

LA ISLA y los barcos

# EL DESTRUCTOR «MARQUES DE LA ENSENADA» FUE ENTREGADO A LA ARMADA EN AGOSTO DE 1970

Está artillado con seis piezas de 127 milímetros y dispone de un moderno equipo para la lucha antisubmarina

Los «Lepanto», «Alcalá Galiano» y «Almirante Ferrándiz», pertenecen a la clase «Fletcher» de la Navy estadounidense

El destructor «Marqués de la Ensenada» es el segundo buque de la Marina de Guerra española que recuerda a don Zenón de Somodevilla y Bengoechea, el célebre político y estadista de quien dijo Canga y Argüelles que era «ministro digno de toda memoria en los anales de la Hacienda española, de cuya probidad y amor al rey y a la patria jamás podrá hacerse el debido elogio».

El primer «Marqués de la Ensenada» era la réplica española a los «Isla de Cuba» e «Isla de Luzón», dos pequeños cruceros de casco de acero construidos en Glasgow y Newcastle por la Armstrong en 1896. Estos inspiraron el citado «Marqués de la Ensenada», construido en La Carraca en 1890, que —con menos máquina y dos metros más de eslora— desplazaba 1.064 toneladas.

Aquel primer «Marqués de la Ensenada» era buque de 61,25 metros de eslora por 9,14 de manga y 5,2 de puntal. El equipo propulsor estaba compuesto por dos grupos de máquinas horizontales de triple expansión, que con 1.600 H. P. a tiro forzado le daban 14 nudos de máxima.

El armamento estaba compuesto por cuatro piezas de 120 milímetros, sistema Hotchkiss; dos Hotchkiss de tiro rápido, dos de 37 y una ametralladora. Como en los «Isla», se proyectó montarles tres tubos lanzatorpedos que, en verdad, nunca llevó. Confiaba su protección a una cubierta protectora y, con 200 toneladas de carbón, el radio de acción ascendía a 2.000 millas a velocidad económica.

Con el «Marqués de la Ensenada» se encontraban en el puerto de La Habana el crucero «Alfonso XIII»; los cruceros de segunda «Conde de Venadito» e «Infanta Isabel»; el «Magallanes», clasificado como crucero de tercera, y los cañoneros-torpederos «Vicente Yañez Pinzón», «Marqués de Molina», «Martín Alonso Pinzón», «Nueva España» y «Filipinas». Con estas unidades figuraban el transporte «Legazpi», el cañonero «Flecha» y otros buques auxiliares.

El «Filipinas» se encontraba en cuarta situación por tener inútiles las calderas y, como el «Marqués de la Ensenada», el crucero «Alfonso XIII», estaba sometido a reparación larga en sus calderas y, ante ello, de estos tres buques se sacó parte de la artillería que luego se montó en las baterías de La Reina, Velasco y Chorrera.

A la caída de la tarde del 22 de abril de 1898, se presentó por el Norte y ante La Habana la escuadra americana —once buques en total y entre ellos varios acorazados— y, desde aquel momento, quedó bloqueada la entrada del puerto. La salida de los «Conde de Venadito» y «Nue-

va España» —que tuvo lugar el 14 de mayo— hizo que se incrementasen las fuerzas de bloqueo, con lo que se consiguió aligerar la presión americana en otros puntos de la costa cubana.

Terminada la guerra, a principios de 1899 comenzó la repatriación de los buques, personal y material del Apostadero de La Habana. En Fort de France quedaron los buques que no estaban en condiciones de regresar a España —«Filipinas», «Galicia» y «Diego Velázquez»— y, el 7 de mayo de 1899, la escuadrilla, al mando del capitán de navío Marengo, se hizo a la mar «El Marqués de la Ensenada», venía al mando del capitán de fragata Triana, antiguo comandante de Marina en Nuevitas, y con él regresaron los «Magallanes», «Vicente Yañez Pinzón»,

«Martín Alonso Pinzón», «Marqués de Molins», «Vasco Núñez de Balboa», «Nueva España» y «Hernán Cortés».

El 1 de abril llegaron a Cádiz —hicieron carbón al redoso de la isla del Hierro— y, a partir de entonces, comenzó el lento morir del «Marqués de la Ensenada». Desarmado en 1901, por Real Decreto del 22 de diciembre del mismo año pasó a ser utilizado como depósito de material y, en 1903, a la Brigada Torpedista de Cartagena. Un año después fue sustituido por el «Isabel II» y quedó pendiente de venta o desguace hasta que, en 1906 pasó a la Estación Torpedista de Cádiz y, en 1911 ya fue definitivamente desarmado, situación en la que permaneció hasta su desguace en 1914.

## El nuevo «Marqués de la Ensenada»

En octubre de 1943 se ordenó la construcción en el Arsenal ferrolano de los cinco primeros «Oquendo» y, en enero del año siguiente, la de los otros cuatro que completarían la serie de nueve prevista.

Los «Oquendo» iban a ser, además del que daba nombre a la serie, los «Roger de

arboló el 15 de junio de 1951 y, botado el 5 de septiembre de 1956, no fue entregado a la Armada hasta el 22 de diciembre de 1964. El que comenzó como destructor de tipo convencional, fue ampliamente transformado durante su construcción y posterior armamento y hoy figura clasificado como destructor ne-

antiaéreos de 40 en montajes sencillos. Completan su armamento dos «erizos» e igual número de canastas para el lanzamiento de torpedos Mk 32, especialmente contruidos para la lucha contra submarinos en inmersión.

Con 659 toneladas de combustible en sus tanques, el



El modernísimo «Marqués de la Ensenada», en cuya construcción se utilizaron aceros de alta resistencia y aleaciones especiales.

sados por dos juegos de turbinas engranadas, alojadas en cámaras independientes, cada una con tres calderas, con calentador y calentador de aire, separadas por el compartimiento de potentes máquinas, dispuestas a dejar por la popa distancias de vértigo y montañas de polvo marino.

Los «Marqués de la Ensenada» y «Roger de Lauria», gemelos en origen del citado «Oquendo», fueron objeto de reformas y adaptaciones a la nueva doctrina en la guerra naval. Aquel, desprovisto de sus tubos lanzatorpedos quedó artillado con cuatro piezas —para tiro naval y antiaéreo— y, además, con un potente equipo para la lucha antisubmarina.

Por lo que respecta al «Marqués de la Ensenada» y «Roger de Lauria», también

co y otro —a popa— de profundidad variable.

Con 673 toneladas de combustible, estos destructores tienen un radio de acción de 4.500 millas a la velocidad económica de 15 nudos. Terminadas las obras de adaptación, los «Marqués de la Ensenada» y «Roger de Lauria» han quedado a la altura de los mejores de su tipo en las Marinas del mundo. El 30 de mayo de 1969, el «Roger de Lauria» fue entregado por la

Empresa Bazán a la Armada y, en presencia del entonces ministro de Marina —almirante Nieto Antúnez— su tripulación, compuesta por 330 hombres, pasó seguidamente a su bordo.

El «Marqués de la Ensenada» fue entregado el 30 de agosto de 1970 y, poco después, marchó a Ceuta y Melilla con los Principes de España.

Con la cubierta de castillo bien prolongada —la toldilla queda en escalón, inme-

diatamente después de la cubierta para la maniobra del helicóptero— estos buques tienen, en opinión de algún comentarista naval británico, parecido con algunos destructores de la Navy americana. A los que si tienen semejanza es a los japoneses de las series «Akizuki», «Harusame» y «Ayanami», si bien el armamento es diferente, más completo en los españoles que en los citados de la Armada del Sol Naciente.

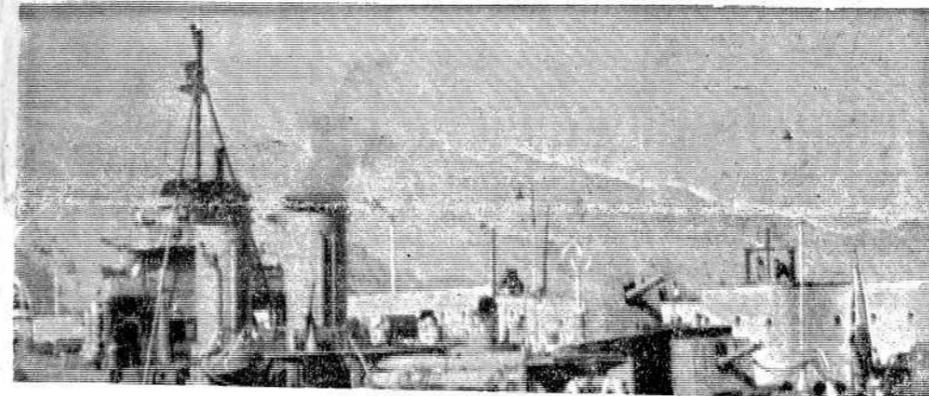
## Nombres y recuerdos

Los nombres de «Lepanto», «Almirante Ferrándiz» y «Alcalá Galiano» figuraron con anterioridad en buques de la Marina de Guerra española.

proporcionadas y una arboladura horrible con cangrejos, dos vergas y cofas militares como embudos artillados y con el reducto central de sus

también falto de estabilidad y con silueta inglesa pasada de moda para su época; como que databa de 1885. Con su negro casco de yate estilizado con cintón blanco y lambrequines en los coronamientos, era una unidad mediocre a la que salva hoy en día la pasión y el afecto por los viejos vapores del siglo pasado, que tienen para nosotros un gancho romántico y encantador.

Los masteleros de bayoneta del «Lepanto» y su sientra de manguerotes junto a las lumbreras de la máquina alargaban la línea fina de este crucero, que no pudo hacer honor a su nombre glorioso y que se aburría de dormir en el arsenal cartagenero, sin poder alcanzar jamás la situación de madurez naval en su propia clasificación.



pos de máquinas horizontales de triple expansión, que con 1.600 H. P. a tiro forzado—le daban 14 nudos de máxima.

El armamento estaba compuesto por cuatro piezas de 120 milímetros, sistema Hontoria; dos Hotchkins de tiro rápido, dos de 37 y una ametralladora. Como en los "Islas", se proyectó montar tres tubos lanzatorpedos que, en verdad, nunca llevó. Confiaba su protección a una cubierta protectora y, con 200 toneladas de carbón, el radio de acción ascendía a 2.000 millas a velocidad económica.

Con sus "sister ships" de construcción inglesa, la proa era de espalón incipiente y, con aparejo de bergantín-goleta, entre los palos llevaba la chimenea en caída elegante y bien guarnecida de "mambros".

Con el acorazado "Pelayo"



El "Almirante Ferrándiz" durante una de sus escalas en nuestro puerto.—(Foto del autor)

y el crucero "Infante María Teresa", el "Marqués de la Ensenada" marchó a Kiel en junio de 1895 para, en representación de España, participar en la revista naval que, con motivo de la inauguración del Canal, se celebró el día 20 en presencia de Guillermo III.

De vuelta a España, el "Marqués de la Ensenada"—cuyo bautismo de fuego había tenido lugar en 1893, en las costas entre Melilla y las Chafarinas—marchó al apostadero de La Habana y, en 1897, realizó una visita oficial a Nueva York.

Cuando se iniciaron las hostilidades con Estados Unidos el "Marqués de la Ensenada"—al mando del capitán de fragata Peral—se encontraba sometido a obras de reparación larga en La Habana y, por ello, se le desmontaron dos piezas de 57 milímetros, sistema Nordenfeli, que fueron instaladas en la posición de Cojimar.

entre ellos varios acorazados—y, desde aquel momento, quedó bloqueada la entrada del puerto. La salida de los "Conde de Venadito" y "Nue-

## El nuevo "Marqués de la Ensenada"

En octubre de 1943 se ordenó la construcción en el Arsenal ferrolano de los cinco primeros "Oquendo" y, en enero del año siguiente, la de los otros cuatro que completarían la serie de nueve prevista.

Los "Oquendo" iban a ser, además del que daba nombre a la serie, los "Roger de Lauria", "Marqués de la Ensenada", "Elas de Lezo",

arboló el 15 de junio de 1951 y, botado el 5 de septiembre de 1956, no fue entregado a la Armada hasta el 22 de diciembre de 1964. El que comenzó como destructor de tipo convencional, fue ampliamente transformado durante su construcción y posterior armamento y hoy figura clasificado como destructor pesado o, también, como destructor antisubmarino.

por Juan Antonio Padrón Albornoz

antiaéreos de 40 en montajes sencillos. Completan su armamento dos "erizos" e igual número de canastas para el lanzamiento de torpedos Mk 32, especialmente contruidos para la lucha contra submarinos en inmersión.

Con 659 toneladas de combustible en sus tanques, el radio de acción del "Oquendo" es de 5.000 millas a la velocidad económica de 15 nudos.

Sobre esta clase de destructores, don Alfredo Aguilera escribió: "Los "Oquendo" venían originariamente proyectados para armarse con ocho piezas de 105 milímetros sobre ajustes pareados, en torrecillas escalonadas y axialmente agrupadas por parejas a proa y popa, más doce de 37 milímetros, antiaéreos, en seis dispositivos, y cuatro de 20 milímetros; siete tubos lanzatorpedos, en dos montajes dobles a cada banda y uno triple sobre el eje del buque, en disposición de lanzar por babor y estribor, completaban el armamento principal de los usualmente llamados con aquellas características superdestructores.

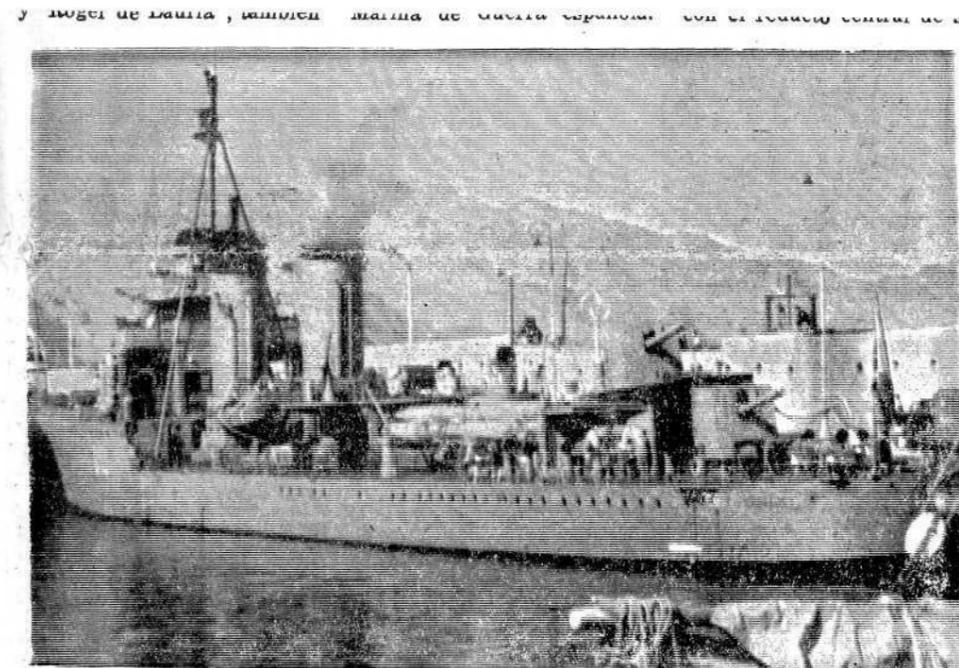
Por la planificación y aspecto, con su proa lanzada y forma de las chimeneas, iban a recordar un tanto a los "zerstorer" germanos de la clase "Narvik"—entre los "Z-23" al "39"—; sin embargo, el número y dispositivo de las piezas artilleras más cerca estaban, en los destructores patrios, a la representada por la clase francesa "Mogador" de los años 1938-39, o a los "Cossack" británicos algo anteriores. En la segunda preguerra se habían construido por las principales Marinas aquellos tipos de gran tonelaje y poderoso armamento, realmente invasores de cometidos navales hasta entonces reservados a los pequeños cruceros rápidos; en cuanto al factor velocidad, algunos destructores de parecidas características desbordarían ampliamente en pruebas los 40 nudos. Al orden de valores navales expuestos, respondían propul-

De 2.582 toneladas standard y 3.005 a plena carga, con sus principales dimensiones 116,4 metros de eslora por 11,1 de manga. Está equipada con dos grupos de turbinas Rateau-Bretagne que, con 60.000 S. H. P. sobre dos ejes, le dan máxima de 32,5 nudos.

El "Oquendo" está artillado con cuatro piezas de 120—en dos torres dobles—y seis

nacieron a la mar en el Arsenal ferrolano. Las quillas de ambos se arbolaron el 4 de septiembre de 1951 y, el 12 de noviembre de 1958 fue botado el "Lauria", seguido por el "Ensenada" el 15 de julio del año siguiente.

Remolcados luego a Cartagena, allí fueron sometidos a radicales obras de transformación. Se les dio más manga y se adaptó la cubierta para la maniobra de un helicóptero ligero—especialmente diseñado para la lucha antisubmarina—y, al mismo tiempo, su artillería y demás armamento quedó modificado. Son sus principales dimensiones 117 metros de eslora por 13 de manga y 9 de puntal. De 3.775 toneladas a plena carga, el equipo propulsor está compuesto por dos grupos de turbinas Rateau-Bretagne que, tomando, vapor de tres calderas, les dan 60.000 S. H. P., sobre dos ejes y máxima de 31 nudos



El destructor "Churruca", gemelo de los anteriores "Alcalá Galiano", "Lepanto" y "Almirante Ferrándiz".—(Foto del autor).

El primer "Lepanto" fue un barco de ruedas, de casco de madera, que se botó en noviembre de 1846 en La Carraca. De 750 toneladas, eran sus principales dimensiones 50 metros de eslora por 8,8 de manga y 3,2 de calado; daba 8,5 nudos de media y estaba artillado con dos piezas de 160.

Unas veces como guardacostas, otras como simple transporte, el vapor "Lepanto" pasó la mayor parte de su vida en aguas del Mediterráneo y, en 1884 se decretó su baja y posterior venta. Pero no murió para la mar y, en Cartagena, pasó otros diez años como pontón sanitario hasta que, por 45.000 pesetas en 1894 se vendió el viejo casco.

El segundo "Lepanto" fue un crucero protegido—gemelo de los "Reina Regente" y "Alfonso XIII"—que se botó el 3 de noviembre de 1893 en Cartagena. De 4.862 toneladas, 93 metros de eslora por 15,45 de manga y 6,10 de calado, estaba equipado con dos grupos de alternativas triples que en teoría debían darle 20,5 nudos de máxima, si bien ésta quedó muy reducida a los pocos años de mar.

Artillado con cuatro piezas de 240 milímetros, sistema Hontoria,—luego sustituidas por otras tantas de 160—llevaba además seis de 120 igual número de 57, dos Hontoria de 37, cuatro ametralladoras y cinco tubos lanzatorpedos.

El crucero "Lepanto", que por las causas citadas no pudo alistarse en la fuerza naval del almirante Cámara, fue definido así por un comentarista naval: "Era un barco escuadrado de casco, con quebranto óptico, popa de cola de pato y proa de espalón. Tenía dos chimeneas caídas. Chimeneas oblongas, bien

y bogel de Lauria, también

Marina de Galicia española

do con cinturón blanco y jambrequeños en los coronamientos, era una unidad mediocre a la que salva hoy en día la pasión y el afecto por los viejos vapores del siglo pasado, que tienen para nosotros un gancho romántico y encantador.

Los masteleros de bayoneta del "Lepanto" y su siembra de mangüerotes junto a las lumbreras de la máquina alargaban la línea fina de este crucero, que no pudo hacer honor a su nombre glorioso y que se aburría de dormir en el arsenal cartagenero, sin poder alcanzar jamás la situación de madurez naval en su propia clasificación.

Las viejas fotos amarillentas de Casau nos lo dejan para la posteridad amarrado siempre en punta, con tangones zallados y guirnaídas de botes al costado; y con aspecto de inútil en su pulcritud reluciente y portuaria.

En abril de 1907, el "Lepanto" se encontraba en Cartagena donde, con los "Extremadura", "Princesa de Asturias" y "Numancia", rindió honores a la legada del "Victoria and Albert", yate real británico en el cual viajaba Eduardo VII, que sostuvo una cordial entrevista con Alfonso X'II.

Continuó algún tiempo como escuela de artilleros y torpedistas y, en 1910, fue dado definitivamente de baja en las listas de la Marina de Guerra.

## Los destructores de la serie "Churruca"

El tercer "Lepanto", así como los anteriores "Almirante Ferrándiz" y "Alcalá Galiano", perteneció a la clase "Churruca", aquella compuesta por 18 magníficos buques

que—versión de los "Stuart" de la Royal Navy—se construyeron todos en las gradas cartageneras de la Sociedad

(Pasa a la página 10)

## ESCUELA SINDICAL DE HOSTELERIA

ADMITE INTERNOS:

15 ALUMNOS COCINA  
20 ALUMNOS SERVICIO

SOLO PARA RESIDENTES EN ISLAS MENORES O EN POBLACIONES ALEJADAS DE LA CAPITAL.  
SOLICITUDES: HASTA 10 DE JULIO.

SINDICATOS LE OFRECE GRATUITAMENTE EL INTERNADO DE SU HIJO.

# COMENTARIO EVANGELICO El destructor "Marqués de la Ensenada" LA VIA DOLOROSA fue entregado a la Armada en agosto de 1970

Por Luis María de Eguiraun S. J.

XII domingo.— San Lucas 9, 18 24.

Una vez que Jesús estaba orando solo, en presencia de sus discípulos, les preguntó: ¿Quién dice la gente que soy yo?

Ellos contestaron: Unos que Juan el Bautista, otros que Elías, otros dicen que ha vuelto a la vida uno de los antiguos profetas.

El les preguntó: Y vosotros, ¿quién decís que soy yo?

Pedro tomó la palabra y dijo:

El Mesías de Dios. El les prohibió terminantemente decirselo a nadie.

Y añadió:

El Hijo del Hombre tiene que padecer mucho, ser desechado por los ancianos, sumos sacerdotes y letrados, ser ejecutado y resucitar al tercer día.

Y, dirigiéndose a todos, dijo:

El que quiera seguirme, que se niegue a sí mismo, cargue con su cruz cada día y se venga conmigo. Pues el que

quiera salvar su vida, la perderá; pero el que pierda su vida por mi causa, la salvará.

— 000 —  
La presencia de Jesús había suscitado curiosidad en el pueblo. Por la calle corrían rumores de los últimos acontecimientos. El tetrarca Herodes, a quien llegaban las noticias de cuanto sucedía, se hallaba perplejo. Porque unos decían que Juan había resucitado. Otros afirmaban que Elías había aparecido o que alguno de los antiguos profetas había vuelto a la vida.

Herodes insistía: «A Juan, yo le decapité; más ¿quién es éste de quien oigo tales cosas? y buscaba verle» (Lc. 9.9). Incluso los enemigos reconocen las obras de Jesús y tratan de descubrir el secreto de su persona.

En tal coyuntura llega la pregunta que hace Jesús en presencia de sus discípulos: «¿Quién dice la gente que soy yo?». Y en la contestación de los discípulos se recogen los rumores callejeros. «Unos que Juan el Bautista, otros...».

La confesión de Pedro: Tu eres «el Mesías de Dios», es una espléndida manifestación de la filiación divina de Jesús. Lo va a corroborar el mismo Jesús, al ratificar lo que ya estaba anunciado: que «el Hijo del Hombre tiene que padecer mucho, ser desechado por los ancianos... y resucitar al tercer día».

Y aprovecha el Maestro la oportunidad de dirigirse a los discípulos y al pueblo en general para hacer una síntesis de la ascética cristiana.

En repetidas ocasiones había predicado Jesús que su «camino» era el camino del dolor, que le conduciría a la muerte. Ahora afirma que los que quieran seguirle, han de ir por la misma senda. Quería dejar bien claro el divino Maestro que la concepción de los judíos, según la cual el sufrimiento era una mera desgracia, sin sentido ni valor, y únicamente un castigo del pecado, no era exacta. Les torturaba a los judíos, como a muchos hombres, la idea de que, si existe un Dios bueno y hay una providencia, ¿cómo es posible que los justos sufran? Tal manera de pensar impide clarificar el valor del sufrimiento que es capaz de madurar y elevar al que sufre.

Cristo no ha venido a fomentar el «dolorismo». Ni el cristiano busca el dolor por el dolor. Tampoco le buscó Cristo, por eso en el Huerto de Getsemani decía: «Padre, si es posible...». El cristiano tiene una misión que cumplir, y la fidelidad a ella puede acarrear dolor y sacrificio, como toda misión humana importante. Basta pensar en el cúmulo de dolores y sacrificios que, sin buscarlos, impone la crianza y educación de los hijos. En la vida real no hay empresa seria que no imponga una buena dosis de aflicción. Pero en todos estos casos y en la vocación cristiana se tiende a lo positivo, a cumplir la misión de que uno es responsable, a través de las dificultades y obstáculos que salgan al paso. Lo importante, lo definitivo es aceptar la vida con todos los condicionamientos del cumplimiento de la misión que incumbe a cada cual.

Jesús ha seguido una vía dolorosa que le conduciría a la muerte, por cumplir la voluntad santísima de su Padre. Ahora nos dice que quien quiera seguirle deberá recorrer el mismo camino. Que es...

(Viene de la página 8)

Española de Construcción Naval.

Entregado a la Armada el 7 de agosto de 1930, el "Lepanto" era de 1.536 toneladas y estaba armado con cinco cañones de 120 milímetros —en montajes simples y en los primeros años sin mantelete—; un antiaéreo de 76, cuatro ametralladoras y seis tubos de 533 milímetros en dos equipos triples a cruzía. Montaba también dos morteros lanzacargas y dos varaderos a popa. Años más tarde se suprimió la pieza de 120 que llevaba entre las chimeneas y en las restantes se colocó el mantelete.

De 101,98 metros de eslora por 9,67 de manga y 3 de calado, estaba equipado con dos grupos de turbinas Parsons que, tomando vapor de cuatro calderas Yarrow, le daban 42.000 H.P. y máxima de 36 nudos.

El primer "Alcalá Galiano" fue botado con el "Churrucá" en 1925, y en mayo de 1927, ambos fueron vendidos a la República Argentina, en cuya Marina de Guerra tomaron los nuevos y también sugeridos nombres de "Juan de Garay" y "Cervantes".

Se encargaron nuevos "Alcalá Galiano" y "Churrucá" en 1928 que, con el "Almirante Valdés", entraron en servicio en 1932. Estos, con el "Almirante Ferrándiz" —entregado en 1927— se integraron en las flotillas que se iban formando según se terminaban los flamantes y magníficos destructores.

Cuando en julio de 1938 comenzó la guerra civil, aun estaban pendientes de entrega los "Gravina", "Ulloa", "Jorge Juan", "Ciscar" y "Escaño" y, por lo que respecta a los "Alava" y "Liniers", la orden de construcción se había dado en enero de dicho año.

El "Almirante Ferrándiz" fue hundido por el "Canarias" el 29 de septiembre y, por lo que respecta a los "Lepanto" y "Alcalá Galiano", el primero tomó parte en el combate de Cherchel y, más tarde, ambos —integrados



Los destructores españoles de la clase «Fletcher» en línea de fila.

respectivamente en las 1.ª y 2.ª Flotillas— en el de Cabo Palos, durante el cual fue hundido el crucero "Baleares".

El "Alcalá Galiano" fue seriamente alcanzado durante un bombardeo aéreo sobre la base de Cartagena —con él sufrieron averías los "Sánchez Barcáiztegui" y "Churrucá"— y, con el "Lepanto", el resto de los destructores de este tipo marchó a Bizerta, a excepción del "José Luis Díez" que se encontraba en Gibraltar y del "Ciscar" que, hundido en Musel, había sido puesto a flote en marzo de 1938.

El "Lepanto", con el "Almirante Antequera" y "Almirante Miranda", quedó luego en Cádiz —todos en segunda situación— y, poco a poco, estos destructores de la clase "Churrucá" recibieron una completa modernización y recorrido de casco y máquinas.

Volvieron a la mar sin el palo mayor y con visera en la chimenea proel y, hasta

1945, lucieron los colores nacionales en amuras y aletas. Fue en 1946 y 1947 cuando se botaron los últimos de la serie —los antes citados "Alava" y "Liniers"— que, clasificados luego como fragatas rápidas, en muy poco recuerdan a los primeros, aquellos "Churrucá" y "Alcalá Galiano" que tanta resonancia obtuvieron y tanto prestigio dieron a la industria naval española.

Los destructores de la clase "Churrucá" comenzaron a morir en el desguace cuando, en 1957, se decretó la baja de los "Lepanto", "Alcalá Galiano" y "Almirante Valdés" y, uno tras otro, —hasta terminar con el "Almirante Antequera", el que llevó el nombre del marino tinerifeño que mandó la "Numancia" en su viaje de vuelta al mundo— desaparecieron para siempre y sus antes finas estampas marineras quedaron convertidas en informes montones de chatarra por obra y gracia de los sopletes.

## Los "Fletchers" españoles

Los actuales "Alcalá Galiano", "Lepanto" y "Almirante Ferrándiz" pertenecen a la clase "Fletcher", de la cual fueron construidos 175 entre

tro Bofors de 40 y seis Oerlikon de 20, todos ellos en montajes dobles para tiro antiaéreo. Llevan también cinco tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros: dos "erizos"; una

encargada de misiones de abastecimiento— zarpó de Rabaul con el fin de llevar a Buka un millar de hombres. Estas tropas fueron embarcadas en los destructores

lanzaron 15 torpedos e, inmediatamente después, cayeron a una banda para evitar ser blancos de un ataque similar por parte de los japoneses. Cuatro minutos después, los serviolas del "Onami" distinguieron las estelas de los torpedos y, ante la imposibilidad de maniobrar para evitarlos, se dirigió a ellos con la vana esperanza de, con su sacrificio, salvar a los otros buques.

El "Onami", alcanzado de lleno, se desintegró en una gigantesca explosión —"una gran bola de fuego iluminó la noche", declaró uno de los testigos— y, cuando aun el trueno resonaba sobre las olas, fue alcanzado el "Makinami" que, al garete, quedó a flote mientras los destructores-transportes se alejaban a la máxima. Los buques de Burke continuaron la persecución y, con fuego de cañón, terminaron con el "Yugiri" mientras los "Uzuki" y "Amagiri" se perdían en la noche.

Hundido el "Yugiri", los destructores volvieron hacia donde se encontraba el "Makinami" y, tras breve duelo artillero, éste desapareció bajo las olas.

El "McGowan", hoy "Jorge Juan", participó en la batalla del Golfo de Leyte —del 23 al 26 de octubre de 1944— cuando estaba integrado en la 54 flotilla de destructores, al mando ésta del capitán de navío Coward, el cual arbolaba su insignia en el "Remey". Fue precisamente el "McGowan" el que señaló la presencia enemiga en el Estrecho de Surigao y, seguidamente, comenzó la lucha contra la agrupación naval del almirante Nishimura que, entre otros buques, perdió los acorazados "Fuso" y "Yamishiro".

Durante la campaña de Okinawa, el actual "Jorge Juan" fue alcanzado por un "kamikaze" —avión suicida japonés— y, en los últimos días de la guerra participó en el bombardeo de las instalaciones militares en la isla de Yeso.

El "David W. Taylor" —el "Almirante Ferrándiz" hoy en Santa Cruz de Tenerife— destacó en las operaciones contra las Gilbert y en Okinawa. El 4 de julio de 1944, con el destructor de escolta "Riddle" hundió al submarino japonés "I-10"; éste, del tipo "A-1", era de 2.900 toneladas y estaba armado con una pieza de 5 pulgadas, cuatro ametralladoras de 25 milímetros y seis tubos lanza-

también destructores "Makinami" y "Onami".

La fuerza naval nipona zarpó de Bahía Blanca con rumbo directo a Buka y, si bien navegaba a la máxima, los servicios de información de la Navy tenían conocimiento de lo que se planeaba pues, horas antes, la aviación de reconocimiento había detectado suma actividad en Rabaul.

El almirante Halsey tomó la decisión de situar una ligera agrupación a 50 millas de Buka, de tal modo que ésta cortaba el paso del esperado "Expreso de Tokio". El capitán de navío Burke remontó, rumbo al Norte, el Canal de San Jorge con los destructores "Charles F. Auburne", "Converse" —actual "Valdés"—, "Clazton", "Dixon" y "Spence". Al llegar a la zona de espera asignada por Halsey, allí se mantuvo con sus buques luchando contra la fuerte marejada y, a las dos de la madrugada del día 25, los radares registraron los primeros ecos.

Mientras los destructores de Burke esperaban, los japoneses habían desembarcado sus hombres y tomado a su bordo 700 aviadores. Ya en franquía, los destructores-transporte se colocaron en la estela de los "Makinami" y "Onami" que, en alta mar, les esperaban para darles escolta durante el viaje de regre-

### HORARIO DE LAS MISAS

SABADOS Y VISPERAS DE FIESTAS:  
SANTA CRUZ DE TENERIFE

4'30	Parroquia del Sagrado Corazón.
6'00	Parroquias de la Concepción, Albergue y Sagrado Corazón.
6'30	Parroquias del Pilar, San Antonio, San José, Fátima.
7'00	Parroquias de Santo Domingo, San Francisco, Cueva Bermeja y Sagrado Corazón.
7'15	Parroquia de la Cruz del Señor.
7'30	Parroquias de San José, El Pilar, La Salud (Salud Bajo), San Sebastián, San Pio X, San Roque, San Gerardo, Santiago, Academia «Luis Vives», Santa Bárbara y San Juan de la Cruz (Miramar).
8'00	Parroquias de San Fernando, El Carmen, San Andrés, La Concepción y Capilla O. T.
8'30	El Pilar.

#### LA LAGUNA:

Catedral,	7
La Concepción,	7'30
Santo Domingo,	7, 8'30
El Cristo,	8
San Juan (Laguna),	7
Barrio del Rosario,	7
S. Bartolomé Géneto,	5'45
Ntra. Sra. La Paz,	7'30
Barrio de Ofra,	5'45
Barrio de Vistabella,	7
Finca de España,	6'30
La Higuera,	7
Candelaria,	7'15
Valle Tabares,	6
San Jerónimo,	7'30
Barranco Grande,	6
Las Chumberas,	7'30

#### La Peñita,

Los Dolores,	6
Santa Rita,	7
San Amaro,	6
San Telmo,	7

#### GARACHICO:

Santa Ana,	6'30
Concepcionistas,	7'15
Genovés,	4'30

#### GUIMAR:

San Pedro,	8
Santo Domingo,	7
El Puertito,	8
Fátima,	7

#### CANDELARIA:

Santuario,	5'45
Barranco Hondo,	6

8:30 El Pilar.	
<b>LA LAGUNA:</b>	
Catedral.	7
La Concepción.	7:30
Santo Domingo.	7, 8:30
El Cristo.	8
San Juan (Laguna).	7
Barrio del Rosario.	7
S. Bartolomé Géneto.	5:45
Ntra. Sra. La Paz.	7:30
Barrio de Ofra.	5:45
Barrio de Vistabella.	7
Finca de España.	6:30
La Higuerita.	7
Candelaria.	7:15
Valle Tabares.	6
San Jerónimo.	7:30
Barranco Grande.	6
Las Chumberas.	7:30
La Esperanza.	7
Guamasa.	7
Tejina.	9
Tegueste.	8:30
Pedro Álvarez.	6:30
El Socorro.	7
Bajamar.	7:30
Valle Guerra.	7:30
Punta del Hidalgo.	8:30
Santa Catalina.	6
Lomo Colorado.	6
San Juan.	7:30
Sauzal, San Pedro.	7
La Matanza.	8
San Antonio.	6
La Victoria.	8
San Juan.	6
Santa Ursula.	8:30
Parador de Turismo.	5:30
Puerto Santiago.	7
Valle de Arriba.	8:30
<b>LOS REALEJOS:</b>	
Santiago Apóstol.	8
La Concepción.	7
Icod el Alto.	7
La Montañeta.	7
La Guancha.	7
Sto. Domingo.	5:30
<b>PUERTO DE LA CRUZ:</b>	
La Peña.	7

NOTA.—Para anotar o cambiar el Horario de las Misas en esta sección de EL DIA, dirigirse por escrito a la Parroquia de San José, Santa Cruz de Tenerife.

La Peñita.	7
Los Dolores.	6
Santa Rita.	7
San Amaro.	6
San Telmo.	7
<b>GARACHICO:</b>	
Santa Ana.	6:30
Concepcionistas.	7:15
Genovés.	4:30
<b>GUIMAR:</b>	
San Pedro.	8
Santo Domingo.	7
El Puertito.	8
Fátima.	7
<b>CANDELARIA:</b>	
Santuario.	5:45
Barranco Hondo.	6
Igüeste.	5
Araya.	6
Cuevecitas.	6:30
La Hidalga.	5:30
Barrio del Carmen.	7
<b>SUR:</b>	
Arico Nuevo.	7:30
Villa de Arico.	6:45
Vilaflor.	7
Los Cristianos.	6
Puerto Santiago.	6
Guía de Isora.	6:30
Chirche.	5
San Juan de Chío.	6:30
Ten-Bel.	5
Las Galletas.	6
Valle San Lorenzo.	6
Valle de Arriba.	8
Fañabé.	6
Gran Tinerfe (Playa Américas).	7
Hoya Grande.	5:30
Adeje.	7
Arona.	7
Vilaflor.	7
<b>NORTE:</b>	
Los Silos.	6:30
San Fernando.	8
La Guancha.	7
Capilla Coromoto.	6
San Juan Rambla.	6

buena dosis de aflicción. Pero en todos estos casos y en la vocación cristiana se tiende a lo positivo, a cumplir la misión de que uno es responsable, a través de las dificultades y obstáculos que salgan al paso. Lo importante, lo definitivo es aceptar la vida con todos los condicionamientos del cumplimiento de la misión que incumbe a cada cual.

Jesús ha seguido una vía dolorosa que le conduciría a la muerte, por cumplir la voluntad santísima de su Padre. Ahora nos dice que quien quiera seguirle deberá recorrer el mismo camino. Que esto supone renunciar a honores, riquezas, bienestar material, etc.; que lleva consigo abrazarse al dolor, a la humillación, al sacrificio, a la muerte... ¡paciencia! No nos hemos de desanimar. El nos invita a seguirle de esta manera: «que se niegue a sí mismo, cargue con su cruz cada día y se venga conmigo». Tenemos que «salvar la vida». Y salva la vida quien la libera de las complacencias terrenas, desprecia las satisfacciones propias, «se niega a sí mismo, carga con su cruz», y acepta las realidades presentes y futuras, no sádica o estoicamente, sino por cumplir los designios providenciales de Dios.

El apóstol San Pablo, con gran experiencia de trabajos y sufrimientos nos anima diciendo: «El nos alienta en nuestras luchas hasta el punto de poder nosotros alentar a los demás en cualquier lucha, compartiendo con ellos el ánimo que nosotros recibimos de Dios. Si los sufrimientos de Cristo abundan en nosotros, gracias a Cristo abunda nuestra consolación». (2 Cor. 1,4-5).

La obra de construcción se había dado en enero de dicho año.

El "Almirante Ferrándiz" fue hundido por el "Canarias" el 29 de septiembre y, por lo que respecta a los "Lepanto" y "Alcalá Galiano", el primero tomó parte en el combate de Cherchel y, más tarde, ambos —integrados

## Los "Fletchers" españoles

Los actuales "Alcalá Galiano", "Lepanto" y "Almirante Ferrándiz" pertenecen a la clase "Fletcher", de la cual fueron construidos 175 entre los años de 1942 y 1945.

Estos tres destructores —antiguos "M. Jarvis", "Capps" y "David W. Taylor"— fueron cedidos junto con los "McGowan" y "Converse", hoy "Jorge Juan" y "Almirante Valdés" en nuestra Marina de Guerra. Desplazan 2.080 toneladas standard, 2.750 normal y 3.050 a plena carga. Son sus principales dimensiones 114,8 metros de eslora por 12 de manga y 5,5 de calado y con dos grupos de turbinas, dan 35 nudos de máxima con 60.000 S.H.P. sobre dos ejes.

Estas turbinas toman vapor de calderas Babcock & Wilcox y, con 650 toneladas de combustible, estos destructores tienen autonomía de 5.800 millas a la velocidad económica de 16 nudos. Sin castillo —siguieron la moda de los "flush deck" de la primera guerra mundial— tienen un elegante arrufo y su estampa sencilla se remata con dos chimeneas aviseradas, cortas y en caída.

Artillados con cuatro piezas de 127 milímetros —el "Lepanto" lleva cinco— completan su armamento con cua-

tro Bofors de 40 y seis Oerlikon de 20, todos ellos en montajes dobles para tiro anti-aéreo. Llevan también cinco tubos lanzatorpedos, de 533 milímetros; dos "erizos"; una canasta por banda para torpedos antisubmarinos y, además, cuatro morteros, también por banda.

Todos estos destructores españoles son veteranos de la guerra en el Pacífico. El "Converse" —hoy "Almirante Valdés"— intervino en la batalla naval de la bahía de la Emperatriz Augusta. Estaba entonces integrado en la Task Force 39, al mando del contralmirante Stanton Merrill, que arbolaba su insignia en el crucero "Montpelier". En esta fuerza naval figuraban también los cruceros "Cleveland", "Columbia" y "Denver", la 45 flotilla de destructores y la 46 que, al mando del capitán de fragata Bernard Austin, estaba compuesta por el citado "Converse" y los "Spence", "Thatcher" y "Foote".

Esta fuerza naval se opuso a la VII Flota japonesa que, al mando del contralmirante Sentaro Omori, estaba formada por los cruceros pesados "Haguro" y "Myoko", dos ligeros y dieciséis destructores. Estos buques trataban de realizar un contradesembarco en Bougainville y, el 2 de noviembre de 1943, los radares americanos detectaron su aproximación y Merrill dividió sus buques.

El "Converse" —hoy "Valdés"— con los destructores de la 46 flotilla, cayó a estribor para enfrentarse a los japoneses situados más al Sur. En el transcurso del combate, el "Foote" fue alcanzado a popa por un torpedo y, más tarde, la flotilla se vio situada entre las dos filas de cruceros enemigos y, al maniobrar para evitar su fuego artillero, el "Thatcher" abordó al "Spence" y momentos después confundieron a los destructores de Austin con el "Sendai" y los destructores del contralmirante Juin y, por unos minutos, los tuvieron equivocadamente bajo el fuego de su artillería.

A las 3:34, los japoneses se retiraron y Merrill, tras perseguirlos algún tiempo, dio luego órdenes de navegar rumbo al Sur. Al día siguiente, el hoy "Almirante Valdés" fue alcanzado por la aviación japonesa y, una vez reparado, el día 25 tomó parte en la batalla del Canal de San Jorge.

En la noche del 24 al 25 de noviembre, el "Expreso de Tokio" —fuerza naval rápida

Antequera", el que llevó el nombre del marino tinerfeño que mandó la "Numancia" en su viaje de vuelta al mundo— desaparecieron para siempre y sus antes finas estampas marineras quedaron convertidas en informes montones de chatarra por obra y gracia de los sopletes.

Mientras los destructores de Burke esperaban, los japoneses habían desembarcado sus hombres y tomado a su bordo 700 aviadadores. Ya en franquía, los destructores-transporte se colocaron en la estela de los "Makinami" y "Onami" que, en alta mar, les esperaban para darles escolta durante el viaje de regreso.

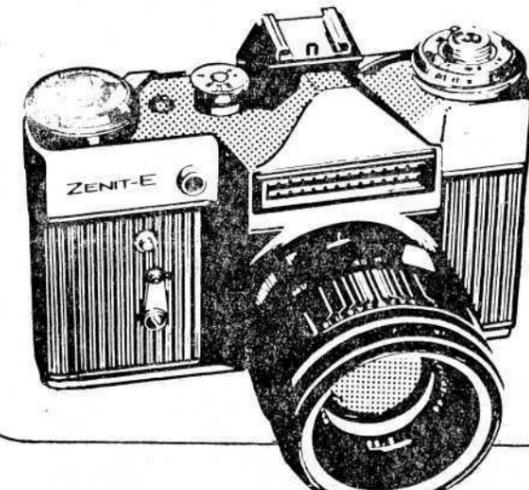
Los destructores americanos se pusieron a la máxima y, desde bastante distancia,

fue alcanzado por un "kamikaze" —avión suicida japonés— y, en los últimos días de la guerra participó en el bombardeo de las instalaciones militares en la isla de Yeso.

El "David W. Taylor" —el "Almirante Ferrándiz" hoy en Santa Cruz de Tenerife— destacó en las operaciones contra las Gilbert y en Okinawa. El 4 de julio de 1944, con el destructor de escolta "Riddle" hundió al submarino japonés "I-10"; éste, del tipo "A-1", era de 2.900 toneladas y estaba armado con una pieza de 5 pulgadas, cuatro ametralladoras de 25 milímetros y seis tubos lanzatorpedos. Llevaba también un hidro, el cual lanzaba mediante una catapultilla fija en la cubierta de proa.

# AHORA... CAMARAS RUSAS

Por su alta calidad y mejor precio se imponen en todo el mundo



**Zenit E**  
Un reflex de alta precisión con fotómetro incorporado. Admite todos los objetivos y accesorios tipo Pentax. Única en su clase por su precio.



**Zenit 80**  
Cámara reflex monocolor de formato 6x6. Tipo profesional. Total rendimiento.



**Lubitel 2**  
Modelo versátil reflex de dos objetivos. Se distingue favorablemente por su precio bajísimo



**Fed 4L**  
Tipo Leica con fotómetro y telémetro incorporados. Objetivos intercambiables, digna de su confianza

**CHANRAI**  
Plaza Candelaria, 6  
S/Cruz de Tenerife

**FEMA**  
La Naval, 50  
Las Palmas de G. Canaria

## El domingo que viene Elecciones en la Federación Provincial de Asociaciones Familiares

**PARTICIUARAN CERCA DE UN CENTENAR DE COMPROMISARIOS QUE REPRESENTAN A SIETE MIL FAMILIAS**

Camino de la representación pública de la familia, un día nuevo a estrenar nueva comisión ejecutiva de la Federación Provincial de Asociaciones Familiares de Santa Cruz de Tenerife, el cauce jurídico de la solidaridad y ayuda mutua de los padres ante los organismos oficiales donde los intereses de la prole se dirimen frecuentemente, verdadera y legalmente constituidos. Diecisiete cargos electivos sometidos al consenso mayoritario de unas sesenta y tantas entidades federadas, el domingo que viene, bien dispuestos a asumir el compromiso sagrado que lleva consigo la defensa del bien común en torno a unas siete mil familias asociadas dentro del Movimiento.

Estamos, que duda cabe, dados las características actuales de la sociedad de nuestro

tiempo, lo participativo asociacionista en un primer plano, contemplando la opinión responsable del cabeza de familia en temas de su especial conocimiento e incumbencia —sale con ello eminentemente fortalecida la actividad administrativa con la gestión real asociativa familiar—, allí donde quiera se roce algo la materia del consumo, la enseñanza, vivienda, ambiente homogéneo, tercera edad, minusvalidez... La Federación, en una palabra, viene a graduar la influencia de la gestión familiar en el plano más elevado de lo local, en el plano provincial, claramente institucionalizada la idea directriz sobresaliente, esto es, lo que de bien de los hijos priva por encima de cualquier otra cosa.

Una serie de reuniones previas, éstos últimos días, ha ocupado la atención de los

presidentes y Juntas directivas asociativas familiares de Santa Cruz de Tenerife sobre tema tan apasionante y esperanzador: compromisarios, junta de proclamación de candidatos, formación de la voluntad democrática, conocimiento general de las personas a elegir en la asamblea extraordinaria del domingo, fines concretos y cometidos a considerar, vitalidad y dinamismo de la Institución...

Total que ya sólo cabe esperar al próximo domingo para saber, oficialmente y de forma definitiva, el nombre de las personas capaces de llevar a buen término la empresa de que se trata. Cerca de centenar de compromisarios tienen la palabra. Democracia asociativa familiar: participación y representación del cabeza de familia en las tareas públicas.

D. P. F.



### las Teresitas

CENTRO RESIDENCIAL Y TURISTICO  
"LA GRAN PLAYA DE SANTA CRUZ"

## ¡Suscriba Teresitas!

Información en:  
Avenida de Anaga, 35-2° - Teléfono 27 18 08