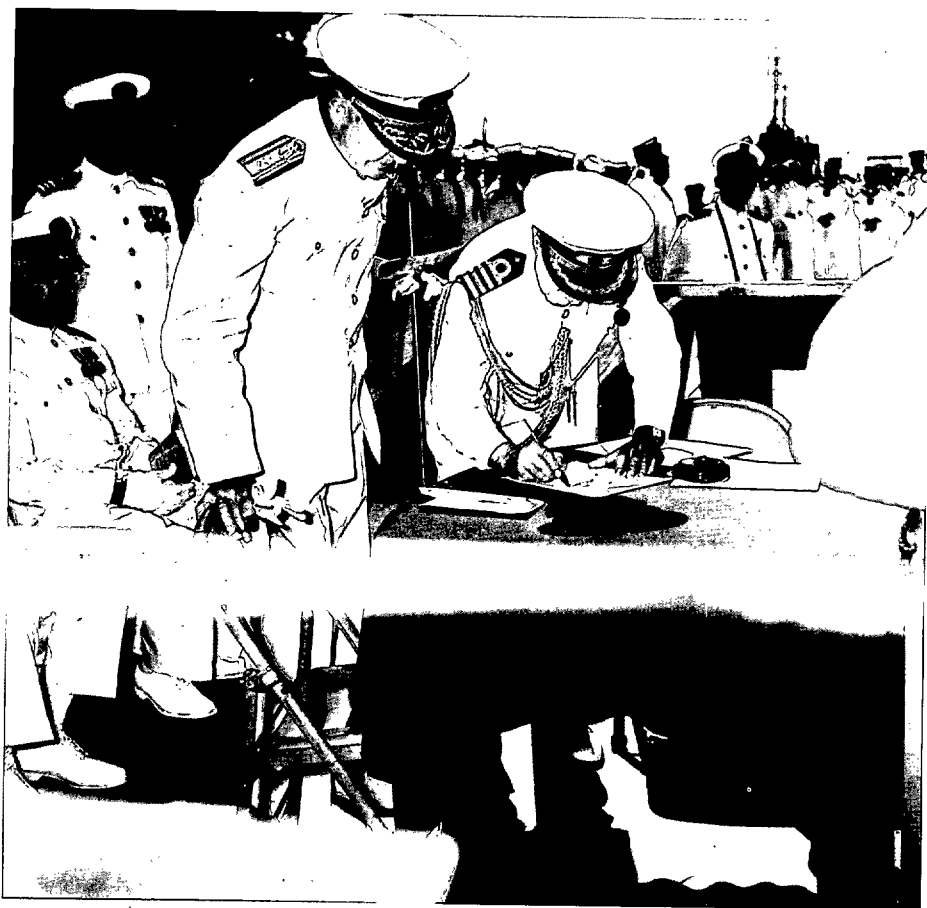


LA HISTORIA VIVIDA

José M. GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA

El dragaminas *Duero*

Dentro del proceso de modernización de la Fuerza de Medidas contra Minas, el jueves 16 del pasado mes de diciembre tuvo lugar en Cartagena el sencillo acto de ordenanza por el que se dispone la baja en la Armada del dragaminas *Duero*.



Transferencia del *Duero* a la Armada española. Contralmirante H. H. Henderson (jefe del Mando de Adiestramiento de la Flota del Atlántico); capitán de navío don Antonio Blanco (agregado naval de la Embajada de España en Washington). Norfolk, 16 de junio de 1959.

Invitado por el comandante a asistir al acto, por formar parte de la lista de los que tuvimos el honor de mandar este barco, me encontré durante el viaje en tren con el vicealmirante don Rafael Ponce Cordones, primer comandante

del *Duero*, que también se dirigía a Cartagena a dar el último adiós al viejo barco. En la amena conversación que tuvimos me contó cómo fue la ceremonia de transferencia y sus experiencias en la navegación de regreso a España.

La construcción del dragaminas *Duero* fue llevada a cabo en los astilleros Tampa Marine, en Tampa (Florida). El 2 de noviembre de 1953 se le puso la quilla y fue botado el 3 de agosto de 1954. Finalizada su construcción, entró en servicio en la Marina de los Estados Unidos el 14 de junio de 1955 con el nombre de USS *Spoonbill* (MSC-202). Después de servir varios años en la «Navy», fue transferido a nuestra Armada en Norfolk (Virginia) el 16 de junio de 1959 junto con el *Sil*, ex *Reedwing* (MSC-200), bajo el Programa de Asistencia Mutua firmado entre los gobiernos de España y los Estados Unidos.

Con las dotaciones formadas en el muelle «Forrestal» del arsenal de Norfolk, una sección de Infantería de Marina e invitados, se efectuó la ceremonia de transferencia, que fue firmada por el contralmirante H. H. Henderson, jefe del Mando de Adiestramiento de la Flota del Atlántico, y por el capitán de navío don Antonio Blanco, agregado naval de la Embajada de España en Washington.

En su alocución, el contralmirante Henderson leyó sendas cartas del jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos, almirante Arleigh Burke, dirigidas a los comandantes españoles. Tras unas palabras del comandante del USS *Spoonbill* (Lt. John Watson) se arría la bandera de los Estados Unidos y se iza la española. A continuación el agregado naval da posesión del mando del *Duero* al teniente de navío Ponce Cordones y la del *Sil* al teniente de navío Nárdiz Vial, y las dotaciones españolas pasan a bordo de los buques.

Poco después comienza el adiestramiento general en aguas de la bahía de Chesapeake, empezando por la calibración magnética. El día 25 de junio se regresa a puerto por tener una vía de agua franca en el motor de estribor. Se observan, además, deficiencias en los motores auxiliares que son reparadas por la Old Dominion Co., completándose el adiestramiento el 1 de agosto en que se pasa a depender del COMSERVLANT.

Bajo su orden se navega con el *Sil* a Pensacola, con escala en Miami para representar a la Armada española en la fiesta de las Cinco Banderas, conmemorativa del cuarto centenario de la conquista de Florida. Asiste el embajador de España en los Estados Unidos, don José María de Areilza. El 14 en la bahía de Santa Rosa concurre a la conmemoración del desembarco de don Tristán de Luna.

De Pensacola a Charleston, adonde se llega el 21 de agosto para el adiestramiento específico de dragaminas, que pasa a depender del COMMINTLANT.

Frecuentes averías en los motores principales y auxiliares de ambos dragaminas obligan a pasar al arsenal de Charleston para obras de gran carena, en que son desmontados los motores y revisados todos los servicios. Se llega a la conclusión de una falta grave de mantenimiento, y que en estos barcos todo está programado en cuanto al mantenimiento, pero no se realiza. El 10 de noviembre se efectúan pruebas con resultado satisfactorio. Ha quedado suprimido el adiestramiento específico de dragaminas.



CHIEF OF NAVAL OPERATIONS

20 de mayo de 1959.

Muy Sr. mio:

Con motivo de la transferencia del dragaminas MSC-202, de la Marina de los Estados Unidos a la de España, y al entrar en servicio en ésta con el nombre de "DUERO", la Marina norteamericana se une a mí para expresarle nuestros mejores deseos a Vd. y toda la dotación de su buque.

La transferencia del MSC-202 a su país es un símbolo de la íntima amistad y cooperación existente entre nuestras Marinas y de la permanente alianza de nuestros países.

Hechos históricos recientes han demostrado que los dragaminas tienen un papel muy importante en la guerra moderna. Es de esperar que el "DUERO" sea una contribución vital a la fuerza de dragaminas española y se convierta en parte importante del baluarte para la defensa de nuestro Mundo Libre.

Que el tiempo les sea siempre favorable y que la protección divina les guíe en todas sus futuras operaciones.

Suyo afectísimo,

ARLEIGH BURKE

Sr.D.Rafael Ponce, Teniente de Navío
Comandante del dragaminas español "DUERO".
C/o. Comandante del 5º Distrito Naval
NORFOLK, Virginia.

En Charleston se halla el *Tajo* (teniente de navío Ángel Rodríguez Carreño) en adiestramiento específico.

En las cercanías de Carolina del Sur se encuentra el huracán «Glory», y aunque Charleston está a unas 15 millas tierra adentro se espera recibir sus efectos. Los barcos son amarrados entre pantalanos por ambas bandas, y en «babor y estribor» de guardia se espera la llegada del huracán. La ola del huracán llega hasta los amarraderos y se desborda por el muelle con el agua hasta la cintura.

Por fin se da la orden de regreso a España. Se forma un convoy BRAVO por el LST *Orleans Parish* (capitán de navío Baldwin, USN), *Tajo*, *Duero*, *Sil* y los noruegos *Tyr* y *Gor*, antiguos dragaminas de hierro transformados en patrulleros.

Por las condiciones meteorológicas de la época, la derrota del convoy sería dirigida por el Centro Meteorológico de Norfolk. El 20 de noviembre se sale de Charleston y el 25 se llega a la base de Port Royal, en Bermudas. Se hace una derrota por el paralelo 31 N con muy mal tiempo, mar gruesa del norte y poco viento. Durante la travesía se efectúan tres petroleos en la mar, uno de ellos por la popa del LST, ante la imposibilidad de hacerlo por el costado por el asíncrono balance de barcos tan distintos. El 7 de diciembre se arrumba al cabo San Vicente. El 12 se disuelve el convoy BRAVO, arrumbando a Cádiz *Tajo*, *Duero* y *Sil*, adonde llegan el 12, pasando a depender operativamente del Estado Mayor de la Armada. Tras una escala en Cartagena se llega a Palma de Mallorca el 21 de diciembre, integrándose en la 2.ª Escuadrilla del Grupo de Dragaminas en la Base Naval de Baleares. Por Orden Ministerial 263/60 (D. O. núm. 21) se crea y se integra en la 1.ª Escuadrilla de Dragaminas, con base en Cádiz.

El jueves 16 de diciembre pasado era un día soleado y frío del corto invierno cartagenero, y allí, en el muelle «Don Juan de Borbón» del arsenal, nos reunimos algunos de los antiguos comandantes y oficiales que formamos parte de la dotación de este buque, para darle la despedida definitiva.

Después de la llegada del almirante del arsenal, vicealmirante don José Manuel Marco Franco, el comandante del barco, teniente de navío don Rafael Ponce Alonso, da lectura a la orden por la que se dispone la baja. A continuación el padre capellán reza unas paces de gracias, con un recuerdo por los fallecidos que formaron parte de la dotación.

Después el comandante tomó la palabra para resumir el historial mariner y militar del buque, señalando que, durante sus más de cuarenta años de servicio en la Armada española, el *Duero* ha realizado cerca de 5.000 singladuras y navegado alrededor de 170.000 millas, haciendo escala en más de 50 puertos nacionales y extranjeros. Recibió la bandera de combate en Calpe (Alicante) y desarrolló su actividad en tres bases diferentes: Cádiz, Palma de Mallorca y Cartagena.

Además de su misión básica en tareas de rastreo de minas, este dragaminas ha llevado a cabo con eficacia misiones de escolta y otras comisiones que han ayudado a acercar a nuestra Armada a la población civil.



Arsenal de Cartagena, 16 de diciembre de 1999. De izquierda a derecha, capitán de navío don Arturo Bazán Laclaustra, capitán de navío don Julio del Cuvillo Díaz-Alersi, capitán de fragata don José Manuel Buesa Rojo, vicealmirante don Rafael Ponce Cordones (primer comandante), teniente de navío don Rafael Ponce Alonso (último comandante e hijo del anterior) y capitán de navío don José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán (autor de este artículo).

El buque ha sido mandado por 31 comandantes y se ha producido el singular y casi irreplicable caso de que el primer y el último comandante del *Duero* sean padre e hijo. Ello demuestra que a lo largo de su historia en este buque se han formado varias generaciones, y ha sido una inmejorable escuela para comandantes, oficiales, suboficiales y personal de marinería, alguno de los cuales ya han fallecido y para los cuales hemos de tener un emotivo recuerdo.

Mientras el comandante pronunciaba su evocación no podía dejar de recordar las intensas vivencias que tuve durante el año y medio de éste mi primer mando, el que constituye la prueba de fuego de un teniente de navío.

Mucho me gustaría explayarme en relatar las efemérides de este intenso período de poca estancia en puerto y muchas en la mar, pero entiendo que la finalidad de esta sección, *La historia vivida*, es aportar primicias inéditas, y en ese sentido mis dos modestas aportaciones son las que paso a relatar.

El *Duero* fue el primer dragaminas que efectuó un petroleo en la mar con el buque tanque *Teide*. Fue el 22 de enero de 1980. Recuerdo que llevaba a bordo al jefe del Grupo de Dragaminas con su plana mayor y embarcó un equipo de TVE dirigido por el inolvidable periodista, ya fallecido, José Antonio Silva, piloto civil y muy aficionado a la navegación a vela, y con el que hice una entrañable amistad.

La cita con el *Teide* tuvo lugar en las proximidades de Cabo Tiñoso, y aunque los recuerdos son lejanos tengo presente una fuerte marejada del SW que puso en consideración la conveniencia de aplazar la maniobra, decisión que quedó a mi criterio. Con el *Teide* a un rumbo próximo al que nos conducía a cabo de Gata, recibiendo el viento por la amura de babor, iniciamos la aproximación dando fuertes cabezadas; sin embargo, el socaire del petrolero facilitó la maniobra y el transbordo de la manguera, y el petroleo se efectuó sin grandes problemas.

La segunda primicia es el hecho de haber sido el primer MSC que efectuaba aprovisionamiento en la mar con un MSO, concretamente con el *Guadalmedina*, y se efectuó sin ningún contratiempo. Recuerdo que su comandante, el entonces capitán de corbeta Palomino, me envió muchas fotografías de la maniobra, que se caracterizó por la compañía de muchos delfines saltando por las proas de ambos buques.

Confieso que me emocioné al dejar el mando de este barco, como me estaba pasando al escuchar la última parte de la alocución del teniente de navío Ponce en la que decía que «la baja de estos buques en la Armada no debe ser motivo de tristeza ni de añoranza, sino de orgullo, ya que todos los que hemos servido a España en ellos tenemos la firme convicción y la íntima satisfacción del deber cumplido. A buen seguro el *Duero* mantiene vivos en su memoria a todos aquellos que, en beneficio del prestigio de este buque y de la Armada española, hemos puesto todo nuestro esfuerzo, dedicación y buen hacer».

Después, el teniente de navío Ponce procedió al arriado de la bandera, hizo entrega de ella al almirante del arsenal y ordenó el desembarco de la dotación, siendo el último en desembarcar, y haciéndose cargo del buque la guardia del arsenal, que subió a bordo para su custodia.

Como dijo el comandante en su alocución, «la progresiva desaparición en nuestra Armada de este tipo de buques hará que el viejo dicho “hombres de hierro en barcos de madera”, que calificaba su carácter y su modo de operar, deba ser refundido». Me alegraría que el *Duero*, al igual que ha ocurrido con otros MSC, preste su último servicio en el fondo del mar como arrecife natural en la más digna tumba que corresponde a un barco de guerra.