

Ascendió sucesivamente a Teniente de Navío el 22 de abril de 1912; a Capitán de Corbeta el 7 de agosto de 1922; a Capitán de Fragata el 15 de enero de 1933; a Contralmirante el 15 de enero de 1936, y finalmente el Gobierno de la República le ascendió a Contralmirante el 16 de diciembre de 1975, con el grado de **ALMIRANTE DE LA REPUBLICA** que hizo a esta categoría el **ALMIRANTE DE LA REPUBLICA** General de la Armada.

Poseía, desde el año 1912, el título de Ingeniero Torpedista-Electrónico. La ilustre figura del que fue Almirante de la República, don Valentín FUENTES LOPEZ, a quien hoy rendimos homenaje y de cuya vida recordamos algunos trazos, permanece y será un ejemplo por sus virtudes castrenses.

Marino, muy joven pisó por vez primera las cubiertas, toldillas y puentes de los buques de guerra, surcando las aguas de diferentes mares. Ocupó puestos de responsabilidad embarcado y en tierra, saliendo siempre airoso, incluso en momentos difíciles, demostrando en todas las ocasiones sus dotes de valor, inteligencia, razonamiento y conocimientos técnicos.

Ingeniero Geógrafo, conoció los picos, crestas y valles de nuestra geografía nacional, conjugando alternativa y perspicazmente sus dos actividades terrestres y navales.

En el exilio mantuvo su invariable dignidad, fiel a sus ideales republicanos hasta su último momento. En la madrugada del cinco de junio último -1975- se extinguió, causándonos una inmensa pena, sin tener la dicha de ser testigo de la desaparición del odioso y criminal régimen que combatió.

Por encima de este triple aspecto de su vida, flota su caballerosidad intachable, el cumplimiento del deber, con sus diferentes corolarios; abnegación, sacrificio, valor y disciplina. Lealdad : haciendo honor a la palabra dada de defender el régimen que un día escogió libremente el pueblo español, defendió la República, mientras tantos compañeros se sublevaban, adquiriendo el título de traidores.

Su vida fue un modelo a imitar, un símbolo para las generaciones actuales y venideras, que no deben olvidar.

-----

Fue Jefe de : la Flotilla de destructores,  
 de las Fuerzas Navales del Cantábrico y  
 de la Base Naval de Cartagena.  
 Señores,

El que más tarde sería marino, nació lejos de la mar, al pie de los Pirineos aragoneses, en Huesca, el 26 de febrero de 1882.

Ingresó, por oposición, el día 9 de enero de 1899 -cuando tenía diez y seis años todavía- en la Escuela Naval Militar, que se encontraba embarcada en el buque-escuela "ASTURIAS", vieja fragata de madera de 1576 toneladas que había sido botada el año 1857.

Fue promovido a Guardia Marina dos años más tarde, y otros dos a Alferez de Fragata, siendo nombrado Alferez de Navío el 1º de julio de 1904.

Medallas de Melilla, de Africa, Militar de Marruecos y de la Paz de México. Ascendió sucesivamente a Teniente de Navío el 22 de abril de 1912; a Capitán de Corbeta el 7 de agosto de 1922; a Capitán de Fragata el 15 de enero de 1929; a Capitán de Navío, el 16 de enero de 1936, y finalmente el Gobierno de la República le ascendió a Contralmirante el 16 de diciembre de 1937, siendo el único ascenso que hizo a esta categoría el citado Gobierno durante la guerra, en el Cuerpo General de la Armada.

Medalla Conmemorativa de la Unión de Combatientes de la Guerra de Liberación. Poseía, desde el año 1912, el título de Ingeniero Torpedista-Electricista. Conmemorative del Vigésimo Aniversario de la Formación de las Brigadas Internacionales del Ejército Republicano Español (Vuescelavin). Durante su vida marítima, estuvo embarcado, además de en la fragata ya citada, en la corbeta "NAUTILUS" buque-escuela de Guardias-Marinas, allero de la Orden de la Lealtad.

- Fragata-acorazada "VICTORIA",
  - Acorazado "PELAYO",
  - Crucero "LEPANTO" - años más tarde encontraremos, no el mismo buque, pero sí el mismo nombre en su acción contra Almería -,
  - Contratorpedero "DESTRUCTOR", que por sus características y técnicas avanzadas, fue precursor de una categoría de buques, y legó su nombre a la posteridad,
  - Crucero "EXTREMADURA", regalo de la colonia española en Méjico, después de la pérdida de la Escuadra mandada por el almirante Cervera, en Santiago de Cuba, el 3 de julio de 1898, en combate contra la escuadra norte-americana del almirante Sampson,
  - Crucero "CARLOS V", que por una coincidencia era botado casi al mismo tiempo que el crucero "REINA REGENTE" se hundía en marzo de 1895, sin dejar traza alguna, durante un temporal, efectuando la travesía de Tanger a Cadiz,
  - Contratorpedero "OSADO",
  - Crucero "PRINCESA DE ASTURIA" y su gemelo "CATALUÑA",
  - Cañonero "ALVARO DE BAZAN",
  - Torpederos "NUMERO 12" y "NUMERO 9", a cabo, siendo Comandante del remolcador "CICLOPE",
  - Remolcador "CICLOPE",
  - Crucero "REPUBLICA",
  - Destructor "LEPANTO",
  - Destructor "CISCAR",
- Mandó: los torpederos "NUMERO 9" y "NUMERO 12",  
Remolcador "CICLOPE" y  
Destructor "LEPANTO".

al mes de septiembre del año 1925, se llevó a cabo Fue Jefe de: la Flotilla de destructores, De las Fuerzas Navales del Cantábrico y de la Base Naval de Cartagena. En sus En destinos de tierra ocupó los cargos de: Jefe del Estado Mayor de la Armada, Subsecretario de Marina, Vocal representando a la Marina de Guerra en la Gerencia Oficial de la Flota Mercante Española, Presidente de la Mancomunidad de las Aguas del Taivilla, Presidente del Consejo de Administración de la Asociación Benéfica de Huérfanos de Generales, Jefes y Oficiales de la Armada, Secretario Canciller de la Orden de la Liberación de España, Poseía varias condecoraciones: don mucho riesgo, pues tal aparato llevaba ya muchos años sin funcionar y se rebasaban los límites de seguridad.

En este momento encomendaron a don Valentín la preparación de las  
 Medallas de : Melilla, de Africa, Militar de Marruecos y de la Paz  
 de Marruecos,

dos cruces Blancas y cuatro Rojas del Mérito Naval,  
 Una cruz Blanca y dos Rojas del Mérito Militar,  
 Cruz, Placa y Gran Cruz de la Orden de San Hermenegildo,  
 Placa de Ingeniero Geógrafo,  
 Oficial de la Orden Real del Salvador, de Grecia,  
 Medalla Conmemorativa de la Unión de Combatientes de la Guerre de  
 Libéreción Nacional de Yugoelavla,  
 Medalla Conmemorative del Vigésimo Aniversario de la Formación de  
 las Brigadas Internacionales del Ejército Republicano Español (Yugoel-  
 lavia),  
 Maestrante de la Orden Civil de la Liberación de España,  
 Caballero de la Orden de la Lealtad.

No satisfecho de pertenecer al Cuerpo General de la Armada, quiso  
 superarse, extender más todavía sus conocimientos en el aspecto cientí-  
 fico, y el 14 de mayo de 1906, ingresó por concurso en el Cuerpo de In-  
 genieros Geógrafos, del Instituto Geográfico y Catastral, con la catego-  
 ría de Ingeniero Geógrafo, asimilado a Oficial 1º de Administración Ci-  
 vil, pasando por los diferentes grados, hasta alcanzar el 1º de Enero de  
 1935, la categoría de Ingeniero Jefe, Jefe superior de Administración  
 Civil.

Simultaneó sus dos vocaciones, volviendo regularmente a las cubier-  
 tas de los buques, a fin de cumplir las condiciones de embarco reglamen-  
 tarias para poder ascender al empleo inmediato en la Marina.

Entre las acciones marineras que efectuó, se destaca por la difi-  
 cultad e importancia del momento, la llevada a cabo, siendo Comandante  
 del remolcador "CICLOPE" de 570 toneladas, cuarenta metros de eslora y  
 1.250 CV de potencia. Se trataba de llevar a remolque una caldera cilín-  
 drica de hierro de cuatro metros de diámetro y cincuenta toneladas,  
 desde los Astilleros de Matagorda en Cádiz, a la Cala del Quemado, en  
 las proximidades de la bahía de Alhucemas, en la Zona del entonces Pro-  
 tectorado Español en Marruecos.

En los primeros días del mes de septiembre del años 1925, se llevó  
 a cabo el desembarco y ocupación de la bahía de Alhucemas, entre Cabo  
 Quilates y Morro Nuevo. Existe una pequeña Cala llamada del Quemado, y  
 en sus alturas se fundó un poblado al que hubo que dotar de agua pota-  
 ble, por no existir en sus inmediaciones ni manantial ni pozo de este  
 precioso líquido que pudiera surtirle con plena libertad.

Como todas las posiciones de la costa estaban abastecidas por algi-  
 bes que procedían de Málaga, se tomó como solución urgente instalar una  
 planta de destilación de agua del mar en esta región. Dada la premura,  
 y sin tener en cuenta ni haber estudiado las grandes dificultades que se  
 presentarían para llevarla a su emplazamiento, se decidió adquirir en el  
 extranjero una enorme caldera que había sido construida problememente para  
 algún gran transatlántico, y que llegó a Cádiz en las bodegas de un bar-  
 co de carga, el único puerto que disponía de la machina necesaria que  
 era capaz de izarla de sus bodegas y depositarla en el muelle, aun cuando  
 con mucho riesgo, pues tal aparato llevaba ya muchos años sin funcionar  
 y se rebasaban los límites de seguridad.

En este momento encomendaron a don Valentín la preparación y ejecución de la operación. Era preciso primeramente asegurar la flotabilidad de la caldera, y hacerla estanca taponando todas las bocas y orificios, teniendo en cuenta que existían un centenar de bocas de los tubos de circulación de llama en retorno. Hubo que preparar el sistema de remolque, y cuando esta primera parte estuvo terminada, se procedió con la misma machina, y tomando las mayores precauciones fue echada al agua, comprobando por la posición que adoptó, que la estanquidad de la caldera era perfecta y la exactitud de los cálculos efectuados.

Durante este período, don Valentín encontró grandes dificultades de las Autoridades Marítimas de Cádiz. Pensaban que la maniobra terminaría por un resonante fracaso, quedando mal parado el prestigio de la Marina de Guerra.

Les incitaba a ello, que el Ministerio de la Guerra había recurrido a varias casas o entidades nacionales y extranjeras, especializadas en estas faenas, y todas ellas se negaron categóricamente.

A pesar de todo y, gracias a su tenacidad, el día 20 de enero de 1926 salió de Cádiz, después de haberse cerciorado de las buenas condiciones meteorológicas y de que el remolque de la caldera había sido también bien estudiado.

Cerca del punto de llegada, hubo momentos en que el conjunto remolcador-caldera, no solo no avanzaba, sino que retrocedía, debido a la fuerte corriente y al viento opuestos.

Finalmente llegaron a su destino y después de muchas dificultades, la caldera quedó varada en tierra firme. Dados los escasos medios con que contaba el buque, todas las maniobras se efectuaron satisfactoriamente gracias a las dotes de mando y conocimientos marineros de don Valentín, y a la ayuda eficaz y valiente de la tripulación, a quién nunca dejó de elogiar.

El Ministerio de la Guerra se apresuró a condecorar al Comandante y al personal del buque que más se habían distinguido en las diferentes faenas, con sendas Cruces Blancas del Mérito Militar. El Ministerio de la Marina ignoró esta empresa marinera.

En abril de 1931 se encontraba destinado en Madrid en el Instituto Geográfico, Ingeniero Jefe de 1ª Clase. Con respecto a la Marina, era Capitán de Corbeta en situación de supernumerario.

Vuelve a embarcar en noviembre de 1934 por haber sido nombrado Segundo Comandante del crucero "REPUBLICA", teniendo la categoría de Capitán de Fragata.

El 12 de julio de 1935 toma el mando del destructor "LEPANTO", como resultado del concurso celebrado al efecto.

Con su barco asistió a las maniobras navales que tuvieron lugar en aguas de las Islas Canarias en mayo del 36. Casi todos los años era costumbre celebrar maniobras en aguas peninsulares, pero para las de ese año, en Alto Estado Mayor de la Armada, cuyo Jefe era el Almirante Salas, bien conocido por sus ideas monárquicas, decidió llevarlas a cabo -¡Oh coincidencia!- frente a las costas cuyo jefe militar era Franco. Este ofreció en Santa Cruz de Tenerife una recepción en honor de los Jefes y Oficiales, y dijo en el brindis: "que a lo largo de la Historia, la grandeza de España había corrido parejas con la estrecha unión de sus fuerzas navales y militares", terminando con un "Viva España". A esto

el Gobernador Civil que se encontraba a su derecha gritó : "Señores Viva la República". Esto desconcertó un poco a los asistentes. El Almirante Salas contestó con unas frases triviales, sin dar la respuesta que sin duda se esperaba. Al terminar, y al pie de la escalera, se disponían a sacar una fotografías, cuando se dieron cuenta de la ausencia del Gobernador Civil, a quien se esperó para hacerlas. El acto terminó en un ambiente un poco enrarecido. Al día siguiente aparecieron en las fachadas, escritos : "Franco, fascista", y el Ministro de Marina dio orden de que regresara la Escuadra a la Península.

Cuando los buques se concentraron en Cádiz, para continuar viaje a Canarias, alguien dijo a don Valentín, que el Almirante Carranza, persona destacadísima y de gran posición en la ciudad, que habitaba una suntuosa morada, pensaba reunir en su casa a los amigos y compañeros de la Flota para mostrarles una curiosísima colección de relojes de todos los tiempos que poseía en su mansión, invitándole a asistir. Contestó que asistiría con el mayor placer a tan sugestiva reunión por su gran afición a todo cuanto significaba Arte. Durante los dos días de estancia en Cádiz nadie vino a avisarle de la fecha y hora. No supo si tuvo lugar, y en caso afirmativo, al amparo de ella, hubo cambio de impresiones sobre los candentes problemas nacionales -aunque supone que sí- y que por sus ideas liberales, se le mantuvo al margen, no invitándole.

En julio de 1936 continuaba siendo comandante del destructor "LEPANTO", Capitán de Fragata todavía, es el número uno de su categoría. Debía haber ascendido ya, pero le faltaban las condiciones de embarco necesarias. Este retardo no le producía perjuicio ulterior alguno, pues una vez cumplidas las dichas condiciones, ascendía y ocupaba en el escalafón el puesto que le correspondía.

No voy a trazar más en detalle su dilatada vida marinera militar y científica, en el período anterior a esta fecha, donde puso en evidencia y felizmente, sus dotes y cualidades. Únicamente diré que en tiempo de paz, sus ansias de saber le llevaron a obtener el título de Ingeniero Torpedista-Electricista en noviembre de 1912, pensando probablemente en la locución latina : "Si vis pacem, para bellum", queriendo estar en las mejores condiciones para defender la Patria el día que fuera atacada por un enemigo exterior.

Entre los militares que se mantuvieron dignos y no dudaron un solo momento donde estaba el deber, se encontraba don Valentín. No era un secreto para sus compañeros, como ya hemos visto, las ideas liberales que profesaba, y seguros que no podían contar con él para participar en la sublevación que preparaban, se abstuvieron de informarle de sus ideas criminales.

Referente a esto, me contó, que allá por el años 35 estaba embarcado en el crucero "REPUBLICA", buque insignia del Almirante Jefe de la División de cruceros, y era costumbre en la Marina, que el Almirante sentase a su mesa, de vez en cuando y sucesivamente a los Comandantes y Jefes de los buques afectos a su insignia. En cierta ocasión le llegó el turno a don Valentín, y en medio de una conversación amena y correcta, se trataron temas de la actualidad política. Cada uno iba exponiendo su criterio, todos ellos coincidentes hacia una disciplina social inspirada, ingenuamente, en la disciplina castrense que tanto simplifica, al primer golpe de vista, la solución de los complejos problemas de una nación.

Como, a pesar de su fama de locuaz, permanecía callado, el Almirante se dirigió a él: "¿Y Vd. don Valentín, no dice nada?". La respuesta fue: "Yo, Almirante, temo desentonar es este concierto, porque, aunque Vds. me tilden de romántico y hombre de otros tiempos, amo la Libertad como se ama a la primera novia". Una cariñosa carcajada acogió sus palabras, poniendo fin a tal tema y discurrendo inmediatamente la conversación por otros derroteros.

El día 16 de julio de 1936, se encontraba con su buque en Cartagena. A las seis de la mañana recibió la orden urgentísima de alistar el buque y hacerse a la mar rumbo a Barcelona. Dos horas más tarde, empezó la maniobra de salida del puerto, y cuando se encontraba con el ancla a pique, llegó una motora con la orden de "suspender el viaje y volver a su sitio de amarre". Su Jefe inmediato le manifestó que, al dar cuenta a Madrid de la misión que le había encomendado, se le contestó que la dejara sin efecto y enviara otro destructor. El Comandante de este buque había sido desembarcado, el Segundo Comandante se negó a tomar el mando provisionalmente como se le ordenaba, y de acuerdo con los Oficiales demostraron gran descontento y opusieron una resistencia pasiva rayana en la indisciplina, y fue el propio Jefe de Flotillas quien tomó el mando. El Comandante destituido era uno de los principales cabecillas de la rebelión.

El buque de don Valentín quedó "con fuegos retirados para dos horas". La jornada transcurrió sin incidentes y a las diez de la noche recibió de nuevo la orden de alistarse para hacerse a la mar. Como el Capitán General del Departamento había asumido provisionalmente las funciones de Jefe de las Flotillas, fue al edificio de Capitanía para recibir instrucciones. Desde su llegada tuvo la sensación de una situación inquietante. A pesar de la hora, todo el personal de las distintas Oficinas estaba presente, con la pistola al cinto. Pasó al despacho del Almirante quien le transmitió la orden recibida de Madrid: "hacerse a la mar rumbo al sur y al estar fuera de la vista de costas, comunicar su situación a Madrid para recibir instrucciones". Como le pareció la situación bastante grave, se lo exteriorizó al Almirante, que no pudo responder, y salió de su despacho.

En el momento de despedirse del Jefe del Estado Mayor, que era compañero suyo, se oyó una fortísima detonación, apagándose el alumbrado eléctrico, restableciéndose casi en el acto la normalidad con el alumbrado supletorio de velas, que había visto preparar en el momento de su entrada en el edificio.

El origen de la detonación fue una bomba colocada en el puesto transformador, inmediato al edificio de Capitanía. Pensó en la coincidencia de los preparativos del alumbrado supletorio y la casi inmediata explosión. Como el apagón fue general, en medio de la mayor obscuridad llegó al buque, amarrado junto al Club de Regatas, y en cuanto pisó la cubierta -

el buque estaba listo- ordenó "Babor y Estribor de guardia", que según me decía, nunca lo había hecho en situación de espíritu más confusa. La situación, y como el maquinista de Cargo hablara en el mismo sentido que

Al comenzar el día 17 largaba amarras y salía de Cartagena, rumbo al Sur. En alta mar comunicó su situación al Ministerio. Momentos después llegaba la orden: "Diríjase a Almería; póngase al habla con el Gobernador Civil para comunicar por teléfono con el de Cádiz, quien le dará las normas a seguir". Valentín recibió la orden de dirigirse a Bar-

celona, lo cual efectuó inmediatamente. Una hora más tarde se le ordenó hacer. El barco llega el día 17 por la mañana al puerto de Almería. Un Oficial del buque enviado al Gobierno Civil informa, a su regreso, que el Gobernador está en su residencia veraniega y que suele venir hacia el mediodía. No ocurría novedad alguna. habían estado frente a Melilla -, se enteraron que habían detenido a sus oficiales, y manifestaron a don Valen-

El Comandante esperó la hora, y como tenía tiempo por delante, en aprovechó para hacer una visita al Gobernador Militar, como lo indicaba el ceremonial marítimo. Era un Teniente Coronel, Juan Huerta Topete, que le hizo una excelente acogida y le anunció que iría a devolverle la visita por la tarde, sin etiquetas, con objeto de charlar. Ya veremos la importancia que tuvo posteriormente esta visita, en el momento de la rendición de la Plaza.

Había salido de Málaga con orden de reconocer la costa entre Málaga y Almería. Al despedirse don Valentín para dirigirse al Gobierno Civil, el Teniente Coronel se ofreció para conducirlo en su coche, y una vez llegados al edificio, sin poderlo evitar, entró en el despacho del Gobernador Civil, al mismo tiempo que él. Puesto más tarde al habla con el Gobernador Civil de Cádiz, don Mariano Zapico Menéndez, le puso al corriente de la sublevación de la guarnición de Melilla y que era preciso se dirigiera a ese puerto para impedir la salida de tropas con dirección a la Península, anunciándole al mismo tiempo que tropas leales salían de Ceuta para Melilla por vía marítima, con objeto de sofocar la rebelión. Una conferencia, casi simultánea con el Ministro, le confirmó esta orden.

Los 12 3.05 le envía un radio al Comandante Militar de la Plaza. Regresó a bordo y más tarde se presentó efectivamente el Gobernador Militar, y como éste en medio de una conversación carente de interés, admirase la artillería del buque, don Valentín elogió tanto la dirección de tiro por su precisión, como por la potencia destructora de los proyectiles -sobrepasando en mucho la verdad- que su interlocutor quedó verdaderamente impresionado. avaros todavía. En una de ellas don Valentín se opone a la prorroga de plazo pedida por los sublevados. En el mismo

Por la noche el barco zarpaba para Melilla, llegando al día siguiente por la mañana. Poco después se le incorporaron otros dos destructores -el "SANCHEZ BARCAIZTEGUI" y el "ALMIRANTE VALDES", procedentes de Cartagena. Por la conversación que mantuvo don Valentín, con uno de los Jefes de esos buques, se dió cuenta que estaban del lado de la rebelión. Los dos barcos entraron dentro del puerto y las dotaciones vieron venir unidades del Tercio. Salieron los buques antes que esas fuerzas embarcaran, pues los Jefes se percataron que las tripulaciones no estaban de su lado. El mando de uno de los destructores -el "ALMIRANTE VALDES"- trató en la maniobra de salida de lanzar el buque contra las piedras del muelle, lo cual, en parte, evitó la tripulación que no pudo impedir tocarse la popa, produciendo averías, afortunadamente sin gran importancia, pues pudo llegar a Cartagena por sus propios medios, para reparar, y pocos días más tarde se hizo de nuevo a la mar. Tanto en este barco como en el otro que entró en puerto, las dotaciones se apoderaron de los jefes facciosos.

Don Valentín reunió a los oficiales de su barco para exponerles la situación, y como el Maquinista de Cargo hablara en el mismo sentido que él, que había que defender la República, dió por terminada la reunión, dándose cuenta a la dotación, que naturalmente aprobó por unanimidad.

Como el bloqueo del puerto estaba asegurado por la llegada de una flotilla de submarinos, don Valentín recibió la orden de dirigirse a Barcelona, lo cual efectuó inmediatamente. Una hora más tarde se le ordenó hacer rumbo a Málaga, llegando al día siguiente.

La tripulación del "LEPANTO", al habla con la del destructor "SANCHEZ BARCAIZTEGUI" - el tercero de los que habían estado frente a Melilla -, se enteraron que habían detenido a sus oficiales, y manifestaron a don Valentín, que estaban con él, pero no así con el resto del Estado Mayor, en quien no tenían confianza y pedían que fueran desembarcados, lo cual se hizo, siendo enviados a Cartagena a bordo de un buque mercante.

Veamos lo ocurrido el día 21 de Julio en Almería, que terminó con la rendición de dicha plaza, gracias a la actitud de don Valentín.

Había salido de Málaga con orden de reconocer la costa entre Málaga y la punta de Calaburras al oeste, para impedir un supuesto desembarco de tropas rebeldes en Fuengirola. No habiendo encontrado buque alguno, se disponía a abocar el puerto de Málaga, cuando recibió la orden de dirigirse a Almería y ponerse a las órdenes del Gobernador Civil. En ruta, recibe un radio cifrado incomprensible. Pide rectificación; recibe un segundo, tan defectuoso como el primero; pide de nuevo aclaración, pero las horas han pasado y el buque se encuentra frente al puerto de destino. Por el "LEGAZPI" que se encuentra fondeado en rada - es un buque mercante de la transmediterránea - se le informa que los rebeldes han declarado el estado de guerra y dominan la ciudad.

A las 12 H.05 M envía un radio al Comandante Militar de la Plaza: "Si en el plazo de media hora no se rinde, me verá obligado a destruirle". Un cuarto de hora más tarde recibe contestación: "Le saludo afectuosamente y ruego me diga quién manda ese buque para parlamentar". Un nuevo radio conmina al jefe militar rebelde a izar bandera blanca en la Alcazaba y Cuartel y le ordena tratar las condiciones de rendición con el Gobernador Civil. Varias comunicaciones se cruzaron todavía. En una de ellas don Valentín se oponía a la prórroga de plazo pedida por los sublevados. En el mismo momento que estos se rendían se sorprendió un radio así redactado: "En General Franco a Comandante Militar de Almería: si se entrega o parlamenta con buque rebelde "LEPANTO" que marcha sin oficiales, ante un remoto peligro que evitará retirándose pueblo interior, les destruiré yo con aviación y les exigiré cuanta estrecha cobardía".

El resultado fue, que pudo anunciar al Ministro de Marina que Almería se había entregado y tenía a bordo detenidos, a unos cuarenta jefes y oficiales de la guarnición, que condujo a Cartagena más tarde, quedando detenidos en el buque prisión "ESPAÑA N.º 3".

La rendición tuvo lugar a las 18 H.15 M, es decir que en seis horas todo había terminado. Almería quedó al lado del Gobierno, sin que el Comandante del "LEPANTO" tuviera que hacer uso de sus "potentes y mortíferos cañones". El Gobierno felicitó al Comandante y a la dotación por esta acción.

Lo que ignoraba don Valentín era, que la vispera, su amigo de años juveniles, y que luego bifurcaron en sus carreras respectivas sin volverse a ver, don Gabriel Pradal, había oído su nombre cuando el "LEPANTO" había pasado por Almería cuatro días antes, y habló por teléfono con don José Giral, nuevo Jefe del Gobierno y Ministro de Marina, pidiéndole enviase un barco: el suyo. De momento la respuesta no fue afirmativa, pues toda la atención estaba puesta en Marruecos y en aquellos momentos no se conocía exactamente la situación de muchos buques. Horas más tarde recibía don Valentín la orden de dirigirse a Almería, que, como acabamos de ver, terminó felizmente.

En la Monografía de la Guerra de España, redactada por el Servicio Histórico Militar franquista, se lee: "Almería.- El enfrentamiento entre la escasa guarnición y las masas revolucionarias se prolongó hasta el día 21, en que se presentó a la vista de la plaza el destructor "LEPANTO", amenazando con bombardear los reductos nacionales. Estos capitularon avanzada la tarde".

El 22 de julio por la tarde, con una compañía de marinería y doscientos fusiles con sus correspondientes municiones, zarpó para Alicante entregándolos al Gobernador Civil, a cuyas órdenes quedó afecto hasta el día 24.

El día 21 de julio, el Presidente de la República don Manuel Azaña, había firmado un Decreto creando la Junta Delegada del Gobierno de la República para Levante, con autoridad sobre las provincias de Valencia, Alicante, Castellón de la Plana, Murcia, Albacete y Cuenca. Era designado Presidente, el que lo era de las Cortes, don Diego Martínez Barrio, y la integraban el Ministro de Agricultura don Mariano Ruiz Funes y los Subsecretarios de la Presidencia y Agricultura, señores Martínez Echevarría y Esplá. A las órdenes de esta Junta se puso al "LEPANTO" en el puerto de Valencia donde permaneció desde el 24 hasta el 1º de Agosto que se le ordenó ir a Málaga. El día 3 fue enviado al Estrecho para impedir el posible paso de convoyes desde Ceuta a Algeciras. El 4 por la noche, desde las baterías de Santa Catalina de Ceuta, le dispararon una salva de cuatro cañonazos, a unos dos mil metros, con gran precisión, pues fue circunscrito a menos de quince metros. Contestó el destructor en el acto, con tres salvas de cuatro cañonazos, consiguiendo al parecer, buenos impactos en dichas baterías.

El día 5, a poco de amanecer, fue objeto el barco de un ataque de aviación que produjo la muerte de un marino y cuatro heridos leves. Como carecía de médico por hallarse este con permiso de verano, don Valentín decidió entrar en Gibraltar para desembarcar el cadáver y curar a los heridos, de los cuales había uno que necesitaba la inmediata extracción de un casco de metralla.

El recibimiento que le hizo la Sanidad del Puerto, no fue muy amistoso. Trató de comunicar, sin conseguirlo, con nuestro Consulado, que ya se había pasado al campo rebelde. Al fondear, dirigió un radio al Jefe de la Flota Republicana, dándole cuenta de los motivos por los que había entrado momentáneamente, y informándole que los aviones rebeldes seguían volando, acechando su salida. A este radio se le contestó que demorará su salida hasta que llegase, en su ayuda, un destructor que se encontraba de vigilancia en los alrededores de Tánger. La Sanidad del Puerto le comunicó que aceptaba la curación de los heridos, pero que el cadáver lo arrojase a la mar.

Recibió con arreglo al ceremonial marítimo, la visita de un Oficial de la Escuadra inglesa, en nombre de su Almirante, para darle la bienvenida, a quien manifestó los motivos de su arribada y que pensaba hacerse a la mar en cuanto avacuase los heridos, por cuya razón le rogaba le excusara ante su Jefe el no poderle devolver la visita.

Como no veía trazas del otro destructor que estaba anunciado para su ayuda, y por otra parte, la Sanidad al llevarse los heridos, pareció insinuar que todo ello era un pretexto para demorar la salida y no arros- trar la aviación enemiga, decidió darles un mentís, haciéndose a la mar inmediatamente, poniendo un radio al Jefe de la Flota, anunciándole : "Sin esperar más, salgo a la mar por dignidad". ¡Y allí fue Troya! Pron- tamente fue de nuevo atacado por aviones, sin más respiro que el tiempo necesario para cargar ellos de bombas en el inmediato campo de aviación próximo a Ceuta. Zigzagueando y sin perder de vista el trayecto Ceuta- Algeciras, tuvo la suerte de salir indemne, a pesar de las cincuenta bom- bas, aproximadamente que arrojaron en las cercanías del buque, hasta que se le ordenó dirigirse a Málaga, en cuya rada fondeó a las cinco de la tarde. En el trayecto, avistó, de vuelta encontrada, al destructor que iba a relevarle, y sobre el cual dirigió sus ataques el último avión que venía persiguiéndole. Durante su estancia en las aguas del Estrecho no pasó buque alguno de Ceuta a Algeciras.

El ataque de la aviación, tenía por objeto, como se supo más tarde, abrir el camino al convoy - llamado por ellos de la Victoria - asegurando el dominio de la mar en esta zona del Estrecho durante el tiempo que du- rase la travesía. El citado convoy salió de Ceuta a las seis de la tarde, formado por las motonaves "Ciudad de Ceuta" y "Ciudad de Algeciras", mer- cante "Arango" y el remolcador de puerto "Benot".

Según informes conocidos mucho más tarde, el convoy estaba listo para salir a las cinco y media de la mañana de ese día 5. A pesar del fuerte viento y espesa niebla, no se desistía de la operación. Hacia las siete los aviones atacaron al "LEPANTO" como hemos visto, y el enemigo le vió entrar en Gibraltar. A las siete y media empezaron a ponerse en movimien- to los buques, llegando inmediatamente la orden de suspensión. La causa fue -escrito por los rebeldes- que se suspendía hasta nuevo aviso, debido a la presencia del "LEPANTO" en Gibraltar, desde donde se temía que pu- diera salir a atacar aquél. Cuando se le vió salir fue atacado de nuevo como ya hemos visto, y observando que hacía rumbo a Málaga, Franco ordenó la salida a las 17 H.50, y diez minutos después salía el convoy. Esperaron que el "LEPANTO", que sabían bien quien era su Comandante, se alejara de las aguas del Estrecho para poderlo atravesar. Es, a mi parecer, un de- talle que confirma la pericia de don Valentín, que era conocida de los re- beldes.

Otro destructor, el "ALCALA GALIANO" se cruzó con el convoy, no pu- diendo evitar que llegara a su destino.

Desembarcaron en Algeciras, entre otros elementos, una bandera del Tercio, Tabor de Melilla, una batería de 105mm, etc.

Una más tarde en uno de las monografías de la serie ya citada prece- dentemente, se lee : "El Capitán de Navío Valentín de Fuentes, jefe de las Fuerzas Navales".

El 21 de Septiembre sale con su buque de Málaga, formando parte de la Flota que se envió al Cantábrico para apoyar al Ejército de Tierra en sus combates contra el enemigo, permaneciendo cuatro semanas en aquellas aguas.

Poco después de regresar al Mediterráneo, desembarcó don Valentín del "LEPANTO" por haber cumplido las condiciones de embarco reglamentarias, y fue ascendido a Capitán de Navío, con la antigüedad que le correspondía, es decir, la de enero del 36.

El 24 de Diciembre de ese mismo año sale del aeropuerto de Manises para la zona Norte, a bordo de un viejo y destartado "Dornier", para tomar en Bilbao el mando de las Fuerzas Navales del Cantábrico. Iban también a bordo de ese aparato, el Teniente Coronel Francisco Galán Rodríguez y don Victor Salazar, Secretario de don Indalecio Prieto.

El 5 de Marzo de 1937 toma posesión de la Base Naval de Cartagena y, cuatro meses más tarde, el 9 de julio, es nombrado de nuevo Jefe de las Fuerzas Navales del Cantábrico, en Santander.

Cuando perdimos el frente Norte, salió de Gijón el día 20 de Octubre de 1937, a bordo del "TORPEDERO NUMERO TRES", un buque desmantelado, sin aguja magnética para orientarse, con varios agujeros en el casco, sin cargos ni pertrechos, pues estaba a punto de ser hundido al caer Gijón. Le acompañan el Coronel Prada y todo el Estado Mayor del Ejército, en total unas noventa personas, en un barco de cincuenta metros de eslora y 180 toneladas de desplazamiento.

Sin cartas marinas a bordo para situarse, hubo que navegar a ojo, y por la noche orientarse por la estrella Polar. En un momento dado, habrían recorrido únicamente los dos tercios del viaje, se agotó el carbón y quemando todo lo que era combustible, se consiguió llegar a Burdeos dos días más tarde. Hay que agregar que el servomotor, es decir el motor que mueve el timón, estaba averiado y hubo que manejar éste a brazo. Tuvieron la suerte de encontrar un marino como don Valentín, que supo poner a prueba sus dotes estratégicas, alejándose de la costa donde merodeaban los buques facciosos. Gracias a sus dotes excepcionales de navegante, pudo llevar a buen puerto -es el caso de decirlo- un cascarón de nuez que había sido botado veinticinco años antes. La mitad de la serie -fueron 22 barcos en el origen- había sido ya desguazada, y en circunstancias normales hubiera sido dado ya de baja en la Marina.

En las Memorias que ha escrito el que era en aquel momento Jefe de Estado Mayor de la Armada rebelde, puede leerse al citar esta acción: "El "CISCAR" -un destructor- quedó hundido en el puerto de Musel por una bomba de aviación y sus tripulantes, con el desdichado ex-Capitán de Fragata Valentín Fuentes, jefe supremo de los marinos fugitivos, huyeron en un remolcador a Bayona". Podía estar orgulloso don Valentín de este calificativo, cuando viene de la pluma de un marino faccioso -ex-almirante Cervera-, y no insulta quien quiere...

Años más tarde en otra de las monografías de la serie ya citada precedentemente, se lee: "El Capitán de Navío Valentín de Fuentes, jefe de las Fuerzas Navales".

En Noviembre de 1937 fue nombrado Jefe de Estado Mayor de la Marina y el 16 de Diciembre es ascendido a Contralmirante. Más tarde es nombrado Subsecretario de Marina. Al cesar en este cargo, y dependiendo de la misma, quedó a las ordenes del Ministro de la Defensa Nacional, don Juan Negrín. Le indicaron que iba a ser enviado de Agregado Naval a una Embajada, pero como el tiempo pasaba y no se le daba destino, se dirigió al Ministro pidiéndole un puesto cualquiera y si podía ser, uno activo que le pusiera en condiciones de enfrentarse con el enemigo. El 19 de Noviembre de 1938, salió en avión con dirección a Ankara, formando parte de la misión extraordinaria compuesta por el Ministro de Comunicaciones y Transportes don Bernardo Giner de los Ríos, y los Generales de División don José Riquelme y López-Bago, y de Artillería de la Armada don Francisco Matz Sánchez, para representar al Gobierno de la República en los solemnes funerales del Presidente y General Kemal Ataturk, regresando a Barcelona.

El 23 de Enero de 1939 conforme a la orden de evacuación de la Subsecretaría de Marina, salió para Rosas, y días más tarde a Cadaqués. Recibió la orden el día 29 de trasladarse a Port-Vendres, para organizar, de acuerdo con nuestro Consulado, la recepción y alojamiento del personal femenino e infantil que debían atravesar la frontera, debidamente autorizado y en breve plazo.

Hizo saber al Embajador en París que estaba dispuesto a regresar de nuevo a la zona de combate -como lo hicieron otros- pero no les facilitaron el avión necesario para llegar a la zona gubernamental.

+  
+ +

Llegó aquí a París, donde residió, hasta que ante el anuncio de la llegada inminente de los alemanes, salió hacia el sur, en medio de aquellas poblaciones que se alejaban del invasor. Quedó en la llamada "zona libre" y hubiera podido salir para Méjico, pero el titulado "Gobierno de Vichy" le negó el visado correspondiente, y cuando lo obtuvo era tarde.; Francia era ocupada completamente.

Pasó las privaciones y sufrimientos que todos los que han vivido en este país en aquella época conocieron. Hizo zapatillas en compañía de otros exiliados, entre ellos el general Hernández Saravia. En el momento de la Liberación trabajó como listero -tenía más de sesenta años- y cuando en 1945 se formó el Gobierno de don José Giral, formó parte como asesor de la Marina en la Comisión creada para agrupar a todos los miembros de la fuerzas militares de Tierra, Mar y Aire. En 1947 se le nombra Oficial Mayor de la Subsecretaría de Defensa, hasta que fines de Octubre del 49, la plaza fue amortizada.

Desde hacia catorce años vivía en la "Residence Paul Doumer" gracias al "Servicio Social de Ayuda a los Refugiados", pues no dejó de ser refugiado político. Cobraba la modesta "Allocation Spéciale Vieillesse", poseía la carta de "Económicamente débil" y la "Carte de Séjour", con la indicación de "indigente".

Muchos de los aquí presentes pudieron verle en sus últimos tiempos recorriendo los pasillos del metro y las calles de París, que conocía muy bien. Tenía buena memoria, y a sus noventa y tres años se mantenía firme y tenaz, recordándome aquella copla marinera y andaluza :