

# REMEMORANZA DE UN DESTRUCTOR: EL ALMIRANTE MIRANDA

José M.<sup>a</sup> BARCELÓ-FORTUNY



Es de bien nacidos —que lo es— honrar la memoria de quienes simplemente como meros individuos o desde sus cargos y puestos de responsabilidad legaron algo excepcional a la sociedad —países, ciudades, instituciones, personas...—, nada habrá de extrañar que nuestra Armada diera el nombre *Almirante Miranda* a uno de sus buques.

Un nombre, el de Augusto Miranda Godoy, estrechamente vinculado al renacer de nuestra Marina de guerra a lo largo de las dos primeras décadas del siglo xx, no en vano fue el impulsor, siendo ministro de Marina en el gabinete de Dato, primero, y en el del conde de Romanones, después, de aquel «volver a empezar» de la Flota en forma de la famosa ley Miranda de 17 de febrero de 1915, en la que se asentaban los jalones para el futuro poder marítimo español. Con su ley, Miranda Godoy seguía la estela dejada por otro impulsor de la necesidad de reconstruir el perdido poder naval: el también almirante Ferrándiz, autor de la ley de su nombre de 1908.

Aquella ley Miranda comprendería, en principio, la construcción de cruceros rápidos, contratorpederos, submarinos —¡veintiocho!—, cañoneros y guardacostas, además de importantes mejoras en bases y arsenales. Pero la guerra del 14 ralentizó, cuando no frenó en seco, la ejecución de aquel sin duda ambicioso plan. Si no por su ley —ya de por sí suficiente—, el almirante don Augusto Miranda estaba cuando menos llamado a pasar a la historia por ser quien puso los fundamentos para la creación del Arma Submarina, finalmente plasmada por el almirante García de los Reyes.

La ley Miranda tenía la particularidad de que permitía introducir cambios y mejoras en los buques en construcción de acuerdo con las enseñanzas y experiencias de la guerra europea en curso; y fruto de aquella disposición sería, siendo ya ministro de Marina el marqués de Cortina, la construcción, entre otras unidades, de una de las series de destructores más famosas de la Armada del siglo xx: los catorce *Churruca*, fruto, e insistimos en ello, del segundo programa de la ley Miranda, revitalizado por la ley Cortina de 1922.

En el nomenclator de aquella numerosa serie (a la que, aparte de los dos destructores vendidos a la República Argentina, cabría sumar los dos *Álava* de



El almirante Augusto Miranda Godoy.

ño— estaban en segunda situación, próximos a entrar en servicio; y ya más retrasados, en primera situación ambos, los *Jorge Juan* y *Ulloa*, que quedaron listos a finales de 1937.

### El *Miranda* en la guerra civil

Centraremos la atención en el *Almirante Miranda* ¿Y por qué él precisamente? Hay razones de índole personal y de inmenso cariño hacia lo que, en mi dilección por la Armada, representaría aquel destructor, buque que a lo largo de su existencia tendría una muy estrecha vinculación con mi Mallorca natal, y con las islas Baleares en general, como más adelante se verá.

Construido como todos sus hermanos de serie en Cartagena, había sido botado el 20 de junio de 1931 y entregado el 24 de julio del 36, es decir, muy pocos días después de que estallara la guerra civil. Pertenecía a la segunda serie, que difería de la primera en algunos detalles, los más notorios por llevar un palo trípode —que posteriormente incorporarían todos los destructores de su clase— y por el puente de mando de planta ovalada, además de ostentar una visera guíahumos en la chimenea proel. Pero también con respecto a los de su misma serie, el *Almirante Miranda* se distinguiría de los restantes por

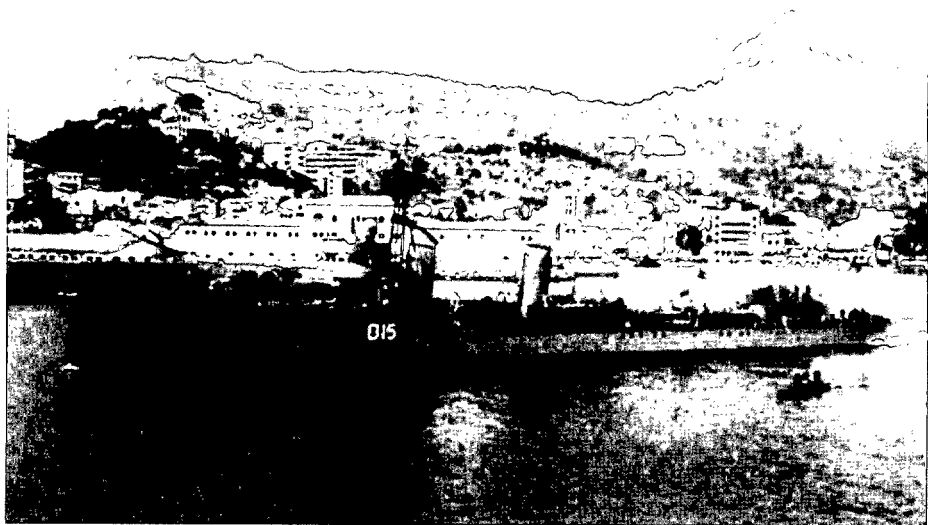
la posguerra) se recordaba a grandes marinos y a notables ministros o secretarios de Marina. Con una excepción, el *Lepanto*, aunque para no romper el criterio de que todos los buques de la homogénea serie llevaran nombres de marinos bien pudo habersele llamado *Juan de Austria*; nombre que, por cierto, posteriormente ostentaría durante algún tiempo, con el tratamiento de don, el hoy buque escuela chileno *Esmeralda*, construido en Cádiz sobre las mismas cunas que su gemelo el *Juan Sebastián de Elcano*.

Al iniciarse la guerra civil, la Marina disponía en servicio de los *Almirante Valdés*, *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Ferrándiz*, *José Luis Díez*, *Churruca*, *Alcalá Galiano*, *Lepanto* y *Almirante Antequera*, mientras que los restantes —*Almirante Miranda*, *Gravina*, *Ciscar* y *Esca-*

quedar su armamento artillero en dos cañones de 101,6 mm, procedentes del primer *España*, y otros dos de 124 mm.

Sería su primer comandante el capitán de fragata Juan de la Piñera Galindo, quien, poco después, preso a bordo del tristemente famoso *España N.º 4*, perdería la vida víctima del odio, el fanatismo y la sinrazón. Le sustituiría el capitán de corbeta Nicolás Piñero Bonet, por cierto con mal pie porque aquel mismo mes julio el *Almirante Miranda* —al que posteriormente llamarían *El Mirandilla*, sin que realmente sepamos el porqué del apelativo— colisionaría contra el muelle del dique flotante de Cartagena, lo que le ocasionó una vía de agua que retrasó en algunas semanas su entrada en servicio. El comandante, sometido a consejo de guerra, fue desposeído del mando.

Para conocer con cierto detalle las actividades del *Miranda* a lo largo de la contienda hemos buceado en las páginas de varias publicaciones relativas a aquella guerra fratricida, especialmente en los tomos de la obra de Ricardo Cerezo, *Armada Española. Siglo xx*, que nos facilitaría enormemente la labor. En realidad, el *Almirante Miranda* no llegaría a adquirir la notoriedad de, por ejemplo, el *Almirante Ferrándiz* (hundido en el Estrecho por la artillería del Canarias) y, sobre todo, la del *José Luis Díez*, sin lugar a dudas el que más hechos y anécdotas protagonizó durante la guerra, tantas como para incluso escribir un libro sólo a él dedicado. Pero no es en esta ocasión el motivo de nuestra historia.

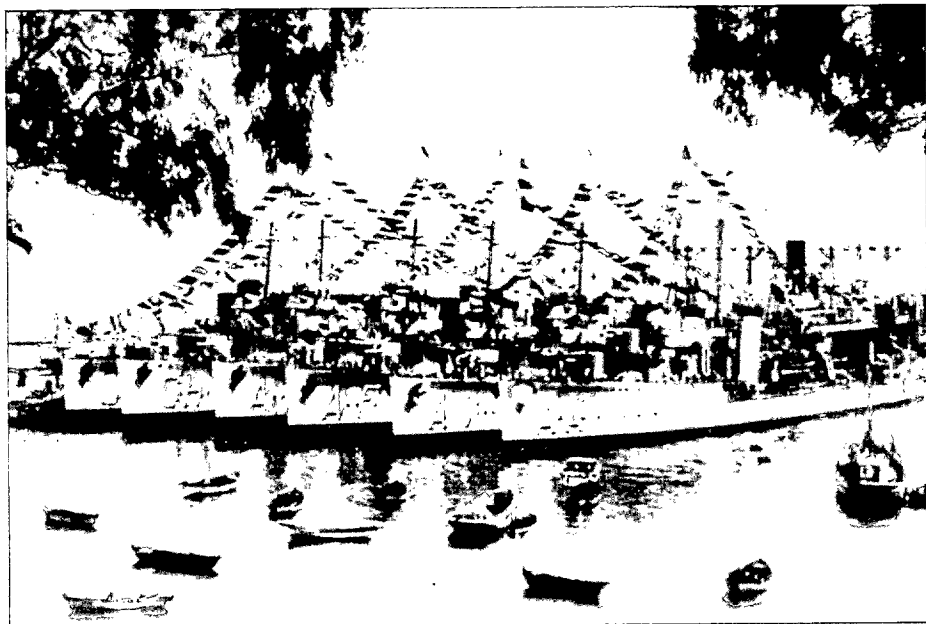


El *Almirante Miranda* saliendo del puerto de Sóller. (Foto: J. M.ª Barceló-Fortuny).

## Ocupación de islas y desembarco en Mallorca

Encontramos una de las primeras referencias al *Almirante Miranda*, en el transcurso de aquella contienda, en lo que posiblemente fue su más destacada y activa participación a lo largo de la misma: las operaciones de conquista o intento de conquista de algunas de las islas que conforman el archipiélago balear, y que en su mayor parte habían quedado del lado nacional.

Así, en agosto efectuó diversos viajes desde Barcelona y Valencia a Mahón dando escolta a varios buques mercantes que transportaban grupos de milicianos que semanas más tarde iban a intentar conquistar Mallorca, y este mismo mes intervino en la conquista de la isla de Formentera, que fue rendida sin oposición a la causa republicana por el comandante de la escasa guarnición que se encontraba en ella. No sería tan sencillo con la vecina Ibiza. El *Almirante Miranda*, juntamente con el *Almirante Antequera* y el transporte *Mar Cantábrico*, cruzó el freo, se plantó ante el puerto de la capital pitiusa y arrió un bote con el propósito de enviar a tierra a un grupo de parlamentarios; pero, al ser tiroteados desde la costa, el *Miranda* respondió cañoneando el castillo de Ibiza con tal intensidad que al día siguiente tuvo que dirigirse a Mahón para reponer su dotación de municiones. Como buen «galgo de mar» —denominación que, por su notable andar, se daría a aquellos excelentes destructo-



Curiosa fotografía en la que los cuatro *Almirante* de la serie, entre ellos el *Miranda*, aparecen abarloados juntos. (Foto: J. M.<sup>a</sup> Barceló-Fortuny).

res—, el de nuestra historia corrió nuevamente en demanda de Ibiza, volviendo a disparar sobre la isla a una distancia de unos 3.000 metros. El 9 estaba otra vez en Mahón y al día siguiente aparecía nuevamente frente a las costas de Ibiza con una partida de fusiles, cartuchos y víveres con destino a los milicianos, que finalmente desembarcarían en la playa del Figueral. A partir de ahí, la conquista de la isla, también escasamente guarnecida, sería cuestión de pocas horas.

El 14 de aquel mismo mes de agosto se activan los preparativos para la conquista de Mallorca a cargo de un numeroso grupo expedicionario, integrado fundamentalmente por milicianos sin ninguna preparación militar, dirigidos por el capitán de aviación Alberto Bayo. Para esta expedición, auspiciada desde Cataluña, la Marina republicana prestaría varias unidades para misiones de escolta, apoyo artillero y vigilancia, entre ellas el *Almirante Miranda*, que desde Mahón trasladó hasta el escenario del desembarco al propio Bayo y su estado mayor. Mientras en la amanecida del día 16 se iniciaba el asalto en un sector de la costa SE de la isla, en el núcleo de Porto Cristo, el *Almirante Miranda*, que operaba frente a punta Amer, transportó a una barcaza de desembarco una compañía de infantería y material de playa. Más adelante sostuvo un duelo artillero con baterías nacionales y bombardeó la carretera de Manacor para impedir el avance de una columna que, desde Palma, se dirigía a hacer frente a los asaltantes. Y tal fue su frenesí artillero que el día 18 tuvo que dirigirse otra vez «a todo correr» a Cartagena para reponer las existencias de su pañol y, de paso, reparar una avería.

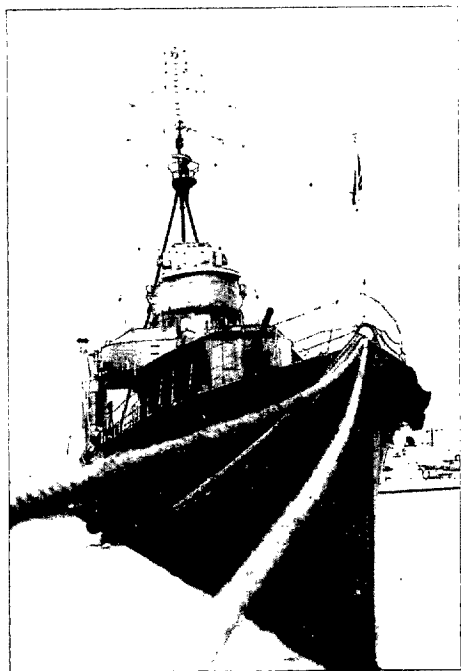
Tras diversos avatares, con bombardeos a cargo del acorazado *Jaime I* y del crucero *Libertad*, que se habían sumado a la operación, la expedición inició días después el reembarque cuando aparentemente lo tenían todo a su favor. La retirada fue tan rápida que los nacionales apenas tuvieron tiempo de reaccionar.

Ésta fue, muy sucintamente recordada, la participación del *Almirante Miranda* en la expedición sobre Mallorca, tras la cual intervendría en varias acciones aisladas hasta que en septiembre se integraría en el grueso de la flota que, tras concentrarse en Málaga, se haría a la mar con el propósito de cruzar el Estrecho y posteriormente arrumbar al norte para ayudar con armas y munición a las tropas que combatían contra las fuerzas nacionales, aunque, como es sabido, la presencia de la flota republicana en el Cantábrico fue breve y al poco tiempo regresó al Mediterráneo.

En esta fase de la guerra, el *Miranda* estaba al mando de un auxiliar naval.

### Otras acciones de guerra

Mal comenzó el año 1937 para el destructor. En una memoria presentada por el Estado Mayor de la Marina republicana al ministro de Marina en enero



El destructor, surto en el puerto de Palma en 1966. Al fondo, un moderno destructor francés. (Foto: J. M.ª Barceló-Fortuny).

de este año, se dice con respecto a nuestro buque: «Al parecer tardará algún tiempo en encontrarse listo. A causa de averías constantes, el rendimiento del *Miranda* hasta el presente momento ha resultado precario». Lo que resulta un tanto contradictorio, puesto que tanto en la conquista de Ibiza y Formentera, primero, como en el posterior intento de posesión de Mallorca después, su actividad fue incesante y su rendimiento aparentemente más que notable.

Solventadas aquellas «averías constantes», a finales de marzo el *Miranda* y otros dos destructores, a los que después se sumaría el resto de la flota, parten de Cartagena con objeto de buscar contacto con los cruceros enemigos y atacarlos, lo que no sucederá. Transcurren los meses, y en septiembre el crucero *Baleares* avista entre la niebla, en aguas próximas a la costa argelina, un convoy. Se trata de cuatro mercantes que con

material de guerra procedente de la Unión Soviética habían recalado en las costas del norte de África, a los que dan escolta dos cruceros y varios destructores, entre ellos, otra vez, el *Miranda*. Se inicia un combate entre el *Baleares* y los también cruceros *Libertad* y *Méndez Núñez*. El crucero nacional recibe dos impactos del primero, lo que le produce veintiséis bajas, entre ellos cinco muertos. Pero los destructores no llegan a intervenir, optando por seguir dando protección a los buques mercantes con su importante cargamento. Finalmente el convoy se refugia en Cherchel, quedando uno de los buques mercantes varado y con averías.

En marzo del año siguiente, 1939, acontece uno de los hechos más destacados, aunque no decisivos, de aquella guerra en el mar. El mando naval republicano pretende asestar un golpe mortal a la flota enemiga y prepara un ataque con torpedos lanzados desde lanchas rápidas y el apoyo de las 1.ª y 2.ª flotillas de destructores, cuando los principales buques —cruceros *Canarias* y *Baleares*— se encuentren fondeados en la bahía de Palma. El ataque, tras un reconocimiento aéreo efectuado el día 5 que confirma la presencia en Palma de ambas unidades, está previsto para las 0030 h del día 6 de marzo, pero los buques nacionales han salido antes para dar escolta a un convoy.

Hasta que, por un casual —para unos y otros la sorpresa es total—, los cruceros son avistados por los buques de la flota gubernamental que se dirigen a Palma. En este encuentro, a unas 75 millas al 75° de cabo de Palos, resultaría hundido el *Baleares*, alcanzado por las salvas de los torpedos que le lanzaron los destructores *Sánchez Barcáiztegui*, *Almirante Antequera* y *Lepanto*. Aunque, como integrante de la 1.ª flotilla de destructores —inicialmente también se dio al *Almirante Miranda* como participante en el ataque—, la realidad es que en todo caso el destructor brilló en esta ocasión por su ausencia, al haber tenido que quedarse en Cartagena por averías.

Los analistas navales estudiosos de aquella campaña bélica coinciden en que, contrariamente a lo que cabía esperar, el hundimiento del *Baleares* no significó el resurgir de la flota republicana, sino que, muy al contrario, a partir de este momento disminuyó su actividad.

Durante los meses de mayo, junio y julio de aquel año 1938, el *Almirante Miranda*, juntamente con otros destructores, efectuaría diversos viajes rápidos a Barcelona con el único objeto de transportar valores, joyas y armas ligeras. Y por lo que se refiere al *Miranda*, poca cosa más. Junto con el resto de unidades de la flota republicana todavía en condiciones de navegar, en marzo de 1939 se internaría en el puerto tunecino de Bizerta, en protectorado francés.

## Una relación de más de 25 años

Llega la paz y no por ello tiempos mucho mejores. La situación en España es difícil, sin recursos propios y cada vez más abandonada a su suerte. En lo que buenamente se puede, se restañan las heridas a los buques supervivientes, y poco más. A los destructores se les hace un recorrido general y se recupera a aquellos que al final de la contienda se encontraban inoperativos, algunos con graves daños, principalmente por efectos de ataques con bombas de la aviación.

El *Almirante Miranda* de nuestra historia ha tenido suerte. En 1940 se crea la Escuela de Armas, instalada en la base de aprovisionamiento de Sóller, en Mallorca. Las de Artillería y de Submarinos, inicialmente englobadas en aquella Escuela de Armas, son posteriormente trasladadas a bordo del *Canarias* y a Cartagena, respectivamente. En lo que a lo largo de la contienda fue importante puerto de apoyo logístico a los buques que formaban parte de las fuerzas nacionales de bloqueo al Mediterráneo, se queda únicamente la Escuela de Armas Submarinas, que veintidós años más tarde, en 1962, pasó a denominarse Escuela de Armas Submarinas «Bustamante».

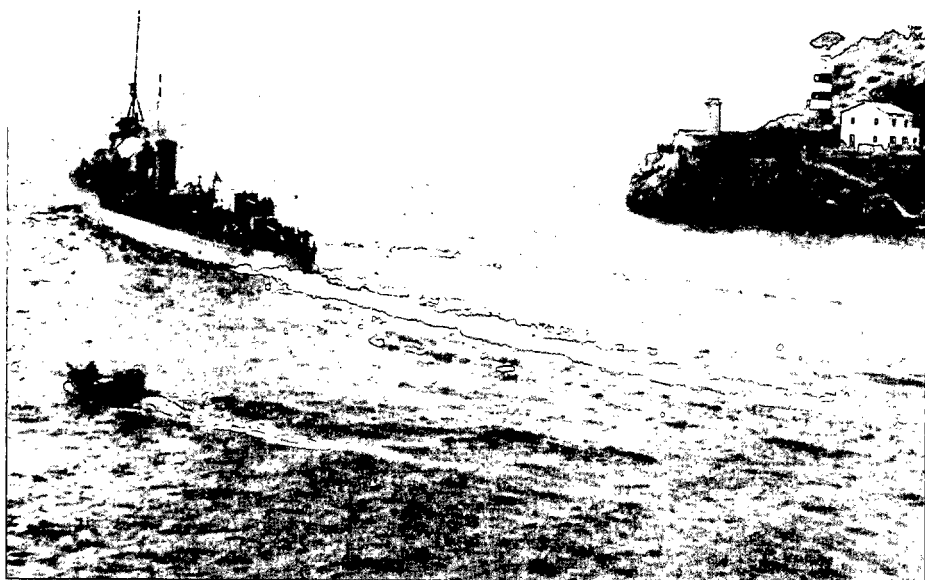
Casi desde su creación, el *Almirante Miranda* quedaría afecto a la misma. Tantos años basado en el puerto de Sóller acabarían incluso por integrarlo en el paisaje. Y no es una frase tópica. En muy pocas postales anteriores a 1970 con vistas panorámicas de la pequeña y a la vez encantadora concha de Sóller,

no aparece el *Miranda* en «su» amarradero del muelle de la estación naval. Pero no por ello debe creerse que el *Almirante Miranda* sesteaba al amparo de un destino cómodo, sino más bien todo lo contrario.

Era sí, en cambio, uno de estos destinos que generalmente dejan grato recuerdo entre los oficiales embarcados. Valgan como ejemplo de ello algunas frases y expresiones entresacadas de un trabajo publicado en abril de 1971 en esta misma REVISTA GENERAL DE MARINA, en la que el capitán de fragata M. Espinosa rememoraba algunos capítulos de su larga experiencia profesional como oficial de la Armada, algunos de ellos precisamente como comandante del destructor. Frases, apuntes y expresiones con las que nos hemos permitido la licencia de reescribir un breve texto:

«En la capital de España me dieron una maravillosa nueva. Me nombraban comandante del destructor *Almirante Miranda* y tendría que tomar el mando veinte días después. Cuando se ha sido comandante de un barco durante dos años y medio, con la suerte de no haberle hecho un arañazo, habiendo conseguido una serie de felicitaciones del mando y ganado la simpatía y hasta el cariño de toda la tripulación, se siente cierta impresión de propiedad. El precioso barco, limpio, recién pintado y en perfecto estado, me lo entregó Pepe Garnica, un comandante perfecto, una mañana de agosto de 1945 en el puerto de Palma. Al día siguiente tendríamos que ir a Sóller. Así comenzó una época muy feliz de mi vida. Dos años y medio en que salíamos a la mar con gran frecuencia, haciendo ejercicios de lanzamiento de torpedos en la bahía de Alcudia y otros de conjunto, con la flotilla basada en Cartagena. Siempre tuve la suerte de contar con un excelente personal de máquinas. Las entradas en Sóller eran ya de tal automaticidad que un día tardamos cuatro minutos desde que embocamos el puerto hasta estar atracados completamente al muelle interior. La dotación artillera era perfecta. Tanto en los ejercicios del buque como en los de conjunto con la flotilla de Cartagena, éramos los mejores. Al menos así lo creíamos. El mando del fino destructor me trae innumerables recuerdos. Viene a mi memoria aquel día en que pudimos salvar a un buen buque aljibe de la Marina, al que el levante había lanzado contra una playa de Ibiza. Me acuerdo de nuestras entradas en el dique flotante de Mahón. Para las grandes reparaciones anuales nos marchábamos a Cartagena, donde tenía grandes parrafadas con mi querido e inolvidable amigo que fue el almirante Bastarache. Yo era entonces capitán de fragata, pero estaba retrasado tres años en el ascenso por falta de condiciones de embarco. Retraso que fue consecuencia de que no se creyó conveniente que abandonase mi puesto de agregado naval en Berlín cuando me tocó mandar. Un día ascendí a capitán de navío y tuve que dejar el mando del *Almirante Miranda*. Lo entregaba en buenas manos. Sentí una gran tristeza al terminarse la entrega. Cuando abandoné el camarote, y con el equipaje me separaba de la plancha que unía al barco con tierra, experimentaba la sensación de alejarme de algo que había sido mío. De una máqui-



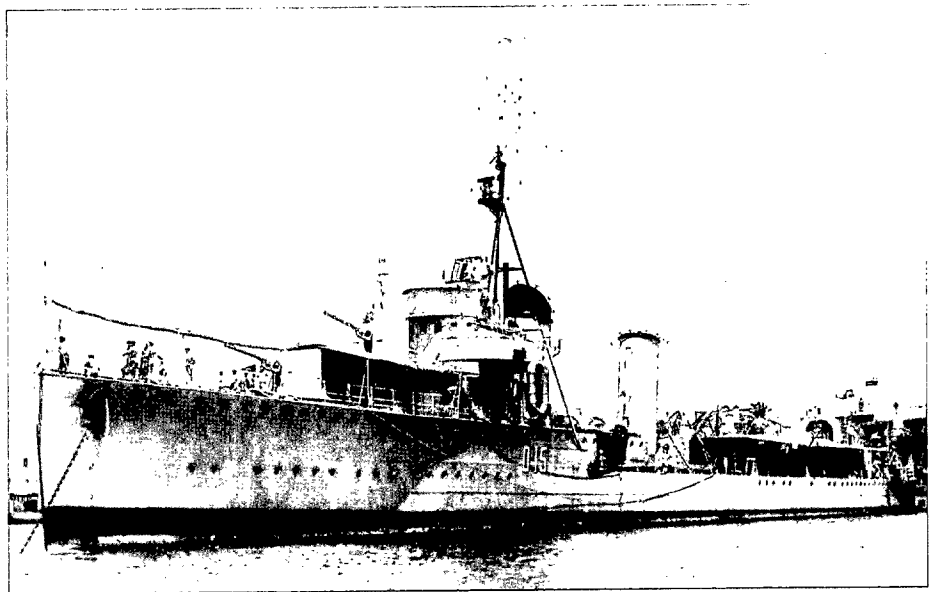


Emotivo adiós del viejo y entrañable destructor al puerto que lo acogió durante más de veinticinco años. La nubecita blanca de vapor de la chimenea de proa nos indica que en estos momentos está haciendo sonar insistentemente la sirena en señal de despedida.

(Foto: J. M.ª Barceló-Fortuny).

na, con vida, que también llamaba y sentía la ausencia de su anterior comandante. Pasados 24 años de muy diversas actividades, aún disfruta de lugar preferente entre los recuerdos gráficos que adornan la habitación en que trabajo, y dan vida al pasado, una fotografía: en primer término, un hermoso pino mallorquín; al fondo, trozos de la maravillosa costa balear; en segundo término, el destructor *Almirante Miranda*, saliendo a la mar a más de veinte nudos. Al pie, con dedicación de cariñosa despedida, las firmas del segundo comandante y de todos los oficiales. Hoy, el antes eficaz destructor, ya inmóvil, se vende como hierro viejo. Cuando empiecen a saltar los remaches del indiferente obrero, quizá sintamos algo de dolor, de cosa perdida, los que aún tenemos el recuerdo del *Miranda* muy presente, por haber ocupado un importante espacio en nuestra vida.»

Palabras, en suma, de alguien que sin duda alguna guardaba un entrañable e imborrable recuerdo de un doble destino: el *Almirante Miranda* y Sóller. Y a la recíproca, Sóller y el *Almirante Miranda*. Creo poder afirmar, por lo que sé, que otros muchos jefes y oficiales experimentaron sensaciones muy parejas a las del capitán de navío M. Espinosa.



El destructor, atracado en punta, cuando todavía llevaba la visera guafumosa de la chimenea proel pintada de negro. (Foto: J. M.<sup>o</sup> Barceló-Fortuny).

En la bahía de Alcudia, al NE de la isla, se había creado un polígono para calibraciones de los torpedos *D* adquiridos durante la contienda por el bando republicano. A lo largo de una franja costera de extensos arenales, en la parte occidental de la bahía, se levantaron al efecto altos mojones utilizados como puntos de referencia para la posterior recuperación de los torpedos; torres que, por cierto, en su mayoría permanecen todavía erguidas junto, o ya dentro, a los numerosos núcleos turísticos y residenciales que hoy jalonan los más de 30 kilómetros de costa y que recuerdan el pasado de la bahía como campo de maniobras. Pues bien, aquellas aguas verían cruzar a lo largo de los años centenares y centenares de torpedos lanzados desde el *Almirante Miranda*, excelente barco de adiestramiento y buque torpedero por excelencia.

No por ello, sin embargo, permanecía al margen de las actividades de la flota y en ocasiones se integraba en ella. En otoño de 1957, por ejemplo, intervendría en las maniobras de escuadra «Aníbal II», y en diciembre de aquel mismo año participaría en la ya famosa demostración de fuerza de Agadir, junto a los cruceros *Canarias* —siempre omnipresente— y *Méndez Núñez*, y los también destructores *José Luis Díez*, *Gravina* y *Escaño*. En la primavera de 1961 le encontramos otra vez en unas maniobras de la Flota, la llamada «Operación Foca», en la que participarían la totalidad de unidades de la Armada en aquellos momentos disponibles: ¡setenta buques de todas las clases y características!

Hay, en este largo lapso de tiempo en que permaneció destacado en aguas mallorquinas, una anécdota que contar: en agosto de 1950 un grupo de doce estudiantes del Sindicato Español Universitario, el célebre SEU, realiza una peregrinación a Roma en tres piraguas, con las que iban a cubrir el trayecto Palma-Ostia. Por circunstancias y oportunidad del momento, se dio a tan singular peregrinación una importancia informativa a nivel nacional, incluso desmedida. Desde Mahón a Porto Torres, en Cerdeña, las piraguas irían escoltadas por el *Almirante Miranda*, y también en este trayecto un hidroavión de reconocimiento del Ejército del Aire iba a arrojar correo para los estudiantes-peregrinos-piragüistas. Todo, naturalmente, un poco de cara a la galería. La participación del hidro dio lugar al descubrimiento —por supuesto en su momento silenciado— de que las piraguas marchaban acostadas al destructor y sin remeros a bordo. ¿Picaresca tunera o simple comprensión del comandante del *Miranda*, que opinaría, seguramente con sobrada razón, que «a este paso no llegamos a ninguna parte y menos aún antes de Navidad»?

En 1966 participa el *Almirante Miranda* en la Semana Naval de Barcelona, pero ya como único representante a flote de aquella histórica generación de «galgos de mar». Su participación, empero, sería en calidad de simple «barco tribuna» o «barco anfitrión», llevando a bordo a un grupo de invitados en el transcurso de los ejercicios de exhibición que tendrían lugar el 5 de junio frente al litoral barcelonés, en una zona de unas 20 millas de longitud y 6 de anchura entre Barcelona y Arenys de Mar. El *Miranda* había zarpado de Palma y a apenas tres millas del puerto de Barcelona acusó algunos problemas en la cámara de calderas que provocaron un conato de incendio, prontamente sofocado por la dotación. Al llegar a puerto se abarloadría al transporte TA-11 *Aragón*, a bordo del que ya se hallaba preparado un equipo contraincendios por si era necesaria su intervención.

### Vivencias personales en el *Miranda*

Aquella misma mañana, en el transcurso de una rueda informativa a la que se había convocado a los numerosísimos representantes de los medios de comunicación llegados de prácticamente toda España, especialmente invitados por la Armada, el jefe de prensa del Ministerio de Marina, en aquel entonces el comandante de Intendencia de la Armada Carlos Conejero Ibáñez, comentaría que como un ejercicio más —en realidad el primero...— de los muchos que iban a desarrollarse en el transcurso de la semana, se había llevado a cabo un simulacro de incendio a bordo de uno de los buques llegados a Barcelona. Un joven periodista, listillo él, seguramente con ganas de hacerse notar, pregunta si ha sido sólo un simulacro. El comandante Conejero reacciona rápido: «Sí, un simulacro, de simu y lacro...».

Luego, en un aparte, se vería conversar a ambos, jefe de prensa del Ministerio de Marina y joven periodista incordiante. La conversación fue más o menos la siguiente:

—Comandante Conejero: Hombre, no fastidies. ¿A qué venía la pregunta?

—Periodista: A que, según tengo entendido, el incidente ha sido real.

—Comandante: Nada, una tontería de nada. Un poco de humo en la sala de máquinas. Un susto solamente. Pero hombre, no fastidies.

Lo que no sabía el diligente jefe de prensa era que el periodista en cuestión —quien treinta y cinco años después esto firma— había embarcado en el *Miranda*, invitado por el comandante del destructor, el capitán de fragata Juan Oliver Amengual, la tarde del 29 de junio, festividad de los santos Pedro y Pablo, y que por ello se encontraba a bordo al producirse el «susto». Que, en realidad, de ahí no pasó.

De aquella singladura a bordo del *Almirante Miranda* no me resisto a contar otra anécdota. Por ser día festivo, había bastante gente en el muelle de Peraires del puerto de Palma, en el que estaba atracado el destructor a punto de zarpar. Como los preparativos eran manifiestos, no pocos curiosos permanecieron próximos al viejo guerrero para presenciar la maniobra. La verdad es que el *Miranda* ya estaba muy anticuado, lo cual resultaba obvio incluso para los no entendidos. En otra enfilación del citado muelle, y muy próximo, estaba atracado un moderno destructor francés en cuyo palo proel proliferaban, ostentosas, las antenas de radar de exploración aérea y de superficie, entre otras. En el palo del *Miranda*, por el contrario, la diminuta antena de un simplísimo radar de navegación constituía la única señal de «modernidad» a bordo. La comparación resultaba casi odiosa.

En el antepuerto, además, se encontraba fondeado un también moderno portaaviones clase *Forrestal* de la VI Flota de los Estados Unidos. En su derrota hacia la punta de Cala Figuera, para posteriormente arrumar al NW, el *Almirante Miranda* tenía necesariamente que pasar entre el gran buque americano y la escollera del llamado dique del Oeste. Aunque en su momento no me constara, sospecho sin embargo que el comandante se sentía observado desde el portaaviones por bastantes pares de ojos. Lo que iba a pasar ante ellos era casi una «reliquia naval», aunque no precisamente por su edad. Más que viejo, se trataba de un buque totalmente obsoleto. Y quiso la mala suerte que en este preciso instante una de las chimeneas del *Miranda* empezó a vomitar un enorme penacho de humo, negro como el carbón. Percibido desde el puente, el comandante echó rápidamente mano del telégrafo de órdenes y dio «unas voces» —eso por ser suaves— a la sala de máquinas y al instante cesaba la inoportuna humareda, debida seguramente a la combustión imperfecta de una de las calderas.

Queda también dicho que había razones de índole personal y de inmenso cariño hacia lo que para el autor de estas líneas representaría, en el devenir de los años, aquel destructor. Es cierto que el *Almirante Miranda* permaneció más de veinticinco años destacado en el puerto de Sóller, pero no menos cierto es que hacía frecuentes «escapadas» al de Palma. En éste, con el cañonero *Pizarro* y el dragaminas *Bidasoa*, llegó también a formar parte del entorno portuario en unos años en que nació y fue creciendo la vocación por los «barcos de guerra» en un niño que hizo su primera comunión rigurosamente vestido —como en aquel entonces mandaban los cánones— de auténtico marinero. Y en el lepanto, una cinta: precisamente la del *Almirante Miranda*. Se trataba también de quien esto firma.

Causó baja el *Miranda* por Orden Ministerial de 2 de marzo de 1970, día en que abandonó ya para siempre el puerto de Sóller. Las autoridades y la población del pequeño puerto mallorquín le dispensaron una despedida realmente emotiva. La víspera, el Ayuntamiento reunió en torno a manteles a una representación de oficiales, suboficiales y marinería y se les informó del acuerdo tomado el día anterior, en el transcurso de la comisión permanente, de rotular con el nombre del destructor una calle del puerto.

El día de la partida, las puertas de la estación naval estuvieron abiertas para todos aquellos que quisieran visitar el *Almirante Miranda* y decir adiós, cada cual a su manera, al viejo y entrañable destructor, cuyo último comandante fue el capitán de fragata José Bernal Ristori.

A las cuatro de la tarde, tras los toques de «babor y estribor de guardia», largaba amarras entre la expectación general. Incluso, y para dar espectáculo, estando todavía el *Miranda* en aguas de la pequeña concha, aunque con toda



Estrechamente vinculado a la Mallorca de finales de los 40, un niño luce el lepanto del *Almirante Miranda* en el uniforme de marinero de su primera comunión.

(Foto: J. M.ª Barceló-Fortuny).

la inmensidad del mar por delante, el comandante dio orden de «avante toda las dos», mientras la sirena del destructor dejaba oír repetidamente su triste voz —casi alarido— de despedida.

Sería desarmado en el arsenal del destacamento marítimo de Cartagena, de acuerdo con lo establecido por el Reglamento de Situación de Buques. Había sido, con diferencia, el más longevo de aquella numerosa y famosa serie, en la que incluimos los dos vendidos a la República Argentina —*Churruca* (I), luego *Cervantes*, y *Alcalá Galiano* (I), rebautizado *Juan de Garay*—, que permanecieron en servicio hasta 1960 y 1961, respectivamente.

Subastado y adjudicado a una empresa chatarrera bilbaína, el buque de nuestra historia y recuerdo fue desguazado en la dársena de Galdames en 1972, dos años después de haber causado baja.

