

Carlos Lago Couceiro

An extra-ordinary man

JOSÉ LUIS COUCEIRO VICOS*

Sumario

Un corto resumen sobre la vida y los tiempos de un famoso oficial de la Armada, D. Carlos Lago Couceiro. Este caballero no solo se distinguió como oficial naval en la Marina Española, pero también jugó una parte importante durante la segunda guerra mundial, al servicio de Francia, fue condecorado por sus valiosos servicios prestados tanto por Francia como por el Reino Unido.

Abstract

A brief summary of the life and times of the famous naval officer D. Carlos Lago Couceiro. This gentleman not only had a distinguished record as a Spanish Naval Officer but also played an important part during World War II, in the service of France, and was honoured for his valuable contribution by the governments of both France and the United Kingdom.

Desde hace algún tiempo llevo acariciando la idea de escribir algo sobre la vida y los tiempos de un famoso ingeniero naval llamado D. Carlos Lago Couceiro (1906-1990).

Inicialmente me frenó la misma persona de don Carlos, quien siempre rehusaba hablar de sí mismo o de su carrera. También influyó negativamente en mi actitud la falta de tiempo. Pero lo que verdaderamente paralizaba mis ímpetus biográficos eran dos claras realidades: mi falta de experiencia para semejante tarea y su complejidad. Por fin, encontré más tiempo y me decidí a llevarla a cabo.

Con el fallecimiento de Carlos Lago, Londres 17-II-1990, y después de hablar con la viuda, D^a Blanca Tomé Alonso, decidí escribir algo como un homenaje betanceiro. Ella conocía el *Anuario Brigantino* por gentileza de María Luisa Couceiro Seoane y el famoso numero 13 de 1990, dedicado, entre otros muchos temas, a la Farmacia del Dr. Couceiro Serrano, tío materno de D. Carlos.

Comencé entonces la labor de recopilación de documentos, entrevistas y demás materiales para acercarme lo más posible a la vida y obra de este famoso marino, inventor, lingüista y pianista que fue D. Carlos Lago Couceiro.

Como se comprobará a lo largo de este trabajo, mis tareas de investigación me llevaron por tres países, España, Francia y el Reino Unido, en los cuales visité varios departamentos ministeriales y archivos históricos. Los períodos a estudiar eran muy conflictivos: primero, la época de nuestra Guerra Civil; luego, la Segunda Guerra Mundial, y, finalmente, los años de la guerra fría. Todos estos viajes y peripecias serían totalmente inútiles si no fuese por

* José Luis Couceiro Vicos nació en Betanzos pero residió en Londres más de 40 años. Fue Presidente fundador del Club Español de High Wycombe y de la A.A.P.P. del mismo lugar y Presidente más de 20 años de la federación A.C.A.D.E, así como miembro de las Juntas Consulares y de los C.R.E. (Consejos de Residentes de Españoles) en Londres.


 ESPAÑA
 MINISTERIO DE JUSTICIA
 REGISTROS CIVILES

N.º 3778122 /01
 Certificación Gratuita
 (Ley 25/1986, de 24-12)

Número 10.915
 Carlos Lago Couceiro

En la Ciudad de la Laguna a los quince del día
 dos de Septiembre de mil novecientos veis:
 ante el Señor Licenciado en Derecho
 Don Eliseo Acuña Díaz, Jefe Municipal,
 el Sr. Don Julian Reyes, y Don
 Juan Acuña, su representante legal,
 el Sr. Don Carlos Lago Couceiro, Co-
 misionado Oribionario de la Orden Civil
 de Alfonso XII, Jefe de primera instan-
 cia en Instrucción de este Partido, con
 su cédula personal número cuatro mil
 ochocientos sesenta, manifestando que le
 deba de inscribirse en el Registro Civil
 el nacimiento de un niño, a efecto
 como padre del mismo; Declaro:
 Que dicho niño nació en la casa de
 campesino el día treinta y uno
 del mes de Octubre último a la hora de
 la madrugada.
 Fue el hijo legítimo del declaran-
 te y de su esposa doña María de la
 Concepción, conocida por Pura Cou-
 ceiro Acuña, de cuarenta y ocho y
 noventa años de edad respectivamente
 casados, de la profesión citada a que
 esta dedicada a los quehaceres
 domésticos, naturales de Betáncor,
 Provincia de la Coruña y residentes en
 esta población.

Partida de nacimiento de Carlos Lago en La Laguna, Tenerife.

del Sr. D. Manuel Ojeda, natural que fue de Betanicos, difunto y de Doña Rita Prieto, viuda viuda de Mantara, en la república provincia de la Coruña; y por lo tanto de D. Fermín Couceiro Couceiro y Doña Encarnación Serrano Prieto, difuntos naturales de Betanicos.

Que al referido niño se le pone por nombre Carlos.

Leída íntegramente la presente acta á las personas que deben suscribirla, por haber rehusado expresamente su derecho á leerla por sí, se estampó en ella el sello del Juzgado, y la firmaron el Sr. Juez y el declarante

REGISTRO CIVIL DE LA LAGUNA (TENERIFE)

de que certifico

Que la presente certificación literal, expedida con la autorización prevista en el artículo 26 del Reglamento del Registro Civil, contiene la reproducción íntegra del asiento correspondiente obrante al tomo 42, pág. 39, folio 1 de la Sección de este registro Civil.

La Laguna, 25 de marzo de 2006

En la Encargada

Por Delegación

URSULA DÍAZ

2006



Foto familiar en Palma de Mallorca conmemorando las bodas de plata del matrimonio Lago-Couceiro el 28 de septiembre de 1910. Carlos es el más joven de los varones (recostado en la silla). Gentileza de M^a Luisa Couceiro Seoane.

la gran generosidad de tiempo y la total colaboración de muchos amigos, compañeros y familiares de D. Carlos, los cuales hicieron mi tarea posible y mucho más enriquecedora.

Carlos Lago Couceiro nace en La Laguna (Tenerife) el 31-X-1906. Su padre, Carlos Lago Freire, natural de Betanzos, Comendador de la Orden Civil de Alfonso XII, ejercía de juez de 1^a Instancia, y su madre, también de Betanzos, era María de la Concepción Couceiro Serrano, conocida como Pura (según partida de nacimiento de Carlos: Ciudad de La Laguna 25.4.02) Los abuelos paternos fueron D. Manuel Lago Amor y Dña Rita Freire y Freire, ambos de Betanzos. Por el lado materno los abuelos fueron D. Fermín Couceiro Edreira y Doña Encarnación Serrano Pereira, también de Betanzos los dos.

Por consiguiente, Carlos Lago Couceiro, aunque por razones del cargo paterno, había nacido en la ciudad de La Laguna, era betanceiro por los cuatro costados. Sus padres pertenecían a dos prestigiosas familias de la localidad, lo mismo que todos sus abuelos. Sobre los familiares de Carlos por el lado paterno, la familia Lago Amor estaba emparentada con la familia de Antolin Faraldo Asorey, el maestro betanceiro co-fundador de la revista *La Patria Gallega* y reconocido político del partido Federalista de Galicia a la altura del conflictivo año de 1846. Por el lado materno, la madre de Carlos era hermana del Dr. Fermín Couceiro Serrano, inventor de varios productos farmacéuticos y de veterinaria (ver el *Anuario Brigantino* nº 13 de 1990) y era hija de D. Fermín Couceiro Edreira, fundador de la dinastía de los Couceiro de dicha farmacia, aunque la herencia de la “casa botica” le llegaría al abuelo de Carlos por vía matrimonial. Carlos era el noveno hijo de los diez del matrimonio Lago Couceiro y el tercer varón.

El desempeño del cargo en la magistratura del padre de nuestro protagonista, llevó a toda la familia a vivir y conocer varios puntos de la geografía española, y no sólo peninsular. Sea como fuere, el ambiente familiar mantuvo siempre un tono culto y Carlos se acostumbró, por ejemplo, a los recitales musicales ejecutados por varios miembros de la familia. Una hermana de Carlos, Pura Lago Couceiro fue una gran concertista de talento y temperamento reconocidos por todos, actuando por toda Europa y América del Sur. Las tertulias literarias eran verdaderos eventos: D. Rafael Lapesa, el famoso filólogo, estaba casado con la hermana de Carlos, Pilar Lago Couceiro, (Ponteareas 1900- Madrid 1984), la cual, aparte de otros muchos talentos, fue profesora de Literatura en el “Instituto Isabel la Católica” y creadora de hermosas poesías.

En casa de Carlos se realizaban trabajos artesanales como los bordados, especialmente en hilo de oro, llegando a ser famosos y muy valorados por las familias adineradas de la Corte. Además, los varones, tanto sabían montar medias suelas a un par de zapatos como preparar una excelente comida con lo más básico de los ingredientes: talentos artesanales que, sin duda, habían de venirle muy bien a nuestro personaje durante sus años en la Armada.



Carlos Lago a los tres años. Gentileza de Rafael Pujol Lago, su sobrino.

SU CARRERA NAVAL AL SERVICIO DE LA ARMADA ESPAÑOLA (1923–1939)

Carlos Lago siempre mostró un gran interés por ser ingeniero naval. Con 16 años ganó su ingreso en la Academia de Ingenieros Navales, obteniendo el segundo puesto de su promoción: comenzó sus estudios el 10 de enero de 1923 en Madrid. Consiguió notas de sobresaliente en todas las asignaturas (en su examen de ingreso consiguió nota de 21,58). Terminó sus estudios en la Academia con el nombramiento de Teniente de la Armada, auxiliar de ingeniero naval.

Su primer destino data del 1-IX-1928 en Ferrol como ingeniero naval auxiliar. Por la documentación obtenida, Carlos Lago desde septiembre del 1928 hasta finales del 1929 impartió clases a los candidatos a ingenieros navales. También

Aspirantes de Ingenieros			
NOMBRES	FECHA DE		
	Nacimiento.	Ingreso.	
D. Ignacio D. de Espada Mercader....	15 Junio 05	25 Nbre. 22	
D. Carlos Lago Couceiro.....	31 Obre. 06	Idem	
D. Antonio Alberto Lloveres.....	27 Sbre. 06	Idem	
D. Arturo Pombo Angulo.....	24 Abril 06	Idem	
D. Pedro de la Rosa Mayol.....	3 Dbre. 06	Idem	
D. Antonio Castel de Luna.....	11 Fbre. 04	Idem	
D. Agustín Fernández Morales.....	17 Obre. 06	Idem	
D. Antonio Zarambona y Antón.....	9 Fbre. 06	Idem	
D. Adolfo Mariño Lodeiro.....	18 Mayo 06	Idem	
D. Ramón Carlos-Roca Carlos-Roca.....	12 Nbre. 06	Idem	
D. Fernando Corominas Gispert.....	28 Marzo 04	Idem	

1922

continuó sus estudios sobre armamentos navales, actividad en la que llegó a ser un verdadero experto mundialmente reconocido.

A finales de 1929 se incorpora como ingeniero naval en el crucero “Príncipe Alfonso” con su base en Ferrol, cargo en el que cesó en Cádiz el 8-I-930. El “Príncipe Alfonso”, el que más tarde se llamaría “Libertad”, era un crucero ligero, derivados de la clase “E” británica, pero con unas diferencias que lo hacía muy superior a sus contemporáneos de la Royal Navy: tubos lanzatorpedos, etc. “Excelentes buques de hermosa silueta, rápidos y bien equipados. Este tipo de barcos por su diseño y desplazamiento eran importantes y los más apreciados por la Armada” (1) A los buques iniciales, “El Príncipe Alfonso” y el “Almirante Cervera”, se les añadiría más tarde el “Miguel de Cervantes”.

No cabe la menor duda de que para un joven teniente el comenzar su carrera “en el mar” fue un buen comienzo el hacerlo en el “Príncipe Alfonso”. Este mismo crucero fue el que más tarde llevaría al monarca Alfonso



Carlos Lago en su juventud.

XIII desde Cartagena a su destierro en Marsella en abril de 1931. Después, ya rebautizado con el republicano nombre de “Libertad”, fue el buque en el que se le sirvió un “vino de honor” al general Franco el 14 de mayo 1936, cuando el barco estaba haciendo maniobras en Sta. Cruz de Tenerife, y el general Franco comenzaba su “destierro” en el archipiélago.

En enero de 1930, ya había sido destinado a la Carraca, base naval de Cádiz. Luego es nombrado jefe principal de la Comisión de Marina en Europa, siendo acompañado de su buen amigo Fernando Corominas Gispert. Los dos, recién nombrados capitanes, hacen sus preparativos para el primer viaje y estancia de estudios en el Royal Naval College de Greenwich. Ambos cursarán estudios de arquitectura naval y Carlos, además, lo hará en armamento.

Considero que a estas alturas se deben hacer algunas puntuaciones. En 1930 el ser nombrado jefe de la Comisión de Marina en Europa, algo así como los inicios de la O.T.A.N., era una excepción y de un prestigio enorme. Tenemos que recordar las buenas relaciones bilaterales entre España y el Reino Unido, el monarca español casado con una princesa inglesa, y muy particularmente el gran prestigio que en aquellos años tenía Gran Bretaña como la primera potencia marítima.

Este primer contacto de Carlos Lago resultaría muy valioso e importante en su futura carrera. Compartió estudios y experiencias con los oficiales franceses y especialmente los británicos, los cuales más tarde llegarían a ser los altos mandos del Almirantazgo. Como veremos, durante el desarrollo de la Segunda Guerra Mundial, el año de estudios, con una



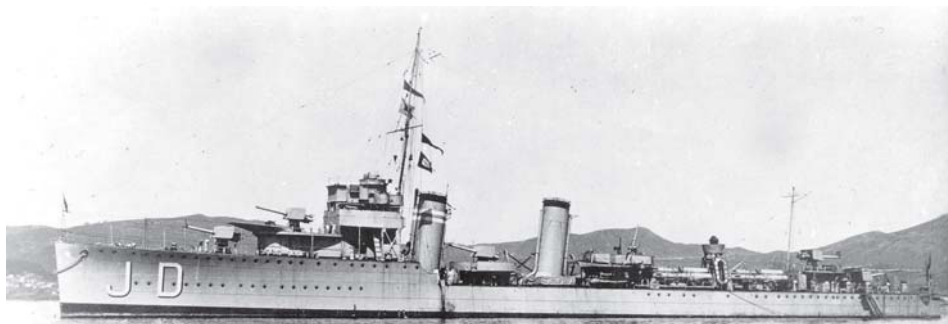
Boda de Blanca Tomé y Carlos Lago en Barcelona el 6 de agosto de 1930. Gentileza de M^a José y Elvira Martínez Couceiro.

prórroga de tres meses adicionales, resultó ser muy beneficioso para Carlos Lago y su futura carrera como ingeniero naval y experto en armas navales.

El Londres de 1930, como capital del enorme y rico Imperio Británico causó una honda impresión en nuestros jóvenes capitanes. Los clubs de oficiales navales en la zona de St. James, la camaradería y confraternidad de los oficiales británicos, quienes más tarde formarían la flor y nata de los lores del Almirantazgo, y muy especialmente las ideas progresistas, liberales y democráticas, marcarían profunda y beneficiosamente la profesionalidad del Capitán Lago, nombre con el que siempre fue recordado en el Reino Unido, aunque llegaría a obtener una superior categoría naval.

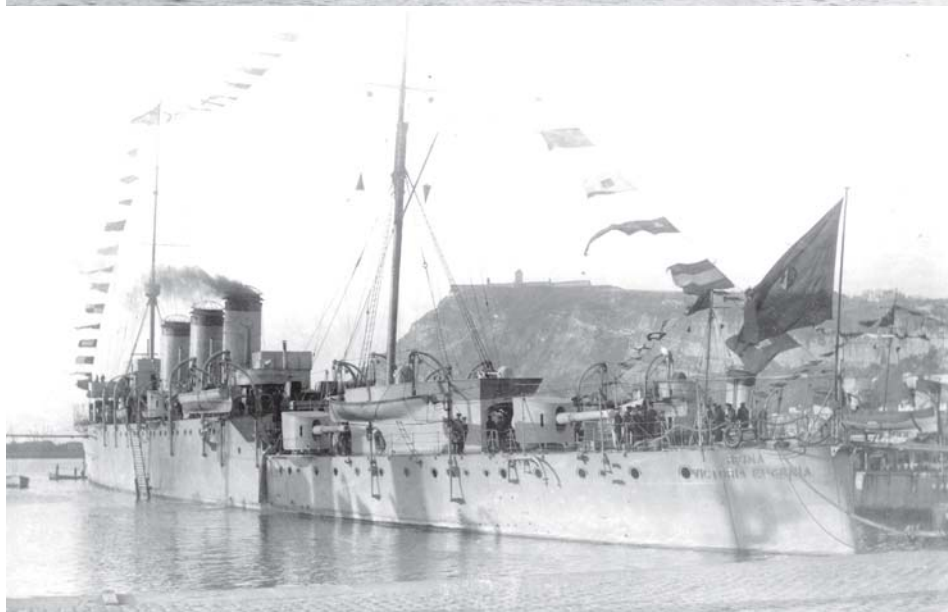
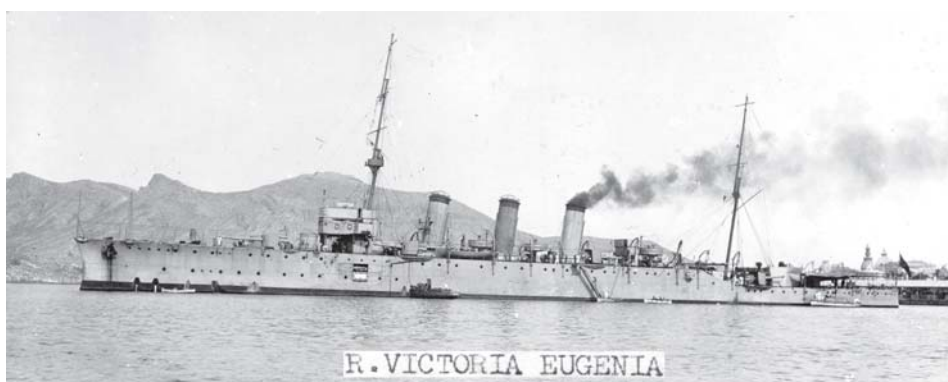
Durante su estancia en Londres no todo fue trabajo y estudios: existían los permisos de fin de curso. En agosto de 1930 consiguió uno, lo que en argot marinero gallego siempre denominamos “franco de ría”. Esta vez la “ría” sería el imponente Támesis y el motivo sería el enlace matrimonial con su prometida, la jovencísima vilalbesa, Blanca Tomé Alonso. La ceremonia se celebró en Barcelona el 6 de agosto de 1930, y como bien se puede observar en la foto, Carlos aparece con su flamante uniforme de capitán y Blanca, con un bellissimo traje de novia.

El joven matrimonio, él con 23 años y ella con 20, sólo disfrutaría de unos pocos días de su luna de miel: pronto Carlos se reincorporaría a sus trabajos y estudios en Londres el 12 de agosto de 1930. Blanca Tomé Alonso, con su lealtad y abnegación, llevó adelante un



EL «Príncipe Alfonso» fue el primer destino del Teniente de Ingenieros, Carlos Lago Couceiro, que continuaría cuando el barco cambió su nombre por el de «Libertad» en 1931. Cortesía del Museo Nacional de la Armada (Madrid) a través de la Diputada en el Congreso por A Coruña, Fernanda Faraldo Botana.





EL «Victoria Eugenia» cambió su nombre por el de «República» en 1931 y en él ejerció Carlos Lago Couceiro como Ingeniero Naval en la Base Naval de Cádiz en 1936. Cortesía del Museo Nacional de la Armada (Madrid). a través de la Diputada en el Congreso por A Coruña, Fernanda Faraldo Botana.

matrimonio que, además de sufrir las separaciones normales de la carrera de su marido, padeció la Guerra Civil, la Segunda Guerra Mundial y las angustias y las dudas del período de represión del franquismo. Basta notar que el gobierno de Franco le denegó el pasaporte y el permiso para reunirse con su marido durante diez años... Este tipo de presión y vejación política fue siempre lo que más hería a la colonia de exiliados políticos de Londres. Por fin, Blanca pudo dejar España en 1946 y para conseguir el pasaporte español tuvo sus problemas y fue necesario bastante ingenio y no pocas peripecias administrativas.

Durante la prórroga de los últimos tres meses, marzo, abril y mayo del 1931, de su estancia en el Royal Naval College de Greenwich, ya desde Madrid las Órdenes Ministeriales de turno pedían informes al Almirantazgo británico sobre sus estudios en Londres, siempre con la pertinente traducción del agregado naval de la embajada española. Finalmente regresó a España y se incorporó una vez más a la Carraca, colegio naval de San Fernando, Cádiz, bajo la orden Ministerial pertinente del 23 de mayo de 1931. Se encargó de las clases de ingenieros navales hasta su cese por la O.M. del 21 de septiembre de 1931.

Después de este cese en el arsenal de Cádiz, vuelve otra vez a impartir clases a los nuevos aspirantes a ingenieros navales. Me cuentan sus familiares que en uno de estos exámenes el aspirante a ingeniero naval era el hijo de un ministro, posiblemente del de Marina, y Carlos, naturalmente, le puso la nota que el candidato se merecía, la cual era bastante pobre. Al llegar esta información a oídos del ministro, rápidamente aparece un nuevo destino para Carlos Lago como Agregado Naval en la embajada de España en Viena, país que no tiene mar. Parece ser que el capitán Lago usó muy bien el tiempo en Austria para practicar un poco de esquí alpino y perfeccionar el alemán. De todas formas Carlos siempre aseguró a sus colegas y familiares que, si supiera que era hijo de un ministro, le suspendería lo mismo: el que no merece un pase, no pasa.

En abril de 1932 fue encargado de los trabajos de salvamento del destructor “José Luis Díez”. Este trabajo lo realizó en la base de Ibiza y en julio de 1933 fue felicitado por el gobierno por su colaboración en dichos trabajos. Se dispone por Orden Ministerial que se anote en su hoja de servicios, “la satisfacción con que ha visto el Gobierno, el alto espíritu y entusiasmo de que dio pruebas”. No sería la única vez que trabajara en el “José Luis Díez”.

El 19 de mayo de 1933 es nombrado ingeniero naval en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo. Este nuevo trabajo es algo nuevo y distinto a la experiencia naval. De todas formas le dedica toda su profesionalidad y atención a la totalidad del proyecto, mientras esperaba un nuevo destino naval, que se dilataba injustamente.

Paralelamente a su nuevo destino en El Pardo comienza a gestionar su nuevo ascenso. Recordaremos que había sido nombrado capitán de ingenieros en enero de 1930 y naturalmente con su experiencia esperaba pronto recibir el ascenso a Comandante. Por fin después de varios informes y mucho papeleo, el Presidente de la República, a instancias del Ministro de Marina, firma su ascenso a Comandante el 26-VI-1935.

El 2 de enero de 1936 es enviado como Jefe de una Comisión al Ferrol con el objetivo de recoger planos y datos para los trabajos de transformación del crucero “República” (nombre dado en 1931 al “Reina Victoria Eugenia”), que se encontraba en Cádiz fuera de servicio y a la espera de reparaciones. La realidad era que el estado y la edad del buque necesitaban de una seria inversión que nunca sería recuperada. Por otra parte, los recursos del Estado Mayor de la Marina eran entonces, marzo de 1936, muy limitados y el buque continuaría en la base naval de Cádiz por muchos años más.

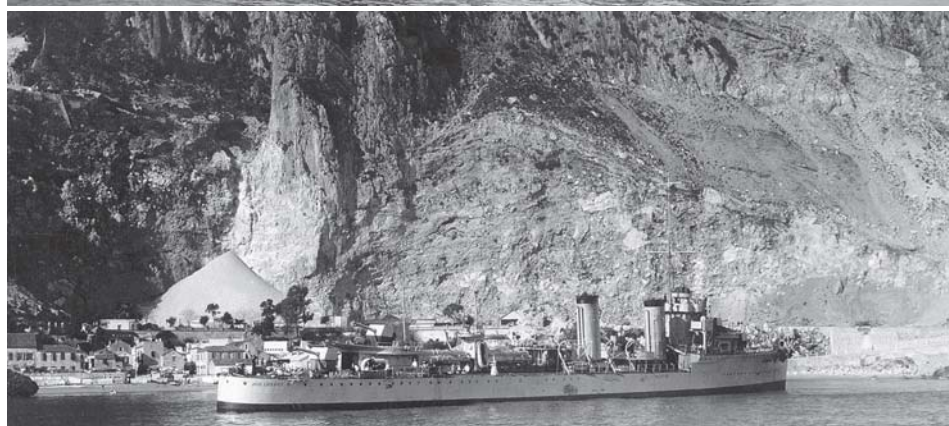
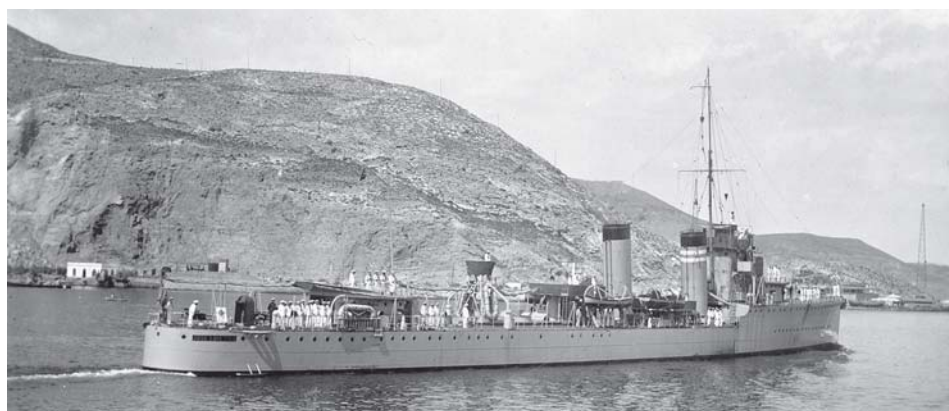
Como ya habíamos mencionado, la gran mayoría de los buques de guerra de la Armada eran de fabricación española pero de diseño, maquinaria y armamento netamente británico. Por sus años en Londres Carlos tenía unos excelentes conocimientos técnicos de la flota española. “La Armada tenía una flota bastante moderna y era considerada como la 7ª potencia naval en 1936. Era una fuerza aceptablemente moderna y preparada, pero en 1936, como el resto de la nación, la Armada se escindiría en dos partes. El grueso de los barcos quedaría del lado republicano; destructores, submarinos etc., pero la represión y muerte de algunos oficiales, y la desconfianza hacia los supervivientes quitaría valor a esta inicial superioridad en material”. (1)

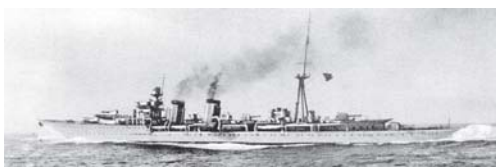
Es interesante notar que los inversores de la era Victoriana siempre miraron a España con muy buenos ojos. Después de la guerra de la Independencia, los británicos de la “revolución industrial” apostaron fuertemente por España con su capital y “know-how” industrial. Sólo vale la pena recordar las grandes compañías mineras como Río Tinto en Huelva, las grandes familias inglesas de Jerez: Osborne, Terry, Byas, Harvey, Williams & Humbert. Lo mismo ocurría con los altos hornos de Vizcaya: Babcock & Wilcox etc. Los constructores de los Ferrocarriles del Norte eran también una empresa de capital británico. Pero especialmente en los astilleros españoles fue donde se notaron más las inversiones y la tecnología británica.

Antes de continuar es importante recordar que Carlos Lago, en 1936, era ya un verdadero experto en armamento naval. Sus diseños técnicos de arquitectura marina habían impresionado a sus colegas europeos durante sus quince meses al frente de la Comisión de Marina en Europa. La totalidad de la flota española, desde el primer tercio del siglo XX, fue monopolizada por la Sociedad Española de Construcción Naval (S.E.C.N). Era una compañía con una gran parte de capital británico, Vickers-Armstrong, y, como consecuencia, casi todos los barcos construidos por la S.E.C.N. se inspiraron en buques

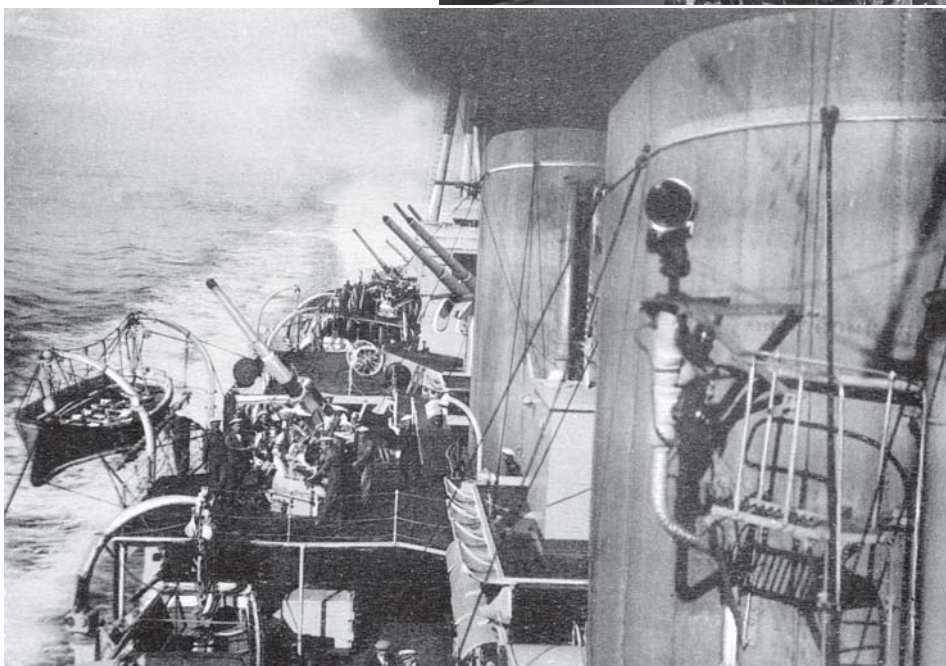
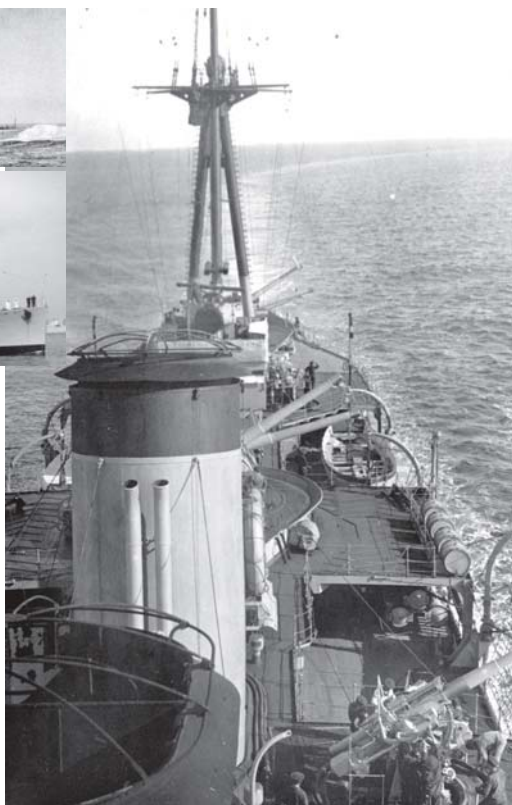
El matrimonio Lago-Tomé. Gentileza de Rafael Pujol.







Destructor «José Luís Díaz» (en pág. anterior y en ésta), de cuyos trabajos de salvamento fue encargado Carlos Lago Couceiro en la Base Naval de Ibiza, en abril de 1932. Volvería en 1938 a trabajar en el mismo buque en la Base de Gibraltar. Cortesía del Museo Nacional de la Armada (Madrid) a través de la Diputada en el Congreso por A Coruña, Fernanda Faraldo Botana.



de la Royal Navy. Sus turbinas eran de la Rolls-Royce Parsons y las calderas eran de Yarrow. Naturalmente debido a sus conocimientos y su estancia en Londres, Carlos era un hombre valiosísimo entre la oficialidad de la Armada. Con estas dotes y conocimientos es difícil comprender su “entierro” por casi tres años en el Canal de Experiencias de El Pardo.

En su última visita a los astilleros del Ferrol, Carlos Lago había comprobado los trabajos muy avanzados de los cruceros “Canarias”, “Balears” y el “Almirante Cervera”, buques que entrarían muy pronto en servicio. “Estos tres cruceros, todos ellos muy bien equipados y muy marineros, estaban basados en el tipo “County” británico (“Essex”, “Norfolk”, etc.), y jugarían un papel muy importante en el bando nacional, especialmente el “Canarias” y el “Cervera”. (1)

El nuevo destino de Carlos sería en la base de submarinos de Cartagena, donde impartió clases de ingeniería naval para trasladarse luego, desde allí, a Londres, vía Argelia. En 1937 se incorporó como Agregado Naval a la Embajada de Londres, cargo que desempeñó hasta el final de la contienda en 1939. Después de la llegada del duque de Alba a Londres (un “hombre de Franco”) y de haber presentado sus credenciales al soberano, el monarca Jorge VI, Carlos Lago no volvería a pisar la augusta residencia de aquella embajada española.

El 27 de agosto de 1938 el destructor del bando republicano “José Luis Díez”, que procedía del puerto atlántico francés de Le Havre rumbo a Cartagena, fue interceptado por el crucero “Canarias”, del bando nacional; tocado por varios proyectiles y averiado se refugio en Gibraltar. Como se comentó anteriormente, en 1932 Carlos Lago ya se había responsabilizado de los trabajos de salvamento de este barco. En esta ocasión se desplazó desde Londres a Gibraltar para encargarse, una vez más, de supervisar los trabajos de reparación.

Durante estos trabajos en Gibraltar, un compañero suyo, ingeniero naval en el bando nacional y mandado por sus superiores, intentó, sin conseguirlo, obtener de Carlos información sobre la escuadra republicana. Carlos se negó a hacerlo de forma rotunda, estimando en conciencia que su postura al servicio del Gobierno de la República era la correcta y que en modo alguno podía traicionar sus ideas. Tendremos más pruebas de su total integridad democrática, política y profesional.

Antes de terminar este apartado de la contienda española completaremos la información sobre el crucero “Libertad” antes conocido con el nombre “Príncipe Alfonso”. El “Libertad”



Carlos Lago y un colega paseando por Londres a orillas del Támesis. Gentileza de Rafael Pujol.



Carlos Lago en su despacho de la Armada española en El Pardo, Madrid. Véase sobre la mesa el «Intercom» (central de comunicaciones). Gentileza de Rafael Pujol.

fue el mejor navío republicano. Tomó parte activa en varias batallas y fue su armamento y la pericia de sus artilleros, lo que finalmente hundió al “Baleares” con sus 700 hombres en el combate del Cabo de Palos. Triste y trágica historia de guerra. Recordaremos que este buque fue el primer destino de Carlos Lago en 1929. En otra ocasión aun vivirá Carlos un caso similar cuando la Royal Navy atacó y hundió buena parte de la flota francesa en África.

Sólo nos resta informar que después del hundimiento del “Baleares”, la mayoría de la flota republicana se refugio en el puerto argelino de Bizerta a la espera de acontecimientos.

LONDRES Y LA EMBAJADA DE ESPAÑA

Creo de interés en este momento cubrir esta etapa de nuestra embajada en Londres no sólo como complemento en la carrera de Carlos Lago (al fin y al cabo fue su último cargo oficial al servicio de España), sino también para ilustrar los extremos de odio y rencor manifestados por los “vencedores” a los vencidos, a nivel diplomático. Ya se pueden imaginar como sería a un nivel más popular.

Cuenta nuestro último embajador de la Republica, D. Pablo de Azcárate en su libro “Mi Embajada en Londres durante la guerra civil española”: “El día 27 de febrero de 1939 cesé como embajador al reconocer el Reino Unido al gobierno del general Franco. Pero me negué a entregarle las llaves de la embajada al Duque de Alba, pues eso sería reconocerle como el representante de un gobierno legal, que no lo era. Pero si lo haría el 28-II-1939 a Sir George Mounsey, Subsecretario del Foreign Office”.

Ese mismo día y a la misma hora llega a la Embajada el Duque de Alba, acompañado del Marqués de Villaverde, para hacerse cargo de ella. Inmediatamente lo primero que hizo el nuevo embajador fue despedir a todo el personal doméstico y administrativo. Este despido

tuvo efecto aquella misma tarde, con “orden terminante de abandonar la Embajada antes de la noche y no volver a poner los pies en ella”.

Cuenta Pablo de Azcárate en su mencionado libro: “Confieso que esa decisión me causó honda impresión. No me hubiera extrañado por parte de un falangista fanático, pero que el Duque de Alba comulgara con ese mismo espíritu de intransigencia, o por lo menos que se prestara a aceptarlo en caso tan banal e insignificante, mostró la blandura de su carácter y hasta que punto era ficticia e injustificada esa aureola de hombre de espíritu abierto, liberal y conciliador de que su figura estuvo rodeada en los últimos años de la monarquía”.

Carlos Lago desde su llegada a Londres en 1936 formó parte del personal de la embajada en la Agregaduría de la Armada. Conocía bien al embajador Pablo de Azcárate y ambos eran hombres fieles a sus principios e ideales liberales y demócratas desde su juventud.

De cualquier forma, nuestro último embajador en Londres al servicio de la República recoge en sus memorias antes citadas que el clima político inglés era poco favorable al gobierno republicano; el destituido monarca Alfonso XIII estaba casado con la princesa Eugenia, nieta de la reina Victoria, y la gran mayoría del gobierno “tory” y gran parte del “establishment” eran contrarios a la existente situación política española. (2)

Para finalizar este apartado sobre los españoles que vivían en Londres durante y después de nuestra guerra creo que es de justicia recordar algunos nombres, especialmente cuando un buen número de ellos no sólo fueron contemporáneos de Carlos, sino también buenos amigos suyos (3):

Salvador de Madariaga, ex- embajador en Washington y París, y profesor de la cátedra Alfonso XIII de la universidad de Oxford.

Rafael Martínez Nadal, gran experto y máximo conocedor de la obra de Federico García Lorca, autor de varios trabajos sobre el poeta granadino, profesor del Kings College de la Universidad de Londres, y por mucho tiempo creador del programa “La Voz de Londres” y corresponsal del prestigioso semanario “Observer” durante muchos años.

Joan Gili, quizás uno de los hombres que más ha trabajado por la literatura española en el exilio, librero por excelencia, “publisher” de Dolphin Book y toda una referencia en el mundo de las letras hispanas.

El gran poeta Luis Cernuda también pasó muchos años en Londres, así como el distinguido académico, D. Alberto Jiménez Fraud, exdirector de la Residencia de Estudiantes por indicación de Francisco Giner de los Ríos y profesor luego de las universidades de Oxford y Cambridge. Su mujer, Natalia Cossío, y la hija de ambos, Natalia Jiménez de Cossío, pintora de renombre internacional, destacada personalidad entre las Spanish Women Welfare Fund G:B: y buena amiga de Blanca Lago (en la residencia de Carlos y Blanca, Natalia les había cedido algunos de sus cuadros). La familia Jiménez de Cossío pasaba sus veranos en el pazo Cortón de San Fiz, Bergondo, y un visitante muy frecuente era Francisco Giner de los Ríos. Años más tarde Natalia Jiménez de Cossío, nieta de Manuel Bartolomé Cossío, fundador y presidente de la Residencia de Estudiantes y buen amigo y fiel colaborador de Giner de los Ríos, creador de la I.L.E., cedería en depósito la colección “Fundación Jiménez-Cossío” la cual contiene extraordinarios bordados, encajes, abanicos etc. de los siglos XVI-XX para su exposición en el Museo das Mariñas de Betanzos, el cual la ubica en una magnífica sala.

José Castillejo, el gran científico español que llegó a Londres en 1936, el mismo año que Carlos, realizó sus valiosos trabajos de investigación científica, de educación y

enseñanza en la Universidad de Cambridge. Luis Portillo, escritor, poeta y académico de Derecho Civil en Salamanca fue otro de los académicos españoles que trabajaron en la B.B.C.

El Doctor Joseph Trueta, catedrático de Cirugía Ortopédica de la Universidad de Oxford, fue durante casi treinta años el mejor especialista de Cirugía Ortopédica del hospital Wingfield Morris de Oxford, y gracias a sus trabajos de Cirugía y a su cátedra en la Universidad, aun hoy el Oxford Hospital sigue siendo una referencia mundialmente reconocida.

En 1938 también llega a Londres el gran escritor Arturo Barea, que dedica cuatro magníficos volúmenes a los españoles en el exilio y que, antes de su muerte, había comenzado a recopilar información sobre la vida y trabajo de Carlos Lago Couceiro. Lamentablemente nunca conseguí hacerme con sus notas. Su muerte acaeció en 1957.

La lista de los exiliados es demasiado extensa para poder incluirla en este trabajo. Sólo resaltaremos que, aparte de los científicos y académicos ya mencionados, creo que es de justicia la alusión a políticos como el Doctor Negrín o Santiago Casares Quiroga, quienes, juntamente con los escritores y académicos ya aludidos, crearon el Instituto Español de Londres el 20-I-1944, del que fue su primer director Pablo de Azcárate, el último embajador de la República en Londres. Como nota aclaratoria debo decir que el Instituto Español de Londres nunca tuvo relación con el Instituto de España, creado por el gobierno de Franco en 1946 y cuyo primer director fue Antonio Ricardo Pastor, miembro de la distinguida familia de banqueros gallegos. Para mucha gente el Instituto de España franquista fue creado para hacerle sombra al éxito que en poco tiempo había conseguido el republicano Instituto Español de Londres. Éxito comprensible si notamos que contaba entre sus profesores a personajes como: Luis Cernuda, Margarita Camps, Arturo Barea, Arturo Duperier, José Castillejo, Esteban Salazar Chapela, Eduardo Torner y muchos más incluidos los grandes hispanistas británicos:- J.B. Trend de la Universidad de Cambridge y Sir Henry Thomas del Museo Británico, que garantizaban una educación y formación en temas hispanos sin ningún tipo de censura.



Carlos Lago en la foto oficial de los archivos franceses. Gentileza de Rafael Pujol

FRANCIA LIBRE – GUERRA MUNDIAL – AGREGADURIA NAVAL (1941 – 1950)

La hoja de servicios de Carlos Lago, que consta en el Service Historique de la Marine, nos informa, además de datos ya conocidos, que el 17 de julio de 1941 se incorporó espontáneamente a la France Libre: “Rallie spontanement la France Libre le 17 juillet

1941". Y en la misma fecha de su incorporación fue nombrado ingeniero naval de 1ª clase auxiliar, Jefe de Servicio Técnico de Construcciones y Armas Navales en Londres durante la duración de la guerra.

Fue ascendido a Ingeniero Principal el 1 de enero de 1943. En 1945 fue nombrado Agregado Naval de la Embajada Francesa en Londres. El primero de agosto de 1946 cesó en su cargo con el grado de Jefe de Ingenieros de 1ª Clase Naval, cargo que fue convalidado a título extranjero, pero continuó al servicio con título civil en calidad de colaborador científico de Construcciones y Armas Navales.

Como Jefe de Ingenieros de 1ª clase Naval es nombrado Caballero de la Orden Nacional de la Legión de Honor (1945). En 1946 se le otorgaría la Cruz de Guerra, y en 1957 por orden Presidencial le será otorgada la orden de Oficial de la Legión de Honor.

Resumen de los servicios realizados por Carlos Lago al servicio de Francia

Desde el 1º de julio de 1941 entra en el Servicio de las Fuerzas Navales Francesas Libres, que son las Fuerzas Navales Francesas en Gran Bretaña. En 1943 pasa la mayor parte de su tiempo en las funciones de Jefe del Servicio Técnico de Construcciones Navales en el Estado Mayor de la Marina en Londres. Desde 1941 a 1944, año del desembarco, las actividades de Carlos Lago fueron las siguientes:

Creación de unas oficinas técnicas en las cuales las funciones principales eran la verificación sistemática de las condiciones de estabilidad de las unidades FNFL o FNGB y la toma de medidas necesarias a la hora de restablecer la estabilidad de la mayor parte de los navíos que estaban defectuosos por un exceso de peso producido por el embarque de armas y otros equipos que los británicos habían enviado sin hacer la compensación necesaria.

Hacer proyectos de reformas de ciertas unidades de la Marina Francesa siguiendo las directivas del Estado Mayor para adaptarlos mejor a las condiciones impuestas para la batalla del Atlántico. Así, el torpedero "Leopard" fue transformado en un crucero ligero con un mayor radio de acción y con un armamento y equipo ostensiblemente mejorado, permitiéndole trasportes en el Atlántico. Este proyecto fue adoptado más tarde por la Marine National para los otros barcos de la misma clase. Igualmente, las corvetas de la clase "Flower" de construcción británica se transformaron para mejorar las condiciones de vida a bordo que imponía un largo tiempo de permanencia en las mismas, así como para aumentar el plan de armamento que exigía la incorporación de armas y equipos nuevos adaptados a la batalla del Atlántico. Este proyecto de transformación fue luego adaptado por los británicos en las corvetas de la clase "Flower".

Por si fuera poco, Carlos Lago inventa un sistema automático para botar a la mar las lanchas de salvamento que se monta en todos los barcos FNFL y luego en Argelia sobre los barcos para el desembarque en Francia: sistema "L.A.G.O."

El navío "Amiens" se convirtió en una Escuela Naval y los barcos de construcción británica cedidos a la FNFL fueron modificados para adaptarlos a las condiciones de servicio reglamentario de la Marina Francesa.

Las diversas unidades Francesas inicialmente fuera de las aguas británicas fueron objeto de estudios de modernización a medida que llegaban a Gran Bretaña. Entre otros, el "Savorgnan de Brazza", ciertos dragaminas como el "Richelieu", etc.

Lago aseguraba la coordinación técnica entre el Almirantazgo Británico para proveer de material y poder ejecutar los trabajos de mantenimiento de los grandes carenajes y las



*Carlos Lago, abajo a la izquierda, antes de embarcar en uno de sus viajes.
Gentileza de Rafael Pujol.*

transformaciones de las unidades de los FNFL o FNGB, estudios realizados en su oficina técnica.

Carlos Lago tenía también la responsabilidad en el aspecto técnico del armamento de los diversos barcos prestados por el Almirantazgo Británico a la Marina Francesa (corvetas, fragatas, lanchas rápidas, torpedero “La Combattante”, submarinos “Curie” y “Doris”).

Organizó y dirigió los servicios de los S.C.A.N. (Secretariado de Construcciones y Armas Navales) en Dundee (submarinos), en Greenock (fragatas, corvetas, dragaminas, torpederos), en Plymouth (barcos de reserva), en Dartmouth (lanchas rápidas) y en Cowes (cazas). Estos servicios aseguraban la coordinación con los servicios de la marina británica: el avituallamiento a bordo de material, la inspección de los trabajos de mantenimiento y de carena y transformaciones, la comunicación de instrucciones, documentos técnicos, etc. aplicables a los materiales de origen británico...

Dirigió personalmente los trabajos de reforma del “Leopard”, asistiendo a las pruebas en mar, comprendida una vuelta alrededor de Escocia al final de los trabajos.

Negoció con el Almirantazgo británico las modalidades de aplicación práctica de sesiones técnicas hechas bajo los términos de los acuerdos de ayuda mutua franco-británica.

Además, impartió cursos de construcción naval y de teoría del buque a un pequeño grupo de jóvenes técnicos que luego fueron admitidos en el cuerpo de Ingenieros Navales.

Después del desembarco de 1944, el S.C.A.N. de Londres dependía del mando del Almirante North, establecido en París y aseguraba sin discontinuidad el apoyo técnico de las unidades de la FNGB a medida que estas volvían a Francia en el año 1945, mientras que, al mismo tiempo, los servicios locales de la S.C.A.N. en Gran Bretaña eran gradualmente suprimidos.

En el año 1945 Carlos Lago aun continúa al servicio del Almirante North, hasta la supresión de esa comandancia cuando fue integrado en la Misión Naval de Gran Bretaña (MNGB), y , desde el 1º de enero de 1946, en la Agregaduría Naval, cuyo puesto fue creado cuando terminó el primero.

En este período después de la guerra, como Agregado Naval, desempeñó las siguientes actividades:

La liquidación de los negocios de ayuda mutua anglo-francesa y sus negociaciones hasta noviembre de 1946.

La aplicación práctica de los “acuerdos Nomy” entre los dos países.

El mantenimiento técnico de los barcos antes mencionados (comunicación de los estudios de modificaciones o instalaciones nuevas adaptadas para las unidades de la misma clase en servicio en la marina británica, aprovisionamiento de materiales necesarios a esas modificaciones o instalaciones nuevas, de material de mantenimiento etc.)

Aprovisionamiento de equipos diversos para la rehabilitación de puertos franceses (material como grúas flotantes de 350 toneladas y materiales de recambio).

La conexión técnica con el Departamento, los Puertos y los establecimientos de la Metropole, como acceso a documentación técnica de la marina británica, organización de cursos técnicos para los ingenieros franceses y transmisión de informaciones técnicas de toda clase.

SECRETARIADO DE CONSTRUCCIONES Y ARMAS NAVALES (S.C.A.N.) 1950 - 1960

En el período siguiente al año 1950 la S.C.A.N. de Londres ha negociado con las autoridades británicas la compra o la cesión temporal de las unidades de construcción británica destinadas a la marina nacional francesa:

Compra del portaaviones “Arromanches” y de seis fragatas de la clase “River” antes prestadas por los británicos; devolución del portaaviones “Dixmude” y de los submarinos “Doris” y “Curie” etc.

Comprar y reponer varias pequeñas unidades (ML, LCI, LCT, HDML etc.) destinadas a la flotilla del Rin, a la Indochina etc.

Préstamo de cuatro submarinos de la clase “S”. La S.C.A.N. ha asegurado las transformaciones de esos barcos en Gran Bretaña (1951-1952) antes de entrar en servicio en la marina francesa. La restitución de tres de estos submarinos ha sido organizada igualmente por Carlos Lago entre 1950 y 1960. El cuarto submarino, la “Sibille” se perdió en 1952 en las costas de Toulon. Lago negocia con el Almirantazgo británico una compensación económica por la pérdida del buque de 50.000 Libras.

Transferir a la marina nacional francesa quince dragas AMI, construidas a cierta distancia de la costa de Gran Bretaña por cuenta de los Estados Unidos (1954-1955). La S.C.A.N. asegura la toma de posesión y la organización del armamento de esos barcos antes de su salida para Francia bajo mandato francés.

Compra de barcos para el Centro de Experiencia del Pacifico (barcos de desembarque Diversos, BRO “La Coquille”)

La S.C.A.N. de Londres asegura el soporte técnico necesario para el mantenimiento y la puesta al día de todos los barcos y equipos de construcción británica en servicio en la marina nacional francesa. Carlos comunica también regularmente al Departamento y a las partes interesadas los dossiers de ejecución de trabajos (planos, documentos, listas de material de los pedidos, así como presupuestos aproximados etc.). Estos documentos son empleados por el Departamento que prepara el aprovisionamiento del material necesario, ya sea en Francia, ya sea en Gran Bretaña, y, en este caso, los pedidos con confiados al S.C.A.N. de Londres.

Un soporte técnico análogo está asegurado por el S.C.A.N. de Londres en beneficio de los barcos de construcción británica comprados en Francia para servir en el Pacífico ("Morvan", "Maurienne", "Isere", "La Coquille", "Henri Poincare", "Carente", etc.). Esos negocios son tratados directamente con los puertos encargados de los barcos.

El servicio técnico descrito arriba se completa con la transmisión regular de documentación indicando las reglas de mantenimiento, las consignas de utilización, los nuevos alquileres, los defectos o accidentes, las instrucciones para remediarlos y las disposiciones defectuosas, etc.

Carlos Lago colaboró en el período 1950-51 en la creación de la cooperación técnica sistemática entre las marinas francesa y británica. La organización resultante que comprende varios comités y grupos de trabajo especiales fue luego puesta bajo la autoridad del Comité Director de Cooperación Franco-Británica creado en 1957. Lago asegura en el momento inicial el enlace en el cuadro de las A.F.C.P. (Anglo French Common Project) instituidas en el seno de diversos sub-comités navales (organización de reuniones y visitas, transmisión de informaciones y documentación, cambios de materiales, compra de prototipos, liquidación periódica de las cuentas...)

En el curso de los últimos años el servicio dirigido por Carlos Lago se entrega cada vez más a los negocios de materiales de construcción británicos instalados en barcos de la flota francesa como los porta-aviones "Arromanches", "Clemenceau" y "Foch".

Realizó un estudio técnico para modificar las catapultas a vapor con objeto de hacerlas aptas para el lanzamiento de los aviones de propulsión "Jaguar". Hizo trabajos de diseño y perfeccionamiento de plataformas inclinadas para el despegue de aviones en los portaaviones para ganar el máximo de altura en el menor espacio posible. Inventó un sistema de comunicaciones navales, un radar, llamado «ship-to-ship»



Carlos Lago y su esposa. Gentileza de Rafel Pujol.

Creo conveniente que para completar esta etapa de Carlos Lago se deben complementar los trabajos hasta ahora presentados con alguna información sobre sus años en Londres.

Como ya habíamos mencionado al principio de su carrera Carlos había cultivado muy buenos contactos profesionales, tanto con franceses como con británicos. Al caer Francia, Carlos jugó un papel muy importante en la llegada a Londres del general De Gaulle y fue un miembro muy activo del equipo que salvó el prestigio y el honor de Francia y consecuentemente el del Reino Unido.

No creo que sea necesario resaltar la importancia del papel de “intermediario” con el que se encontró Carlos Lago Couceiro. Los británicos estaban muy interesados en que Francia aguantase en su país los duros avances del ejército y la aviación alemana. Con la caída de Francia y la retirada de Dunkerke de los británicos, algo parecido a la salida de las tropas de Sir John Moore de A Coruña, pero con mayores dimensiones, el Reino Unido había perdido interés en lo que ocurría al otro lado del Canal de la Mancha. En aquellos días su principal problema era la preparación de la defensa contra la invasión alemana y la pronta y total participación de los E.E.U.U. en la guerra (4)

En 1941 el alto mando de la Francia Libre llegó a Londres. Muy pronto fueron instalados con oficinas y acomodación residencial en el complejo de Dolphin Square. Estas magníficas instalaciones se encuentran en la “City of Westminster”, a orillas del Támesis, cerca del Parlamento y un corto paseo de Whitehall y la sede del Almirantazgo.

Carlos Lago, lo mismo que el general De Gaulle y muchos más, trabajaron y residieron en Dolphin Square desde 1941 al 1946; tenía su departamento en el seno de las fuerzas France Libre Gran Bretaña (F.L.G.B.) y él era el ingeniero jefe de Construcciones y Armas Navales.

Sólo nos queda mencionar que el Reino Unido siempre tiene un particular sentido del humor o, por lo menos, una ironía nacional, porque, como ya hemos dicho, todo el Estado Mayor de las tropas francesas F.L.G.B. fue por seis años acomodado en Dolphin Square. Los apartamentos e instalaciones eran maravillosos y céntricos, pero todos los grupos contruidos llevaban nombres de los grandes marinos británicos. Quizás, para que nadie tratara de olvidarlo al alto mando francés le fue facilitado la “Nelson House”. Las reuniones de trabajo de los grupos A.F.C.P. (Anglo French Common Project) siempre tenía lugar mirando a la estatua de Nelson en Trafalgar Square. Nadie se salvaba. Más de 40 años residió nuestro famoso ingeniero naval, inventor y marino, hijo de padres y de abuelos betanceiros en el mismo complejo de apartamentos de lujo con el nombre de “Drake House”. ¡Es como para ponerse a llorar ante la estatua de María Pita!

Carlos Lago había elegido espontáneamente ayudar a Francia Libre en su lucha contra las fuerzas del eje (Alemania, Italia y más tarde Japón). Una vez organizados como “gobierno en el exilio” sus tareas eran ayudar en la liberación de las colonias del Norte de África, colaborar con las fuerzas de la resistencia francesa y la eventual liberación de Francia.

Carlos Lago consiguió el préstamo de varios buques para su conversión como transportadores de tropas y tanques: A.L.C. (*amphibious landing craft*) y A.T.T. (*amphibious tank transporters*). Todos estos nuevos modos de transporte marítimo jugaron un papel muy importante en el desembarco de las primeras tropas francesas y británicas en el Norte de África, antiguas colonias francesas. Pero su momento de gloria llegaría con el desembarco de las tropas aliadas en las playas de Normandía, “Arromanches”, “Utah”, “Omaha” y todo el litoral de la costa.

El mismo Winston Churchill, artífice de la operación “Overlord”, *D-Day* (Desembarco de Normandía), había confesado ante la cámara de los comunes que la Operación *D-Day* era “The biggest single operation in the whole of World War II” (4). El 6-VI-1944 más de un millón y medio de tropas aliadas y cerca de 900.000 vehículos fueron transportados desde las costas del sur de Inglaterra hasta la Normandía francesa. Carlos había trabajado para este gran día.

Carlos Lago con sus conocimientos técnicos, su paciencia, sus dotes diplomáticas y lingüísticas consiguió que tanto franceses como británicos confiaran en él plenamente. Esa confianza siempre fue bien pagada. Las relaciones que los altos mandos de la France Libre tenían con los británicos eran más bien tibias. Con los norteamericanos eran gélidas. Gran Bretaña, en la persona de Churchill, no quería molestar al presidente de los E.E.U.U. Roosevelt, el cual nunca confió plenamente en el general De Gaulle. (4). Más tarde Roosevelt lo mismo pensaría del gobierno provisional del general De Gaulle. Con esta atmósfera de dudas y desconfianzas a Carlos Lago nunca le faltó trabajo. A Winston Churchill le gustaba mencionar que, durante sus años de guerra y como primer ministro, la cruz más pesada que había llevado era la Cruz de Lorraine. Si esto era cierto, no es menos cierto que el eficaz trabajo de Carlos Lago como *Cireneo* ayudó enormemente al líder británico en sus pasos por la *Vía Dolorosa* de las relaciones Anglo-Francesas. Profesionalmente conocía muy bien a los mandos del Almirantazgo y tenía acceso directo, libre y sin ningún tipo de restricciones a los arsenales, fábricas y bases navales del Reino Unido.

El trabajo era abundantísimo y los recursos muy limitados (inexistentes por la parte francesa, pues el gobierno como tal estaba en Vichy). Las fábricas de producción británicas estaban faltas de recursos humanos y materias primas y el resto de los países europeos o eran neutrales (España, Suiza) o estaban bajo el control alemán. Pero, primero, por los éxitos obtenidos por los barcos modificados por Carlos, en el Norte de África y más tarde, por su invento de radar-marino “ship-to-ship”, (su vecino de Drake House, Dolphin Square, Mr William O’Brien había inventado meses después el famoso “DECCA NAVIGATOR” tan útil para todo tipo de embarcaciones) y su patentado invento L.A.G.O., un sistema de “roll-on roll-off” para la rápida carga y descarga de los barcos transbordadores, Carlos consiguió que la gran mayoría de los buques anfibios que se necesitarían para el transporte de tropas, tanques y material bélico se fabricasen en los E.E.U.U. y Canadá. Sabía perfectamente cómo estarían las cosas sin esas embarcaciones y que el desembarco de Normandía sin ellos tardaría muchos años en ser una realidad.

El agradecimiento del general De Gaulle hacia Carlos no se hizo esperar. Antes de 18 meses le nombró Jefe Ingeniero Naval y de Armamento. Más tarde, en 1945, y como presidente del Gobierno Provisional Francés le otorgaría una alta distinción: Caballero de la Orden de la Legión de Honor. Al finalizar la guerra y De Gaulle ya bien asentado como presidente de la república, no se olvidaría de su buen amigo y de su labor. No pararon los honores y agradecimientos públicos, de los que incluimos algunos en este trabajo.

Ya como civil, fue nombrado por el gobierno francés Jefe de Servicios Científicos y Armas Navales. Al mismo tiempo se le adjudicó una respetable pensión vitalicia así como la medalla de la Cruz de Guerra y, en 1957, por orden presidencial, la medalla como Oficial de la Orden de la Legión de Honor. Carlos continuaría sus trabajos técnicos y de asesoramiento para el Ministerio de Defensa, siempre con base en la Agregaduría Naval de la embajada de Francia en Londres, hasta su jubilación en 1974.

“Antes del comienzo de la segunda guerra mundial el almirante francés Darlan había reorganizado la marina de guerra como nunca lo había estado en su historia. El Almirante Darlan llevaba 10 años como jefe supremo. La flota francesa estaba compuesta por modernísimas unidades de guerra, incluso superiores a las alemanas, y los británicos no querían que, bajo ningún concepto, estos buques cayeran en manos enemigas: alemanas o italianas”. (4) La mayor parte de la flota del Mediterráneo permaneció en la base naval de Toulon, respetando el pacto anglo/francés de no-agresión. Parte de la flota del Atlántico tenían sus bases en Sr. Nazaire y Brest, y varias modernas unidades se encontraban en los puertos de Orán, Alejandría y Dakar. Todas las unidades francesas en los puertos de África fueron bombardeadas por los barcos de la Royal Navy al no llegar a un acuerdo entre el Almirantazgo y almirante Darlan, recientemente nombrado Ministro de la Marina francesa. Triste episodio para Carlos Lago. Muy parecido al del hundimiento del “Balears” en la contienda española.

Los que unos meses antes habían sido compañeros y grandes aliados se enfrentaron en una batalla que nadie podía ganar. Lago Couceiro, en estas circunstancias, no podía quedar ajeno a esta tragedia. En las elecciones generales del 24 de julio de 1945, aun no había concluido la guerra contra Japón, Winston Churchill fue derrotado por el partido laborista de Mr. Atlee. En su lista de dimisión nominó a Carlos Lago para el honor de ser “Officer of the Order of the British Empire” (O.B.E.), distinción que le sería otorgada e impuesta por el monarca Jorge VI, padre de la reina Isabel II, en 1946.

Para finalizar esta etapa francesa de Carlos Lago, quiero recordar que él me decía que cuando el General De Gaulle, ya un poco cansado como protagonista mundial y antes de retirarse a su tranquilo refugio de Colombey les deux Eglises quiso visitar España y particularmente conocer Galicia. Pasó varios días en Cambados, parador nacional, y otros en Santiago, Hostal de los Reyes Católicos, dio sus paseos por ríos y “corredoiras” y quedó encantado del paisaje y sus gentes. A su regreso informó a Carlos de su visita y le dijo que ahora conocía la tierra de St. Yago y la tierra del Sr. Lago. Parece ser que en sus años de amistad Carlos le habló al General de Galicia y quería conocer Ponteareas y la ría de Arousa.

LOS LAZOS CON BETANZOS (1946–1990)

Mis primeros conocimientos sobre Carlos Lago Couceiro me llegaron por vía de mi tía Antonia Vicos, una de las primeras emigrantes betanceiras a Londres en el s. XX, quien había llegado a Londres en 1946. Antes de su salida había trabajado muchos años como doméstica para la familia Couceiro, D. Jesús, el titular de la farmacia, y su esposa Mercedes. Jesús Couceiro Núñez era primo carnal de Carlos Lago Couceiro, por lo que mi tía tenía amplios conocimientos de los Couceiro Núñez y los Lago Couceiro.

Debido a esta conexión familiar y como mi tía vivió toda su vida en Londres a 200 metros de la vivienda de Carlos Lago y Blanca Tomé, los trató frecuentemente y se pasaban información sobre la familia de Carlos ocasionalmente.

Mi llegada a Londres fue en mayo de 1959, pero mi primer contacto con Blanca Lago y luego con Carlos, fue en 1976. Se habían convocado elecciones para las primeras Juntas Consulares y yo encabezaba la lista de nuestra federación A.C.A.D.E. (Agrupación de Centros y Asociaciones de Españoles). En la primera convocatoria Blanca se me acercó y me preguntó si yo era de Betanzos, le contesté afirmativamente y me dijo que la familia de su esposo también era de Betanzos y también se apellidaba Couceiro. Unos días después

me llamó Carlos Lago y tuvimos nuestra primera reunión en los salones del Army & Navy Club en la zona de St. James. Después de esta primera reunión siguieron otras, algunas veces en su piso de Dolphin Square, otras en su club de St. James.

Carlos era un caballero. Fino, elegante y distinguido. No era un señor de conversación fácil. Nunca usaba dos vocablos si uno era suficiente y raramente brindaba sus opiniones.

Me preguntaba por Betanzos, por su familia, sus primos los Couceiro de la farmacia, particularmente por su prima-hermana Mari-Carmen, su esposo Ángel y familia. Los jóvenes de Betanzos de los años 50 conocíamos al marido de su prima-hermana por el erróneo nombre de “el loco de Avilés”, su lugar asturiano de procedencia. Lo que tenía Ángel González de loco ya quisiera yo tenerlo de cuerdo: fue durante algunos años alcalde de Avilés y el sobrenombre procedía de que fue el primer abogado “motorizado” que conocimos en Betanzos. Él usaba su moto con gran pericia para sus desplazamientos profesionales por las “rúas y corredoiras” de Betanzos y su comarca. Parece ser que lo mismo hacía por la vecina Asturias, y nuestros homólogos de Avilés no querían ser menos y le llamaban “el loco de Betanzos”. Al contar esta anécdota, Carlos soltó una carcajada y de repente me informó que de verdad debía de ser loco. Ambos sabíamos demasiado bien que el marido de Mari-Carmen era un buen profesional y un innovador en el arte de circulación sobre dos ruedas.

Otra prima-hermana de Carlos era Dña María Lago Pereira, esposa del conocido industrial, Manuel Beccaria, alcalde de Betanzos durante los años 40 y cuñado de Emilio Romay Montoto, exalcalde y expresidente de la Diputación de A Coruña, y tío del exministro de Sanidad, José Manuel Romay Beccaría.

En otra ocasión, sabiendo que trabajaba en la Agregaduría Naval de la embajada francesa, le pregunté como era que él, un distinguido oficial de dos Armadas, nunca llevara uniforme y que en Betanzos nosotros conocíamos a un señor que no era oficial de ninguna Marina y siempre andaba de uniforme. Carlos inmediatamente reconoció por esta descripción a Leandro Pita Lasantas, natural de Mera-Ortiguera que se había casado en Betanzos con Maruja Núñez. Carlos me explicó que aunque Leandro Pita no era oficial naval, sí procedía de una famosa familia de marinos y además lo que él vestía no era uniforme oficial, aunque a nosotros, los jóvenes de Betanzos, nos lo pareciese.

En otra ocasión recuerdo preguntarle sobre lo que más le había impresionado durante su larga vida y me dijo: “recordar el nacimiento del comunismo y observar su desaparición y hundimiento con la caída del muro de Berlín y todo lo que vino después”.

Con la llegada de la democracia y de las primeras elecciones generales también recuerdo haberle preguntado a Carlos si no era tiempo de visitar España y echar un vistazo a nuestra nueva democracia, como habían hecho Luis Portillo, ex catedrático de la universidad de Salamanca y padre de Michael Portillo, ex ministro de la Sra. Thatcher; Nicolás Cantal, ex gobernador civil de Málaga, y tantos otros. Recuerdo claramente la respuesta de Carlos: “yo no soy ningún chaquetero, yo tomé una decisión hace muchos años y la mantengo”.

Años más tarde fui informado por Rafael Pujol Lago, sobrino de Carlos, que después de que los españoles votasen la Constitución se personó en el Consulado General de Londres, y al empleado de ventanilla le presentó su pasaporte de la República, diciéndole que venía a renovarlo, porque había caducado: típica actitud de Carlos. Ya que teníamos una Constitución, Carlos quería comprobarla. El Cónsul General, Eduardo Aranda recuerda el momento, pues en su carrera fue la única vez que un alto mando militar en el exilio había tramitado su pasaporte de forma tan sencilla y natural.

Durante el gobierno de Adolfo Suárez, y siendo embajador el Marqués de Perinat, en 1977 se celebró un acto muy solemne en la embajada de España en Londres. Les había sido concedida a Blanca Tomé de Lago y a su gran amiga Mercedes Licudi, las medallas de la Gran Orden de Isabel La Católica por sus trabajos sociales como Presidenta y Secretaria de la “Spanish Women Welfare Fund-Great Britain”. Esta sociedad de ayuda social, laboral y asistencial a la mujer española había sido fundada en 1954 por la hija del Dr. Gregorio Marañón, Isabel Marañón, “Mabel”, Natalia Jiménez de Cossío, Mercedes Licudi y Blanca Lago, entre otras muchas.

En la larga historia de los centros y asociaciones de españoles, las “Spanish Women” como la llamamos nosotros, los emigrantes sin maleta, fueron un caso singular. Durante muchos años fueron el único centro asistencial español dedicado a la mujer emigrante. Reunieron muchas ayudas de las instituciones británicas y diplomáticas y todo ese dinero, y no poco del de ellas mismas, sirvió para paliar los grandes problemas que existían entre las miles de trabajadoras domésticas que en los años 50 y 60 llegaban a Londres. Gran parte de estas mujeres, no sabían leer o escribir. La labor de la asociación Spanish Women, decana en su campo, nunca será olvidada por ese gran colectivo de beneficiadas. Vale la pena recordar que los malos tratos hacia la mujer no es cosa sólo de los últimos años, el sudor y lagrimas de la emigración habrá que recogerlas alguna vez.

Aparte de su trabajo social como presidenta de la Spanish Welfare Fund-Great Britain, Blanca Lago había desarrollado sus talentos artísticos por otros derroteros. Había cursado estudios de arte y diseño en el Westminster College of Art, y había alcanzado un grado muy alto en la restauración de porcelanas chinas. Como la mayoría de señoras de su generación, era muy diestra en los labores de bordado y de corte y confección de ropa. Blanca siempre estaba rodeada de trabajos diversos y de muy alto nivel de acabado.

Pues bien, todos los centros y asociaciones de españoles fuimos invitados a esta ceremonia en los magníficos salones de nuestra embajada. Cuando llegó el momento de la imposición de las medallas todos estábamos a la espera de ver a Carlos acompañando a su esposa. No fue así. Carlos se había negado rotundamente a pisar aquel magno edificio.

Quizás los recuerdos del Duque de Alba, de Miguel Primo de Ribera, de Jaime de Piniés, del Marqués de Santa Cruz, de Manuel Fraga y de tantos otros embajadores españoles pesaban demasiado. Lo cierto es que Carlos Lago Couceiro, esposo de la homenajeada, Cruz de Guerra, Caballero y Oficial de la Legión de Honor, Officer of the Order of the British Empire (O.B.E.), no asistió a la investidura.

En otra ocasión Blanca Lago fue galardonada con la medalla de mérito al trabajo del Ministerio de Trabajo y AA/S por su labor como Tesorera a la Spanish Welfare Fund G.B.; la entrega de esta condecoración también se realizó, por el Ministro de Trabajo, en los salones de la Embajada de España en Londres y Carlos tampoco asistió.

Siempre he pensado que los españoles nos equivocamos un poco con la llegada de la democracia en 1977. Las celebraciones de la transición, los pactos políticos fueron muy meritorios y bien llevados, pero nos olvidamos de la gente de la diáspora, especialmente de los que lucharon por esta democracia, como era el caso de Carlos Lago. Abrir la puerta no era gesto suficiente para quienes lo habían sacrificado todo por sus principios. Una bienvenida más generosa y abierta era lo que esta gente se había ganado.

Carlos era un hombre culto en muchos campos. Fue un excelente pianista. En su salón de Dolphin Square tenía un magnífico piano y era raro el día que no le “robaba” una hora para continuar practicando y ejecutando unas bellísimas composiciones musicales. Eso

sí, no tenía mucho tiempo ni paciencia para la música moderna. En una ocasión envió un escrito de protesta al manager de Dolphin Square por los “ruidos musicales” que emanaban de un apartamento próximo al suyo.

Fue gran amante de los conciertos de música clásica. Su mayor tristeza era comprobar que los grandes conciertos o recitales de las grandes orquestas y maestros en Londres coincidían con sus numerosos viajes y estancias en París. Era de la opinión de que, en música, Londres era superior a París.

También fue un gran amante de la literatura. Sus conocimientos lingüísticos eran formidables en los tres idiomas, español, inglés y francés, y el mismo alemán guardaba pocos secretos para él. En su residencia tenía una extensa y variada cantidad de libros y sobre muy distintos temas y en distintos idiomas.

Desde luego, fue un gran placer para mí conocer a Carlos, un hombre que al terminar la guerra española se encontraba con su carrera naval truncada, no tenía el soporte técnico ni económico de su nación o de ninguna empresa multinacional y sus recursos económicos eran muy limitados. Se le abría un futuro que parecía bastante inseguro para él y Blanca. Pero este “feeling” de inseguridad económica duró muy poco tiempo. Después de finalizar la guerra española en 1939, Carlos Lago trabajó en algún proyecto para uno de los astilleros británicos y en julio de 1941 ya formaba parte del Alto Mando de la Francia Libre en Gran Bretaña.

Hace un par de años leí con gran interés y orgullo el nombramiento como miembro de la O.B.E. (Order of the British Empire) de nuestro vecino, alcalde de A Coruña, y por cierto hijo de una betanceira, y nieto de la Sra María, a quien yo conocí, también de Betanzos, y se decía en algún reportaje de aquellos días que este hombre, Paco Vázquez, y Felipe Fernández Armesto “Augusto Assía” eran los únicos galardonados con el O.B.E. Espero y confío que con la publicación de este trabajo podamos ampliar esa pequeña lista de condecorados. Para todos aquellos que no estén muy familiarizados con los “honores” británicos y franceses, existe una gran diferencia entre ser miembro de la Orden del British Empire, y ser Oficial de la Orden del British Empire. Lo mismo sucede con los “honores” franceses. Carlos Lago fue integrado como “officer” de la Orden del British Empire en 1946, ese mismo año también fue nombrado Caballero de la Legión de Honor y en 1957, Oficial de la Legión de Honor de la República Francesa.

EL LONDRES DE CARLOS LAGO

El complejo residencial de Dolphin Square “en el año de su finalización en 1937 estaba considerado el más grande complejo residencial de su tipo en Europa” (5) Está formado por 1.200 apartamentos, hotel, restaurante, gimnasio, canchas de tenis, comercios, estación de servicios, parking y unas excelentes zonas privadas y ajardinadas. Todo esto a las orillas del Támesis, con embarcadero y puntos de amarre propios, y en el selecto City of Westminster. Cada uno de los bloques residenciales, “houses”, llevan el nombre de un famoso marino británico: Nelson, Frobisher, Raleigh, Drake, etc. y el diseño de los pasillos puertas y cristaleras generan la deseada impresión de estar “navegando” en un lujoso transatlántico del siglo pasado. Especialmente si añadimos la gran profusión de maderas nobles, teka, caoba, roble y la exquisita brillantez de sus metales dorados en puertas y ascensores. No cabe la menor duda que los residentes de Dolphin Square, miembros del Parlamento, Ministros, miembros de la Realeza y los altos mandatarios de las fuerzas

armadas, mayoritariamente del Almirantazgo, se encuentran bien acomodados entre tanto lujo interior y discreción exterior.

Uno de los residentes más veteranos fue Carlos Lago: primero, como miembro del Estado Mayor de la Francia Libre en 1941, y más tarde, como residente en Drake House desde 1950 hasta su fallecimiento en 1990. Blanca Lago continuó viviendo allí varios años más.

Después de conocer bien Dolphin Square y hablar ampliamente con el personal administrativo; Mr. Adrian Wray, General Manager, ex Royal Navy, oficial, retirado, su asistente Mrs. Jane Salt, flats manager, ex Royal Naval College, Greenwich, y la legión de hábiles subalternos, comprendo perfectamente la satisfacción y confort del que gozaron viviendo allí. Sólo me llevo aquella duda, ya anteriormente expresada: eso de un famoso marino español, hijo y nieto de betanceiros, viviendo más de 50 años en Drake House... *¡Well!*

El encuadramiento de Trafalgar Square es algo sorprendente. No sólo el soberbio monumento al famoso Almirante, muy querido por el pueblo y la marinería, sino también su encaje en el entorno administrativo, náutico e imperial, especialmente si recordamos que de esas mismas ventanas del Almirantazgo, tanto Carlos como el general De Gaulle, y todos los componentes del alto mando francés, no tenían otra opción que observar el monumento al héroe de Trafalgar.

Pues bien, al norte de esta famosa plaza se encuentra la National Gallery, la principal pinocoteca de la nación, y la magnífica iglesia de “St Martín in the Fields”, excelente “hogar” para conciertos de música clásica, tan amados por Carlos. En sus laterales se encuentran los magníficos edificios de South Africa House, Canada House, Australia House etc, centros del poder y residencias oficiales de los Altos Comisariados de los respectivos “Dominions” de la Commonwealth en Londres. Y en la parte sur, en los años 30, y hasta bien entrados los 60, se encontraban las bellísimas oficinas de las grandes navieras del mundo: French Line, American Line, Cunard, P & O, Royal Mail Lines, etc. Todas y cada una de estas compañías navieras de gran lujo tenían entre ellas una rivalidad enorme para captar los clientes más adinerados y muy particularmente para conseguir cruzar el Atlántico más rápidamente y obtener el codiciado “Blue Ribbon”, el lazo azul, el mayor prestigio marítimo de las líneas de pasajeros.

Todas estas coincidencias de nombres y lugares sin duda darían mucho que pensar a Carlos como español y al alto mando francés. Años más tarde, los británicos seleccionaron la estación ferroviaria de Waterloo como la terminal del A.V.E. “Eurostar”, único punto de entrada de todos los trenes desde Francia. Que cada uno lo piense lo que quiera.

En el período comprendido entre 1969 y 1971, la empresa constructora donde yo trabajaba fue la adjudicataria de la edificación de los nuevos edificios administrativos de la base naval de Portsmouth. Mi labor consistía en trabajar estrechamente con el personal oficial de la base y los responsables de la marcha y el mantenimiento de todos los servicios eléctricos y centros de transformación y distribución. Conforme nuestra empresa iba entregando los nuevos edificios podíamos continuar con el desalojo y derribo de las antiguas instalaciones y antiguos mandos navales.

Las antiguas instalaciones fueron todas construidas en el período de entre guerras, entre 1920 y 1935, y con este trabajo llegué a formarme una positiva idea de los trabajos de personas como Carlos Lago en bases navales como la de Portsmouth, ésta aun hoy



Dolphin Square, apartamentos y jardines (Spanish Gardens)

considerada como el “Home of the Royal Navy”. El antiguo imperio británico también sabía construir, y no sólo barcos.

Si Francia siempre fue considerada como una nación eminentemente agrícola, el Reino Unido se consideró estrechamente vinculado al mar, a sus barcos y a su gente marinera.

La sensibilidad agrícola del francés está a flor de piel. Si como admitía el general De Gaulle, sólo se tiene que rascar la piel de cualquier francés para que aparezca un agricultor, no es menos cierto que por las venas del británico fluye generosamente agua salada. Por ello se le conoce a la Royal Navy como “The Senior Service” de los tres ejércitos. Estas pequeñas islas siempre estuvieron estrechamente marcadas por el mar y todo lo relacionado con las actividades marítimas, tanto bélicas como mercantes, y siempre existió gran cariño hacia la gente de la mar.

Durante mis trabajos en la base naval de Portsmouth observé los grandes buques de guerra británicos; el “Ark Royal”, el “Hermes”, el “Renown” etc., y terminé por adquirir una buena idea del poder naval del Reino Unido y la solidez de sus construcciones navales, especialmente cuando recuerdo los grandes buques de pasajeros como el “Queen Mary”, el “Queen Elizabeth” y el “Q.E.2”, los cuales tenían su base en Southampton y entraban por la misma bahía de Portsmouth. ¡Tiempos aquellos! Algún día sucumbiré a la tentación de escribir los recuerdos y aventuras de un chaval de Betanzos por Inglaterra y con sólo tres libras y diez chelines como sueldo semanal.

Desde hace muchas generaciones es una costumbre británica de la Royal Navy nombrar todas las unidades administrativas de sus bases navales con nombres de famosos buques de guerra que ya no están en activo. La base naval de Portsmouth tiene, por ejemplo, el

H.M.S. Rodney, (Her Majesty's Ship Rodney) y se respetan los mismos rangos, formas y disciplina como si de verdad fuese un buque en alta mar. Este diseño de formato administrativo no sólo perpetua los nombres de famosos buques, sino también da un toque muy real para todos los que forman parte de la compañía: oficiales, subalternos y marinería. Creo recordar que la Armada Española tiene algo parecido, como por ejemplo, el "Álvaro de Bazán" en Ciudad Real, nombre de un famoso marino en la sede del Archivo Central de la Armada en el corazón de La Mancha.

He tratado en este artículo sobre Carlos Lago de comentar algo sobre su vida, su trabajo y sus éxitos. Asimismo, he esbozado sus 54 años en Londres y también traté de informar sobre el período de la Segunda Guerra Mundial (cuando, por cierto, la residencia de Dolphin Square fue bombardeada varias veces por la Luftwaffe durante la «Battle of Britain») y los años de la postguerra.

Quiero finalizar mencionando que este oficial español nunca renunció a su nacionalidad, aunque tuvo muchos «acercamientos» para hacerse ciudadano francés o británico. Lo hizo todo a título personal y sin el respaldo de su país, partidos políticos o empresas comerciales. Fue una pérdida para España, pero su profesionalidad, patriotismo e integridad democrática, deberían ser hoy motivo de orgullo para todos los españoles. Confío en que «alguien» recoja estas anotaciones y, quizás para el 2006, centenario de su nacimiento, le podamos rendir un digno homenaje. No estaría mal que el mismo cuerpo del Colegio Español de Ingenieros Navales, la Armada o el Ministerio de Defensa, recogiesen esta idea y en debida forma se le honrase póstumamente, ya que nadie de su país lo hizo en vida.



*Una de las últimas fotos de Carlos Lago.
Gentileza de Rafael Pujol.*

AGRADECIMIENTOS

Reino Unido

Quiero agradecer las valiosas investigaciones sobre Carlos Lago realizados por nuestro buen amigo Mr. Howard Griffiths, alto mandatario del Ministry of Defence, retirado. Asimismo quiero agradecer la colaboración prestada por Dña Mercedes Licudi, presidenta de la Spanish Women Welfare Fund-Great Britain, gran amiga de Blanca Lago y el "alma mater" de la asociación española que preside. A mi hija Carmen, agradecer sus gestiones en el Registro Central de Inglaterra, y a mi esposa, Nadine, con quien durante casi cuarenta años he descubierto la mejor forma de fomentar las buenas relaciones anglo-gallegas, agradecer toda su paciencia y colaboración por los trabajos realizados no sólo ante el ordenador, sino también en el Public Records Office de Kew. Mi más sincero agradecimiento a Mr. Adrian Wray, General Manager, y Mrs Jane Salt, flats, manager, y el resto del atento personal del Dolphin Square Trust Ltd por toda la cortesía dedicada a mi persona.

L 000857 P 183

Estado General de España Número 8142

REGISTRO CIVIL DE Consulado General de España en Lo

DATOS DE IDENTIDAD DEL DIFUNTO:

Nombre ⁽¹⁾ CARLOS

Primer apellido ⁽¹⁾ LAGO

Segundo apellido ⁽¹⁾ COUCEIRO

hijo de ⁽²⁾ Carlos y de Benificación

Estado ⁽³⁾ casado Nacionalidad española

Nacido el día ⁽⁴⁾ treinta y uno de octubre

de mil novecientos seis

en ⁽⁵⁾ la Laguna Santa Cruz de Tenerife

Inscrito al tomo ⁽⁶⁾ no consta

Domicilio último ⁽⁷⁾ 202, Drake House, Dolphin Square, Londres SW1

DEFUNCION: hora ⁽⁸⁾ 05:00 día ⁽⁹⁾ diecisiete

de febrero de 1990

Lugar ⁽¹⁰⁾ 202, Drake House, Dolphin Sq. Londres

Causa ⁽¹⁰⁾ enfermedad

El enterramiento será Londres

DECLARACION DE D. Blanca Loui Alonso

(Nombre y apellidos del declarante)

En su calidad de ⁽¹¹⁾ viuda

Domicilio 202, Drake House, Dolphin Sq. Londres

OTROS TITULOS O DATOS ⁽¹²⁾

Encargado: D. Ramón Luisoain Sauraga

A las 11 20 horas del veintiseis de marzo

de mil novecientos noventa

MINISTERIO DE JUSTICIA

N.º 2144985 /92

Certificación Gratuita (Ley 25/1986 de 24-12)

Certificado de defunción de Carlos Lago del Consulado General de Londres. Curiosamente constaba como no inscrito en dicho Consulado, a pesar de que vivió en Londres desde 1936.

Francia

Al personal de la agregaduría de defensa de la embajada de Francia en Londres. A los altos cargos del Archivo Histórico de la Marina Francesa y muy especialmente al contraalmirante Jean-Pierre Beavois, jefe del servicio histórico y M. Alain Morgat, jefe guardián del patrimonio. De manera muy especial quiero agradecer la valiosa ayuda generosamente brindada por Pilar Pérez Prado y su hijo Tino, durante mis visitas a París y con los trabajos de solicitud de audiencias y de traducción ante el Ministère de Defense y al jefe de protocolo de la Marine. Fue muy valioso el trabajo de presentación de “nuestra” Pilarita en París.

A mi gran amigo y buen betanceiro, José Iglesias Villaverde, actualmente residente en Alicante, quien vivió varios años en Suiza y que me facilitó una excelente traducción del “dossier” que el Musée Historique de la Marine Nationale me había enviado. Los restantes documentos que acompañan esta parte de mi trabajo los he fotocopiado de los originales en francés. Además creo que en este caso una traducción no sería necesaria.

España

Mis más sinceros agradecimientos para la familia de Carlos Lago, en particular a sus sobrinos D. Rafael Pujol Lago por su entusiasmo y generosidad, así como por la copiosa información personal sobre Carlos Lago. Y a D. Carlos Feal Lago, por su generosa aportación y documentación sobre la vida de su tío. Asimismo la valiosa información de D. Ángel González Lago sobre la familia Lago Pereira y Faraldo Asorey. Agradezco enormemente la ayuda y cooperación prestada por Dña María Luisa Couceiro Seoane y la generosidad que tanto ella como sus primas Dña María José y Dña Elvira (Viruca) Martínez Couceiro siempre me brindaron. ¡Betanzos sería menos Betanzos sin la farmacia y la familia Couceiro!. También quiero agradecer la ayuda prestada por D. Ramiro Prego Mauri, oficial de la Armada, retirado, quien fue valiosísimo en los trabajos de investigación sobre Carlos Lago, no sólo en la base naval del Ferrol, sino también, y muy especialmente, en el Ministerio de Defensa y el Archivo General de la Marina. Asimismo quiero agradecer la importante labor rendida por Dña Fernanda Faraldo Botana, nuestra diputada en Madrid, que realizó una magnífica labor ante el Ministerio de Defensa y, particularmente, ante los oficiales del Museo Naval de la Armada.

Agradezco muy sinceramente la valiosa ayuda de mi buen amigo, D. Sergio Casas Fernández, de la Universidad de Santiago. Y, como es natural, quiero agradecer toda la ayuda, paciencia y buen hacer de los miembros del Archivo Municipal de Betanzos, D. Alfredo Erias y D. José María Veiga.

Thank you all

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) GONZÁLEZ LÓPEZ, M. P., 1997, *Warships of the Spanish Civil War* 1997. Barcelona, Ariel.
- (2) AZCÁRATE, Pablo de, 1976, *Mi Embajada en Londres durante la guerra civil española*. Barcelona, Ariel.
- (3) Extractos recogidos del libro “Españoles en el Reino Unido” publicado en 1988 por el Instituto Español de Emigración, Ministerio de Trabajo y S.S. bajo la dirección de D. Javier Casas, Agregado Laboral en Londres.
- (4) CHURCHILL, Winston, 1948, *The Second World War by Sir Winston Churchill*. London, Cassell & Co. Ltd.
- (5) MORRIS, K. F., 1995, *A History of Dolphin Square*. London, Dolphin Square Trust Ltd.
- (6) VEIGA FERREIRA, X. M. y FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, C., 1991, «Aproximación a la historia de la Farmacia del Doctor Couceiro Serrano». Anuario Brigantino 1990, 13: 73-110.

AD/

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES FORCES ARMÉES

PARIS, le 1^{er} FEV 1957

SECRETARIAT D'ÉTAT AUX FORCES ARMÉES
"MARINE"

SECTION ADMINISTRATIVE
Bureau des Décorations

N° 512 - M/SA/DECO.

DCCAN

- 1 FÉV. 1957

N° 5980 Cab

pour Monsieur l'Ingénieur Général du Génie Maritime
Directeur Central des Constructions et Armes Navales

CANIP

O B J E T : Légion d'honneur à titre étranger : M. LAGO, Carlos de nationalité espagnole.

REFERENCE : Lettre 3271 M/SA/DECO. du 26 Juillet 1956.

le 1^{er} FEV 1957

ARRIVÉE

CHIEF

ATTENDU

PAR

Requise =

Copies =

Classement =

TRANSFERT =

1.- J'ai l'honneur de vous faire connaître que Monsieur LAGO, Carlos, de nationalité espagnole, Chef du Service des Constructions et Armes Navales du poste de l'Attaché Naval près de l'Ambassade de France à Londres, a été promu au grade d'Officier dans l'Ordre de la Légion d'honneur, par décret en date du 22 Décembre 1956.

2.- L'Attaché Naval près de l'Ambassade de France à Londres a été avisé de cette promotion.

P.O. Le Commissaire Principal de SAINT-STEBAN
Chef du Groupe Études - Travaux législatifs - Décorations

De launthelo

SDA/PL



LAGO Carlos

Né le 31 octobre 1906 à La Laguna (Canaries).
Nationalité espagnole.

Entré au service en 1923. Ingénieur du génie maritime espagnol.
Rallie spontanément la France Libre le 17 juillet 1941.

Nommé à la même date ingénieur du Génie maritime de 1^{re} cl. auxiliaire.

Chef du Service technique des Constructions et armes navales à Londres pendant toute la durée de la guerre.

Promu ingénieur principal le 1^{er} janvier 1943.

Il est démobilisé le 1^{er} août 1946 avec le grade d'ingénieur en chef de 1^{re} cl. du génie maritime, assimilé spécial à titre étranger, mais continue à servir à titre civil sous contrat en qualité de collaborateur scientifique des Constructions et Armes Navales.

L'ingénieur en chef de 1^{re} cl. du génie maritime Lago est officier de la légion d'honneur (1957).

Arriba,
comunicación del
«Decret» (22-XII-
1956), firmado por
De Gaulle, por el
que se promueve a
Carlos Lago al
grado de «Officier
dans l'Ordre de la
Légion d'honneur».

Abajo, síntesis
biográfica en los
archivos franceses.