



ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

Miguel Ruiz de la Puente

Teniente de navío de la aeronáutica militar

José Luis Sampedro Escolar

Academia de las Ciencias y las Artes Militares

Sección de Diccionario Biográfico Militar

11 de febrero de 2024

Miguel Ruiz de la Puente nació en Cádiz el 24 de abril de 1906, educándose en un ambiente teñido de heroísmo ya que era hijo de don Juan Ruiz Belando, comandante de Infantería, nacido en Lorca (Murcia) en 1874, en una familia de militares, condecorado con la Cruz de la Real Orden de San Fernando de II clase, por el combate en las inmediaciones del Kert en 1911, en el que falleció, cuando su hijo Miguel contaba cinco años, siendo enterrado en el Panteón de los Héroes del cementerio de Melilla. El abuelo paterno de nuestro biografiado fue el coronel de Infantería Juan Ruiz Alcázar. La madre, doña María de los Ángeles (llamada «doña Angelita») de la Puente Hortal, descendía de una distinguida familia gaditana, siendo sobrina nieta del cardenal Fernando de la Puente y Primo de Rivera (1808-1867), arzobispo de Burgos, preceptor del futuro rey Alfonso XII y pariente lejano de José Antonio.

Un certificado emitido el 10 de mayo de 1940 por don Jerónimo Bustamante y de la Rocha, capitán de fragata Jefe del Estado Mayor de la Comandancia Naval de Baleares, señala que:

Por estar desempeñando a comienzos del Movimiento el destino de Jefe de la III Sección (Operaciones del Departamento Marítimo de Cádiz), le consta que

el Teniente de Navío Piloto Tirador don Miguel Ruiz de la Fuente prestó importantísimos servicios de guerra como Jefe de la escuadrilla Dornier de la Base de Cádiz, efectuando numerosos transportes de tropas a la Península, contribuyendo al éxito del convoy que el 5 de agosto pasó el Estrecho y que atacó al destructor rojo *Lepanto*, que tuvo que tomar refugio en Gibraltar a causa de las bajas que le ocasionó. También señala que contribuyó en gran parte a la captura del *Montecillo*, buque mercante incautado por los republicanos [el 25 de agosto de 1936], y efectuó numerosos reconocimientos, todos ellos servicios de guerra de gran utilidad.



Es de recordar en ese trance el eficaz apoyo que Ruiz de la Fuente prestó desde su *Dornier* al *Dato*, para neutralizar al destructor republicano *Alcalá Galiano*.

De su trayectoria militar se hacen eco varias publicaciones, pero ha de advertirse que en la página 65 del libro de José Larios *Combate sobre España* (Madrid, 1966), se le cita erróneamente entre los tripulantes del paso del Estrecho, pues lo menciona, integrado en una relación, por su primer apellido, Ruiz, seguido de coma y, como si se tratase de otro personaje, un inexistente *de la Fuente*, y ha de tenerse en cuenta que otros autores lo citan, también erróneamente, como *Enrique*, cuando su nombre de pila era *Miguel*. Aparece mencionado correctamente en la obra de Emilio Herrera *Entre el añil y el cobalto*.

Los hidroaviones en la guerra de España (Madrid 1987), editado por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, en las páginas 144 a 148 de la obra *La Aeronáutica en la Armada (1917-1987)*, de Manuel Ramírez Cabarrús y José Manuel Ramírez Galván (1987), y por Francisco Antonio Guerrero Flores y otros en *Proa al cielo. Imágenes de la aviación naval española desde 1917* (Madrid, 2004), páginas 142, 143 y 145.

Fernando y Salvador Moreno de Alborán dicen literalmente (*La guerra silenciosa y silenciada*, Madrid, 1998, vol. I, pág. 680, nota 111. En ese volumen también se publica su retrato) que destacó en la campaña de 1936 y, muy especialmente, en los primeros días del Alzamiento, con brillantes actuaciones de ataque a los buques

enemigos, protección del *Convoy de la Victoria* del 5 de agosto de 1936 y otros hechos. En este punto conviene detallar que el Movimiento del 17/18 de julio de 1936 coincidió con las reparaciones y labores de mantenimiento que se estaban efectuando en ocho de los nueve aparatos *Dornier Wal* de que podrían disponer los alzados en circunstancias normales. Ruiz de la Puente, llegado a Cádiz desde San Javier para hacerse cargo del *D-8* que ya estaba en condiciones de volar, produjo una fuga de aceite en el reductor del motor delantero de este aparato, inutilizándolo así hasta el día 20, en que se apreció que Cádiz quedaba claramente en zona nacional, pilotando el *D-8* a Ceuta para unirse al puente aéreo en el que efectuó dos vuelos, trasladando a la península un oficial y 23 hombres de regulares, labor que continuó en los días siguientes hasta que el día 23, acompañado por los auxiliares José Ramos Crespo y José Sastre Navarro, fue atacado con fuego de ametralladora desde Tarifa, averiándole el sistema de iluminación, lo que le obligó a amarrar en Ceuta.

El día 27 de julio, el *D-4* y el *D-8* fueron atacados, estando en el agua en la bahía de Algeciras, por dos *Savoia* con base en Málaga a los que repelieron con fuego de ametralladora, derribando a uno de los atacantes. En esa misma fecha, 27 de julio, se puso al mando de una escuadrilla mixta integrada por los dos *Wal* y los tres *Savoia* que Ignacio del Cuvillo Merelo había utilizado previamente en Galicia, usando alternativamente como bases la de Puntales y la de La Puntilla, aunque sus actuaciones tuvieron que limitarse a reconocimientos de poca duración en el golfo de Cádiz y en el mar de Alborán debido a la escasa fiabilidad de las condiciones técnicas de estas aeronaves, que sufrían frecuentes averías de difícil solución por la carencia de repuestos. Ello no impidió que el día 29 los *Dornier* lograran hacer huir a Tánger a tres submarinos republicanos mientras trataban de mantener despejado el mar de Alborán, cuando se preparaba el *Convoy de la Victoria* que habría de desarrollarse a partir del día 5, pilotando Ruiz de la Puente el *D-8*, manteniendo a distancia a las unidades enemigas con su actuación, junto al resto de los efectivos de aviación concurrentes, efectuando parecidas labores los días 16 y 18. En septiembre quedó al mando de una escuadrilla, la *1-E-70*, formada por los *D-4*, *D-5* y *D-8*, de la Aeronáutica Naval, a la que se unirían posteriormente tres hidros. Su misión fue la vigilancia de la zona del Estrecho, golfo de Cádiz y mar de Alborán, localizando unidades enemigas, prestando protección a las nacionales y realizando labores de exploración.

El 22 de septiembre de 1936 protagonizó un dramático episodio. Pilotando un *Cant Z 501*, regalado al Movimiento por el Aero Club gaditano, acompañado por el alférez de complemento Rodolfo Bay Wright, el auxiliar de radio José Sastre Navarro y el oficial mecánico Francisco Carrión del Río, realizaba una exploración, puesto que el Gobierno republicano intentaba hacer llegar efectivos del Mediterráneo al Cantábrico, tratando de mejorar la situación en el frente vasco. En el servicio

realizado en la tarde de dicha jornada, cuando se encontraba a 50 millas de su base, tras media hora de vuelo, una avería del motor le obligó a amarrar en aguas agitadas y el hidro quedó destrozado. Por decisión de Ruiz de la Puente los suboficiales ocuparon el bote salvavidas y él y Bay quedaron aferrados a la cola de la aeronave, resistiendo con gran esfuerzo hasta ser rescatados ocho horas después por el petrolero francés *P.L.M. 17*, siendo trasladados a Gibraltar, en donde consiguieron que las autoridades no los entregasen a los poderes de la España republicana gracias a la ascendencia británica de Rodolfo Bay. Por su parte, los ocupantes del bote salvavidas fueron rescatados cuarenta horas después por otro buque francés, en contratorpedero *Lyon*, desembarcándolos en Casablanca el día 26.

Igualmente memorable es la actuación del 12 de octubre de 1936, en aguas de Málaga, contra el sumergible B-5, mandado por el capitán de corbeta Carlos Barreda Terry, cuando, pilotando el 70-4 con el mencionado Rodolfo Bay, descubrió en aguas de Estepona al submarino republicano B-5, que se sumergió al divisarlo, pero le arrojó una carga de profundidad y cuatro bombas de 50 kilos. El submarino no emergió y poco después se le dio de baja en la Armada gubernamental. Es este un pasaje controvertido. Dionisio García Flórez, en su libro *Submarinos. Buques de la Guerra Civil española* (Madrid, 2003), dice:

El 12 de octubre, el submarino se hallaba en superficie, de patrulla, a la altura de Estepona, cuando fue avistado por un hidro D-4 que pilotaba el teniente de navío Ruíz de la Puente. El "B-5" se sumergió inmediatamente y el hidro realizó varias pasadas sobre el lugar lanzando una carga de profundidad y varias bombas de 50 kg. Otro Dornier Wal se unió al ataque, pero ya no pudieron volver a ver al submarino, sólo una gran mancha de aceite.

Esta versión es rebatida por el almirante Gonzalo Rodríguez Martín-Granizo y el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro (*Submarinos republicanos en la guerra civil española*, Madrid, 2003), que mantienen que Barreda pudiera haberse suicidado y hundirse con su navío para evitar que sirviese a la República.

El Grupo 70 quedó oficialmente constituido el 14 de noviembre, pese a haber operado brillantemente desde octubre, y el 6 de diciembre quedó afecto al Estado Mayor de la Armada. El 22 de enero de 1937 pasó a Mallorca con el comandante Rambaud, encargado de formar el Grupo 62 (2-G-62) con los hidros *Cant Z-501*.

A las 10 de la mañana del miércoles 1 de febrero de 1937, el hidro 62-1, uno de los *CAN-Z* integrado en el recientemente creado *Grupo 2-G-62*, despegaba en la bahía de Pollensa para realizar una misión de exploración, ocupándolo Ruiz de la Puente junto al capitán Antonio Melendreras Sierra; como radio y mecánico, el alférez Luis Expósito Herranz, y de auxiliar 2º Fernando Urtasun Vidal. Al iniciar el vuelo chocó con los palos de un barco del Monopolio de Tabacos, falleciendo Ruiz de la Puente

y Melendreras, mientras que los otros dos tripulantes resultaron heridos de consideración. Según los especialistas, este modelo de aeronaves levantaba un exceso de agua con el morro durante el despegue, que se realizaba, por ello, en su primera fase, a ciegas.

Algún autor dice, equivocadamente, que el accidente y el fallecimiento ocurrieron el día 2 de febrero, pero la documentación oficial y la prensa del momento no dejan lugar a dudas. Más grave es el cúmulo de errores en la corta nota que aporta la obra *Los marinos en la Orden de San Fernando* (Ceballos-Escalera y Gila, A. et al., Ministerio de Defensa, Madrid, 2011), que dice, textualmente: «pereció ahogado tras un amaraje por avería a cincuenta millas de Pollensa, habiendo puesto a salvo a la tripulación», que mezcla datos referidos al accidente del 22 de septiembre de 1936, narrado en párrafos anteriores (acaecido a cincuenta millas de su base gaditana) y el mortal, sufrido al año siguiente, en la bahía de Pollensa (no a cincuenta millas de esta localidad mallorquina), en el que no se realizó operación alguna para poner a salvo a la tripulación, al no haberse presentado posibilidad para ello.

El alférez médico Juan Vidal Miralles certificó que Ruiz de la Puente falleció por inmersión, mientras que Melendras sufrió fractura de cráneo.

Sus restos mortales fueron sepultados en el cementerio de la ciudad de Cádiz, cuyo Ayuntamiento, por oficio del 13 de octubre de 1939, comunicó a su familia la cesión a perpetuidad del nicho 140, fila séptima, patio séptimo, Sur.

Los mencionados Fernando y Salvador Moreno de Alborán califican su fallecimiento como «una gran pérdida para la aeronáutica naval». El 13 de enero de 1938 se le concedió, a título póstumo, la Medalla Militar Individual, por su actuación como piloto de hidroavión (Boletín Oficial número 118), y el 27 de febrero de 1940 el generalísimo Franco le concedió la Cruz de Guerra en concepto de «Distinguido Extraordinario». Además, se le otorgó, también a título póstumo, la Medalla de la Ciudad de Palma, por Orden del Ministerio del Aire de 6 de diciembre de 1939. Igualmente recibió la Orden del Águila alemana con espadas y, entre los bous militarizados por las autoridades nacionales en el Sur uno, conocido como el primer *Pemartín* (ex *Panxón*), tomó el nombre de *Ruiz de la Puente* (Manuel Rodríguez Barrientos. “La Guerra Civil en Algeciras y su entorno geográfico”, en *Revista General de Marina*, vol. 258, abril de 2010, págs. 399-412), tras ser reparado, en 1938, pasando a la base de Palma, al mando del alférez de navío de la Reserva Naval Carlos Estévez, siendo devuelto a su propietario al finalizar la contienda.

En el ámbito familiar señalamos que Miguel contrajo matrimonio civil, en Madrid, el 8 de noviembre de 1935 (Registro Civil de Palacio, Madrid, Matrimonios, lib. 62, fol.338, nº. 371. *ABC* de Madrid de 19-X- 1935, p. 28, dice: «Para los primeros días

de noviembre se anuncia la boda de la señorita Cecilia Sanpedro y Font con el oficial de la Marina de guerra D. Miguel Ruiz de la Puente») y, canónicamente, en la Iglesia parroquial de Cristo Rey, de los Sagrados Corazones, en la calle Martín de los Heros, el siguiente día 14, con doña Cecilia Sampedro Font, nacida en Utrera el 6 de junio de 1913, hija del ya difunto don Pedro Sampedro y Marrufo, segundo Jefe de la Aduana de Cádiz (natural de Utrera), y de doña Juana Font Mercadal (de Mahón).

Cecilia sobrevivió cuatro décadas a su marido y falleció en Madrid el 27 de diciembre de 1976, siendo sepultada en el Cementerio de la Almudena (esquela funeraria en *ABC* de Madrid de 28 de diciembre de 1976, pág. 94). Había testado el 25 de abril de 1968 ante José Luis Álvarez Álvarez. Estuvo condecorada con la Medalla de Sufrimientos por la Patria (*Diario Oficial* número 51 de 1940) y la de plata de la Cruz Roja (1953). No quedó descendencia de este matrimonio, pues sólo tuvieron una hija póstuma, María del Carmen Ruiz de la Puente Sampedro, nacida en el Madrid frente populista, en octubre de 1936, y allí fallecida en diciembre del mismo año (enterrada en el Cementerio de La Almudena el 28 de diciembre de 1936).

Nota: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2024