

LA ISLA y los barcos

Hoy, a las 8 de la mañana, llegará el «SAN GIORGIO», buque-escuela de la Marina de guerra italiana

Conduce 136 cadetes a su bordo y, el próximo martes, se hará de nuevo a la mar rumbo a La Guaira De la fragata de ruedas «Fulminante» al moderno «cacciatorpediniere» hoy en puerto, 109 años de historia y tradición en Santa Cruz

Hoy, a las 8 de la mañana, llegará a nuestro puerto el «San Giorgio», buque-escuela de la Marina de guerra italiana que —al mando del capitán de navío Wladimiro Rossi— realiza un crucero de instrucción con 136 cadetes de la Accademia Navale a su bordo.

El «San Giorgio» —antiguo «Pompeo Magno»— permanecerá en Santa Cruz hasta las 8 de la mañana del próximo día 6, fecha en que se hará de nuevo a la mar con rumbo a La Guaira.

El Santa Cruz marino, por tradición y verdadera vocación guarda en los anales de su pequeña y por paradoja gran historia, fechas y nombres que res paldan la innegable ligazón entre su puerto, la Isla toda, con la nación hermana.

Cuando aún la península itálica era un mosaico de Estados recalcaban por Santa Cruz aquellos esbeltos bergantines redondos y fragatas que, a tope lucían los pabellones de Cerdeña, Liguria o Toscana.

En uno de aquellos poéticos silenciosos veleros —de aquellos que navegaban bajo lonas tensas y con la limosna de la brisa —el genovés «Elo:sa» concretamente, pasó Garibaldi por Santa Cruz en viaje memorable, allá por 1823, pues en la misma fragata viajaba el joven sacerdote Mastai-Ferretti; años más tarde Pío IX, y, en calidad de tripulante, el padre del luego famoso León Gambetta.

Fue también el puerto tinerfeño el escogido como escala cuando iniciaron los servicios trasatlánticos regulares desde Italia a las jóvenes repúblicas de América del Sur.

De aquellas primitivas unidades —híbridas de vela y vapor— que arbolaban la contraseña de la Rubattino se pasó a las de la Navigazione, Generale, La Veloce, Lloyd Sabauda, Ligure Brasiliana y tantas y tantas otras que, todas —hasta los modernos y magníficos «Rafaello» y «Michelangelo»— han contribuido a dar nuestro puerto el sello, la semblanza que le distingue, que siempre le ha distinguido.

La Accademia Navale, en Liorna

Por lo que a la Marina de guerra netamente italiana respecta, comienza su tradición portuaria tinerfeña casi con su propia historia.

El 14 de marzo de 1861, Víctor Manuel es elegido rey de Italia y el pabellón tricolor se iza en el pico cangrejo de aquellas unidades que, por las abiertas portas, dejaban asomar las negras, amenazadoras bocas de su artillería.

Italia, la nación milenaria y joven, buscaba su expansión y deseaba ferviente, darse a conocer, —“mostrar el pabellón”, que diría nuestro Mateo Mille— y, rumbo a puertos sudamericanos, zarpa la fragata de ruedas «Fulminante».

El 12 de abril de 1862, su esbelta estampa, marinera y bélica, aparece tras el recio espolón de Anaga y, con todo el trapo largo —tras sus blancas velas y sobre la estela el negro penacho del buen Cardiff— cae poco después a estribor y queda navegando en franca demanda de la bocana del puerto.

Tras las salvas de ordenanza y rigor, sus anclas muerden el fondo de la bahía y, frente al viejo castillo de San Pedro, queda fondeada la «Fulminante».

Venfa al mando del comandante Martini y, durante siete días, sesteó placidamente en las aguas tinerfeñas al tiempo que carboneaba y refrescaba la aguada.

El día 19 comenzó a virar el ancla en las primeras horas de la mañana y, ya con ella a pique, largó el aparejo y, rumbo al Sur, dio a Santa Cruz el espectáculo de sus líneas marineras que, bajo pirámides de lonas tensas, —repletas de viento y luz— se alejaba con el mensaje simbólico de la nueva nación.

Desde entonces han transcurrido 109 años y la larga lista de nombres —«Dogali», «Andrea Provano», «Duca d'Aosta», «Eugenio di Savoia», etc.— se han ido añadiendo a la historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Por Juan-Antonio PADRON ALBORNOZ

Ello es buena prueba de la eficacia y perfecto funcionamiento del centro artillero de la Marina de guerra italiana.

El primer buque-escuela de artillería fue el «Ré Galantumo» y, más tarde, la fragata «María Adelaida». Los marinos salían de estas unidades educados en sus cometidos con tal perfección que, ya en sus destinos, eran verdaderos ejemplos de disciplina, ordenanza y policía.

Los torpedos, tanto los automáticos como los fijos, dieron lugar a la creación de la Escuela de Torpedos. Esta se instaló primeramente en la corbeta «Caracciolo» —al mando del comandante Constantino Morin— y, posteriormente, pasó a la fragata acorazada «Venecia». Y, junto a estas unidades a flote, en la Academia Navale se formaban los alumnos del Cuerpo General, los «Allievi di Vascello» que ingresaban a los 16 años, y los del Cuerpo de Máquinas —«Direzione di Machine»— que lo hacían a los 17.

Las corbetas y fragatas dieron paso a los torpederos, cruceros y acorazados y, siempre la Accademia Navale dejó constancia de su buen y bien hacer en el carácter informativo

Nuevas armas exigieron a la Accademia también nuevas instalaciones y, el 1 de septiembre de 1940, en San Leopoldo se inaugura la Escuela de Buceadores que, hasta entonces, funcionaba casi clandestinamente —eran armas secretas las suyas— en la desembocadura del Serchio, en la finca de los duques de Salviati. Aquel empuje de la Décima Flotilla MAS se extendió y, en La Spezia, se constituyó luego la Escuela de Torpedos Tripulados.

Fueron hombres, salidos todos de la Accademia Navale,

El crucero acorazado «San Giorgio»

Con anterioridad a la primera guerra mundial, la Marina de guerra italiana contaba con varios buques escuela.

los que dieron gloria a la Marina de guerra italiana y, sólo de la Décima Flotilla, veintiocho de sus componentes recibieron la Medalla de Oro al Valor Militar: Faggioni, de la Pen-

18 de 76, así como varias de 57 y tres tubos lanzatorpedos de 450 milímetros.

El «San Marco» fue el primer crucero italiano con turbinas —del tipo Parsons, construidas

Savoia, duque de los Abruzzos, y la citada División a la que pertenecía el «San Giorgio» estaba a las órdenes del contraalmirante Osvaldo Paladini que, precisamente en él, arbolaba su insignia.

Finalizada la guerra, el «San Giorgio» navegó con alumnos de la Accademia Navale y, el 3 de octubre de 1924, —al man-

ex alemán «Strassburg», y «Bari» —éste había sido primeramente el ruso «Muraviev Amurski» y luego el alemán «Pillau»— el «San Giorgio» quedó así listo para prestar servicios coloniales.

Cuando en diciembre de 1940 los ingleses iniciaron la primera de sus ofensivas en África del Norte, el «San Giorgio» se

cos terreros, el ya veterano «San Giorgio» resistió durante siete largos meses los diarios ataques de la Royal Air Force británica.

Cuando la plaza se encontraba próxima a caer, el comandante del viejo crucero —capitán de fragata Pugliese— solicitó a Supermarina el oportuno permiso para hacerse a la mar y hundirse combatiendo. El Mando aprobó la decisión del comandante Pugliese, pero aconsejó resistir hasta el final y destruir luego al «San Giorgio» en su propio fondeadero.

En la tarde del 21 de enero la base quedó totalmente cercada y el «San Giorgio» perdió todo contacto con el Ejército de tierra. El almirante Vietina tomó a su cargo la defensa pero, ya al anochecer, la artillería británica había concentrado sus fuegos sobre el «San Giorgio» centrándolo rápidamente.

Continuó respondiendo con todas sus piezas el veterano crucero hasta que, ya bien avanzada la noche, se ordenó alto el fuego y que la dotación lo abandonase.

En el «San Giorgio» sólo quedó el comandante, acompañado por el alférez de navío Bucini y el cabo torpedista Montagna para encargarse de la destrucción.

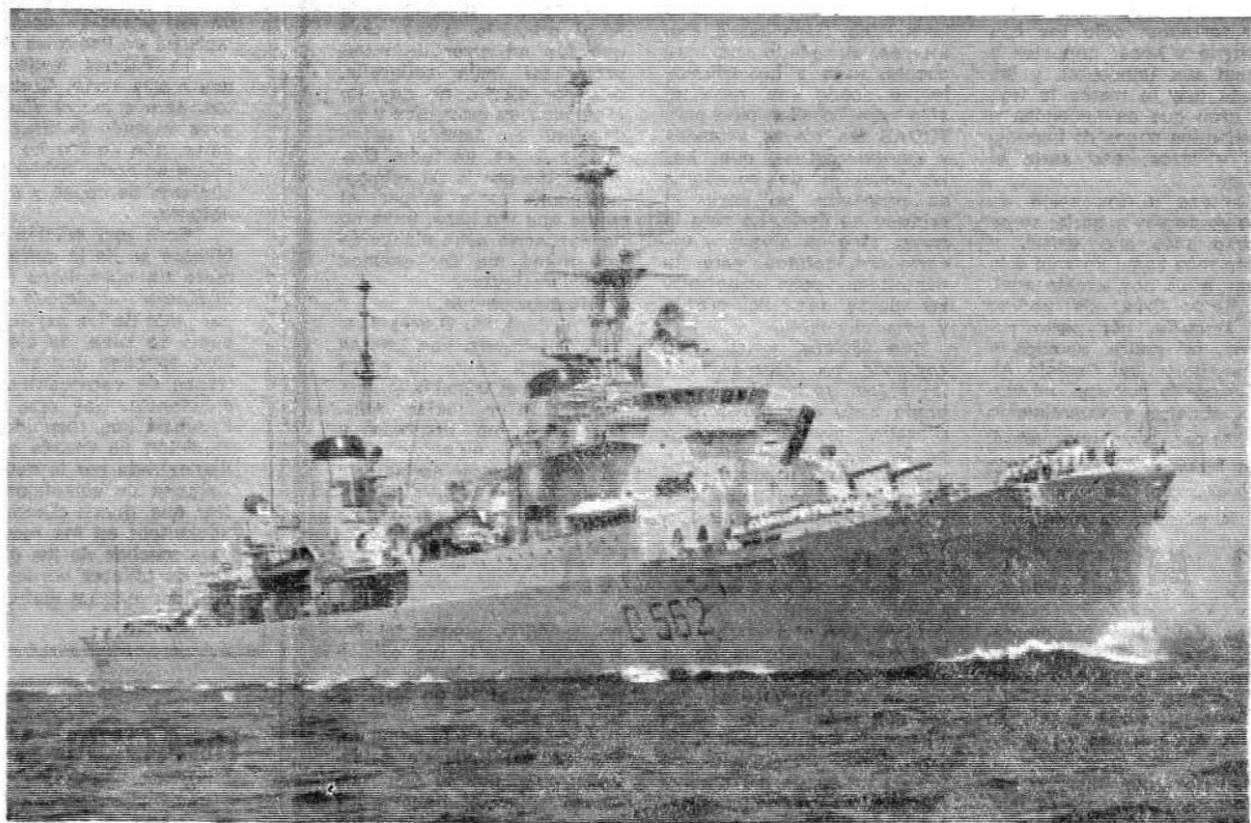
A las 5 de la madrugada, una violenta explosión destrozó al «San Giorgio» cuyos restos, calcinados y humeantes, asomaban sobre las aguas cuando, dos horas más tarde, la infantería británica ocupó la base.

En el epitafio del viejo crucero-acorazado —aquel veterano de la guerra con Turquía primero y Austria más tarde— tendrán cabida, sin duda alguna, los cálidos, sinceros elogios que el almirante Cunningham, jefe de la Flota inglesa en el Mediterráneo, le dedicó en su «A sailor's odyssey», elogios que terminan calificando al «San Giorgio» de «mainstay of the defence against attack from the sea».

El actual «San Giorgio»

En 1935 se entregaron a la Marina de guerra italiana los cruceros «Duca d'Aosta» y «Eugenio di Savoia» —que al man-

tó completa la artillería de 37 —sólo se le instalaron seis piezas— ni los obuses para iluminantes, dos de 120 milímetros



El «San Giorgio», buque-escuela de la Marina de guerra italiana que, con 136 cadetes, llegará hoy a nuestro puerto.

ne, Birindelli, Cabrini —al que conocimos hace pocos años en Santa Cruz—, Borghese, Tesi, Teso, Falconata, etc.

Todos dejaron bien alto las enseñanzas allí recibidas, las que aún reciben los cadetes que viajan en el «San Giorgio».

en Ansaldo bajo licencia— y, su gemelo, aquel «San Giorgio» llevaba dos grupos de alternativas que, sobre dos hélices, le daban 19.595 I. H. P. y máxima de 23.5 nudos.

Confiaba el «San Giorgio» su protección vertical a coraza de 203 milímetros de espesor máximo, con cubierta protectriz de 40 en la horizontal, 248 en la torre de mando y 203 y 160 en las torres de artillería.

Durante la guerra, la artillería media —que iba en casama-

do del capitán de navío Dentebrook, donde había desempeñado —con bastante eficacia— el cometido de batería antiaérea flotante.

Los dos «liners» de la Shaw, Savill and Albion, con sus cuatro palos de mucha guinda y espigadas chimeneas, eran un contraste ante la bélica estampa del crucero italiano que, a popa del trinquete y mayor, lucía sus grupos pares de macizas chimeneas.

Días más tarde, el «San Gior-

encontraba fondeado en Tobruk, donde había desempeñado —con bastante eficacia— el cometido de batería antiaérea flotante.

Rodeado de redes antitorpedos, cubierto su puente y emplazamientos antiaéreos con sa-

De aquellas primitivas unidades —híbridas de vela y vapor— que arbolaban la contra-seña de la Rubattino se pasó a las de la Navigazione, Generale, La Veloce, Lloyd Sabaud, Ligure Brasiliana y tantas y tantas otras que, todas —hasta los modernos y magníficos “Rafaello” y “Michelangelo”— han contribuido a dar nuestro puerto el sello, la semblanza que le distingue, que siempre le ha distinguido.

La Accademia Navale, en Liorna

El nombre de Liorna —o Livorno— suena en la historia por vez primera en el año 807 en 1017 se le da ya el nombre de castillo y, más tarde, los pisanos trataron de repoblar la zona pero, hasta el siglo XIII, no fue Liorna la rival afortunada de Porto Pisano que, en categoría, pasó a un segundo término.

Ocupada en 1403 por el general francés Boucicaut en nombre de la república de Génova, en 1421 fue cedida a Florencia y, en 1496, se defendió con bravura de las tropas del emperador Maximiliano y sus aliados.

La prosperidad de Liorna comenzó con los Médicis —Montesquieu la denominó “ciudad obra maestra de los Médicis”— y su puerto fue creado por el duque Fernando I que, además levantó un monumento, en la Plaza de Micheli, en honor a los marinos que lucharon en Lepanto.

La prosperidad de la ciudad hizo que muchos españoles se establecieran en ella y, por tanto, la colonia hispano-portuguesa se enriqueció y, en pocos años, llegó a ser la verdadera heredera de Pisa.

El puerto fue, por importancia, el segundo de Italia y, en 1863, se terminó la construcción de un rompeolas. En lo que se denominó Pequeña Venecia se alzó el Puerto Médicis y, más afuera, el Puerto Nuevo protegido por el citado rompeolas. Cerca, la torre Meloria, construida sobre un escollo, recordaba la batalla naval que —en 1241— libraron los pisanos y los genoveses.

En 1881, y por iniciativa de Benedetto Brin, se iniciaron nuevas obras en el muelle y, también, la Accademia Navale —“per l'educazione l'istruzione dei giovani destinati a diventare Ufficiali della Marina”— que, era justo, se alzó en la ciudad en que vio la luz primera Alfredo Cappellini, comandante del “Affondatore” en la batalla naval de Lissa.

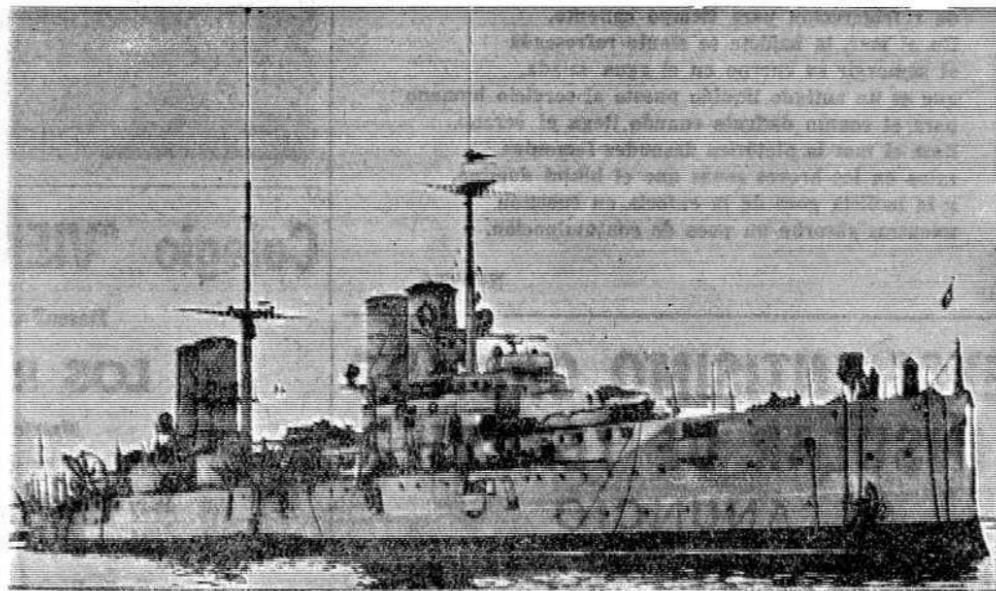
Benedetto Brin fue uno de los iniciadores de la obra, de aquella Accademia Navale que aunó las existentes y, desde entonces —tiene por lema “Patria e Onore”— tantos y tan buenos marinos ha dado a Italia.

Con mucha anterioridad, cuando el servicio era de cuatro años y existían sólo barcos de vela, se surtía la Marina italiana —como casi todas las del

mundo— con gente de leva. Con el nombre de leva de mar se comprendía todo el personal que desempeñaba la profesión de marinero en los barcos de comercio y pesca, en los astilleros y establecimientos marítimos y, también en las embarcaciones portuarias. De esta leva para la Armada, sólo estaban exceptuados los gondoleros de Venecia.

Las marinas mercantes extranjeras solicitaban marineros italianos con predilección a los de cualquier otro país y, tanto los ingleses, americanos y alemanes, cuando tenían que realizar travesías por la terrible ruta del Cabo de Hornos, reclutaban sus tripulaciones en Italia.

Con este excelente material humano —un barco de guerra no es solo él, sino la gente que lo tripula— la Marina italiana nueva, recién creada, no tuvo problemas para la formación de marineros, timoneles, suboficiales y oficiales. Tampoco en cuanto a los artilleros respecta pues, ya en 1870, se inauguró la Escuela de Artillería —su primer comandante fue Alfredo d'Arminjon— que, tanta fama obtuvo y sostuvo que, su programa de aprendizaje, así como sus directrices y principales características, no sufrieron variación a pesar de los progresos de las armas, durante más de cuarenta años.



La “Amerigo Vespucci” con la tripulación cubriendo las vergas para el tradicional “saludo a la voz”.

—eran armas secretas las suyas— en la desembocadura del Serchio, en la finca de los duques de Salviati. Aquel embrión de la Décima Flotilla MAS se extendió y, en La Spezia, se constituyó luego la Escuela de Torpedos Tripulados.

Fueron hombres, salidos todos de la Accademia Navale,

El crucero acorazado “San Giorgio”

Con anterioridad a la primera guerra mundial, la Marina de guerra italiana contaba con varios buques escuela.

En 1879, y según los planos del ingeniero naval Carlo Vigna, se comenzó la construcción de los “Amerigo Vespucci” y “Flavio Gioia” que, botados en 1882 y 1883 —en los astilleros de Castellamare di Stabia y Arsenal de Venecia respectivamente— comenzaron a navegar en 1884.

Eran barcos de 2.286 toneladas, 88 metros de eslora por 12,78 de manga y, con una máquina de tres cilindros, alcanzaban 14 nudos de media a régimen normal.

Estaban armados con cuatro piezas de 76 milímetros y dos de 65 cuando, en 1891, pasaron a navegar como tales buques-escuela mientras que otros dos del mismo tipo —“Cristóforo Colombo” y “Savoia”— fueron dados de baja, si bien el último citad se transformó luego en el buque-taller “Vulcano”.

Con estas unidades —que fueron dadas de baja en 1921— navegaba el crucero “Etna” que, de 3.700 toneladas, había sido botado en 1885 y estaba artillado con dos piezas de 150 milímetros, seis de 120 y cinco de 57.

Las prácticas de tiro se llevaban a cabo en los “Benedetto Brin” y “San Marco” y, las de torpedos, en el crucero “Regina Margherita”. También se utilizaron como escuelas los pequeños cruceros “Basilicata” y

ne, Birindelli, Cabrini —al que conocimos hace pocos años en Santa Cruz—, Borghese, Tessei Teseo, Falconata, etc.

Todos dejaron bien alto las enseñanzas allí recibidas, las que aún reciben los cadetes que viajan en el “San Giorgio.”

“Campania”, barcos de 3.187 toneladas que —diseñados para el servicio colonial por el ingeniero naval Giuseppe Rota— entraron en servicio en 1917 y, mientras el primero se hundió por explosión dos años más tarde en Tewfik, cerca de Port Said, el segundo continuó, con acomodación para un centenar de cadetes, hasta su baja en 1937.

Después de la guerra, y durante un corto periodo de tiempo, actuó como escuela el crucero acorazado “San Giorgio”, de 9.332 toneladas, que con el “San Marco” —había sido diseñado por el ingeniero naval Edoardo Masdea, general del Servicio Técnico de la Marina de guerra.

El 4 de julio de 1905 se arboló su quilla en una de las gradas de la Cantieri di Castellamare di Stabia —dos años más tarde se comenzó, también allí, la del “San Marco”— y, botado el 27 de julio de 1908, fue entregado a la Marina de guerra, una vez finalizadas las pruebas oficiales, el 1 de julio de 1910.

Era el “San Giorgio” buque muy de su época, con proa de espolón y balconcillo a popa, mientras dos palos de mucha guinda —con masteleros calados a bayoneta— y cuatro chimeneas, en grupos pares, remataban su estampa marinera.

Eran sus principales dimensiones 140 metros de eslora por 21 de manga y 7,20 de calado. Estaba artillado con cuatro piezas de 254 milímetros —en dos torres dobles—, ocho de 190 y

en Ansaldo bajo licencia— y, su gemelo, aquel “San Giorgio” llevaba dos grupos de alternativas que, sobre dos hélices, le daban 19.595 I. H. P. y máxima de 23,5 nudos.

Confía el “San Giorgio” su protección vertical a coraza de 203 milímetros de espesor máximo, con cubierta protectora de 40 en la horizontal, 248 en la torre de mando y 203 y 160 en las torres de artillería.

Durante la guerra, la artillería media —que iba en casamatas y a las bandas— fue cam-

do del capitán de navío Dente —arribó a Santa Cruz y dio fondo cerca de los “Medic” y “Suevic” que carboneaban antes de seguir viaje.

Los dos “liners” de la Shaw, Savill and Albion, con sus cuatro palos de mucha guinda y espigadas chimeneas, eran un contraste ante la bélica estampa del crucero italiano que, a popa del trinquete y mayor, lucía sus grupos pares de macizas chimeneas.

Días más tarde, el “San Giorgio” zarpó rumbo a Cádiz, pero



El capitán de navío Wladimiro Rossi, comandante del “San Giorgio”.

biada por otra más moderna y de mayor cadencia de tiro y, además, se le instalaron seis antiaéreos de 76 milímetros.

El “San Giorgio” como el “San Marco” recibió su bautismo de fuego en la guerra contra los turcos y, cuando el 24 de mayo de 1915 Italia declaró la guerra a Austria, se encontraba en Tarento —al mando del capitán de navío Rainer— integrado en la 4ª División que, a las órdenes del contraalmirante Umberto Cagni, arbolaba su insignia en el “Pisa”.

Tomó parte en varias incursiones contra la Flota austro-húngara —basada en Cattaro, Sabenico, Pola, Trieste y Fiume— y, posteriormente, fue transferido a la 3ª División. Entonces mandaba la Flota italiana el vicealmirante Paolo Thaon di Revel, que había sustituido al madrileño Luigi di

no sin antes —por una de esas curiosas coincidencias de la mar— haber tenido en sus cercanías a la motonave de idéntico nombre en la Marina mercante de su patria —aquella primera “San Giorgio” que Ansaldo construyó en 1919 para la Nazionale di Navigazione— que había llegado a Santa Cruz procedente de Málaga y en ruta hacia puertos del Caribe y Pacífico.

Luego, el “San Giorgio” marchó a aguas de la China arbolando la insignia del contraalmirante Conz y, cuando se calmó la tensa situación en aquella zona, la División Naval de Extremo Oriente fue disuelta. El 16 de octubre regresó el “San Giorgio” y en China quedó el crucero “Libia”, los cañoneros “Cabotto”, “Carlotto” y 350 infantes de Marina.

Sus últimos años

En 1937 comenzó la modernización del “San Giorgio” que, en junio del año siguiente, volvió al servicio activo. Ya sólo daba 16 nudos de máxima y las obras a que fue sometido incluyeron el cambio de la artillería —si bien conservó la principal— y la instalación de diez antiaéreos de 100 milímetros, tipo OTO; seis de 37; doce de 20 y catorce ametralladoras de 13,2.

Cambió su estampa marinera con la reforma tras haber perdido en ella dos chirleneas y los altos masteleros que remataban sus palos.

Con los cruceros “Taranto”,

encontraba fondeado en Tarento, donde había desempeñado —con bastante eficacia— el cometido de batería antiaérea flotante.

Rodeado de redes antitorpedos, cubierto su puente y en plazamientos antiaéreos con sa-

En 1935 se entregaron a la Marina de guerra italiana los cruceros “Duca d'Aosta” y “Eugenio di Savoia” —que al mando del almirante Somigli pasaron dos años más tarde por Santa Cruz en viaje a Buenos Aires— y, a fines de 1937, se terminaron los “Duca degli Abruzzi” y “Giuseppe Garibaldi”, pertenecientes estos al quinto grupo de la serie “Condottieri”.

La siguiente serie que se proyectó, la “Capitani Romani”, estaba compuesta por doce unidades de 3.747 toneladas standard y 5.420 a plena carga. Estos buques —diseñados por los generales Umberto Pugliese e Ignacio Alfano— se comenzaron a construir entre 1939 y 1940 y, con 138,74 metros de eslora entre perpendiculares —141,3 total— tendría una eslora de 14,4 y calado de 4,06. El aparato motor estaba compuesto por dos grupos de turbinas que, con 120.000 H. P. sobre dos ejes, les darían máxima de 43 nudos.

El armamento estaba compuesto por ocho piezas de 135 milímetros, en cuatro torres dobles, —dos a proa y dos a popa—; seis de 65, catorce ametralladoras antiaéreas y, además ocho tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros, en dos equipos cuádruples.

La artillería de 135, con ángulo máximo de 45 grados y alcance de 19.600 metros, era del tipo OTO y podía hacer seis disparos por minuto y pieza. También se les instalaron morteros lanzacargas y dispositivo para el transporte y fondeo de setenta minas.

Los astilleros de la Cantieri Navali Riuniti, en Ancona, arbolaron el 23 de septiembre de 1939 las quillas de los que, con el tiempo, habrían de ser botados con los nombres de “Pompeo Magno” y “Ottaviano Augusto”. El primero lo fue el 28 de agosto de 1941 y, el 31 de mayo de 1942, le siguió su gemelo.

Mientras, los restantes —“Scipione Africano”, “Claudio Druso”, “Ulpio Traiano”, etc.— se construían en otros astilleros italianos y, ya el 24 de junio de 1943, el “Pompeo Magno” fue entregado a la Marina mientras que, más retrasado en las obras, el “Ottaviano Augusto” permaneció en el muelle de armamento donde, apresado por los alemanes en septiembre de 1943 —la misma suerte corrieron los “Cornelio Silla”, “Giulio Germanico” y “Ulpio Traiano”— fue hundido por la RAF dos meses más tarde.

El “Pompeo Magno” no mon-

no de la guerra con Turquía —tendrán cabida, sin duda alguna, los cálidos, sinceros elogios que el almirante Cunningham, jefe de la Flota inglesa en el Mediterráneo le dedicó en su “A sailor's odyssey”, elogios que terminan calificando al “San Giorgio” de “mainstay of the defence against attack from the sea”.

El actual “San Giorgio”

tó completa la artillería de 37 —sólo se le instalaron seis piezas— ni los obuses para iluminantes, dos de 120 milímetros según el proyecto. Tampoco se le montó el hidro de flotadores que, sobre calzos y maniobrado por una grúa, serviría para la exploración y descubierta.

Estos cruceros ligeros, de una velocidad inusitada, hubieran dado un cambio total a la situación en el Mediterráneo, pero los acontecimientos se precipitaron.

El “Pompeo Magno” fue enviado a Tarento donde, por entonces —agosto de 1943— se encontraban los acorazados “Andrea Doria” y “Duilio”, el crucero “Cadorna” y, además del “Scipione Africano” —su gemelo—, un destructor, nueve submarinos, seis lanchas torpederas y una docena de torpederos y corbetas.

Mientras, los aliados continuaban llevando refuerzos a Córcega y Cerdeña y, el 2 de septiembre, cruzaron el Estrecho de Mesina y desembarcaron en la zona de Reggio.

El almirante De Courten y las fuerzas a su mando no se enteraron, hasta días más tarde, de las conversaciones secretas mantenidas por el mariscal Bodoglio y, a las 18,20 del día 8, el almirante Girosi fue informado en su despacho de la Sección de Operaciones de que, según Radio Argel se había firmado el armisticio.

Sólo después de este hecho se pusieron en conocimiento del almirante De Courten las cláusulas del armisticio que afectaban a la Marina y, mientras el “Pompeo Magno”, con los “Doria”, “Duilio” y “Cadorna” llegaba a Malta, otras unidades fueron atacadas y hundidas por las fuerzas aéreas alemanas. En La Valetta, el almirante Da Zara fue recibido por Cunningham y, pocos días más tarde —como bien dice Marco Antonio Bragadin— “el recelo del vencedor se convirtió en confianza” y, el día 12, comenzó la cooperación de la Marina italiana con los aliados en la lucha contra los alemanes.

A petición de los aliados, el “Pompeo Magno”, con otras unidades, quedó en el Mediterráneo —el “Scipione Africano” vino a Santa Cruz con las nuevas tripulaciones para los “Andalusia”, “Teresa Schiaffino” y “Madda”, mercantes aquí refugiados— y, mientras, al mando del almirante Biancheri los “Duca degli Abruzzi” y “Duca d'Acosta”, quedaron ba-

La isla y los barcos

(Viene de la página 4)

sados en Freetown, donde luego se les unió el "Garibaldi", para apoyo a los convoyes. Luego llegó la paz y, todos, regresaron a sus bases metropolitanas.

El "Pompeo" Magno" fue dado de baja en 1949 y, con las siglas "E 168", esperó su destino. El 1 de mayo de 1950 fue dado de baja y clasificado como pontón —con la numeral "FV 1" —hasta que, en 1953 fue remolcado a los astilleros de Cantieri del Tirreno, en Génova y modernizado. Dos años más tarde, ya rebautizado "San Giorgio", se hizo de nuevo a la mar.

En 1963 fue llevado al Arsenal de La Spezia y, tras dos años de trabajo, el antes "incrociatore leggero" se convirtió en el actual "cacciatorpediniere". Ahora desplaza 4.450 toneladas y está armado con cuatro piezas de 127 milímetros —en dos torres dobles—, tres antiaéreos de 76, un mortero triple, para el lanzamiento de cargas de profundidad, y dos equipos triples para torpedos acústicos, especiales para la lucha antisubmarina.

Se desmontaron las viejas

turbinas y, en su lugar, se instalaron cuatro motores Fiat y dos turbinas de gas, sistema Tosi Metrovick, que le dan una máxima de 29 nudos. Con los diesels mantiene perfectamente su velocidad de crucero y, cuando éstos se conectan a las turbinas, rápidamente alcanza la máxima.

Cuenta con muy moderno equipo electrónico, dos direcciones de tiro y sistemas de detección submarina. Dispone de acomodación para 130 cadetes de la Accademia Navale cifra que se puede aumentar en 60 plazas para alojar al personal civil dependiente del citado centro o, también, "Allievi dell' Accademia".

Todos los locales y camarotes disponen de aire acondicionado y, con su proa lanzada y esbelta estampa marinera, el "San Giorgio" pone en la mar constante presencia, el constante entrenamiento de la Marina de guerra italiana.

Esta es su segunda escala en nuestro puerto pues, en octubre de 1965 llegó arbolando la insignia del almirante Brunetti, el mismo que durante la guerra mandó los submarinos "Iris" y "Gondar", ambos dedicados al transporte de torpedos tripulados.

dar lugar después a los reglamentos definitivos, que naturalmente hay que discutir con los sectores y que tienen que ser objeto de estudios y de contrastes profundos.

—Sin embargo, señor comisario, al mercado de consumo están apareciendo una serie de productos sin la fórmula cuantitativa.

—Creo que he dicho que vamos a insistir sobre este tema y, concretamente, de acuerdo con el Ministerio de Industria, se está preparando una normativa para productos envasados, que puede salir rápidamente y con lo cual una serie muy importante, es decir, una proporción considerable de los productos que se venden en consumo, podrían quedar ya bajo una reglamentación, mucho más estricta y ordenada.

¿Se le ha roto a Vd. un

PIÑON, UN EJE, UNA CREAMALLERA, ETC?

Visítenos:

TALLERES SERGONZA

Calle de MURILLO, 6

Santa Cruz de Tenerife.

SE LO CONSTRUYE CON LA URGENCIA DE SU CASO

TELEFONO 22-44-97

VISITE CHALET PREFABRICADO

EN SU INSTALACION DE LAS LAGUNETAS (Km. 16)

MONTE DE LA ESPERANZA

HORAS DE VISITA DE 4 a 8.

BESUCHEN SIE JA FERTIGHAUSER JHRER

FERTIGSTELLUNG IN LAS LAGUNETAS (Km. 16)

MONTE DE LA ESPERANZA

BESUCHSZEIT VON 16 h.- 20 h.