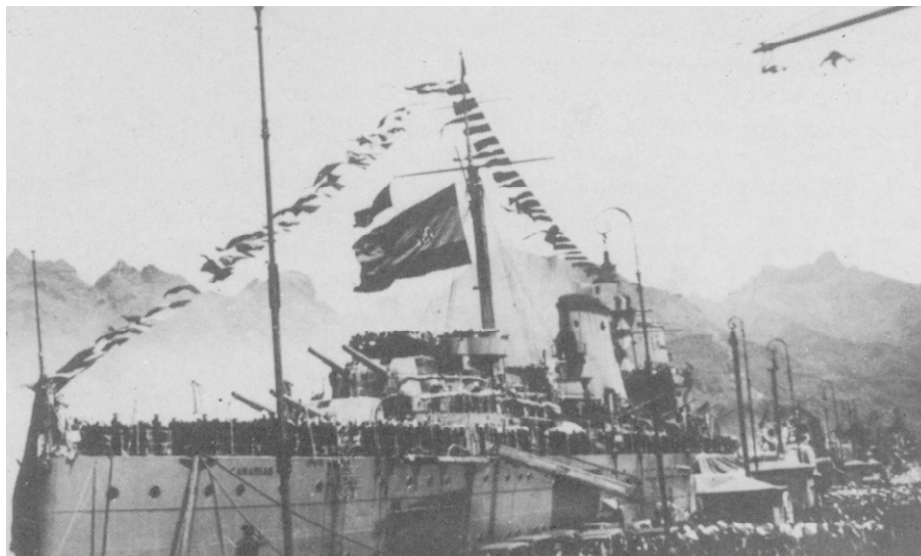
Así pues, en el verano de este año de 1985 se cumplirán cincuenta años de vida militar. Las bodas de oro con la Armada. Buena ocasión para su reunión de los que queden de aquella promoción y de que sus compañeros tratemos de la de Intendencia de la Armada, que ingresó en la Escuela Naval al mismo tiempo. Buena ocasión para recordar nuestra entrada y salida de la Escuela Naval, nuestra jura de la bandera, para recordar a todos los queridos compañeros que ya no están en este mundo y para charlar de tantas cosas pasadas, presentes y futuras como se tratan en estas ocasiones y que tienen como factor común España y su Marina.

### **Primer quinquenio.—Junio de 1944**

El primer trienio no fue trienio sino quinquenio y salió un poco retrasado en junio de 1944, con fecha de abono de 1 de enero de dicho año, firmado por el ministro de Marina. Los quinquenios parece que nacieron en el año 1918 como una gratificación de efectividad de 500 pesetas anuales para endulzar algo cada uno de los periodos de cinco años que cumplían los jefes y tenientes de navío o asimilados en sus empleos respectivos. Primero salió para el Ejército de Tierra y luego para Marina. Eran una especie del grado en el empleo actual pero de verdad. Cumplido el décimo año de efectividad en el empleo se endulzaba más el largo período de permanencia en el mismo con 100 pesetas por cada anualidad.

En el año 1941 se establecen ya quinquenios acumulables de 500 pesetas anuales, a partir de la promoción a oficial u oficial alumno para los procedentes de las Academias Militares y del ascenso a sargento para los procedentes de suboficiales. Su importe seguía fijado en 500 pesetas anuales; hoy puede parecer ridículo, pero entonces se podían hacer bastantes cosas con esa cantidad. Habíamos ascendido hacía poco tiempo a tenientes de navío. No se había cumplido la advertencia de un jefe de la Armada, que el día de salida de las notas finales de ingreso decía: «no es a éstos —a los ingresados— a quienes hay que felicitar, sino a los que no han ingresado, porque los primeros se van a pasar catorce años de alféreces de navío». ¡Era bonito ascender y recibir el quinquenio todos juntos!

Habían pasado muchas cosas durante ese quinquenio; por lo pronto se había declarado la Segunda Guerra Mundial cuando nuestra promoción navegaba por aguas canarias en el viaje de instrucción de alféreces de fragata a bordo del crucero auxiliar *Mar Cantábrico*, aquella famosa presa realizada por el crucero *Canarias*. Nuestro comandante había sido el director de tiro del *Canarias* en aquel combate relámpago con el destructor *Ferrándiz* en el estrecho de Gibraltar y que tan decisiva influencia tuvo en el curso de la



En 1940 el crucero *Canarias* hizo su primera visita a las islas que le habían dado nombre. (¡Qué magnífico buque-museo se perdió España!).

guerra. Cada vez que nuestra promoción recalaba en las islas Canarias en viaje de prácticas se declaraba una guerra; primero había sido la nuestra, cuando tocamos en Santa Cruz de la Palma y en Santa Cruz de Tenerife con el velero *Galate* —tan famoso después de haber sido dado de baja y ahora en trance de resurrección— y luego la Segunda Guerra Mundial con el *Mar Cantábrico*.

En 1940 una parte de la Escuadra, con el crucero *Canarias* como buque insignia del vicealmirante comandante general de la misma, había hecho su primera visita a las islas que le habían dado nombre y recibió la bandera de combate que con tanta gloria se había ganado y en las que fue recibido triunfalmente. Su comandante lo manejaba como si fuera un bote; las multitudes que esperaban en los muelles se echaban hacia atrás, creyendo que se iba a montar en los mismos, para dejarlo siempre clavado en su sitio dando las estachas con la mano. También salía del dique de Ferrol en días de viento, con sus máquinas y sin ayuda de remolcadores. ¡Era un gran maniobrista en una época de muchos buenos maniobristas!

También la flotilla de destructores desatracaba con frecuencia en bloque en brillante maniobra. Se permanecía fondeado mucho tiempo, se comía a bordo y los sábados por la mañana había lectura de Leyes Penales y revista del barco por el comandante. En el *Canarias*, como lo permitía su cubierta, desfilaban después las brigadas ante el comandante situado en la toldilla.

## TEMAS GENERALES

Se cambiaba de destino sin dietas, con solo el pasaporte. Tenía la ventaja de que no había que justificar gastos de manutención y además había que transportar un baúl con sábanas y mantas, pues a bordo no estaban a cargo todavía. Pero se hacía con mucha ilusión.

Un oficial de aquella época se adelantó a futuros conceptos retributivos y se fijó un baremo: tantas pesetas por cada guardia de mar, o de puerto, tantas por una guardia de media marejada, vigilancia en tierra, ejercicio de tiro, guardia con el teniente de navío don Fulano que era tan «hueso», etc. Al cabo de diez o doce días se le había terminado el presupuesto y decía que a partir de entonces hacía el servicio —servir, siempre servir, Hoja de Servidos— gratis y lo hacía todo con más entusiasmo si cabe.

Otro alférez de navío se encontró de repente una mala noche de invierno de comandante del *Galatea*, que estaba fondeado en la ría ferrolana —era el más antiguo—, y en medio de rachas atemporadas terminó maniobrando para atracarlo en el muelle comercial.

Antes de la visita a las islas Canarias se había entrado en Lisboa. Allí, en unas informaciones luminosas de no recuerdo qué plaza, el día 9 de septiembre de 1940, leímos el desembarco alemán en Noruega.

Se asistía con una enorme avidez profesional y con gran escasez informativa al bombardeo de noticias navales cada vez más apasionantes: la hazaña de Prien al hundir al *Royal Oak* en Scapa Flow, a las venturas y desventuras del acorazado alemán *Graff Spee* en el Atlántico Sur, a la tremenda batalla del Atlántico, al ataque de los barcos ingleses a los franceses en Mazalquivir y Dakar, a la derrota italiana de Matapán, al fulminante tiro del *Bismarck* sobre el *Hood* y a, la posterior caza de este último frente a Brest, en cuya ocasión salieron de Ferrol, en medio de un temporal deshecho para intentar salvar naufragos, el crucero *Canarias* y el destructor *Gravina* (éste último tuvo que regresar a causa del temporal); al ataque japonés sobre Pearl Harbour, hundimiento de los cruceros de batalla ingleses *Repulse* y *Prince of Wales*, a la cadena de desembarcos japoneses, batalla de Midway, etc., y a la sucesión de desembarcos aliados y americanos que culminaron con aquel desembarco aliado en Normandía en el mes que salió publicado nuestro primer quinquenio.

El minador *Vulcano* era buque-escuela de guardia marinas en el que se realizaban cruceros semestrales con promociones grandes de más de ochenta alumnos, pues había que cubrir el vacío dejado en el escalafón por tantos asesinatos cometidos al principio de nuestra guerra, ¡esa escalofriante lista que figuraba hasta hace poco en las primeras páginas de nuestro Estado General de la Armada! A bordo navegaban dos futuros AJEMA, uno como oficial, que luchaba desesperadamente para corregir aquel «embolada» del atacado automático o semiautomático de los cañones de 120 mm, marca F, Y el otro como guardia marina. También navegaban otros guardiamarinas que hoy ocupan puestos claves en nuestro almirantazgo. Con las banderas nacionales

pintadas en sus costados se navegaba continuamente entre las islas Canarias y los puertos peninsulares. Alguna vez fue avisado para que se desviara de su derrota por estar en las cercanías de un gran convoy.

En el año 1943 había tenido lugar el traslado de la Escuela Naval Militar desde San Fernando a Marín, lo que le iba a dar a esta pequeña villa marinera categoría nacional y hasta internacional.

Fue por entonces cuando vino procedente de Burdeos una flotilla de lanchas torpederas mandadas por tenientes de navío de mi promoción, mandos envidiables, quienes erguidos en los puentes en las salidas de puertos se les oía dar unas potentes órdenes a sus motores, que eran algo así como ¡avante dos veces extraordinaria!, que sabían a gloria.

### Segundo quinquenio.—Junio 1948

El segundo quinquenio fue prácticamente un cuatrienio, también salió retrasado y rectificado y al final fijó la fecha de abono y su antigüedad en el día uno de junio de 1948 y suponían los dos quinquenios 2.000 pesetas anuales. Habían sido elevados a 1.000 pesetas cada uno, en los presupuestos del año 1947.

Se había terminado la Segunda Guerra Mundial y habíamos entrado en la era atómica y también en la de nuestro aislamiento internacional. El *Elcano* hacía sus viajes de instrucción apoyado en los puertos metropolitanos y de las colonias portuguesas. En el año 1947, en un crucero que comenzó en enero, visitó, además, Santo Domingo —Ciudad Trujillo como se llamaba entonces— y Ciudad del Cabo. Al salir de Marín se perdieron tres hombres en un duro temporal del SW, y en el viaje de ida a Santo Domingo por poco se muere su habilitado, que fue salvado con ayuda de Dios y de los dos médicos del *Elcano*, en contacto radio con colegas de los Estados Unidos.

Era bonito descubrir América otra vez por Santo Domingo, tan llena de recuerdos y donde se tuvo que hacer frente a un intento serio de terminar con el viaje, por medio de una bien tramada deserción masiva de marineros, atraídos por cebos femeninos y otros señuelos y que pudo ser cortada con la ayuda de las autoridades locales y de un alférez de navío del *Elcano* que salió a tierra vestido de marinero para descubrir la trama.

En la dársena de Ferrol estaban otra vez los tres cruceros tipo *Príncipe Alfonso*, éste después de haber sido el *Libertad* era el *Galicia*. A bordo del *Cervantes* se había implantado aquella organización conocida como el «Corán», que fue el intento más serio y afortunado de organización de buques que se había realizado hasta aquella fecha, lejos todavía de conocer las organizaciones de los barcos americanos.

Era época dura, pues se navegaba poco, había poco combustible y era necesario aprovecharlo bien y aguzar el ingenio para conservar los conocimientos profesionales y poder transmitir encendida la antorcha a las promo-

## TEMAS GENERALES

ciones siguientes. Se hacían bastantes ejercicios de tiro real en aguas atlánticas de las costas gallegas y el crucero *Cervera* y el destructor *Sánchez-Barcáiztegui* lucían casi siempre con orgullo la Diana en sus montajes de popa. Había exámenes de idiomas que se celebraban en Madrid y en el Tribunal figuraban traductores del Ministerio de Asuntos Exteriores. Se presentaban pocos candidatos y los exámenes tenían fama de duros.

### Cuarto y quinto trienios.—Enero y octubre de 1951

A partir de entonces, en diciembre del año 1950, se acabaron los quinquenios y comenzaron los trienios. El año 1951 fue el del cambio, el del ajuste a trienios. El 23 de abril se firmaron cuatro trienios —4.000 pesetas anuales— con fecha de abono de 1 de enero del citado año y luego en 30 de septiembre se perfeccionaron cinco trienios —5.000 pesetas anuales— a partir del 1 de octubre del mismo año. Ya siempre hasta el presente, cada tres años en esta fecha, saldría puntualmente la concesión de un trienio más. Realmente esto de las concesiones de trienios siempre ha funcionado muy bien, tanto en la época de las fichas manuales como en la actual de procedimientos mecanizados.

En el otoño de 1948 tuvo lugar en Sevilla aquella famosa celebración del VII Centenario de la Marina de Castilla, con la asistencia de numerosas representaciones de Marinas americanas. Al desfile final asistió una fuerza de desembarco de la Escuadra, atracada en el puerto de Cádiz, que se trasladó en un tren que al regreso tardó toda una noche, una interminable noche, por culpa del carbón, o de la locomotora o de ambas cosas a la vez. Y además con uniforme de levita. Viajaban con nosotros los marinos argentinos del *Puyrradón*; que estaba también atracado en el puerto de Cádiz.

Mandaba el destructor *Almirante Antequera* un capitán de fragata quien pensaba hasta en sus menores detalles el proyecto de la Escuela de Transmisiones y Electricidad de la Armada que se llevaría a cabo posteriormente.

En septiembre de 1949 tuvo lugar la primera visita de barcos norteamericanos a Ferrol después de la Segunda Guerra Mundial, como avanzada de la firma del Acuerdo que tendría efecto años después. Se componía de los cruceros *Columbus* y *Juneau* y de los destructores *Bordelon* y *Stribling*. Atracaron en el muelle comercial. Desde Londres vino el almirante Connolly.

Hubo numerosas visitas técnicas de oficiales españoles y redacción de las inevitables memorias. La impresión que produjo la contemplación de los barcos de la U. S. Navy que habían hecho la guerra y de sus numerosos adelantos de todo tipo fue extraordinaria. Nuestra Escuadra los despidió fondeando a todos los cruceros en bahía y saliendo a bordo del buque-insignia americano su almirante hasta la boya del Segáño. .

Este mismo año, a continuación, una agrupación de la Escuadra visitó Lisboa llevando a S. E. el Jefe del Estado a bordo del crucero *Miguel de Cervantes*.

Olvidadas ya aquellas ilusiones de la construcción de acorazados y «todo lo que ello llevaba consigo» nuestras principales construcciones navales habían quedado reducidas a la serie de cañoneros tipo *Pizarro*, al cual se le había montado el año 1948 el primer radar de navegación, a las corbetas tipo *Atrevida*, a algún submarino y a la larga serie de torpederos tipo *Audaz*, algunos de los cuales se habían resistido por problemas técnicos a abandonar las gradas el día de su botadura, con la consiguiente desilusión de sus madrinas.

#### **Sexto trienio.—1 de octubre de 1954**

El año 1953 había sido testigo de la instalación en el campo de deportes de la Escuela Naval Militar de un pequeño hangar y de la primera Escuadrilla de Helicópteros. Nacía pues, mejor dicho, renacía, nuestra aviación naval y nacía pequeña como todo lo que aspira a llegar a ser grande.

Este año presencié también la firma del acuerdo con los Estados Unidos, que tanta importancia iba a tener para nuestra Marina en todos los órdenes: armas, barcos, cursos de instrucción, información, etcétera.

Como ya se barruntaban nuevas orientaciones en organización de barcos y otras mejoras deducidas de la Segunda Guerra Mundial, el núcleo de dotación de la serie de torpedos tipo *Audaz* trataba de incorporar al primero de la serie la mayor cantidad posible de ellas. Pero no era fácil ni quizá hubiera sido conveniente. El ministro de Marina llamó al comandante de núcleo de dotación y comandante de quilla del *Audaz* para decirle poco más o menos lo siguiente: «Comandante, no insista más con las reformas del *Audaz*; en estos barcos no se puede hacer nada más, tienen que salir así, otra cosa será con los destructores tipo *Oquendo*. En España, la Marina no le interesa a casi nadie (¿constante histórica?) y lo que se consigue es por mi amistad con el Generalísimo».

#### **Séptimo trienio.—1 de octubre de 1957**

Este trienio tiene muchos recuerdos del *Elcano*, que entonces hacía largos viajes de nueve o diez meses de duración.

En septiembre del 54 salió, como siempre, desembarcando a los últimos obreros de la «Bazán» durante su navegación por los caños de La Carraca. Antes, había dejado en tierra bastantes muelas de su dotación para evitar problemas odontológicos durante sus largas navegaciones, pues fiel a las viejas tradiciones veleras navegaba sin odontólogo. Este viaje iba a pasar a la pequeña historia del *Elcano* por dos importantes realizaciones marineras.

Una fue el «récord» de tiempo a vela, algo así como un noventa y tantos (muy alto) por ciento del tiempo total de navegación a vela pura. Para ello

TEMAS GENERALES



Un «día cualquiera» del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*. (Si algún día dejase de navegar. España, no debería perderse este buque-museo).

tuvo que hacer muchos equilibrios, derrotas muy veleras, cruzar el canal de la Florida en navegación nocturna «afeitado» por petroleros que no esperaban encontrarse un velero de ese porte atravesado en su derrota. Una vez fue avisado por un guardacostas americano previniéndole que se dirigía a tierra (ya se sabía); viradas continuas aprovechando los relevos de las guardias, lentas salidas de puerto a vela pura, etcétera.

El otro acontecimiento marineró fue el de haber sufrido el mayor temporal en la historia del *Elcano*, en la ya larga historia de este barco que tantos temporales había soportado. Cada año el *Elcano* coge por lo menos un buen temporal, el último parece que siempre es el mayor. Sin embargo, en este caso he oído algunas opiniones imparciales de comandantes posteriores, que habían estudiado profundamente esta historia de los malos tiempos del *Elcano* y coincidían en que éste había sido quizá el más importante.

Fue a la salida de Charleston, Carolina del Sur, a principios del mes de enero; recién descubierta Norteamérica para una gran parte de su dotación a través de este bonito Estado y cuando aún se estaba bajo los efectos de una dulce estancia navideña, el *Elcano* fue cazado por una depresión tan tremenda que agotó todos los recursos de la ciencia o arte de la maniobra, en estos



casos, e hizo pensar a todos en la necesidad de que el barco fuese sometido a una gran carena si salía de aquel trance.

Y así fue, pues al año siguiente no hizo viaje de instrucción y entró en una gran reparación de la cual casi salió otro *Elcano*, y en el curso 56-57 hizo uno de sus más largos y bonitos viajes. Antes de llegar a Santa Cruz de Tenerife se cayó de la arboladura un guardiamarina, creo que el único que hasta aquella fecha se había caído y que gracias a Dios pudo salvar su vida.

En San Diego coincidió con el núcleo de las dotaciones de los dos primeros destructores que iban a ser transferidos a nuestra Marina, los *Lepanto* y *Ferrándiz* y allí también coincidió con la llegada de los minadores *Vulcano* y *Marte*, que habían transportado desde España a las dotaciones de los citados destructores que poco después emprenderían la larga derrota a España. En aquel viaje visitó muchos puertos de los Estados Unidos y fue punto de reunión de algunos de los ya numerosos oficiales y suboficiales que se encontraban en Estados Unidos realizando cursos de instrucción. Alguno que no había encajado muy bien en el *american way of life* pedía por favor una tortilla de patatas. Otros que sí lo habían encajado bien, circulaban por Nueva York en coches de sexta mano, como si lo hubieran hecho durante toda su vida.

En el año 1956 comenzaron en el Naval War College de Newport RI unos cursos de Mando Naval para oficiales extranjeros, uno por cada nación. España ha acudido puntualmente desde entonces casi todos los años y son bastantes los oficiales españoles que han obtenido su diploma.

### Octavo trienio.—1 de octubre de 1960

En octubre de 1960 está en pleno apogeo aquella época de ilusión colectiva de nuestra Marina, que coincidió con la llamada modernización de una parte de nuestra flota, de las Fuerzas «F», los radares, sonares, erizos, cañones en pulgadas, torpedos antisubmarinos, lucha antisubmarina, batitermógrafo, teléfono submarino, CIC, el CIAF, la OVAF, los Centros de lucha contra incendios, desmagnetización, etc., ¡ah! y de las mesas calientes. Y de los dos años embarcados día a día llevados a rajatabla. Algún comandante decía: «A mí el CIC no me recomienda nada». Pero aquellas primeras fragatas y corbetas modernizadas se someten con gran humildad a todos los tormentos de la OVAF. Es la apoteosis de la guerra antisubmarina. El *Lepanto* y el *Ferrándiz* van a Malta y hacen maniobras con los ingleses. Sus ejercicios de tiro producen gran admiración. Los contramaestres dicen *Roger out* y existe una fiebre por tratar de recuperar el tiempo perdido y asimilar toda la información que hoja a hoja nos va llegando y demostrar que la Marina de guerra española aunque no ha participado en la Segunda Guerra Mundial puede ponerse al día. ¡Y ya habían pasado tantos días, tantos años del final de esa guerra, y nuestra llamada modernización ya estaba bastante superada!

#### TEMAS GENERALES

En el último discurso de la Pascua Militar hemos oído decir a nuestro AJEMA algo sobre los malos momentos que pasa la «Bazán». Ya en el año 58 ó 59, en aquella ocasión en que fue nombrado un contralmirante, almirante delegado del excelentísimo señor ministro de Marina en la Dirección de Construcciones Navales Militares, para resolver los problemas de los *Audaz*, había elevado un estudio que se llamaba «El problema de la Bazán». No hay nada nuevo. Y han pasado casi treinta años.

Se estaba construyendo la Base Aeronaval de Rota y un día, con el muelle todavía sin terminar, atracó uno de nuestros destructores. La atracada, difícil y perfecta, produjo admiración y comentarios muy elogiosos por parte de los oficiales de la U. S. Navy que esperaban en el muelle, diciendo que si todos los oficiales de la Marina española maniobraban así eran los mejores... pues era un día de levante endemoniado y ¡con el ministro de Marina a bordo!

#### **Noveno y décimo trienio.—1 de octubre de 1963 y 1 de octubre de 1966**

Sigue la fiebre de hacer cursos en Estados Unidos. Sería interesante escribir la pequeña historia de aquellos cursos. De aquellos pioneros que sin saber mucho inglés se apuntaban con ilusión a cursos de cualquier cosa, algunos se vestían de caqui con las palas de ebonita y salían adelante.

En el verano del 62 dos jefes efectuaron uno de esos cursos. Se llamaba de *Operational Intelligence*. No sabían muy bien de qué se trataba, ni nadie se lo supo explicar. El curso era en Washington DC. En Anacostia. En la Naval Intelligence School. Unos años más tarde, nuestra 2.<sup>a</sup> Sección del EMA, la Segunda Sección, la Sección de Información pasó a llamarse de Inteligencia. La palabreja tenía serios detractores. Pero ahí quedó, y hoy hay «Inteligencias» por todos los lados.

Y controles de seguridad, tarjetas para el control de seguridad. También costó al principio, pues eran más e importantes los que se resistían a colocarse las tarjetas de control y hoy hay controles para todo..., y cuando te descuidas te ves metido en un lío.

En el año 63 comenzó un curso en nuestra Escuela de Guerra Naval, en el que se abrió la mano para poder admitir a algunos capitanes de fragata que ya habían demostrado en las aulas de la mar su interés por la guerra naval. Y con la misma humildad con que se habían sometido a los exámenes de la OVAF se sometían a los exámenes de ingreso, a los problemas de cinemática, a la Memoria, al peligro de ser rechazados. No importa nada, hay que estar al día en la guerra naval.

El tradicional viaje al extranjero fue a dos naciones de gran tradición naval —Inglaterra y Holanda— y en la primera se llegó hasta Londonderry y se estuvo cerca de donde años más tarde sufriría el almirante Mountbatten un atentado terrorista que le costó la vida.

Al final del curso uno de los recién diplomados pidió al jefe del EMA embarcar en el *Elcano*. «Almirante —le dijo—: He sido teniente de navío profesor, jefe de estudios y segundo comandante. Ahora se va a cubrir su mando. Me gustaría mandarlo. Ser su comandante». La respuesta fue rápida y sin lugar a dudas: «Usted ha hecho un curso de Estado Mayor. Pues a un Estado Mayor». Y salió disparado para segundo jefe del Estado Mayor de la Flota.

### Undécimo y duodécimo trienios.—1 de octubre de 1969 y 1972

Estos trienios tienen la novedad de venir firmados por el almirante jefe del Departamento de Personal y el primero con la grata novedad de ser 11.000 pesetas, pero mensuales, que se conservan en el duodécimo en 12.000 pesetas. En ellos se recogen los frutos de aquel famoso COMESPLAN, Comisión de Estudios y Planes, formada por un grupo de jefes de nuestra Marina, que, a las órdenes de un contralmirante, se reunían en la Biblioteca del Ministerio, exprimían a todo el que sabía algo de cualquier especialidad y con su labor se logró que nuestra Marina avanzase muchos años en sus leyes, métodos y procedimientos.

Fue una época de gran evolución o casi revolución legislativa. Se había promulgado la LOA, la Ley Orgánica de la Armada, con sus niveles, su Consejo de Ministerio, Zonas Marítimas, etc. En un Decreto de aquella época se establecen claramente las misiones y facultades del AJEMA y se dice: «que además de reunir las mejores cualidades para el cargo puede permanecer en él un tiempo apreciable, de ser posible por un periodo aproximando de cuatro años». Y es que la permanencia en tan alto cargo es fundamental para las Marinas.

A propósito de larga permanencia en este puesto de mando de una Armada, conviene recordar que en este año de 1985 el almirante Gorshkov, que ha cumplido setenta y cinco años, lleva casi treinta en el puesto de mando de la Marina soviética —¡diez trienios de comandante en jefe de su Armada!—, periodo durante el cual se ha transformado en la gran Marina oceánica, que actualmente es. No puede caber duda que sus cualidades personales, militares y de equilibrio político deben ser extraordinarias. ¿Qué habría sido de la Marina soviética si durante tan largo periodo de mando en vez de un Gorshkov hubieran sido cinco o seis de tan análogas y sobresalientes cualidades?

Cierta permanencia es necesaria no sólo en tan altos puestos, sino en casi todos. Recuerdo con horror la pregunta que le dirigió el comandante de un destructor a su segundo —en época de escasez y de frecuentes cambios de oficiales— cuando le dio la novedad de estar listo el barco para salir a la mar: «Segundo, ¿quién es hoy el oficial de derrota?».

En cambio recuerdo también, y esta vez con admiración, a un alférez de navío de la Escala Especial a quien tuve el gusto de conocer en una visita al

## TEMAS GENERALES

CAD de Ferrol, que llevaba treinta y tres años en la Armada y de ellos treinta y dos embarcado en tres barcos, cada uno de los cuales habían sido típicos de nuestra Marina; un cañonero tipo *Pizarro*, un destructor tipo *Sánchez-Barcáiz-tegui* y una fragata tipo *Baleares*. Esas permanencias son clave del funcionamiento suave y eficaz de cualquier organismo.

Había nacido también la Ley de Escalas y Ascensos, la famosa Ley, de la cual le oí decir en aquel entonces a un viejo almirante que iba a producir mucha sangre. Vino con su cortejo de informes personales nuevos, órganos de trabajo, juntas de clasificación, ilusiones y desilusiones, etc. Y también una innovación largo tiempo deseada. Me refiero a los reconocimientos periódicos, a los reconocimientos psicofísicos, que desde entonces se realizan con toda regularidad. Sería interesante saber el número y sobre todo los casos importantes graves de salud que han detectado y a cuya rehabilitación han contribuido.

En estos trienios nuestra Marina dio uno de esos saltos que dan las Marinas de guerra periódicamente y que hacen avanzar no sólo a la construcción naval, sino a todas las industrias de ella derivadas y a las que arrastran hacia el progreso. Se recuerda lo del cambio de la vela al vapor cada vez que hay uno de esos saltos y la verdad es que son mayores. Me refiero a la firma de las órdenes de ejecución de las fragatas DEG y de los submarinos *Delfín*. Sin apenas recursos iniciales pusieron en órbitas americanas y francesas no sólo a una gran cantidad de personal de la Marina sino de la «Bazán», con objeto de realizar multitud de recursos necesarios para su construcción y para su mantenimiento y operatividad. Nace el Programa Naval.

Con la promulgación de la Ley 32/71 hay dinero para comenzar con la segunda fase del Programa Naval. Hay que decidir rápidamente. Comienza un periodo que se desarrollará a través del siguiente trienio también y que será una época fecunda para nuestra Marina. Por una parte se siembran los buques-hidrográficos, las corbetas y los patrulleros —pesados y ligeros se les llamaba entonces—. El EMA invita al almirante Price, U. S. Navy, encargado del programa de las que entonces eran las PF a efectuar una presentación de las mismas para nuestra Marina; por otra parte se empieza a recoger la siembra de la primera fase del Programa Naval, se entregan a la Marina las primeras fragatas y efectúan brillantemente sus adiestramientos en los Estados Unidos. Sus primeros comandantes ocupan hoy puestos clave en nuestro almirantazgo. Y además se trae de Estados Unidos una serie de buques, entre ellos los destructores *Fram*. Se creía que tenían vida para unos 5 ó 6 años y ahí están todavía, viejos pero en actividad.

### **Decimotercer trienio.—1 de octubre de 1975**

Este trienio tiene una novedad; ya no son 13.000 pesetas sino 16.250 pesetas mensuales; parece que se mejoran los trienios o que se tiene en cuenta a la inflación.

Ha continuado desarrollándose la primera y segunda fase del Programa Naval.

Nuestra Marina, que ya veía venir el próximo salto informativo y no estando dispuesta a que le ocurriera lo de la «modernización», que fue un poco de «abajo arriba», es decir, que se modernizaron más los jefes y oficiales jóvenes, mandó a un grupo de contralmirantes y capitanes de navío antiguos a realizar un curso de orientación informática general, primero en la Escuela de Guerra Naval y luego en Estados Unidos, en el Training Center Atlantic en Dam Neck, Virginia Beach VA.

El crucero *Canarias* deja de figurar en la lista de buques de nuestra Armada. Desaparece el símbolo de nuestra Marina durante los últimos cuarenta años. Ya no hay buque-insignia permanente, ¡cuántos vicealmirantes han izado su insignia a bordo del *Canarias*! El puesto de mando de la Flota, su Cuartel General, pasa después de unos ligeros escauceos a situarse en la Estación Naval de La Graña y ahí está todavía.

En aguas del golfo de León el *Dédalo* realiza unas pruebas con aviones *Harrier* procedentes de Inglaterra. Y ahí están a bordo del *Dédalo*, que han colocado a nuestra Marina en puesto de vanguardia en este aspecto de la guerra aeronaval. ¡Qué lejos quedan aquellos primeros helicópteros de la Escuela Naval!

#### **Decimocuarto y decimoquinto trienios.—1 de octubre de 1978 y 1 de octubre de 1981**

Estos trienios llegaron puntuales, como siempre, en sus correspondientes fechas. En el primer caso la cantidad mensual era de 28.000 pesetas, y en el segundo se decía que será la que corresponda, de acuerdo con la legislación vigente. Cada vez somos menos en la lista y ya los recuerdos de estos trienios no son resecos, sino que están frescos en nuestras mentes aunque parezca que han pasado dos siglos en vez de dos trienios.

Entre los pocos resecos cabe señalar el nacimiento del ISFAS en un pequeño despacho del Alto Estado Mayor, medio arrinconado y casi sin medios económicos, gracias a la inteligencia, voluntad y tesón de un jefe de Intendencia de la Armada.

El último ministro de Marina había durado poco más de dos meses. Llegaba el Ministerio de Defensa. De su época proceden las órdenes para la construcción del portaaviones y de tres fragatas.

También se hablaba mucho de la instalación de una gran base aeronaval en Gando, Gran Canaria, que iba a dar peso a uno de los extremos del famoso eje Canarias-Gibraltar-Baleares.

TEMAS GENERALES

**A modo de resumen**

El último trienio ha llegado cuando ya se está en la nueva situación de la Reserva Activa; quizá el más joven pueda perfeccionar el casi mítico decimoséptimo trienio, pero para los demás será el último, a menos que se transformen en bienios o que se lleguen a redondear por más una vez pasado el ecuador del siguiente, como ha sucedido recientemente al suprimir los céntimos de las cuentas bancarias redondeando las depreciadas pesetas.

Vale la pena haber dedicado la vida a la Marina de guerra española, aunque haya sido de paz, pero eso sí, preparados para la guerra y de haber asistido al paso de aquella Marina del año 1935 —de la que me parece que sólo queda el buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*, del cual decía un contramaestre: «esto no es un barco, es un stradivarius»— a la actual. Vale la pena tener entre los recuerdos una magnífica colección de ortos y ocasos en la mar, todos distintos y a cuál más bellos.

Es tiempo de dar gracias a Dios por haber llegado al último trienio y de pedirle que ilumine a quienes ahora tienen las responsabilidades —grandes y pequeñas— de nuestra Marina.

