

LA HISTORIA VIVIDA

Leopoldo BOADO ENDEIZA
Contralmirante

La historia la escriben personas imparciales, todas ellas están en desacuerdo, porque hay personas imparciales en todos los partidos.

HERVÉU

Un olvido histórico: El paso del estrecho el 5 de agosto de 1936 y el alférez de navío José María Moreno y Mateo-Sagasta

Al cumplirse recientemente el 60.º aniversario del inicio de nuestra guerra civil, han vuelto a publicarse historias renovadas o repetidas, con errores más o menos similares a los que ya constan en algunas Historias de España publicadas después de aquella conflagración y con algún gran olvido que, modestamente, pretendo rectificar. Me refiero a una acción concreta que se ha venido denominando «Paso del Convoy de la Victoria» o simplemente «Paso del Estrecho».

En ninguna de dichas historias, relaciones o comunicaciones de carácter oficial, se cita la acción decisiva realizada en el desarrollo de dicho paso por un joven oficial de la Armada que contribuyó al éxito de aquella operación y es por lo que ahora pretendo, como modesto participante en dicha acción, exponer la realidad de lo sucedido y recabar el honor que merece la valerosa y eficaz actuación de dicho oficial.

Según los filósofos de la Historia, ésta tiene por objeto dar a conocer a los hombres lo que éstos han hecho a través del tiempo. En general, se dice que Herodoto fue el padre de la Historia porque aplicó esta palabra griega para referir lo que ha acontecido en el mundo y cómo han pasado las cosas. Desgraciadamente los que hemos vivido hechos históricos o simplemente hechos, por nuestra avanzada edad —soy nonagenario— y por lo que hemos leído a través del tiempo; quizás podamos decir con «acerada» ironía que al significado de esa palabra Historia, de investigación e inquisición, podría añadirse el de «invención», pues en no pocos casos se han adornado algunos hechos con verdaderas invenciones.

Hegel, en sus *Lecciones sobre la Filosofía de la Historia Universal*, considera tres clases de Historia: inmediata, reflexiva y filosófica. En la inmediata incluye a Herodoto y a Tucídides, porque —dice— vivieron en el espíritu de los acontecimientos por ellos descritos y que ellos habían tenido ante los ojos. Añade que estos historiógrafos tomaron relaciones y referencias de otros, porque no es posible que uno solo lo viese todo.

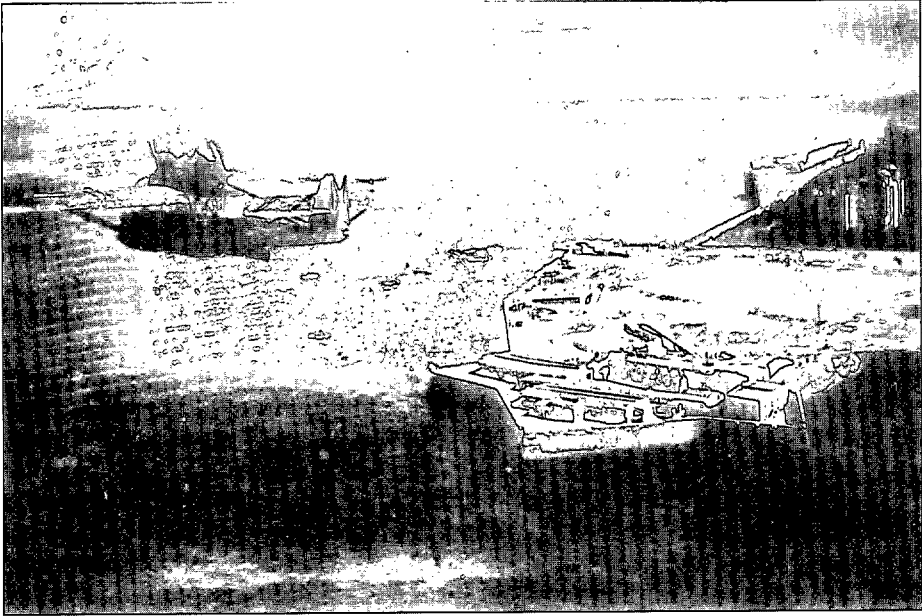
Tucídides, a quien se reconoce como el fundador de la Historiografía científica, tiene sobre Herodoto mayor realismo, no sólo por la comprensión de los asuntos políticos y militares que imperaron durante la historia que describe tan magistralmente con el título de *Guerra del Peloponeso*, de la que no solamente fue coetáneo, sino porque actuó en dicha guerra como *estratega* en acciones importantes de la misma, y en donde su relativo fracaso le llevó a ser condenado al destierro, durante el cual culminó la redacción de su obra, por la que se le ha reconocido el primer lugar en toda la literatura histórica. Tucídides, al poco tiempo de ser amnistiado de su destierro, fue vilmente asesinado.

Y es a esa clase de «inmediata» a la que me voy a adscribir, como modestísimo y circunstancial historiador, para relatar esa pequeña acción —que duró poco más de dos horas— del «Paso del Estrecho», que fue importante para el desarrollo de la guerra y en la que yo participé.

En los últimos días del mes de julio de 1936 llegaron a Ceuta dos hidroaviones «Saboya Marchetti» de nuestra Aviación Naval, procedentes de Marín, donde prestaban servicio de observación en los ejercicios de tiro de los buques de la Armada. Durante el viaje se vieron obligados a reabastecerse de combustible en Lisboa. Enterada la Embajada de la España republicana en dicha capital de la llegada de estos hidros, encargó a su agregado militar que reclamase el internamiento de los mismos, pero los portugueses retrasaron su contestación hasta que ambos hidros quedaron rellenos de combustible y en franquía para continuar su viaje. A su llegada, prestaron algunos servicios entre Ceuta y Algeciras, pero dada su pequeñez y, sobre todo, estar obligados a despegar y amerizar fuera de puerto e incapaces de hacerlo en cuanto había algo de mar, se acordó no utilizarlos de momento. Eran comandantes de estos aparatos el teniente de navío Ignacio Cuvillo Merello y el alférez de navío José María Moreno y Mateo-Sagasta. Al quedar libres ambos pilotos, me ordenaron les entregase el mando del «Dornier 5», también de la Aviación Naval, que yo, que no era piloto ni observador, mandaba. Al tomar el mando en Cádiz para salir inmediatamente hacia Ceuta, me encontré con una tripulación a la que yo no había visto nunca. Dado el ambiente entonces reinante, me encaré separadamente con el piloto, contraamaestre de la Aviación Naval, y con el mecánico —cuyo nombre no recuerdo— y que procedía de Aviación del Ejército. De la conversación deduje que en el piloto podía confiar —resultó ser un extraordinario profesional además de un excelente caballero— pero no así en el mecánico, que vi no era de fiar. Al llegar a Ceuta nos recibieron los tripulantes de otro «Dornier» de la Aviación Naval, que al poco tiempo salía para Mallorca, y un mecánico de Aviación Naval, con el distintivo falangista, que se encontraba allí de vacaciones. Inmediatamente realicé el cambio de mecánicos pero, desgraciadamente, no comuniqué a nadie las razones por lo que lo realizaba. Más adelante volveré a recordar este hecho.

Y vamos al «Paso del Estrecho».

A las 16.00 horas del día 5 de agosto, tras el informe favorable de la observación aérea, se dio salida al convoy, que estaba compuesto por tres modestos buques mercantes: el *Arango*, el *Ciudad de Algeciras*, el *Ciudad de Ceuta* —del que yo era comandante militar— y un pequeño remolcador, el



«Dornier 5» saliendo de Cádiz en agosto de 1936. (Museo Naval, Madrid)

Benot. El convoy contaba con la pobre protección inmediata del cañonero *Dato* y de un llamado guardacostas, el *Uad Kert*, antiguo pesquero «bou» armado con un cañón de 76 mm. El convoy transportaba unos 1.600 hombres y abundante material de guerra.

A la salida el tiempo era bueno, buena visibilidad y ligera mar tendida de levante, que obligó al *Benot*, quizás excesivamente cargado, a regresar a Ceuta.

Cuando habíamos recorrido poco más de la mitad de la distancia de Ceuta a Algeciras, desde el *Ciudad de Ceuta*, que iba en cabeza por ser más rápido, avistamos, procedente de la parte occidental del Estrecho, un destructor navegando a gran velocidad que enseguida apreciamos como republicano, por lo que hicimos la señal convenida de *Alarma, buque enemigo a la vista*. Pocos minutos después el destructor inició su tiro contra nosotros, cayendo los proyectiles muy lejos, cerca de un buque mercante inglés, que paró sus máquinas e hizo toda clase de señales para dar a conocer su identidad. El destructor, que resultó ser el *Alcalá Galiano*, continuó disparando contra nosotros y el último proyectil cayó a unos 30 metros de nuestra popa, cuando se interpuso el *Dato*, iniciándose el combate entre ambos, con la modestísima colaboración del *Uad Kert*. En este instante no había ningún avión a la vista, con lo que dada la superioridad de armamento del *Galiano* y, sobre todo, su mucha mayor velocidad, dejaba el convoy sometido a la libre iniciativa del destructor.

Cuando el *Alcalá Galiano* rebasó al *Dato*, ya sin la «molestia» de éste arribó hacia la cabeza del convoy, que quedó inerte ante su artillería. Por

fortuna, en ese instante apareció el «Dornier 5», pilotado por el alférez de navío Moreno y Mateo-Sagasta que, volando muy bajo, bombardeó al destructor cayendo las bombas tan cerca de su popa que aumentó su velocidad y desapareció de nuestra vista, pudiendo llegar el convoy a Algeciras hacia las 18.00 horas, sin novedad.

Muy pocos días después el alférez de navío Moreno fue vilmente asesinado en el aire y el avión conducido a Málaga. Ignoro cuándo habían cambiado la tripulación, pero entre los que le asesinaron figuraba el mecánico que yo había desembarcado al llegar a Ceuta.

Posteriormente le fue concedida a Moreno y Mateo-Sagasta la Medalla Militar Individual, sin que en la concesión se hiciera referencia a su heroica y eficaz actuación, que tanto contribuyó a la feliz llegada del convoy a su destino.

Como ya he indicado al principio, sorprendente e inexplicablemente, en ningún comunicado oficial, en ninguna relación o historia reciente o pasada se ha hecho referencia al relatarse este «Paso del Estrecho» a la heroica y eficazísima actuación de este jovencísimo oficial, que tanto contribuyó, en forma definitiva, al éxito de tan importante operación.

Y hasta aquí la razón de estas letras: Recabar para el alférez de navío José María Moreno y Mateo-Sagasta el honor que le corresponde en la historia de aquel «Paso» y que tan injusta como incomprensiblemente se le ha negado.