

EL ALMIRANTE DON PEDRO NIETO ANTÚNEZ Y LA MODERNIZACIÓN DE LA ARMADA

Eduardo RODRÍGUEZ-TOUBES NÚÑEZ



E cumplen en este mes de diciembre 30 años del fallecimiento del almirante don Pedro Nieto Antúñez, a quien se le conocía con el cariñoso apelativo de «Pedrolo». Es mi intención, con estas pocas líneas, recordar su destacada trayectoria profesional a lo largo de más de 50 años de servicio a la Armada, y sus planes para dotar a la Marina de una organización acorde con los nuevos tiempos y de unos buques modernos que fueran sustituyendo, paulatinamente, a los ya muy anticuados en servicio, adquiridos unos en el extranjero y fabricados otros en los diversos astilleros nacionales de la época.

El almirante Nieto nació en Ferrol en el año 1898. Ingresó en la Escuela Naval de San Fernando con 16 años. Una vez alcanzado el grado de oficial tomó parte en las operaciones de la escuadra durante el conflicto de Marruecos. Al estallido de la Guerra Civil española se hallaba en el Polígono de Tiro Naval Janer de Marín, destinado como tercer jefe de la citada dependencia. Durante la contienda civil fue segundo comandante del acorazado *España*, participando en las operaciones del Cantábrico hasta el hundimiento del citado buque. Además, ostentó el mando del crucero auxiliar *Mar Cantábrico*, interviniendo en el bloqueo del Mediterráneo. Por los diversos méritos contraídos le fue concedida la medalla militar individual.

En el año 1938, con el grado de capitán de fragata, fue nombrado comandante-director de la Escuela Naval en San Fernando, en destino de superior categoría. Durante su mando, en el año 1943, tuvo lugar el traslado de dicha Escuela a su nueva y actual ubicación en Marín.

En 1944 fue nombrado comandante del crucero *Galicia*, pasando ya en 1946 a ocupar el cargo de ayudante del jefe del Estado. Cuatro años más



tarde, y con el grado de contralmirante, ocupó el destino de segundo jefe de la Casa Militar del general Franco. En 1957, y con el grado de vicealmirante, desempeñó el destino de comandante general de la Flota, siendo decisiva su intervención en las operaciones navales de la guerra de Ifni. En 1960, siendo ya almirante, fue nombrado subsecretario de la Marina Mercante. Como colofón a su brillante carrera militar, en 1962 fue nombrado ministro de Marina, sustituyendo en el cargo al almirante Abárzuza. Cesó en sus funciones como tal en el año 1969. Es conocida la gran influencia que el almirante Nieto ejercía en los miembros del Consejo de Ministros. Sus bien elaboradas propuestas, así como sus agudas observaciones a diversos planteamientos que se hacían desde otros departamentos, eran siempre tenidas en gran consideración. En el año 1972, ya en situación de reserva, se le nombra presidente de la Compañía Trasmediterránea.

Nada más tomar posesión de su cargo de ministro de Marina, consciente de la situación en que se encontraba nuestra Armada, se propuso llevar a cabo un ambicioso plan de modernización tanto de personal como de material. Así, desde el mismo inicio de su mandato se establecieron las directrices, estudios y programas necesarios para llevar a cabo un ambicioso plan de construcción de modernas unidades que tuvieran las capacidades necesarias para estar a la

altura de las existentes en otras marinas occidentales de vanguardia.

Sobre el año 1959 tuvo lugar en España un acontecimiento económico muy importante, cual fue la puesta en marcha del denominado Plan de Estabilización. Fue ideado y puesto en marcha por el llamado Gabinete Tecnocrático. En líneas generales consistía en sentar las bases para una rápida y progresiva internacionalización de nuestra economía, lo que supuso la eliminación de los principios de autarquía económica, impuesta en gran medida como consecuencia del aislamiento sufrido tras la Guerra Civil y la Segunda Guerra Mundial.

Hay también que decir que con anterioridad al mandato del almirante Nieto Antúnez se llevaron a cabo planes parciales de modernización de nuestra Armada. Aquéllos se basaban principalmente en la adquisición de buques de procedencia norteamericana, adquiridos o arrendados al amparo de la llamada Ley de Préstamo y Arriendo, suscrita ente las administraciones norteamericana y española. Paralelamente a estos planes se realizaron obras de modernización en diversas unidades. De aquella época podríamos recordar la puesta en acción de las llamadas fuerzas «F», allá por el año 1959, cuando estaba al frente de la cartera de Marina el almirante Abárzuza.

Pero si bien todos aquellos esfuerzos parciales de modernización fueron muy necesarios, no representaban la verdadera transformación que nuestra Armada necesitaba. Faltaba dar un paso más grande en la dirección de un definitivo «aggiornamiento» de nuestra fuerza en todos sus aspectos.

Con la economía en una fase firme de consolidación, el almirante Nieto se percató de que había llegado el momento de acometer un gran programa de



Con el RADM John F. Davidson en el FTC de San Diego.



A bordo del CVA 32 USS *Leyte* en 1953.

modernización, el cual había estado pergeñando durante los años anteriores a su nombramiento de ministro.

Apenas tomado posesión del cargo como ministro de Marina, presentó al Consejo de Ministros un ambicioso programa naval, que consistía básicamente en la construcción de un gran número de unidades, tales como: dos portaaviones, dos cruceros lanzamisiles, ocho destructores, 12 fragatas oceánicas, 24 corbetas, ocho submarinos y diversos transportes y buques auxiliares. El montante del programa ascendía a unos 70.000 millones de la época, lo que suponía un altísimo coste financiero difícil de asumir para el erario público. El almirante, en su fuero interno, contaba con que su ambicioso programa

sería, cuando menos, objeto de importantes recortes. No se equivocó, pero como buen artillero naval «había tirado con bastante elevación». Su ambiciosa propuesta, teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias, no salió del todo mal parada. Se aprobó un plan de modernización reducido, a desarrollar en dos fases: la primera de ellas consistía en la construcción de cinco fragatas del tipo *DEG-7* estadounidense (las clase *F-70*: *Baleares*, *Andalucía*, *Cataluña*, *Asturias* y *Extremadura*) y dos submarinos tipo *Daphné*, de patente francesa (los primeros de la clase *Delfín*: *S 61 Delfín* y *S 62 Tonina*). Esta primera fase comprendía también la modernización de los destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*. Ambos buques fueron completamente reconstruidos y equipados con moderno armamento, piezas de 127 mm, diver-

Los sistemas de lucha antisubmarina e instalación de modernos sensores de detección. Sólo conservaron las turbinas Rateau Bretagne, de controvertido rendimiento. Se completaba esta fase con la adquisición a la Marina norteamericana del portaerones *Dédalo*, anteriormente *USS Cabot*.

Para la segunda fase, que comprendía la construcción de tres fragatas adicionales serie 70 y otros tres submarinos, no se habilitaba de momento crédito alguno, dejando su desarrollo para una fase posterior. Debido a dificultades presupuestarias, se cancelaron los proyectos de construcción relativos a

las tres restantes fragatas. En junio de 1970 se dio la orden de ejecución de dos de los tres submarinos clase *Delfín* previstos en la segunda fase: submarinos S 63 *Marsopa* y S 64 *Narval*.

En el año 1963, el gobierno laborista de Harold Wilson, a la sazón en el poder, rechazó por motivos políticos la construcción para España de cinco fragatas tipo *Leander* incluidas en el programa naval. Pero no hay bien que por mal no venga. Se tomó la acertada decisión de construir dichas fragatas en astilleros nacionales, basando su diseño en el mencionado tipo *DEG 7* norteamericano. Este programa de construcción iba a suponer un gran salto tecnológico en la Armada, y no en menor medida para la entonces Empresa Nacional Bazán, hoy Navantia. Fue como un revolucionario hito en la construcción naval tradicional española, con importante proyección en la industria naval auxiliar de nuestro país.

Por primera vez se acometía en España la construcción de un buque de guerra con diseño, tecnología, materiales, equipos, sistemas de propulsión y armas absolutamente vanguardistas. El esfuerzo realizado fue importante, ya



que había que partir prácticamente de cero. La construcción de las mencionadas fragatas *DEG* y de los submarinos *Daphné* fue, a mi juicio, el gran revulsivo de la profunda modernización de la antigua E. N. Bazán. El gran esfuerzo realizado en la adaptación de los sistemas organizativos, tecnología, fuertes inversiones financieras, etc., propició que actualmente Navantia se encuentre, debido a su alta capacitación y tecnología, entre las empresas punteras en construcción naval en el mundo.

No sólo hay que anotar el programa naval como aportación principal del mandato del almirante Nieto; habría que añadir otras áreas en las que dejó huella su emprendedor espíritu por dotar a la Armada de una estructura acorde con una moderna organización. Como ejemplos podemos recordar la creación de importantes grupos de trabajo como el COMESPLAN, la promulgación de una nueva y magnífica Ley de la Armada, puesta en vigor en el año 1970, que aunque no tenía rango de ley orgánica era conocida como Ley Orgánica de la Armada (la famosa LOA). Esta ley establecía y definía la nueva organización de la Armada basada en conceptos organizativos modernos.

No menos importante y vital para el adecuado sostenimiento de la Fuerza fue la creación de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada (JAL). Tampoco olvidó la asistencia médica y social al personal, en la que debemos destacar la creación de la Policlínica Naval de la calle Arturo Soria de Madrid, así como diversas acciones de apoyo a instituciones sociales y benéficas de la Armada.

Como epílogo de este breve recordatorio, sólo añadir que fueron muchas más las acciones que el almirante Nieto llevó a cabo durante su mandato como ministro de Marina para dotar a nuestra Armada con unos eficaces medios de combate. Vaya con él un cariñoso recuerdo y mi admiración.

