

LA ISLA y los barcos

Mañana llegará el "San Giorgio", buque-escuela de la Marina de Guerra italiana

- Conduce 125 cadetes a su bordo y, el día 18, se hará de nuevo a la mar rumbo a las Barbados
- De la fragata de ruedas "Fulminante" al moderno "cacciatorpediniere", 112 años de historia y tradición en Santa Cruz

Mañana, 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 Armando Bomben— realiza un crucero de instrucción con 125 cadetes de la Accademia Navale a su bordo.

El «San Giorgio» —antiguo «Pompeo Magno»— permanecerá en Santa Cruz de Tenerife hasta el día 18 en que, en las primeras horas de la mañana, se hará a la mar rumbo a las Barbados.

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

Cuando aún la península itálica era un mosaico de Estados, recalaban por Santa Cruz de Tenerife aquellos esbeltos bergantines redondos y fragatas que, a tope, lucían los pabellones de Cerdeña, Liguria o Toscana. En uno de aquellos poéticos veleros —de aquellos que navegaban bajo lonas tensas y con la limosna de la brisa—, el genovés «Eloisa» concretamente, pasó Garibaldi por Santa Cruz en viaje memorable, allá por 1823, pues en dicho barco viajaba el joven sacerdote Mastal-Ferretti, años más tarde Pio IX, y en calidad de tripulante lo hacía el padre del luego famoso León Gambetta.

■ por Juan Antonio Padrón Albornoz ■

Atlántica Italiana. Ligure Brasileña y tantas y tantas otras que, todas —hasta los modernos «liners» que por aquí recalán— han contribuido a dar a nuestro puerto el sello, la semblanza que le distingue, que siempre le ha distinguido.

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 portas, dejaban asomar las negras, amenazadoras bocas de su artillería.

Italia, la nación milenaria y joven, buscaba su expansión y

deseaba fervientemente darse a conocer —mostrar el pabellón— como diría nuestro Mateo Mille— y, rumbo a puertos sudamericanos, zarpa la «Fulminante», una fragata de ruedas.

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, cae poco después a estribor y queda navegando en franca demanda de la bocana del puerto. Tras las salvadas de ordenanza y de rigor, sus anclas muerden el fondo de la bahía y, frente al viejo castillo de San Pedro, queda fondeada la «Fulminante». Venía al mando del comandante Martini y, durante siete días, sesteó plácidamente en aguas

tinerfeñas al tiempo que carboneaba y refrescaba la aguada.

El día 19, la «Fulminante» 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 blancas pirámides de lonas tensas, se alejaba con el mensaje simbólico de la nueva nación.

Desde entonces han transcurrido 112 años y larga lista de nombres —«Dogali», «Andrea Provano», «Duca d'Aosta», «Eugenio di Savoia», etc.— se ha ido añadiendo a la historia del puerto de Santa Cruz de Tenerife.

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.

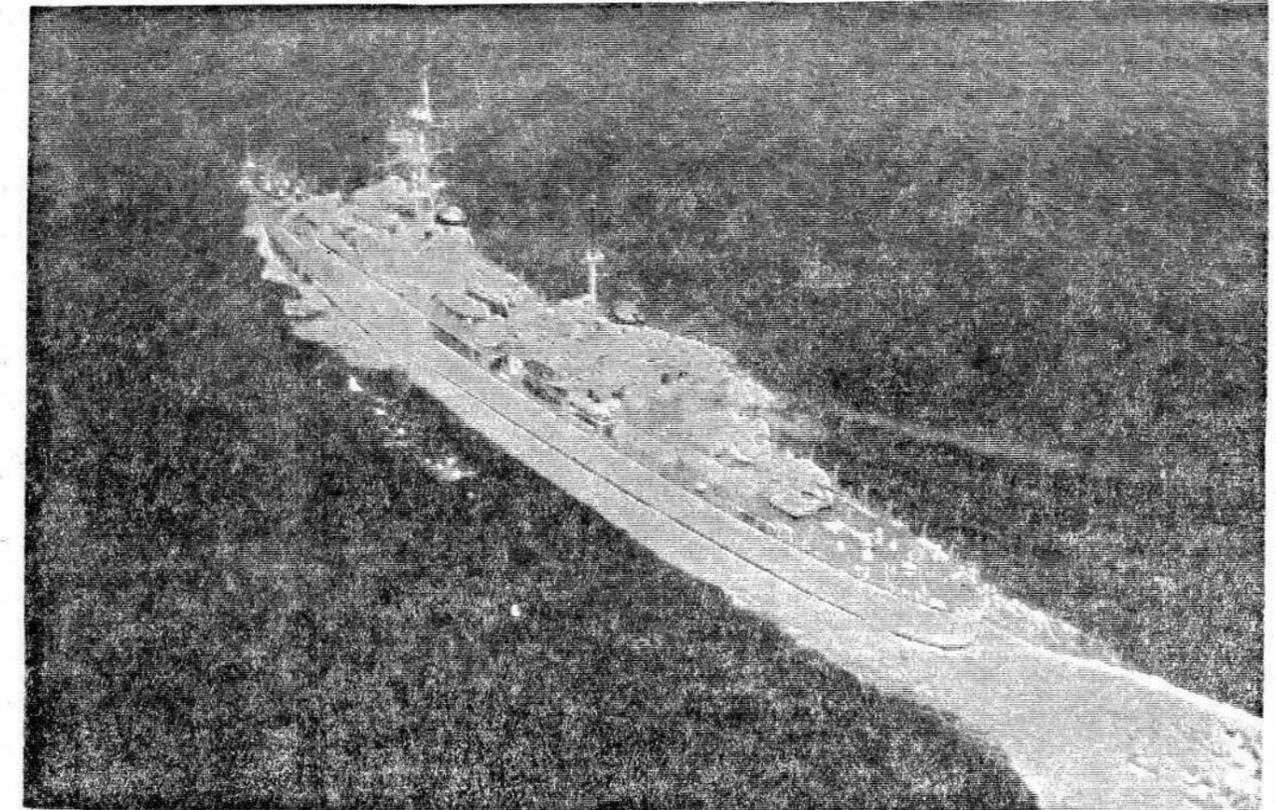
Ocupada en 1403 por el general francés Bouchart, en

por el duque Fernando I que, además, levantó en la Plaza de Micheli un monumento a los marineros 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

En 1881, y por iniciativa de Benedetto Brin, se iniciaron nuevas obras en los muelles 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 Capellini, comandante del «Affondatore» en la batalla naval de Lissa.

Benedetto Brin fue uno de



El «San Giorgio» que, al mando del capitán de navío Armando Bomben, llegará mañana a nuestro puerto.

Morin— y, posteriormente, pasó a la fragata acorazada «Venecia». Junto a estas unidades a flote, en la Accademia 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 de-

ron paso a los torpederos, cruceros y acorazados, y siempre la Accademia Navale dejó constancia de su buen y bien hacer en el aspecto formativo. Nuevas armas exigieron a la Accademia también nuevas instalaciones y, el 1 de septiembre de 1940, en San Leopoldo se inauguró la Escuela de Buceadores que, hasta entonces, funcionaba casi clandestinamente —eran las suyas armas secretas— 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 de la Accademia Navale los que dieron gloria a la Armada italiana y, sólo de la Décima Flotilla, 28 de sus componentes escribieron

mayor cadencia de tiro y, además, se instalaron seis anti-aéreos 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 4.ª División, a las órdenes del contralmirante Umberto Cagni que arbolaba su insignia en el «Pisa».

El «San Giorgio» tomó parte en varias incursiones contra la Flota austro-húngara —basada en Cattaro, Sebenico, Pola, Trieste y Fiume— y, posteriormente, fue transferido a la 3.ª División. Entonces mandaba la Flota italiana el vicealmirante Paolo Thaon di Revel, que había sustituido al



brisa—, el genoves «Eloisa» concretamente, pasó Garibaldi por Santa Cruz en viaje memorable, allá por 1823, pues en dicho barco viajaba el joven sacerdote Mastai-Ferretti, años más tarde Pío IX, y en calidad de tripulante lo hacía el padre del luego famoso León Gambetta.

Fue también el puerto tinerfeño el escogido como escala cuando se iniciaron los servicios regulares desde Italia a las jóvenes repúblicas de América del Sur. De aquellas primitivas unidades —híbridas de vela y vapor— que arbolaban la contrasena de la Rubatino, se pasó a las de la Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Lloyd Sabauda, Trasa-

por vez primera en el año 807. En 1017 se le da 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 —Montesqueu la denominó «ciudad obra maestra de los Médicis»— y su puerto fue creado

de Micheli un monumento a los marinos que lucharon en Lepanto. La prosperidad de la ciudad hizo que muchos espáñoles 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 la 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.

INCOMPREENSIBLE

Por José MORALES CLAVIJO



Tacoronte está realizando una amplia y loable campaña de limpieza. Se atiende con eficacia el servicio de recogida de basuras, se barren las vías ciudadanas, se colocan papeleras y —esto es lo importante— se mentaliza a los escolares en este orden de cosas.

Pero, a pesar de barrerse las calles y tener instaladas papeleras, lo cierto es que, mediada la mañana, el pavimento ofrece un deplorable aspecto por la gran cantidad de papeles, vacías cajas de cigarrillos, etc., etc., que proliferan a merced del viento, dando la impresión de no haberse barrido en la madrugada precedente o de que el ve-

cindario ignore la finalidad de las papeletas en cuestión. Esta situación adquiere un mayor volumen por lo que respecta a las basuras arrojadas en solares y barranquillos urbanos. Para este último caso, resulta difícil para quienes cometen esta falta, solicitar previamente el servicio de recogida de basuras del Ayuntamiento?

Comprenamos, y por ello nos ocupamos del caso, que es éste un fenómeno que se produce, en mayor o menor grado, en todos los pueblos y ciudades. Según parece, resulta mucho más cómodo y fácil —aunque, no supuesto, menos cívico— tirar en medio de la calle lo que ya no nos es

útil a depositarlo en el lugar designado para tal menester.

Creemos que todos los buenos propósitos y esfuerzos que sobre la «operación limpieza» pueden llevar a cabo los Ayuntamientos —incluidas las campañas de mentalización escolar— no podrán nunca alcanzar los objetivos que se proponen si, realmente, el vecindario —Ayuntamiento en fin de cuentas— no es el primero en colaborar y predicar con el ejemplo.

Campañas mejoramiento de servicios, instrucciones, formación a nivel escolar..., si todo esto no va acompañado de una toma de conciencia, resultará un propósito: Incomprensible.

nuevas obras en los muelles 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 Capellini, comandante del «Affondatore» en la batalla naval de Lissa.

Benedetto Brin fue uno de los iniciadores de aquella Accademia Navale que aunó las existentes y que, 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, la Marina italiana se surtía —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 otros países 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 buque de guerra no es sólo 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 lo que a 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. 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. 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 Galantuomo» y, más tarde, la fragata «María Adelaida». Los marinos salían de estas unidades preparados 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 formación de la Escuela de Torpedos. Esta se instaló primeramente en la corbeta «Caracciolo» —al mando del comandante Constantino



Capitán de navío Bomben, comandante del «San Giorgio».

El crucero acorazado «San Giorgio»

Con anterioridad a la primera guerra mundial, la Marina italiana contaba con varios buques-escuela. En 1879, y según planos del ingeniero naval Carlo Vigna, se comenzó la construcción de los «Amerigo Vespucci» y «Flavio Gioia» que, botados en 1882 y 1883, comenzaron a navegar en 1884.

Estos eran buques de 2.286 toneladas, 88 metros de eslora por 17,78 de manga y, con una máquina de tres cilindros, daban 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 últimamente citado 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 «Campania», buques 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 en servicio con acomodación para un centenar de cadetes, hasta su baja y desguace en 1937.

Después de la guerra, y durante un corto espacio de tiempo, sirvió como escuela el crucero acorazado «San Giorgio» que, con el «San Marco», había sido diseñado por el ingeniero naval Edoardo

finca de los duques de Salva. Aquel embrión de la Décima Flotilla MAS se extendió y, en La Spezia, se constituyó luego la Escuela de Torpedos Tripulados.

Fueron hombres de la Accademia Navale los que dieron gloria a la Armada italiana y, sólo de la Décima Flotilla, 28 de sus componentes recibieron la Medalla de Oro al Valor Militar: Faggioni, De la Penne, Birindelli, Cabrini —al que hace unos años conocimos en Santa Cruz—, Borghese, Tesi, Teso, Falconata, etc.

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

Masdea, general del Servicio Técnico de la Armada italiana.

El 4 de julio de 1905 se arboló la quilla del «San Giorgio» en una de las gradas de la Cantieri di Castellamare di Stabia —dos años más tarde se comenzó allí la del «San Marco»— y, botado el 27 de julio de 1908, una vez finalizadas las pruebas de mar, el 1 de julio de 1910 fue entregado a la Marina de Guerra italiana.

Era el «San Giorgio» buque muy de su época, con proa de espolón y balconcillo a popa, mientras que dos palos de mucha guinda —con masteles calados a bayoneta—, y cuatro chimeneas en dos 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 dieciocho de 76, así como varias de 57 y tres tubos lanzatorpedos de 450 milímetros.

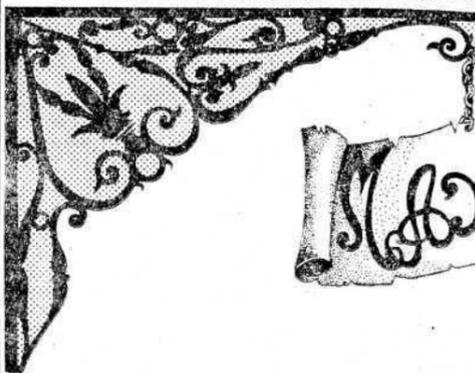
El «San Marco» fue el primer crucero italiano con turbinas —del tipo Parsons y construidas en Ansaldo bajo licencia— y su gemelo, aquel «San Giorgio» que hoy evocamos, llevaba dos grupos de alternativas que, sobre dos ejes, le daban 19.595 I.H.P. y máxima de 23,5 nudos. Confiaba el «San Giorgio» su protección vertical a coraza de 203 milímetros de espesor máximo, con cubierta protectora de 40 en la horizontal. El blindaje del puente de mando era de 248 milímetros y de 203 y 160 en las torres de artillería.

Finalizada la guerra, el «San Giorgio» navegó con alumnos de la Accademia Navale y, el 3 de octubre de 1924, al mando del capitán de navío Dente, arribó a Santa Cruz de Tenerife y dio fondo cerca de los «Medic» y «Suevic», los grandes «cuatro palos» de la White Star Line que, a la gira, hacían carbón y la aguada.

Días más tarde, el «San Giorgio» zarpó rumbo a Cádiz, pero no sin antes —por una de esas curiosas coincidencias de la mar— haber tenido en sus cercanías al mixto de su mismo nombre en la marina mercante italiana, aquel primer «San Giorgio» que la Ansaldo construyó en 1919 para la Nazionale di Navigazione, que había llegado a Santa Cruz procedente de Málaga y en ruta a puertos del Caribe y Pacífico Sur.

Luego, el «San Giorgio» marchó a China. Arbolaba entonces la insignia del contralmirante Conz y, cuando se calmó la tensa situación en aquella zona, la denominada División Naval de Extremo Oriente

(Pasa a la página 19)



OFERTA ESPECIAL

OPORTUNIDAD UNICA

En atención a su distinguida clientela, y con motivo de su 2º Aniversario, anuncia grandes rebajas en sus especialidades: Herrajes, manivelas, espejos, apliques, accesorios baño. (Todo ello en bronce de 1ª calidad).

DURANTE ESTE MES

Méndez Núñez, 46

Teléfono 27-43-36

(A)

Interesante sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo sobre inclusión de fincas en el Registro Municipal de Solares.

Los acuerdos de la Comisión Provincial de Urbanismo y Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de Santa Cruz, anulados

Recientemente ha sido dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de nuestra Audiencia Provincial la sentencia número 45 del presente año derivada de los autos números 71 y 80 del pasado 1973, acumulados, seguidos contra el acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de 25 de septiembre de 1973 y 17 de abril del mismo año, de la Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de esta capital, sobre inclusión en el Registro Municipal de Solares de las fincas números 13 y 15 de la Rambla de Pulido de esta capital.

En estos procesos han sido partes, como actores, don Carlos Antonio Rodríguez, al que representaba el procurador don Juan Manuel Beautell López, y al que defendía el letrado don José Domingo Gómez García; y don Fernando Torres Romero, representado por el procurador don Miguel Rodríguez Berriel, y defendido por el letrado don Manuel Álvarez de la Rosa. Como parte demandada figuraba la Comisión Provincial de Urbanismo y el Ayuntamiento de esta capital, representados y defendidos por el señor abogado del Estado.

Se lee en el PRIMER RESULTANDO de la sentencia que del expediente aparece, que el 30 de marzo de 1970, don Angel Isidro Guimerá Gil, don Miguel López Robles y don Servando García Díaz, presentaron escrito an-

TRIBUNALES

en la provincia

DE DOMINGO a DOMINGO



ABSUELTO UN PROCESADO DE UN DELITO DE COOPERACION A LA PROSTITUCION

El fiscal interesaba la pena de cinco años de prisión menor

te el Ayuntamiento de esta capital, en el que exponían que el primero era dueño de la casa número 13 de la Rambla de Pulido y los otros dos lo eran de la número 15, y que tenían el propósito de construir un edificio en el solar resultante de las dos casas, por lo que solicitaban la inclusión de las mismas en el Registro de Solares; en 11 de diciembre de ese mismo año se acordó iniciar el Expediente y anunciarlo públicamente con notificación personal de los interesados, y los señores Rodríguez Rodríguez y Torres Romero presentaron escritos por los que se oponían a la solicitud, como inquilinos de la casa número 15; en 26 de febrero de 1971 la Oficina Técnica Municipal emitió informe, sin que se practicasen más diligencias, hasta que en 4 de mayo de 1972 los señores López Robles y García Díaz presentaron nuevo escrito en el que manifestaban que habían comprado la casa del otro solicitante, que habían agrupado en la suya; el 15 de mayo se puso de manifiesto el Expediente a los interesados y los opositores for-

mularon nuevos escritos en los que insistían en su oposición; en 14 de noviembre de 1972, tras de otros trámites, la Comisión Municipal Permanente acordó la inclusión en el Registro de Solares de los edificios números 13 y 15 de la Rambla de Pulido; contra este acuerdo los opositores formularon recursos de reposición que fueron desestimados en resolución de fecha 17 de abril de 1973, contra la que recurrieron en alzada ante la Comisión Provincial de Urbanismo, que en 25 de septiembre del mismo año ratificó el acuerdo recurrido.

Los otros resultandos de la sentencia se refieren a la interposición por parte de los procuradores de los opositores de los correspondientes recursos contencioso-administrativo, con la tramitación e incidencia de los mismos, pasando a continuación a referirnos a uno de los Considerandos de la sentencia que es objeto de comentario en base a la inmortancia e interés del mismo.

Dice así: "Que los actos recurridos acuerdan la inclusión en el Registro Municipal de Solares de las fincas

de 1973, que confirmó el de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de esta capital de 17 de abril de 1973 que, a su vez, desestimó de reposición contra el de 14 de noviembre de 1972 por el que se incluyeron en el Registro Municipal de Solares las fincas números 13 y 15 de la Rambla de Pulido, y declaramos tales actos nulos por estar contrarios a Derecho, sin hacer expresa imposición de las costas.

Así, por esta nuestra sentencia, de la que se unirá testimonio al recurso de su razón y otra, se remitirá con el Expediente administrativo, una vez sea firme, a la Oficina de origen, lo pronunciamos, mandamos y firmamos".

Ha sido dictada por la Sala de lo Penal de nuestra Audiencia Provincial la sentencia recaída en la causa número 51 del pasado año 1973, procedente del Juzgado de Instrucción número Tres de esta capital, por el delito de prostitución incoado contra el procesado J. A. D. P., soltero, mayor de edad, agente comercial, sin antecedentes penales, solvente y en libertad provisional por esta causa, de la que estuvo privado desde el 21 de junio al 24 de julio de 1973, habiendo estado representado por el procurador don Miguel Rodríguez Berriel y defendido por el letrado don Angel Ripollés Bautista, en cuya causa fue parte asimismo el Ministerio Fiscal, y ponente el magistrado don Manuel San-

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

fue disuelta. Regresó el «San Giorgio» y en China quedó el crucero «Libia», los cañoneros

«Cabotto» y «Carlotto» y una fuerza de desembarco compuesta por 350 infantes de Marina.

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 ocho tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros, en dos montajes cuádruples. La artillería de 135, con ángulo máximo de 45 grados y alcance de 19.600 metros, era sistema OTO y podía hacer seis disparos por minuto y pieza. También se instalaron en estos buques morteros lanzacargas y dispositivos para el transporte y fondeo de minas.

En los astilleros de la Cantieri Navale Riunite, en Ancona, se 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»

cal Badoglio 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 «Cadorina» llegaban a Malta, otras unidades eran 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 aguas del Mediterráneo —el «Scipione Africano» vino a Santa Cruz de Tenerife con las nuevas tripulaciones para los mercantes «Andalusia», «Teresa Schiaffino» y «Madda», aquí refugiados— y, mientras, al mando del almirante Biancheri los «Duca degli Abruzzi» y «Duca d'Aosta» quedaron basados en Freetown, donde luego se les unió el «Garibaldi», para apoyo y escolta 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», quedó amarrado y a la espera de su destino final. El 1 de mayo de 1950, fue clasificado como pontón con la numeral «FV-1» hasta que, tres años más tarde, fue remolcado a los astilleros de la firma Cantieri del Tirreno, en Génova, para su modernización. Dos años después, con el actual nombre de «San Giorgio» se incorporó nuevamente a las fuerzas navales italianas.

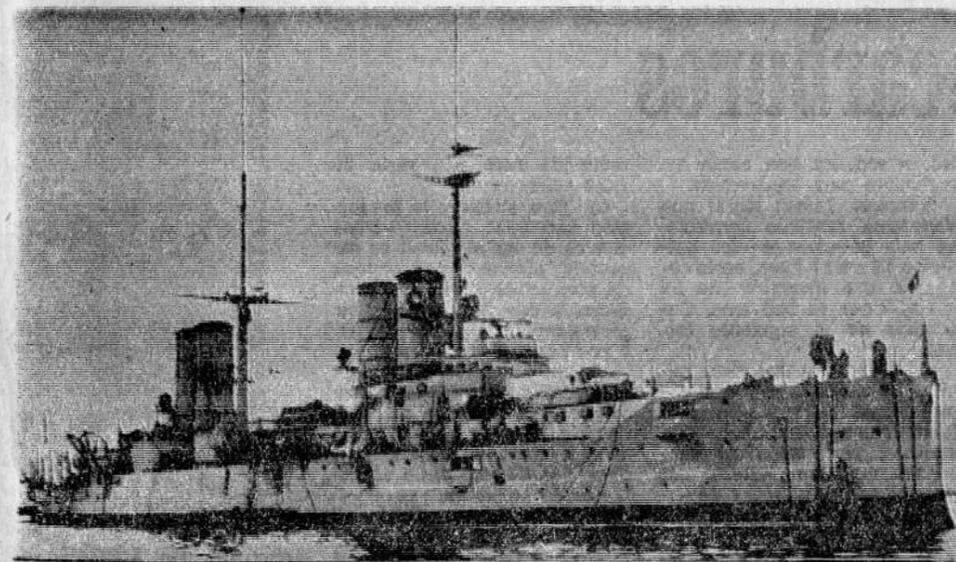
En 1963, el «San Giorgio» fue llevado a los astilleros del Arsenal de La Spezia y, tras dos años de trabajo, el antes «incrociatore leggero» se convirtió en el actual «cacciatorpediniere». Ahora desplaza 4.450 toneladas y está armado con cuatro piezas de 127 milímetros —en dos torres dobles—, tres antiaéreos de 76, un mortero triple para cargas antisubmarinas y dos montajes triples para torpedos acústicos especiales para la lucha

Sus últimos años en la mar

En 1937 comenzó la modernización del «San Giorgio» que, en junio del año siguiente, volvió a 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, sistema OTO; seis de 37; doce de 20 y catorce ametralladoras de 13.2.

mandante del viejo crucero acorazado —capitán de fragata Pugliese— solicitó de 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 buque en su propio fondeadero.

En la tarde del 21 de enero, la base naval quedó total-



El crucero acorazado «San Giorgio» que, como buque-escuela, llegó a Santa Cruz el 3 de octubre de 1924 al mando del capitán de navío Dente.—(Rep. fotográfica J. Hernández).

Cambió su estampa marinera con la reforma, durante la cual perdió dos de las cuatro chimeneas y los altos masteles que remataban sus palos. No tan afortunado fue el «San Marco» que, desarmado —con el número de sus calderas notablemente reducido— se vio privado de su categoría de unidad combatiente y transformado en buque-blanco que, radiodirigido por el «Audace», pasó a servir de blanco para los ejercicios de la Flota.

Con los cruceros «Taranto», ex alemán «Strassburg», y «Bari» —éste había sido primeramente el ruso «Muraviev Amurski» y luego el alemán

mente cercada y el «San Giorgio» perdió todo contacto con las tropas que luchaban en 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 rápida y certeramente. Continuó respondiendo con todas sus piezas el veterano crucero hasta que, ya bien entrada 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

«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, 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

- SOCIEDAD -

VIAJEROS

Ha regresado de Madrid, después de haber asistido al II Congreso Internacional de Educación Especial, la profesora en Pedagogía Terapéutica doña Milagros Gascón Ruiz, esposa de nuestro amigo Guillermo Martín González, Apoderado del Banco Hispano Americano de Güimar.

PETICION DE MANO

Por los señores don Joaquín Vallbone Loro y doña Manuela Campillos Negrillo, y para su hijo Damián, ha sido pedida a los señores don Benjamín Afonso Padrón y doña Carmen Abreu García, la mano de su hija Manuela Milagros. La boda se celebrará el próximo día 6 de agosto en el templo parroquial de San Isidro, de La Orotava.

NATALICIO

El pasado día 10, en el Centro Maternal del Puerto de la Cruz, ha dado a luz a un niño, quinto de sus hijos, la distinguida señora doña María de los Angeles Afonso Abreu, esposa de don Sebastián Martín, e hija de nuestro compañero en la Prensa, don Benjamín Afonso Padrón. Hacemos presente nuestra felicitación a sus padres, así como a su abuelo por este nuevo nieto que, en el orden cronológico, ocupa el número dieciséis.

NECROLOGIAS

En esta capital ha fallecido, a los 66 años de edad, el señor don Tomás Salvador González Capote, cuyo óbito ha sido ampliamente sentido en el seno de sus relaciones sociales.

A sus hijos, don Manuel, don Tomás y doña María Reyes González Hernández; hermanos y demás familiares, expresamos nuestro sentido pésame.

—En el Puerto de la Cruz ha dejado de existir, a los 82 años de edad, el señor don Tomás García González, muy apreciado entre cuantos tuvieron ocasión de cultivar su trato.

A su esposa, doña Carmen Luis Miranda; sobrinos y demás familia, hacemos llegar nuestra sentida condoleencia.

—En esta capital ha fallecido, a los 62 años de edad, la señora doña Juliana Alvarez Cruz, que por su trato sencillo gozaba de gran

des simpatías entre sus numerosísimas amistades.

A sus hermanos, don Domingo, doña Felisa, don Manuel y don Gabriel, y demás deudos, testimoniamos nuestro sincero pesar.

—En La Laguna ha dejado de existir, a los 46 años de edad, el señor don Ramón Herrera Arteaga, jefe administrativo de Frío Industrial, S. A. (FRINSA) y directivo de la Asociación de Padres de Alumnos del Instituto Masculino de Enseñanza Media de Santa Cruz de Tenerife, cuya muerte ha causado gran impresión en el amplio círculo de sus amistades.

A su esposa, doña Teresa de Jesús Arteaga Castilla; padres, don Ramón Herrera Cruz y doña Concepción Arteaga Castilla; hijos, hermanos y demás familiares; acompañamos en estos momentos de gran dolor por tan irremediable pérdida.

—En esta capital ha fallecido la señora doña Antonia Lorenzo Rodríguez, persona muy conocida en el seno de la sociedad tinerfeña, por lo que su muerte ha sido muy sentida.

A sus hermanos, doña Gabriela, doña Fabia y don Jacinto, y demás parientes, significamos nuestra condoleencia.

—En La Orotava ha dejado de existir, a los 81 años de edad, el señor don Bonifacio Ramos González, muy apreciado entre sus convecinos por sus grandes virtudes.

A su esposa, doña Marina Hernández Oramas; hijos, don Pablo, don Jesús, don Víctor, doña Carmen, don Leocadio, doña Margarita, doña María Luz, don Antonio, don Cristóbal, doña Candelaria, doña Juana, don Florencio, don Sebastián, don Agustín y don Bernardo; hermana y demás familia, enviamos nuestro pésame.

—En esta capital ha fallecido, a los 76 años de edad, el señor don Toribio Ramón de los Dolores Morales Negrín, cuyo fallecimiento ha producido gran pesar entre cuantos tuvieron oportunidad de conocerle.

A sus hijos, don Antonio, don José, don Juan, doña Juana, don Manuel, don Julián y don Francisco Morales León; hermanos y demás familiares, hacemos presente nuestro sincero pesar.

Se lee en el PRIMER RESULTANDO de la sentencia que del expediente aparece, que el 30 de marzo de 1970, don Angel Isidro Guimerá Gil, don Miguel López Robles y don Servando García Díaz, presentaron escrito an-

tepezo y García Díaz presentaron nuevo escrito en el que manifestaban que habían comprado la casa del otro solicitante, que habían agrupado en la suya; el 15 de mayo se puso de manifiesto el Expediente a los interesados y los opositores for-

Se lee en el PRIMER RESULTANDO de la sentencia cuestionada, "que resulta probado y así se declara, que el procesado J. A. D. P., ha venido conviviendo desde hace unos tres años, con C.M.O.B., de 24 años de edad, y durante este período se han hecho mutuamente regalos con el dinero de su peculio particular obtenido de esas particulares actividades, sin que se haya probado que el procesado haya influido sobre ésta que se dedicara al comercio carnal ni que el procesado viviera a costa de los beneficios de tal comercio".

SE GUNDO RESULTANDO: "Que el Ministerio Fiscal, haciendo un relato diferente, calificó los hechos procesales como constitutivos de un delito contra la prostitución comprendido en el artículo 452 bis a) número 1, del Código Penal y conceptuando responsable criminalmente del mismo, como autor, al procesado, sin la concurrencia de las circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, pidió se impusiera al encartado la pena de cinco años de prisión menor, 20.000 pesetas de multa y 11 años de inhabilitación especial, con las accesorias correspondientes, y al pago de las costas procesales".

TERCER RESULTANDO: La defensa del procesado pidió su libre absolución al negar los hechos del Ministerio Fiscal.

Primer y único CONSIDERANDO: "Que los hechos declarados probados no son legalmente constitutivos del delito de cooperación a la prostitución, al no darse los supuestos fácticos de la figura delictiva, pues por más reprobable que sea la conducta de ambos amantes desde el punto de vista moral, para ser penada hace falta subsumirla dentro del tipo penal, y en el presente caso no es posible por falta de pruebas de tal explotación y del vivir a costa de la misma".

Por último pasemos a darles cuenta del Fallo que recayó en la sentencia, y que dice así:

FALLAMOS: "Que debemos estimar y estimamos los recursos contencioso-administrativos, acumulados, interpuestos por don Carlos Antonio Rodríguez Rodríguez y don Fernando Torres Romero contra el acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de esta capital, de 25 de sep-

tiembre de 1973, habiendo estado representado por el procurador don Miguel Rodríguez Berriel y defendido por el letrado don Angel Ripollés Bautista, en cuya causa fue parte asimismo el Ministerio Fiscal, y ponente el magistrado don Manuel Sánchez Rodríguez.

Se lee en el PRIMER RESULTANDO de la sentencia cuestionada, "que resulta probado y así se declara, que el procesado J. A. D. P., ha venido conviviendo desde hace unos tres años, con C.M.O.B., de 24 años de edad, y durante este período se han hecho mutuamente regalos con el dinero de su peculio particular obtenido de esas particulares actividades, sin que se haya probado que el procesado haya influido sobre ésta que se dedicara al comercio carnal ni que el procesado viviera a costa de los beneficios de tal comercio".

SE GUNDO RESULTANDO: "Que el Ministerio Fiscal, haciendo un relato diferente, calificó los hechos procesales como constitutivos de un delito contra la prostitución comprendido en el artículo 452 bis a) número 1, del Código Penal y conceptuando responsable criminalmente del mismo, como autor, al procesado, sin la concurrencia de las circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, pidió se impusiera al encartado la pena de cinco años de prisión menor, 20.000 pesetas de multa y 11 años de inhabilitación especial, con las accesorias correspondientes, y al pago de las costas procesales".

TERCER RESULTANDO: La defensa del procesado pidió su libre absolución al negar los hechos del Ministerio Fiscal.

Primer y único CONSIDERANDO: "Que los hechos declarados probados no son legalmente constitutivos del delito de cooperación a la prostitución, al no darse los supuestos fácticos de la figura delictiva, pues por más reprobable que sea la conducta de ambos amantes desde el punto de vista moral, para ser penada hace falta subsumirla dentro del tipo penal, y en el presente caso no es posible por falta de pruebas de tal explotación y del vivir a costa de la misma".

Por último pasemos a darles cuenta del Fallo que recayó en la sentencia, y que dice así:

FALLAMOS: "Que debemos estimar y estimamos los recursos contencioso-administrativos, acumulados, interpuestos por don Carlos Antonio Rodríguez Rodríguez y don Fernando Torres Romero contra el acuerdo de la Comisión Provincial de Urbanismo de esta capital, de 25 de sep-

ULPIANO

de unidad combatiente y formado en buque blanco que, radiodirigido por el «Audace», pasó a servir de blanco para los ejercicios de la Flota.

Con los cruceros «Taranto», 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 encontraba fondeado en Tobruk, donde había desempeñado —con bastante eficacia— el cometido de batería antiaérea flotante.

Rodeado de redes antitorpederas, cubierto su puente y emplazamientos antiaéreos con sacos terreros, el ya veterano «San Giorgio» resistió durante siete meses los ataques de la Royal Air Force británica.

Cuando la plaza se encontraba próxima a caer, el co-

Magno» fue entregado a la Marina mientras que, más retrasado, 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 Royal Air Force dos meses más tarde.

El «Pompeo Magno» no montó completa su artillería de 37 —sólo se le instalaron seis piezas— ni los obuses para iluminantes que, según el proyecto, habrían de ser dos de 120 milímetros. Tampoco se instaló 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, mucho significaban para la Armada italiana, 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» —uno de sus gemelos—, un destructor, nueve submarinos, seis lanchas torpederas y unas doce 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 tuvieron noticias, hasta días más tarde, de las conversaciones mantenidas por el maris-

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 mando del almirante Somigli pasaron dos años más tarde por Santa Cruz de Tenerife en viaje a Buenos Aires— y, a fines de 1937, se terminaron los «Duca degli Abruzzi» y «Giuseppe Garibaldi», pertenecientes al quinto grupo de la clase «Condottieri».

La siguiente serie que se proyectó, la «Capitani Romani», estaba compuesta por do-

ce unidades de 3.747 toneladas standard y 5.420 a plena carga. Estos buques —diseñados por los generales del Cuerpo de Ingenieros Navales Umberto Pugliese e Ignacio Alfano— se comenzaron a construir entre 1939 y 1940 y, con 138,74 metros de eslora entre perpendiculares, 141 total, 14,4 de manga y 4,06 de calado, estaban equipados con dos grupos de turbinas que, con 120.000 H.P. sobre dos ejes, les daban máxima de 43 nudos.

COLEGIO OFICIAL DE AGENTES Y COMISIONISTAS DE ADUANAS DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

A V I S O

Se pone en conocimiento del Comercio y del público en general que por prescripción del Artículo 41.º de la Ordenanza de Trabajo del Ramo, modificada por Orden del Ministerio de Trabajo del 24 de mayo del corriente año

“Se considera festivo a todos los efectos el día 16 de julio, Nuestra Señora del Carmen, Patrona de la Marina Mercante”.

Consecuentemente, las oficinas de los señores Agentes y Comisionistas de Aduanas permanecerán cerradas durante el expresado día.

Santa Cruz de Tenerife, 13 de julio de 1974.—El Presidente. (P)

PERDIDA

MATERIAL FOTOGRAFICO PROFESIONAL ASAHI PENTAX en bolsa de cuero negro. se gratificará con DIEZ MIL PESETAS su devolución en Robayna, 29. Teléfono 27-87-89.