

LA HISTORIA VIVIDA

Alfonso CEBALLOS ESCALERA

El pluricondecorado teniente de navío Núñez Rodríguez

El 19 de julio de 1926, la División de Instrucción, formada por los destructores *Alsedo*, *Velasco* y *Lazaga*, llevando a bordo a los alumnos de la Escuela de Guerra Naval, realizó un ejercicio táctico en las aguas de Barcelona en combinación con la Escuela de Aeronáutica Naval, que entonces tenía su base precisamente en el contradique del puerto barcelonés.

La orden de operaciones de los aparatos de la Aeronáutica Naval disponía un servicio de exploración y vigilancia para prevenir un supuesto ataque de una flota procedente de las Baleares, que efectivamente apareció por el sur, frente a Garraf, a eso de las siete de la mañana. Los dirigibles *O* y *SCA* quedaron encargados de esa vigilancia, y la escuadrilla de hidros «Macchi 18» del reconocimiento posterior; estaba previsto además que la escuadrilla de hidros bombarderos «Supermarine», despegase enseguida para fingir el ataque a la fuerza contraria. Las maniobras concluirían con una revista naval y aérea en las inmediaciones del puerto de Barcelona.

Todo el plan de operaciones se desarrolló puntualmente y sin incidente alguno, hasta el momento en que, concluida la revista aérea y rompiendo ya la formación la escuadrilla de caza (compuesta por aparatos «Martinsyde»), el biplano pilotado por el teniente de navío don Juan Manuel Durán chocó en el aire con el que llevaba a bordo al teniente de navío Felipe García Charlo, y los dos aparatos se precipitaron violentamente a las aguas, justamente frente a la desembocadura del río Llobregat. Mientras que el aparato de García Charlo lograba, gracias a su pericia como piloto, aterrizar malamente —había perdido en el choque su tren de aterrizaje— en la playa de Casa Antúnez, a costa de quedar destrozado; el de Durán cayó violentamente



El teniente de navío don Antonio Núñez Rodríguez, héroe de la triste jornada del 19 de julio de 1926.

al agua. Serían ya las dos de la tarde de aquel veraniego día (1).

El dirigible SCA, que se hallaba muy próximo al lugar de los hechos y que vio perfectamente el accidente, mandado por el teniente de navío Casas, maniobró con suma rapidez y se aproximó al lugar en que habían caído los dos aparatos.

Y fue entonces cuando, sin pensarlo dos veces y haciendo gala de un valor temerario, el teniente de navío don Antonio Núñez Rodríguez, que también iba a bordo del dirigible, saltó desde la barquilla y se lanzó al mar desde una considerable altura, estimada en unos 30 metros, dirigiéndose a nado hasta el mismo lugar en que el destrozado aparato de Durán se hundía. Luego de varios desesperados intentos, ya con el avión bajo las aguas, logró Núñez desembarazar el cuerpo del agonizante Durán de los restos del aparato y subirlo a la superficie, manteniéndolo a flote hasta la llegada de un bote del *Alsedo*, que rescató a ambos (2).

Nada pudo hacerse ya a bordo del destructor por salvar la vida de Durán, que entretanto había expirado. Su cuerpo fue desembarcado y conducido al Hospital Militar. En los días siguientes fue llevado de nuevo a la base de hidros del contradique: desde allí, en un bote de remos pilotado y tripulado solamente por oficiales compañeros suyos, fue llevado hasta el muelle de la Paz y embarcado de nuevo a bordo del *Alsedo*, en el cual emprendió su último viaje hasta Cádiz, para seguir por tierra hasta su ciudad natal, Jerez de la Frontera —donde tuvo unos funerales extraordinarios—, y desde allí a San Fernando, como enseguida diré.

El suceso, cuyo resultado fue la muerte del teniente de navío Durán, las heridas graves del teniente de navío García Charlo, y la pérdida de dos aparatos de caza «Martinsyde», conmovió a toda España, y muy particularmente a la Armada. El difunto teniente de navío don Juan Manuel Durán González se había hecho entonces muy popular por ser uno de los héroes del vuelo del *Plus Ultra* (que en enero de aquel mismo año de 1926 había realizado la travesía sin escalas del Atlántico sur), y por ello mereció que el Gobierno



El malgrado teniente de navío don Juan Manuel Durán González, héroe de la travesía del Atlántico sur a bordo del *Plus Ultra*, y víctima mortal en la jornada del 19 de julio de 1926.

(1) Un relato de este accidente en GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval española*, 2 vols. Madrid, 1977, t. I, pp. 316-321.

(2) Las imágenes del hecho y los retratos los tomamos de la revista *Mundo Gráfico*, números 768 (21 de julio de 1926), 769 (28 de julio de 1926) y 773 (25 de agosto de 1926).

dispusiera que sus restos descansasen en el Panteón de Marinos Ilustres, en San Fernando (3); más tarde se le dedicarían sendos monumentos a su memoria, en Barcelona y en Jerez de la Frontera (4). Además, el gesto heroico de compañerismo del teniente de navío Núñez causó una impresión hondísima entre sus jefes y compañeros, entre los que era ya de antes querido y apreciado por su profesionalidad y su simpatía.

La *Revista General de Marina*, en su número del mes de julio de 1926, insertó dos páginas extraordinarias para glosar, bajo el expresivo título de «¡¡Compañerismo!!», la gesta de Núñez Rodríguez. Glosa que concluía expresando cómo

«Al cubrir con la bandera de la Patria el inanimado cuerpo de Durán, el Teniente de Navío Núñez, que acababa de hacer una hombrada, lloraba como un niño. Lágrimas de piedad, de las que enaltecen a los que las derraman.

»La Corporación no viste de luto por el trágico accidente, se viste de gala como en las grandes solemnidades, para orar por sus muertos, para honrar a los héroes y alentar a ese joven plantel de oficiales que en la Escuela de Aviación Naval dedican sus energías al engrandecimiento de la Patria.»

El valor y el compañerismo mostrados por nuestro protagonista, unida a esa gran impresión de sus jefes y compañeros, fue la causa de que el heroico Núñez Rodríguez fuese propuesto, simultáneamente —y esta es, en fin, la curiosidad que me mueve a pergeñar estas líneas—, nada menos que para cinco condecoraciones distintas: la cruz laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando, la Medalla Aérea, la Cruz del Mérito Naval, la Cruz de primera clase de la Orden Civil de Beneficencia, y la Medalla de Oro de Salvamento de Náuticos.

Esta multipropuesta, basada en unos mismos hechos, es, claro está, muy infrecuente en los anales del sistema premial: del militar en particular, y del español en general. De ahí su curiosidad, sobre la que me llamó la atención mi hermano Luis, que halló los primeros antecedentes al investigar sobre otros asuntos.

Efectivamente, a instancia del director de la Escuela de Aeronáutica Naval cursada el día mismo del accidente, el almirante del Departamento de Cartagena, considerando que Núñez había realizado no solamente el acto heroico de lanzarse al mar desde una gran altura, sino también el de zambullirse repetidas veces en el agua para liberar de los atalajes al compañero inconsciente que se ahogaba, propuso al Gobierno la formación del juicio contradictorio preceptivo para la concesión de la cruz laureada de San Fernando, máxima condecoración española al valor militar en grado heroico. Ese procedimiento,

(3) CERVERA PERY, José: *El Panteón de Marinos Ilustres. Trayectoria histórica, reseña biográfica*. Madrid, 2004, pp. 157-158.

(4) GUARDIA PASCUAL DEL POBIL, Rafael de la: *op. cit.*, t. I, pp. 449 y 566.

seguido ante el Consejo Supremo de Justicia Militar como Asamblea de la Orden de San Fernando, no alcanzó el éxito esperado, toda vez que, aunque el hecho fue efectivamente calificado de notoriamente heroico y realizado con un grave riesgo de la vida, no había sido realizado frente a un enemigo determinado, requisito que el entonces reglamento de la Orden exigía como condición *sine qua non*.

Pero Núñez sí que obtendría todos los demás premios para los que fue propuesto. En primer lugar, el 6 de agosto de 1926 el ministro de Marina firmaba la resolución por la cual S.M. el Rey le concedía la Medalla Aérea individual, segundo galardón al valor muy distinguido en el sistema premial militar de la época. Después llegarían la cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco, y la Medalla de Oro de Salvamento de Náufragos, que le sería impuesta el 19 de agosto de 1926 en la base de hidros del contradique barcelonés por el comandante de Marina, en presencia de todas las autoridades de la Ciudad Condal, y de todas las brigadas formadas de la Escuela de Aeronáutica Naval. Finalmente, en 3 de mayo de 1927 el rey Don Alfonso XIII le otorgaba también, por medio del ministro de la Gobernación y previo informe favorable del Consejo de Estado —nada menos—, la cruz de primera clase de la Orden Civil de Beneficencia (asimilada a una encomienda de número), precisamente con el distintivo negro y blanco correspondiente a los hechos de abnegación realizados con riesgo de la vida (5).



Los destrozados restos del biplano «Martinsyde» que pilotaba del teniente de navío García Charlo en la playa barcelonesa de Casa Antúnez.

(5) *Diario Oficial de Marina* de 23 de mayo de 1927.

Don Antonio Núñez Rodríguez había nacido en El Ferrol el 18 de enero de 1922, vástago de una ilustre dinastía de marinos como hijo de don José Núñez Quijano, que con el tiempo sería vicealmirante y ministro interino de Marina (1930); y hermano por tanto de don Francisco, también más tarde distinguido almirante de la Armada (1902-1972). Ingresó en la Escuela Naval Militar en 1916, siendo promovido a alférez de fragata en 1920. Tras distinguirse en África, donde mereció la cruz de primera clase de la Orden Naval de María Cristina, pasó a la Aeronáutica Naval en 1922 como piloto de aerostación (dirigibles y globos) y observador de aeroplano. Tras el suceso que glosamos continuó su brillante carrera en la Aeronáutica Naval: en 1929, tras dos años de estudios en la prestigiosa École Supérieure d'Aéronautique et de Construction Mécanique de París, logró el título de ingeniero de construcciones aeronáuticas; embarcó luego en el primer *Dédalo* y enseguida mandó el torpedero número 4. En febrero de 1931 sufrió en el aeródromo de El Prat otro accidente aéreo, del que salió ileso; ascendió entonces a capitán de corbeta y fue nombrado jefe de talleres de la Aeronáutica Naval, situados en el puerto de Barcelona —en cuyo desempeño se distinguió mucho—; y en octubre de 1934 participó activamente en la lucha contra el golpe de Estado que intentaron los separatistas catalanes en Barcelona, por lo que fue condecorado por el Gobierno. Sublevado —como casi todos los marinos— al comienzo de la guerra civil, y vencido el alzamiento en Barcelona, fue detenido y encarcelado en el castillo de Montjuich; pero pudo salvar la vida milagrosamente en aquel trance, tras ser condenado a muerte en consejo de guerra sumarísimo —pena conmutada por la de cadena perpetua—, y vagar sucesivamente por el siniestro buque-prisión *Uruguay*, y las cárceles Modelo de Barcelona, de Vendrell, de Mataró y de Manresa, y por último la terrible checa que el S.I.M. rojo tenía abierta en Collel. El 11 de febrero de 1939 lograba evadirse en medio de la hecatombe republicana, y pasar a la zona nacional a través de Francia (6).

Después de la guerra, al tiempo de la creación del nuevo Ejército del Aire (ley de 7 de octubre de 1939), fue uno de los pocos marinos que optaron por pasar al recién creado Ejército del Aire, y lo hizo con el grado de teniente coronel de Aviación y capitán de fragata honorario. En el Ejército del Aire llegaría nuestro pluricondecorado don Antonio Núñez Rodríguez a alcanzar el grado de general de división de Ingenieros Aeronáuticos, ya por los años de 1972. Pero esa es ya otra historia, más ajena a la Armada.

(6) Noticias tomadas de su historial naval, conservado en el Archivo General del Cuartel General de la Armada, legajo 348. La proverbial amabilidad del brigada don José María Espinar, que mucho le agradezco, me ha permitido acceder a estos antecedentes.