

**LA ISLA y los barcos**

# Hoy, en Norfolk, será transferido a la Marina de guerra española el "San Marcos", de la Navy americana

## Se trata de un buque-dique de desembarco que, rebautizado "Galicia", será el quinto que lleve tal nombre en nuestra Armada

El primer "Galicia" era un cañonero-torpedero que, en 1899, fue vendido a Venezuela con los "Filipinas" y "Diego Velázquez"

Hoy, en Norfolk, base de la Flota norteamericana del Atlántico, se procederá a la entrega a la Marina de guerra española del buque-dique de desembarco "San Marcos", uno de los integrados en el primer conjunto de seis navíos que, conforme a los acuerdos firmados por ambos Gobiernos el pasado 6 de agosto de 1970, pasarán a integrarse en nuestras fuerzas navales.

Quince serán las unidades a entregar por la Navy americana pero, en esta primera fase, figurarán, además del "San Marcos", cuatro dragaminas y un submarino. Los otros nueve buques de guerra, que serán transferidos a España en fases sucesivas, son cuatro destructores, un submarino, dos transportes de tanques, un petrolero y un transporte de municiones.

Hoy se arriará la bandera de las "stars and stripes" del "San Marcos" y, cuando se ize la española a tope, recibirá el nuevo nombre de "Galicia" y, así, se convertirá en el quinto buque de guerra que en nuestra Armada luce el nombre de la región tan y tan bien penetrada —siempre— con toda la mar española.

Este mismo nombre que hoy pasa a estamparse en las aleas del nuevo buque-dique de desembarco ha lucido en otros muchos extranjeros que, en las rutas mercantes, siempre han recalado por sus puertos todos. El viejo "Galicia" de la Hamburg Amerika Linie —que no era otro que el antiguo "Thessalia"—; el "Galicia" de

la Società di Navigazione a Vapore Lloyd Triestino; los dos "Crown of Galicia" de la Caw, Prentice, Clapperton and Company, naviera que luego cambió el nombre de la razón social por el de Prentice, Service and Henderson y, con los "Crown of Aragón", "Crown of Granada", "Crown of León", "Crown of Castilla" y tantos y tantos otros, paseó por todos los mares los nombres de los viejos reinos peninsulares.

No lo olvidó la Marina mercante española y, cuando ahora lo lleva el antigua "Habana" de la Trasatlántica —el mismo que mucho antes se llamó "Alfonso XIII"— convertido en factoría pesquera de la Pescanova, recordamos, entre otros, a aquel que, con más de cien años sobre sus cuadernas, siempre navegó bajo la contraseña de la Tejero, de La Corona, y casi banda a banda con el que, de su mismo nombre, arbolaba la contraseña de la Compañía Ballenera Española, filial ésta de la Brun & von der Lippe, de Tonsberg, que operaba desde la Ría de Camariñas.

Una vez más, y a partir de hoy, un "Galicia" pasa a figurar en las listas de nuestra Marina de guerra que, por vez primera, contará entre sus efectivos a un barco de un tipo creado durante la pasada guerra —el "landing ship dock"— para atender a especiales situaciones creadas en el Pacífico y que, por su alto valor combativo y táctico, se ha hecho imprescindible en todas las Armadas que en el mundo son.

ques españoles, aprovisionamiento que —por lo que a carbón respecta— resultaba innecesario por cuanto existían en los depósitos más de 3.000 toneladas de dicho combustible.

El 11 de mayo, tres buques de guerra americanos se acercaron al puerto y abrieron fuego sobre la caseta de amarre del cable pero, al intentar desembarcar, las fuerzas fueron rechazadas por el fuego de las unidades españolas, baterías de costa y tropas de Infantería que se situaron rápidamente en los puntos amenazados.

El vapor "Purísima Concepción", que intentaba cruzar a Jamaica a cargar víveres —se había hecho a la mar desde Batabanó— logró entrar primero en Tunas para, de allí, seguir a Casilda o Cienfuegos, pero ante la presencia de los barcos de la Navy americana, se internó entre los cayos y, finalmente, pudo entrar en Manzanillo.

Días más tarde, los buques españoles estacionados en Cienfuegos se hicieron a la mar y cruzaron sus fuegos con tres americanos que, de mayor porte y velocidad, causaron averías al pequeño "Gaviota"; el 13 de junio, el "Diego Velázquez" zarpó para reconocer a un barco que asomaba en el horizonte y que, luego, resultó ser un crucero americano que trató de darle caza y, si bien logró un impacto en la proa del cañonero español —éste iba al mando de don Juan de Carranza y Reguero— con el apoyo artillero de las restantes unidades pudo alcanzar puerto. La Navy americana sostenía el bloqueo con buques de mayor tonelaje que los españoles que, pese a su inferioridad en armamento y velocidad, éstos les atacaban una y otra vez hasta que, el 14 de agosto, se comunicó por el Mando que se había suscrito el

### Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ

años más tarde, a Estados Unidos se compró el antiguo crucero español "Isla de Cuba" que, hundido en Cavite, había sido puesto a flote. En la Marina venezolana recibió el nue-

ral Miranda —recién modernizados en Italia, en cuya Marina había servido bajo los nombres de "Milazzo" y "Dardanelli"— los ya veteranos que navegaron con bandera espa-

a 300 toneladas— que habrían de operar en el Cantábrico y, con ellos, al mando del alférez de navío don Federico Sánchez Barcáiztegui el "Galicia" se hizo a la mar artillado con un

lería que ambos llevaban era prácticamente igual.

El "Galicia" recibió cinco impactos directos que le causaron un muerto y tres heridos y, el "B 6", —como dice don Alfredo Aguilera en su magnífico libro sobre los buques de la Marina española— "entablió valiente duelo artille-

auténticamente de crucero, se escurrió a la mar. Y las dos chimeneas, robustas, planas y caídas —la popel, según los casos con zunchos blancos— tocadas con redecilla chispera y con centinela de silbos y "mambrús", completaban el armonioso conjunto".

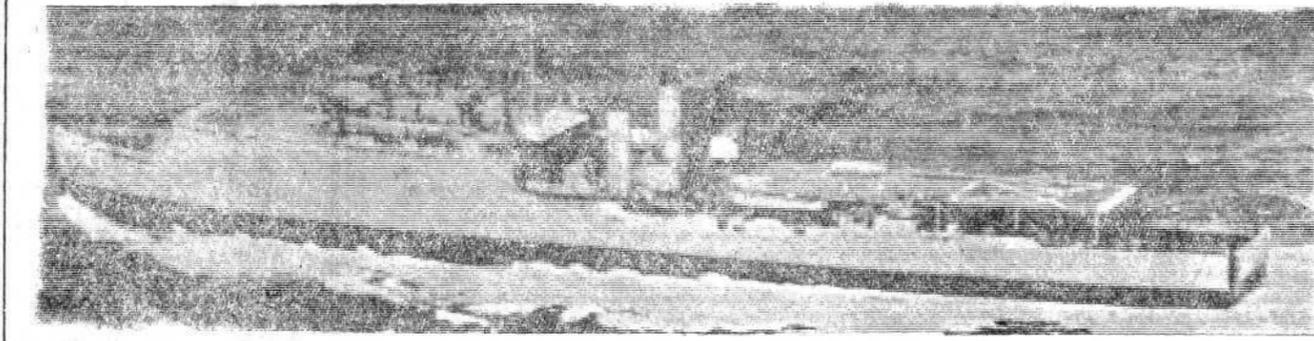
En septiembre de 1923, con Alfonso XIII a su bordo, el "Príncipe Alfonso" zarpó de Bilbao y visitó Estocolmo, Kiel, Gotemburgo y, antes de regresar a España, recaló en puertos escoceses. En noviembre fue a Italia y Francia —también hizo escala en Malta— y, también a su bordo, Alfonso XIII embarcó en Cartagena para Marsella el 15 de abril de 1931.

Rebautizado "Libertad", en los primeros meses de 1936 participó en los ejercicios de tiro de la División de cruceros, ejercicios que, como blanco, tendrían al viejo "Conde de Venadito" condenado a desaparecer en aquellas maniobras.

A la máxima, los tres cruceros arrumbaron hacia donde —al gareté— el "Venadito" esperaba las salvas fatales. Tiro primero el "Libertad" y, larga la primera, corta la segunda, la tercera ahorquilló el blanco terceramente y, entre remolinos, desapareció el viejo crucero antes de que pudiesen intervenir los "Cervera" y "Miguel de Cervantes".

En septiembre de 1937, en el combate naval de Cherchel, tuvo duelo artillero con el "Balears" cuando éste interceptó al convoy que, formado por los "Escolano", "Antonio de Sastre" y "Aldecoa", se dirigía a Valencia.

En este encuentro intervino también el "Méndez Núñez" y varios destructores y, durante unas horas, los buques lucharon mientras, proa a tierra, los mercantes trataban de ganar aguas neutrales de Argelia. Dice en sus "Memorias" el almirante don Francisco Moreno



El buque-dique de desembarco "San Marcos" que, hoy, será entregado y rebautizado "Galicia" en la base naval de Norfolk

vo nombre de "Mariscal Sucre" y, con nueva artillería —dos piezas de 102 milímetros y ocho de 76— inició nueva etapa de vida con aquellos que fueron antes sus compañeros de bandera y que, hasta la adquisición de otras unidades en Italia, estos buques fueron el núcleo de la Armada de la nación hermana.

Cuando se incorporaron los "General Soublette" y "Gene-

ra fueron dados de baja pero, hasta 1941, en las listas de la Armada venezolana permaneció el "Miranda" que, en sus viejas planchas, parecía guardaba el eco de toda una época en que, en aguas cubanas, luchó con fuerzas siempre numéricamente superiores, como también lo había hecho el "Galicia", aquel que primero llevó el nombre que hoy nace de nuevo a la mar.

### Los dos remolcadores "Galicia"

Finalizada la primera guerra mundial, la Marina de guerra española adquirió en Gran Bretaña tres remolcadores —"H.S. 78", "H.S. 80" y "H.S. 82"— que, con los nuevos nombres de "Cartagenero", "Ferrolano" y "Gaditano", se destinaron a prestar sus servicios en las bases navales de Cartagena y El Ferrol.

48 remolcadores del tipo "Saint" que la Marina de guerra británica recibió en los dos últimos años del conflicto bélico.

De 800 toneladas, eran sus principales dimensiones 41 metros de eslora por 9 de manga y, diseñado para servicios con los convoyes trasatlánticos, estaba equipado con una alternativa triple que le daba 1 200

Vickers de 76 milímetros y una ametralladora.

Con los "bous" —todos al mando del teniente de navío pero conservando, por lo general, el personal civil de máquinas— estableció el "Galicia" su base en Ribadeo. Con él operaban los "Tritonia", "Denis", "Virgen del Carmen" y "Juan Ignacio", y, posteriormente, los "Santa Urbana" y "Juan Mari", así como el también remolcador "Argos".

La campaña de los "bous" —y el "Galicia" con ellos— no sólo se limitó a la vigilancia y reconocimiento de los mercantes, sino también apoyaron el avance de la columna del coronel Martín Alonso que operaba en las costas de Asturias.

Muchas fueron las presas —"Ugondo", "Alfonso Senra", "Ulla", "Gobeo", "Punta Sabinal", "Arate Mendi", etc.— y, durante el avance de las tropas de Martín Alonso, sobre

ro al no poder sumergirse momentáneamente".

Luego intervino el "Velasco" que, hundido el submarino, recogió a su bordo a la dotación.

El "Galicia" pasó nuevamente a El Ferrol cuando, en noviembre de 1937, finalizó la campaña de los "bous" en el Cantábrico.

En 1939 recibió las siglas "RA 5" mientras que, el segundo de su nombre —aquel "Saint Clement"— lució las "RA 1" hasta que, el 22 de octubre de 1952, naufragó en la costa gallega.

### El crucero "Galicia"

El cuarto "Galicia" fue uno de los tres cruceros del tipo "Cervera" que, inspirados en los "E" británicos, tomaron forma y se botaron en el Arsenal ferrolano.

Diseñados bajo la dirección

todos. El viejo "Galicia" de la Hamburg Amerika Linie —que no era otro que el antiguo "Thessalia"—; el "Galicia" de

## El cañonero-torpedero "Galicia"

En 1887, la Royal Navy recibió dos pequeñas unidades que, clasificadas como "gun boats", eran rápidas y llevaban tubos lanzatorpedos. Y fue así como, con estos "Rattlesnake" y "Garshopper", nació el cañonero-torpedero, al igual que, dos años antes, nuestro "Destructor" dio denominación y características a todos los que en el mundo han sido, son y serán.

Nuestra Marina de guerra adoptó el tipo —primero se les llamó cruceros-torpederos— y, de acuerdo con los planos del ingeniero naval don Tomás Tallierie, se inició en Cartagena la construcción del "Temerario" y, en los de Vila y Compañía, en La Graña, Ferrol, se arbolaron las quillas de los "Vicente Yañez Pinzón", "Marqués de Molins", "Martín Alonso Pinzón" y nuestro "Galicia". Un sexto cañonero-torpedero de este mismo tipo, que tomaba forma en La Carraca, iba a llevar el nombre de "Veloz" pero, en atención a la aportación económica de la colonia española en Méjico, recibió el de "Nueva España".

De 570 toneladas —el "Nueva España" era de 630— éste nuestro primer "Galicia" se botó en 1891 y, con sus gemelos, entró en servicio dos años más tarde. Eran sus principales dimensiones 58 metros de eslora por 7 de manga, 4,22 de puntal y 3,67 de calado.

Estaba equipado con dos grupos de triple expansión que, tomando vapor de dos calderas cilíndricas, desarrollaban 2.600 H.P. sobre dos hélices y le daban 18 nudos de máxima.

Su casco, fino y marinero, se remataba con dos palos en caída e igual número de chimeneas que, muy juntas, le diferenciaban de los "Martín Alonso" y "Nueva España", que sólo llevaban una.

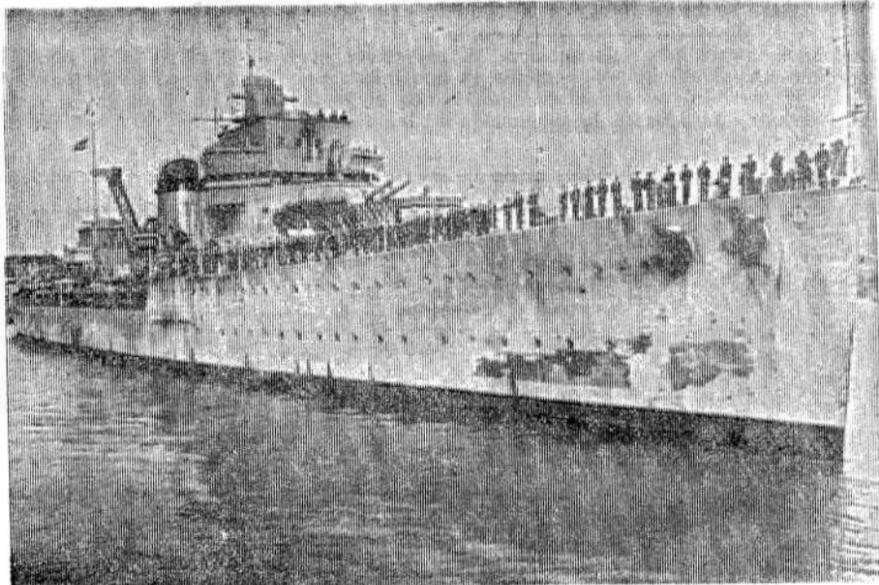
Con 120 toneladas de carbón en los "side bunkers", el "Galicia" tenía una autonomía de 2.700 millas a velocidad económica y, además, disponía de cangrejas que, en un momento dado, podían auxiliar su marcha e incluso significar un ahorro en el consumo de combustible.

Tanto el "Galicia" como los "Marqués de Molins" y "Vicente Yañez Pinzón", fueron artillados con seis piezas de 57 milímetros —tres por banda—, una ametralladora de 11 y, a proa, dos tubos lanzatorpedos.

Los restantes —"Temerario", "Martín Alonso Pinzón" y "Nueva España"— montaban dos piezas de 120 milímetros, sistema González Hontoria, cuatro Nordenfelt de 57 y, co-

mo los otros tres, los dos tubos a proa, sobre la flotación.

Cuando en 1898 comenzó la guerra con Estados Unidos, el "Temerario" se encontraba en la entonces existente estación



El crucero "Galicia", desguazado el pasado año. Su última escala en nuestro puerto fue el 1 de febrero de 1963, cuando, acompañado de la corbeta "Atrevida", llegó arbolando la insignia del contraalmirante Gener Cuadrado.

naval del Río de la Plata; el "Martín Alonso Pinzón", con los "Vicente Yañez", "Marqués de Molins" y "Nueva España", estaban en La Habana y, en Cienfuegos, se encontraba el "Galicia" que, desde los primeros momentos, quedó aislado del resto de las fuerzas navales.

Estaba el "Galicia" al mando del teniente de navío de primera Ariño y, con él, quedaron en puerto los cañoneros "Vasco Núñez de Balboa", "Alsedo" y "Diego Velázquez". También se encontraban los pequeños guardacostas "Gaviota", "Cometa", "Satélite", "Lince" y "Contra maestre".

El 21 se comenzaron a fondear las defensas submarinas —minas tipo Mattieson— emplazadas entre la línea de Pasa Caballos y los almacenes Juraguá. Además se prepararon y sumergieron otras, del tipo Bustamante, en el canal que forma la costa con el islote de Cayo Carenas.

A la caída de la tarde del 22 de abril, por el Norte y frente a La Habana apareció la Escuadra enemiga que, seguidamente —con sus once unidades— estableció el estrecho bloqueo del puerto. Siete días más tarde, los primeros barcos americanos cruzaron las aguas de Cienfuegos y, desde entonces, se mantuvieron a la vista de la costa para impedir el aprovisionamiento de los bu-

ques. Este iba al mando de don Juan de Carranza y Reguero— con el apoyo artillero de las restantes unidades pudo alcanzar puerto. La Navy americana sostenía el bloqueo con buques de mayor tonelaje que los españoles que, pese a su inferioridad en armamento y velocidad, éstos les atacaban una y otra vez hasta que, el 14 de agosto, se comunicó por el Mando que se había suscrito el

Finalizada la primera guerra mundial, la Marina de guerra española adquirió en Gran Bretaña tres remolcadores —"H.S. 78", "H.S. 80" y "H.S. 82"— que, con los nuevos nombres de "Cartagenero", "Ferrolano" y "Gaditano", se destinaron a prestar sus servicios en las bases navales de Cartagena y El Ferrol.



El remolcador "Galicia", ex H.M.S. "Saint Clement", que posteriormente fue rebautizado "Ciclope".

protocolo preliminar de las negociaciones de paz entre España y Estados Unidos y, por tanto, se suspendieron las hostilidades.

Los buques permanecieron suntuos en puerto hasta que, a principios de 1899, comenzó la repatriación del personal y material que había pertenecido al Apostadero de La Habana. A tal efecto se enviaron a Cuba los cruceros auxiliares "Patriota" y "Rápido" y, en la estela de éstos, las unidades arribaron a Fort de France.

A remolcar los "Marqués de Molins", "Diego Velázquez" y "Filipinas", el resto de los buques hizo viaje por sus propios medios y, ya reunidos todos en la capital de Martinica, el 7 de mayo zarparon para la Península —en ruta carbonearon al redondo de la isla del Hierro— mientras que, adquiridos por la Marina de guerra venezolana, allá quedaron los "Filipinas", "Diego Velázquez" y nuestro primer "Galicia".

Más tarde, cuando ya el "Galicia" navegaba bajo bandera venezolana y el nuevo nombre de "Bolívar", a estas unidades que antes habían izado los colores españoles se agregó el cañonero "Sandoval" —que había estado de estación en Guantánamo— al que se rebautizó "Miranda".

Estas unidades, con base en Puerto Cabello, fueron la base de la Marina venezolana y,

Los tres habían sido botados en 1918 en los astilleros de la Crichton and Company, en South Saltney, y eran barcos de 300 toneladas, 26 metros de eslora y 6,5 de manga; equipados con alternativas triples y potencia total de 420 H.P., alcanzaban máxima de 10 nudos en velocidad libre.

En 1921 se adquirió el H.M.S. "Saint Clement" —también producto de la Crichton and Company— que era uno de los

48 remolcadores del tipo "Saint" que la Marina de guerra británica recibió en los dos últimos años del conflicto bélico.

De 800 toneladas, eran sus principales dimensiones 41 metros de eslora por 9 de manga y, diseñado para servicios con los convoyes trasatlánticos, estaba equipado con una alternativa triple que le daba 1.200 H.P. de potencia total sobre una hélice; a régimen normal, la máxima era de 12 nudos y, con 240 toneladas de carbón en sus "side bunkers", a velocidad económica tenía un muy amplio radio de acción.

Estaba equipado con los más modernos equipos de salvamento —bombas de achique, monitores contra incendios, etc.— y, además, artillado con una pieza de 76 milímetros, sistema Vickers.

Este "Saint Clement" vino a España —se le destinó a la base naval de El Ferrol— con el nombre de "Galicia" y, durante algún tiempo, lo lució en el espejo de popa. Pero, poco más tarde, lo cambió por el de "Ciclope" cuando, en Holanda, para la Marina se botó, en los astilleros de la N.V. van der Kuyj & van der Rees Mach Babr. & Scheepswerf, un nuevo remolcador.

Este, de 350 toneladas, 30 metros de eslora y 6,5 de manga, recibió primero las siglas de "R 5" y, posteriormente, el nombre de "Galicia" y, así, se convirtió en el tercero que lo llevaría en nuestra Armada.

De Rotterdam vino a El Ferrol, donde quedó estacionado y prestó magníficos servicios en colaboración con el ya "Ciclope" —antiguo segundo "Galicia"— tanto en la base naval como en las aguas tormentosas de aquella zona.

En agosto de 1936 comenzó en El Ferrol el armamento de los "bous" —pesqueros de 200

La campana de los "bous" —y el "Galicia" con ellos— no sólo se limitó a la vigilancia y reconocimiento de los mercantes, sino también apoyaron el avance de la columna del coronel Martín Alonso que operaba en las costas de Asturias.

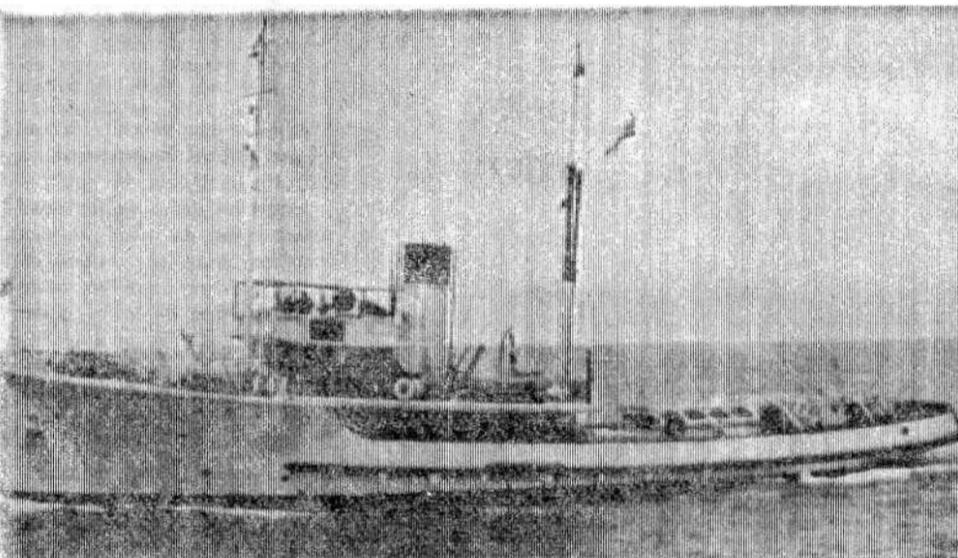
Muchas fueron las presas —"Ugondo", "Alfonso Senra", "Ulia", "Gobeo", "Punta Sabinal", "Arate Mendi", etc.— y, durante el avance de las tropas de Martín Alonso, sobre todo en la zona entre el Cabo de Vidio a San Esteban de Pravia, tuvieron que prestar su apoyo artillero una vez más.

El 3 de septiembre, el "Tritonia", que navegaba con el "Virgen del Carmen", avistó en superficie a un submarino del tipo "C" y, mientras arrumbaban hacia él, avisaron al "Galicia" que —con el "Denis"— puso proa a la situación indicada.

Comenzó el combate en superficie mientras el submarino, siempre en ella, respondía con su cañón de 76 milímetros. Luego, cuando aparecieron los "Juan Ignacio" y "Argos", hizo inmersión y, más tarde, salió a flote y se reanudó el combate hasta que, la aparición de un hidro "Saboya" —así como la del destructor "Velasco"— hizo que el submarino de nuevo se sumergiese y así terminó el encuentro.

El 13, el "Galicia", con cuatro "bous", zarpó para un crucero de cinco días y con órdenes de, al amanecer del día 15, encontrarse al Norte de Cabo Higuer para dar protección antisubmarina al acorazado "España" y, el 18, avistó al submarino "E 6" que, en superficie, respondió al fuego del remolcador.

El "E 6", cargado de cartuchos, no podía hacer inmersión por cuanto pondría en peligro su estabilidad y, siempre en superficie, comenzó el duelo al cañón dado que la arti-



El remolcador "Galicia", ex H.M.S. "Saint Clement", que posteriormente fue rebautizado "Ciclope".

"Saint Clement" —lució el "RA 1" hasta que, el 22 de octubre de 1952, naufragó en la costa gallega.

## El crucero "Galicia"

El cuarto "Galicia" fue uno de los tres cruceros del tipo "Cervera" que, inspirados en los "E" británicos, tomaron forma y se botaron en el Arsenal ferrolano.

Diseñados bajo la dirección de Sir Philip Watts, director técnico de la Armstrongs, estos cruceros —nacidos en España— mejoraron visiblemente las características de sus "sister ships" de la Royal Navy.

El 24 de noviembre de 1922 se arboló la quilla del que, el 3 de enero de 1925, se botó con el nombre de "Príncipe Alfonso". Tras él, el 16 de octubre del mismo 1925 y el 18 de mayo de 1928, se botaron los "Almirante Cervera" y "Miguel de Cervantes" respectivamente.

De 7.850 toneladas, eran sus principales dimensiones 176,6 metros de eslora por 16,6 de manga y 5,03 de calado. Estaban armados con ocho piezas de 152 milímetros —en dos montajes simples y tres dobles—; cuatro antiaéreos de 101 y dos de 47, así como con doce tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros, en cuatro equipos triples.

El aparato motor estaba compuesto por cuatro grupos de turbinas Parsons que, tomando vapor de ocho calderas Yarrow, les daban 80.000 S. H. P. y máxima de 33 a régimen normal, si bien el "Príncipe Alfonso" en las pruebas reglamentarias desarrolló 83.000 S. H. P. y 34,7 nudos.

Con 1.722 toneladas de combustible líquido en sus tanques, estos cruceros tenían una autonomía de 5.000 millas a 15 nudos y, a la máxima, el radio de acción era entonces de 1.200.

La protección la confiaba el "Príncipe Alfonso" —como también sus gemelos— a una cintura variable entre 50 y 73 milímetros y, además, a una cubierta protectora de 25. El puente de mando y los maulletes de la artillería principal llevaban blindajes de 150 y 25 milímetros respectivamente.

De ellos, y con toda razón, dijo González Echegaray: "Eran los tres buques de guerra más bonitos del mundo cuando se entregaron en los astilleros del Ferrol, entre los años 1925 y 1929. De cascos finísimos y aire marcial; aquel monstruoso tripode de palo mayor con antenas gigantes, se iluminaba en las noches de engalanado general recortando la silueta más elegante y proporcionada que en buques de su clase y porte haya existido. La artillería principal jugaba a la pata-coja en montajes dobles y simples y llevaban batería de torpedos considerable; la popa,

vo queo artillero con el "Balears" cuando éste interceptó al convoy que, formado por los "Escolano", "Antonio de Sarrástegui" y "Aldecoa", se dirigía a Valencia.

En este encuentro intervino también el "Méndez Núñez" y varios destructores y, durante unas horas, los buques lucharon mientras, proa a tierra, los mercantes trataban de ganar aguas neutrales de Argelia. Dice en sus "Memorias" el almirante don Francisco Moreno que, "a las 17,30, abrieron fuego contra nosotros todos los buques. El "Libertad" centró su tiro a la cuarta salva, mientras que las salvas del "Méndez", al principio bien dirigidas, iban quedando cortas, quedándose rezagado".

El combate llegaba a su fin. "A las 18,15 se pierde de vista el enemigo, y a las 18,18 horas se gobierna al 270°, para no perder el contacto y dirigirse al encuentro del "Canarias", viéndose nuevamente al "Libertad", "Méndez Núñez" y dos destructores, haciéndose fuego contra el primero con las torres dirigidas por el alza de popa. El "Libertad" hace también fuego y, al ir centrando su tiro, se arrumbó al 310°, gobernándose nuevamente al 290° a las 18,34 para no perder de vista los humos, y a las 18,40 al 256° para ir al encuentro del "Canarias", viéndose, a las 19 horas, cinco columnas de humo por la aleta de babor y otras dos por la popa, que se perdieron de vista totalmente a las 19,08 horas".

El "Libertad" se hizo a la mar el 5 de marzo de 1938 desde Cartagena para, con cuatro destructores, proteger un ataque que tres lanchas torpederas habrían de llevar a cabo contra Palma de Mallorca. La derrota de estas unidades se cruzó con la de los "Canarias" y "Balears", que regresaban de escoltar un convoy de mercantes y, en la lucha, resultó torpedado y hundido el último de los citados cruceros que, como dice Aguilera, "jardaría unas horas su agonía, hundiéndose finalmente envuelto en llamas, como, años después, los "Washington" italianos en la batalla de Matapán".

Internado en Bizerta con otras unidades destacadas durante la guerra en Cartagena, el "Libertad" fue rebautizado "Galicia" y, completamente modernizado, se incorporó de nuevo a las fuerzas navales. Los montajes sencillos habían sido transformados en dobles y, suprimido el que montaba en el espartel, allí se instaló

(Pasa a la página OCHO)

REPRODUCCIONES  
FOTOGRAFICAS:

Juan Hernández

acilado en utilizar el cañicativo de "qusling" para referirse a una formación como la que parece preparar Yahia Jan.

El Gobierno de la India ha manifestado por otra parte, una vez más su protesta por las ventas de armas norteamericanas al Pakistán. El ministro Swaran Singh no ha vacilado en atacar muy directamente a Washington. "La actitud de los Estados Unidos da muestras de una completa insensibilidad hacia todo lo ocurrido. Es muy difícil aceptar lo que dicen los portavoces norteamericanos, pero a pesar de todo seguimos esperando que estas ventas serán suspendidas".

La impresión más general es que los Estados Unidos se han decidido a jugar la carta Yahia Jan y en estas circunstancias el Gobierno de Indira Gandhi podrá hacer poco más que mantenerse alerta contra la tensión en las fronteras y hacer todo lo que esté en su mano para que los ocho millones de refugiados regresen al Pakistán Oriental.

La misma Indira Gandhi ha advertido a la oposición que no conviene "hablar de guerra" y que es conveniente no provocar al Pakistán, para no darle ocasión de atacar a la India. Aquí se tiene la seguridad de que cualquier ataque podría ser rechazado, pero el Gobierno comprende que es preferible no tentar a la suerte y evitar posibles complicaciones internacionales.

Peter CHANDLER

# LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página CUATRO)

—sobre calzos— un hidro, tipo Arado, y una grúa metálica para su maniobra. La antigua artillería antiaérea fue sustituida por otras, de 37 milímetros y en montajes dobles, además de numerosas ametralladoras de 20 milímetros, también para tiro antiaéreo.

Se le suprimió el tripode —todas estas reformas también se llevaron a cabo en el "Miguel de Cervantes"— y reformó totalmente el puente de mando y direcciones de tiro. Revisado el aparato motor, en las pruebas alcanzó y sostuvo

—pese a sus años— una media de 31 nudos.

Fue a Buenos Aires en 1946 y, en varias ocasiones, vino a Santa Cruz —su última escala fue el 1 de febrero de 1963, cuando arbolaba la insignia de, contralmirante Gener Cuadrado— y, un año más tarde, con la baja del "Cervantes" comenzó el declinar de los tres "E" españoles.

En 1965 fue dado de baja el "Cervera" y, el pasado año, tras larga etapa de amarrar en el Arsenal de Cartagena, el cuarto "Galicia" de la Marina de guerra española fue al desguace.

## El "San Marcos", hoy "Galicia"

Este "San Marcos" que hoy arbolará los colores españoles con el nombre de "Galicia" representa el claro exponente de una nueva concepción de la lucha anfibia.

En todos los tiempos se han llevado a cabo desembarcos anfibios, pero con variaciones de la técnica y circunstancias de manera extraordinaria. Al finalizar la primera guerra mundial, y visto el desastroso resultado obtenido por los aliados en los Dardanelos y Gallipoli, algunos expertos aseguraron que se había cerrado en la

historia el capítulo de la guerra anfibia.

Aquellas barcasas, de proa rebatible, con cabida para 300 infantes o algún pequeño tanque de los de entonces, quedaron arrumbadas en los Arsenales a la espera del desguace: lejos quedaban los días de gloriosa y oscura lucha en aquellas playas regadas con la sangre generosa de los Anzacs que, desde Australia y Nueva Zelanda, llegaron en defensa de sus hermanos de Europa.

Se decía que había sido inútil el sacrificio y que la guerra anfibia era algo que pertenecía, por completo, al pasado; sin embargo, pocos años más tarde, bajo bandera española, aquellas mismas "K" —las veteranas de Sed-ul-Bahr, Helles y Kum Kalé— lograron éxito rotundo en Alhucemas y, con su actuación, reafirmaron las posibilidades, amplias, de los grupos anfibios.

En la segunda guerra mundial la concentración de fuertes elementos ofensivos servía de respaldo a los numerosos grupos de embarcaciones especiales —de todos tamaños— que, en un momento dado, convergían sobre las playas enemigas y allí, varadas en la costa, vomitaban los hombres, material y suministros necesarios para consolidar una cabeza de playa.

La Marina estadounidense, con un muy amplio historial en su haber —Marshall, Guam, Carolinas, Okinawa e Iwojima— desarrolló lo aprendido a fuerza de sangre y sacrificios y, pronto, puso a prueba con éxito rotundo una interesante flota anfibia que ha servido de modelo a otras Armadas interesadas en este nuevo aspecto de la guerra.

El "San Marcos", del tipo "Casa Grande" es barco que, tanto por su estampa como por sus características técnicas y tácticas es verdaderamente interesante.

Es, prácticamente, un dique flotante con propulsión propia que, en el pozo de popa, puede albergar tres "LCT" —completamente cargadas— o treinta y seis "LCM": inundando tanque es peciales y abriendo la compuerta que cierra el pozo,

estas barcasas abandonan el barco por sus propios medios y, con tropas o material, arrumban hacia la zona de playa asignada.

La operación siguiente es a la inversa; los barcasas entran en el pozo inundado y, ya trincadas a son de mar, el "well" se achica tras el cierre de la compuerta y, finalizada esta operación, el buque-dique de desembarco emprende de nuevo su ruta.

De 4.780 toneladas standard y 9.375 a plena carga, la quilla del "San Marcos" —desde hoy "Galicia"— se arboló en el Arsenal de Filadelfia y, botado el 10 de enero de 1945, con la numeral LSD 25 fue entregado a la Marina americana el 15 del siguiente mes de abril.

De 144 metros de eslora por 24 de manga y 5,48 de calado, el aparato motor está compuesto por dos grupos de turbinas que, sobre dos ejes, le dan 7.000 S.H.P. de potencia total y, a régimen normal, máxima de 15,4 nudos.

Está armado el nuevo "Galicia" con doce antiaéreos de 40 milímetros —en dos montajes cuádruples e igual número de dobles— y dispone de plataforma sobre el pozo para la maniobra de helicópteros

Lleva dos chimeneas —una a cada banda— y, a popa de ellas, dos grúas para la maniobra de las "LCM" o "LCU" que puede albergar.

Originalmente montaba una pieza de 120 milímetros —luego suprimida— y, en su lugar, se instalaron las de 40, en montajes dobles, que mejor garantizan su propia defensa haoida cuenta de que, por lo general, estos buques-diques navegan bajo la protección de otras unidades que, en el momento del desembarco, les prestan su apoyo artillero.

Las "LCU" que puede albergar, son barcasas de 200 toneladas —375 a plena carga— que pueden transportar tres carros de combate de los tipos M 103 A o M 48; también

tienen capacidad para seis del tipo M 42 y, normalmente, la dotación de cada una está compuesta por 12 hombres.

Otro tipo de "LCU", el 501, es de 160 toneladas —309 a plena carga— con capacidad para cuatro carros de combate ó 200 toneladas de carga.

Las "LCM", de 55 toneladas, son de 17 metros de eslora y están equipadas con dos motores que, sobre igual número de ejes, les dan potencia total de 450 S.H.P.

Del mismo tipo de este nuestro nuevo "Galicia", aparte de sus gemelos en activo en la Navy americana, prestan servicio los "Nafkratoussa", ex "LSD 9", en la Marina de guerra griega, y "Tung Hai", ex "LSD 8", en la de China nacionalista. Estos, con otros cuatro del mismo tipo, navegaron bajo el blanquirrojo de la Royal Navy durante la segunda guerra mundial y, en 1947, fueron devueltos a la Armada americana que, años más tarde, los transfirió a las citadas fuerzas navales.

## VIVIENDAS DE LUJO

VENDO

Avenida de Anaga, frente al puerto.

Ubicada en edificio de sobrias líneas arquitectónicas de próxima edificación.

5 dormitorios, amplísimo estar-comedor, grandes terrazas, office, cocina, 3 cuartos de baño.

COMODISIMA DISTRIBUCION 186 m2. útiles, aparcamiento propio, 2 ascensores.

¡VENDEMOS A PRECIO DE COSTO CON GRANDES FACILIDADES DE PAGO

CONFORT - COMODIDAD - LUJO.

**TOMAS**  
AGENTE DE LA PROPIEDAD INMOBILIARIA  
**MORALES RUIZ**

SABINO BERTHELOT, 3  
TELEFONO: 24-58-79

## CAJA GENERAL DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE SANTA CRUZ DE TENERIFE



SORTEO

### "Alegres Vacaciones"

## 3 de Julio

### ULTIMO DIA DE PLAZO PARA INCREMENTAR SALDOS

### PREMIOS

2 de 200.000 pesetas en efectivo  
2 de 100.000 pesetas " "

### ATENCION AL PROXIMO SORTEO



Anfibio MATIC

100% SUBMARINO

TOTALMENTE AUTOMATICO  
CON CALENDARIO

ACERO INOXIDABLE  
O CHAPADO ORO

