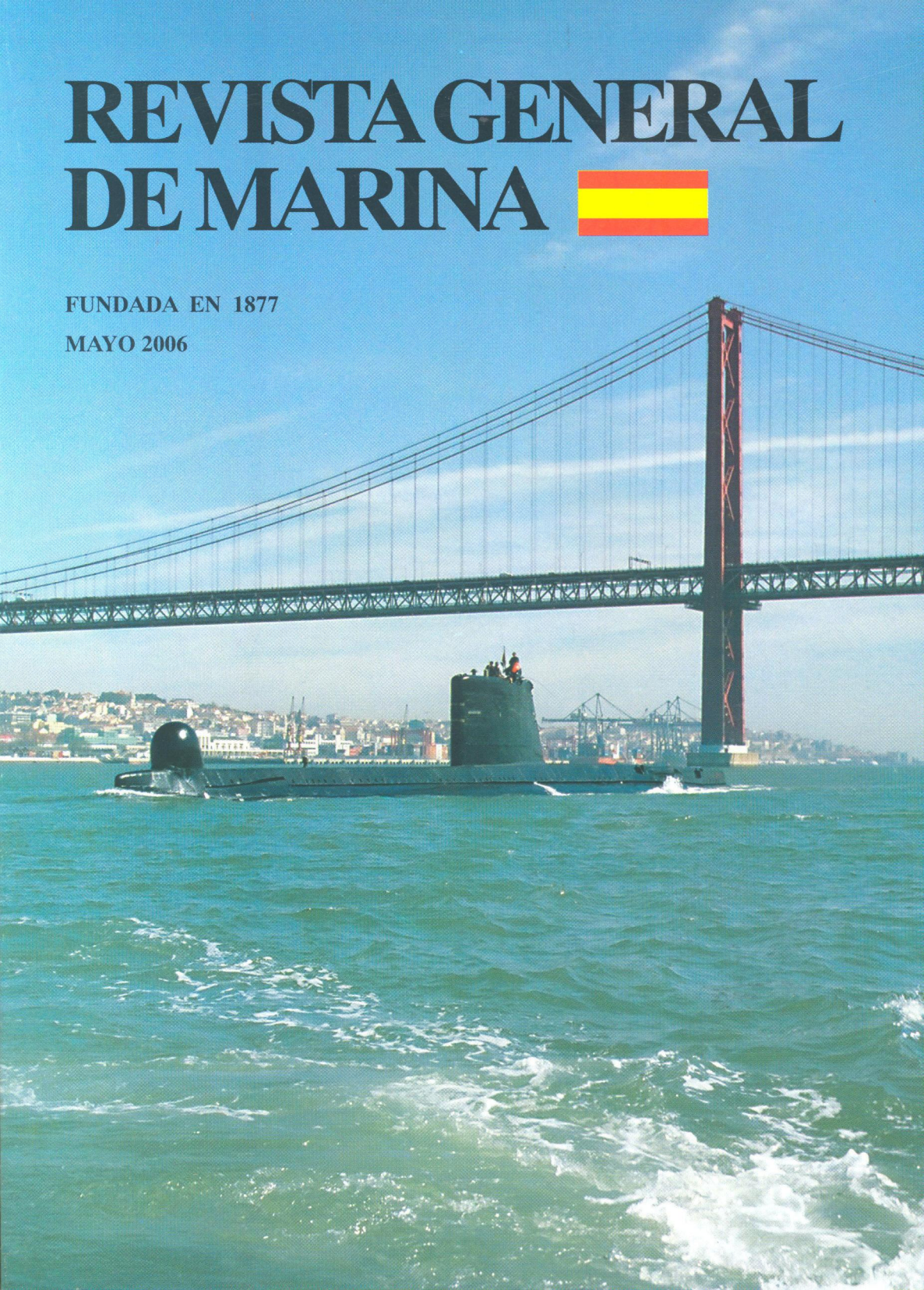
REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

MAYO 2006



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

FUNDADA EN 1877
AÑO 2006
MAYO
TOMO 250

CARTA DEL DIRECTOR 611

CARTAS AL DIRECTOR 613

TEMAS GENERALES

LA MAR EN SESIÓN CONTINUA. SEGUNDO PASE 615
Presidente de la Fundación Letras del Mar Manuel Maestro
LA OFICIALIDAD EVENTUAL EN LAS FUERZAS ARMADAS ESPAÑOLAS 627
Teniente de navío Alfonso de Ceballos-Escalera Gilda, alférez de Infantería de Marina Francisco Díaz de Otazu Güerri
DEL NOMBRE DE LOS SUBMARINOS
Agustín Ramón Rodríguez González de la Universidad San Pablo-CEU 643

TEMAS PROFESIONALES

VOCACIÓN. LA LLAMADA DE LO NAVAL
Capitán de navío Jesús Mariño Rodríguez 647
EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA UNIVERSAL (SIA)
Capitán de corbeta (RNA) José María Silos Rodríguez 657
BUQUE DE ACCIÓN MARÍTIMA OCEÁNICO BAM
Capitán de fragata ingeniero Jesús Manrique Braojos 667
EL PASO DE LA CARTOGRAFÍA NÁUTICA DE PAPEL A LA DIGITAL
Capitán de navío Fernando Quirós Cebriá 681

HISTORIAS DE LA MAR

OSCURO COMO LA TUMBA
Capitán de corbeta (RNA) Luis Jar Torre 687
LA BATALLA NAVAL DE JUTLANDIA
Vicealmirante José María Treviño Ruiz 705
LOS SUBMARINOS QUE PUDIERON SER ESPAÑOLES (1918-1985)
Albert Campanera i Rovira 719

INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA» HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MISCELÁNEA
ANECDOTARIO MARINERO
LA MAR EN LA FILATELIA
CINE CON LA MAR DE FONDO
MARINOGRAMA
IN MEMORIAM

NOTICIARIO - CULTURA NAVAL
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: El *Marsopa*, en su crucero de despedida, navegando bajo el puente «25 de abril», que une las dos orillas del río Tajo en Lisboa.
(Foto: D. Quevedo Carmona).

MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta REVISTA*, ni de ningún otro organismo oficial, con los criterios de aquéllos.*

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO: 076-06-009-6 (edición en papel)
NIPO: 076-06-010-9 (edición en línea)

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5
Librería Náutica *Robinsón*. Bárbara de Braganza, 10.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
Diálogo Libros. Diego de León, 2.
Librería *Castellana*. Paseo de la Castellana, 45.
BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
CARTAGENA.—Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
FERROL.—*Central Librera*. Dolores, 2. Página web: *www.centrallibrera.com*
Central Librera. Real, 71. Correo electrónico: *centrallibrera@telefonica.net*
Kiosko Librería. Sol, 65
SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
SEVILLA.—Museo Marítimo *Torre del Oro*. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*. Sant Pere, 45 (Serrallo).
VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Cesáreo Alierta, 8.

VENTA ELECTRÓNICA

www.fragata-librosnauticos.com

Precio ejemplar (IVA incluido):

España	1,65 ≠
Unión Europea	2,10 ≠
Otras naciones	2,25 ≠

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España	14,88 ≠
Unión Europea	19,57 ≠
Otras naciones	20,16 ≠

PUBLICIDAD: Vía Exclusivas, S. L.
Viriato, 69. 28010 MADRID
Teléfono: 91 448 76 22. Fax: 91 446 02 14
Correo electrónico: viaexclusivas@jet.es
DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:
Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.
Teléfono: 91 379 51 07. Fax: 91 379 50 28
Correo electrónico: regemar@fn.mde.es

CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

La primavera es estación de cambios y de renovación. Es tiempo de bienvenidas y de despedidas. De abrir nuevos cuadernos de bitácora y de cerrar los que completan un ciclo. Así, el equinoccio vernal de este año se ha estrenado con el alta en la Armada de la fragata *Méndez Núñez,* seguido por la despedida del *Marsopa,* último submarino de la *Serie 60.*

También es tiempo propicio para relevos. Para que los que se van dejen paso a los que llegan. El viernes de Dolores, en el meridiano de la legislatura, se nos anunció el cese, a petición del titular, del ministro de Defensa, y el martes Santo, su relevo se hizo cargo de la cartera del embonado departamento, en el sentido literal y marinero del vocablo. Enhorabuena al saliente y mucha suerte al entrante, como decimos en la Armada en tales ocasiones.

Y un servidor de ustedes también se va. El día 13 de este mes de mayo seré relevado pero, dada mi modesta órbita, no será a petición propia, sino por imperativo legal de la edad. El nuevo director, que viene de Nápoles de un destino OTAN —siempre de esa ciudad nos han llegado cosas buenas para la Armada—, es el capitán de navío Guillermo Valero y su nombramiento ha levantado en la Corporación las más optimistas perspectivas para el futuro de nuestra centenaria REVISTA. Él es de la Real Isla de León, de San Fernando, ciudad con cuyo señorío está vinculado por pasadas empresas familiares. El relevo será pues entre isleños —él, *cañaílla*, y el que se despide, pitiuso— y ambos, además de ejercer como tales, presumimos de nuestra condición salinera.

Ya sé, queridos lectores, que 47 años continuados de servicio producen adicción y originan una nostalgia de la Armada de la cual no me veré libre y de la cual no quiero librarme, y que cuando se alcanza una edad provecta —sin haber pedido árnica ni buscado socaire en los momentos duros— la bebida de la despedida debe servirse fría, con caña a la vía y la emoción en avante mínima, sin volver la vista atrás para no recrearse contemplando la estela dejada.

Sólo me queda pedir perdón a los colaboradores que se han sentido defraudados por aquellos buenos artículos que no supe apreciar y que envié al almacén de excluidos, y también al personal de la imprenta y de la Ayudantía Mayor por mis exigencias y mi pesadez; y, por último, agradecer a todos —personal de la REVISTA, suscriptores, colaboradores, lectores, amigos y anunciantes— el apoyo que me han prestado y las innumerables muestras de cariño que me han dispensado en mi destino postrero y más prolongado —ocho años y medio— al servicio de la Armada, o sea a España.

Mariano JUAN Y FERRAGUT

A NUESTROS COLABORADORES

El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso para su publicación. Normalmente no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia sobre ellos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo, en cuyo momento el colaborador que lo desee podrá reclamar la devolución de su trabajo.

Los originales, que habrán de ser inéditos, se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, con un máximo de 28 líneas por página y su extensión no deberá sobrepasar las 10 páginas, dejando a la derecha un margen suficiente para las correciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en disquete, con tratamiento de texto Word o Word Perfect**. La Redacción se reserva la introducción de las correcciones ortográficas o de estilo que considere necesarias.

El título irá en mayúsculas; bajo él, a la derecha, el nombre y apellidos del autor y debajo su empleo, categoría o profesión y N.I.F. Los títulos de diferentes apartados irán en línea aparte, en minúsculas y subrayados con línea ondulada, lo que significa su impresión en negrita. Se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecomillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecomillado o cursiva cuando se considere necesario. Las siglas y acrónimos deberán aclararse con su significado completo la primera vez que se utilicen, pudiendo prescindir de la aclaración en lo sucesivo; se exceptúan las muy conocidas (ONU, OTAN, etc.) y deben corresponder a su versión en español cuando las haya (OTAN en lugar de NATO, Armada de los Estados Unidos en vez de US Navy, etc.).

Las fotografías, gráficos y, en general, ilustraciones deberán acompañarse del pie o título. **Las fotografías e ilustraciones cuando se remitan en disquete o CD-ROM, tendrán como mínimo una resolución de 300 dpi.** Deberá citarse su procedencia, si no son del propio autor, y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación: la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de esta norma. Todas las ilustraciones enviadas pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA y sólo se devolverán en casos excepcionales.

Las notas de pie de página se reservarán para datos o referencias directamente relacionados con el texto, se redactarán del modo más sintético posible y se presentarán en hoja aparte con numeración correlativa.

Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

Al final del artículo, al que se acompañará la dirección completa, con distrito postal, y número de teléfono de contacto del autor, deberá figurar su firma.

CARTAS AL DIRECTOR

Navegando en tebeos y cómics

Soy un asiduo lector de la REVISTA GENERAL DE MARINA. *Y hace unos días, cuando llegó a mi poder el ejemplar de enero-febrero de 2006, leí con avidez el artículo titulado* Navegando en tebeos y cómics, *artículo éste que me gustó doblemente por mi condición de marino y por mi afición a los tebeos.*

Solamente quiero señalar que no hay ningún héroe de papel denominado El corsario verde. *Seguramente Manuel Maestro quiso citar a* El cosaco verde, *personaje creado por Víctor Mora y dibujado por Fernando Costa y que, en compañía del forzudo mongol Karakán, el joven Iván, el inefable Sing-Li y de su eterna novia Sankara, recorre el mundo (muchas veces por mar) en busca de aventuras y en defensa de los débiles.*—F. Bagán Silvestre. Palma de Mallorca.

Capote ruso

En la vigente cartilla de uniformidad del vestuario de la Armada figura, entre las prendas denominadas de abrigo, el capote ruso, y se dice que será de paño azul turquí, con la hechura y aditamentos, como botonera, cuello, trabilla, etc., que con meticulosidad describe la citada cartilla. Igualmente está señalado su uso, que es para los actos oficiales que disponga la autoridad competente y también está previsto el uso del capote ruso con carácter potestativo.

Acontece que esta prenda de abrigo, otrora profusamente utilizada tanto en actos oficiales como con carácter potestativo, era habitual cuando lo exigían las circunstancias ambientales; llegamos a la actualidad en que esta prenda de abrigo no se considera, tanto en actos oficiales como en el aspecto potestativo, cuando las condiciones meteorológicas imponen la exigencia de la necesaria y oportuna prenda de abrigo, entre ellas la del capote ruso. Se corre el riesgo cierto que personas ajenas a la Armada lleguen a la conclusión de que el personal de la Armada no dispone de prendas de abrigo adecuadas para hacer frente a situaciones de tiempo meteorológico de frescas o bajas temperaturas o lluvia. Todo lo anterior es de aplicación para la prenda de abrigo de la marinería y tropa.

Como exponente de la situación actual se observa que en los denominados Cuerpos Comunes no está prevista ninguna prenda de abrigo, tal y como sucedía hace tiempo en el Ejército, que usaban con el uniforme gabardinas de paisano.

Mi querido director, lo que pretendo es dar fe de lo que sucede y observo, y al dar este modesto pero sentido aldabonazo se pretende concienciar al personal para retomar el uso de las prendas de abrigo, haciendo especial hincapié en el Ruso, *así denominado corrientemente, cuando las exigencias meteorológicas demanden el concurso de esta elegante y muy militar prenda, el* Ruso, *que felizmente ha traspasado lo típicamente castrense para instalarse en los jóvenes y niños de ambos sexos, de la sociedad civil.*—Vicealmirante José Luis Torres Fernández. Ferrol (La Coruña).

El capitán general del Departamento Marítimo, almirante Antón Rozas, suscribe los documentos en que se formaliza la entrega a la Armada de las fragatas modernizadas. Todos utilizan el capote ruso; era a mediados de la década de los sesenta. (Foto: archivo RGM).

SUSCRÍBASE A

REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

POR 14,88 EUROS (2.475 PESETAS) AL AÑO (DIEZ NÚMEROS)*
(IVA y gastos de envío incluidos)

Recorte o copie este cupón y envíelo a REVISTA GENERAL DE MARINA, Montalbán, 2. 28071 MADRID.

(Puede también suscribirse llamando al teléfono 91 379 51 07, remitiendo un fax al n.º 91 379 50 28, o por correo electrónico: regemar@fn.mde.es

Sí, deseo suscribirme a la REVISTA GENERAL DE MARINA

☐ Por el periodo de un año, a partir del mes de _____

☐ Indefinidamente (mínimo un año), a partir del mes de _____

Nombre _____ Primer apellido _____ Segundo apellido _____

Domicilio, calle, plaza _____ Número _____ Piso _____ Cód. Postal _____

Ciudad _____ Provincia _____ Teléfono _____

DATOS BANCARIOS

ENTIDAD | OFICINA | DC | N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

* Precio para los residentes en España 14,88 euros.
Unión Europea: 19,56 euros. Otros países: 20,16 euros.

LA MAR EN SESIÓN CONTINUA.

SEGUNDO PASE

Manuel MAESTRO
Presidente de la Fundación Letras del Mar

El Cine es el único arma de precisión
que permite matar a la Muerte.

(Jean Cocteau).

¡Más celuliode, es la guerra!

L descanso ha finalizado y, cuando las luces se apagan en la sala, el sonido procedente de la pantalla aún se confunde con el del crujir de las pipas y las patatas fritas. Las parejas se acurrucan aprovechando la oscuridad reinante, y los chavales estiran el cuello, a la vez que agudizan el oído para poder contar mañana al compañero de pupitre la película de barcos de guerra que vieron en el primer pase de las cuatro, y que ahora vuelven a ver en el de las siete.

Se conoce como género bélico al conjunto de películas que relatan acontecimientos inherentes a las guerras acaecidas tras la Primera Guerra Mundial, y fundamentalmente las que tienen como tema la Segunda Guerra Mundial. Las décadas de los cuarenta y los cincuenta del siglo pasado estuvieron marcadas por este conflicto. A tal punto que en 1942 se creó en Estados Unidos un departamento especializado, dependiente de la Secretaría de Defensa, bajo la dirección de Frank Kapra, para justificar la entrada del país en la conflagración y enardecer los ánimos patrióticos de los ciudadanos yanquis. También muchos actores y directores se incorporaron a filas: muchos de ellos a la Marina norteamericana, lo que trajo consigo que las experiencias vividas en primera persona pasasen posteriormente al celuloide. Fenómeno al que no fueron ajenos el resto de aliados.

Grandes combates como *La Batalla del Río de la Plata*, en la que se rememora la caza y hundimiento del *Graf Spee*, cuyo comandante Langsdorff es interpretado por Peter Finch; *Hundid el Bismarch,* en la que se relata la caída del acorazado más temible de la Marina alemana; o la reciente *Pearl Harbor*

Burt Lancaster y Deborah Kerr en la película *De aquí a la Eternidad.*

sobre el ataque japonés, que supuso la entrada de los americanos en la guerra, son una muestra de este género con marcado matiz histórico. *Sangre, Sudor y Lágrimas,* con Noel Coward y John Mills al frente del reparto; *Morituri* con Marlon Brando y Yul Brynner, o *La Llave,* en la que aparece la pareja formada por William Holden y Sofía Loren; *De Aquí a la Eternidad,* con Burt Lancaster y Deborah Kerr, en la que se nos presenta la vida cotidiana de unos soldados que al final son víctimas del ataque japonés a Pearl Harbor; *Tener y No Tener,* con Humprey Bogart; *Comando en el Mar de China,* con Michael Caine, o *El Ojo de la Aguja*, en la que Donald Sutherland asume el papel estelar, forman un amplio muestrario de este tipo de cine de guerra en el mar, en el que se rememoran los sentimientos de náufragos que han visto su barco torpedeado, las peripecias de capitanes mercantes que no se resignan a aceptar las consignas nazis los amores imposibles de muchos tripulantes o la versión novelada de episodios históricos, ya que no hay géneros cinematográficos en estado puro, pues la propia naturaleza del cine le hace tender por principio a la mezcla. Más reciente es el caso de *Doble Alerta Máxima,* de Steven Segal, un ejemplo de cine adobado con grandes dosis del sensacionalismo rampante a finales del siglo pasado, en el que se narra el secuestro del acorazado *Missouri*.

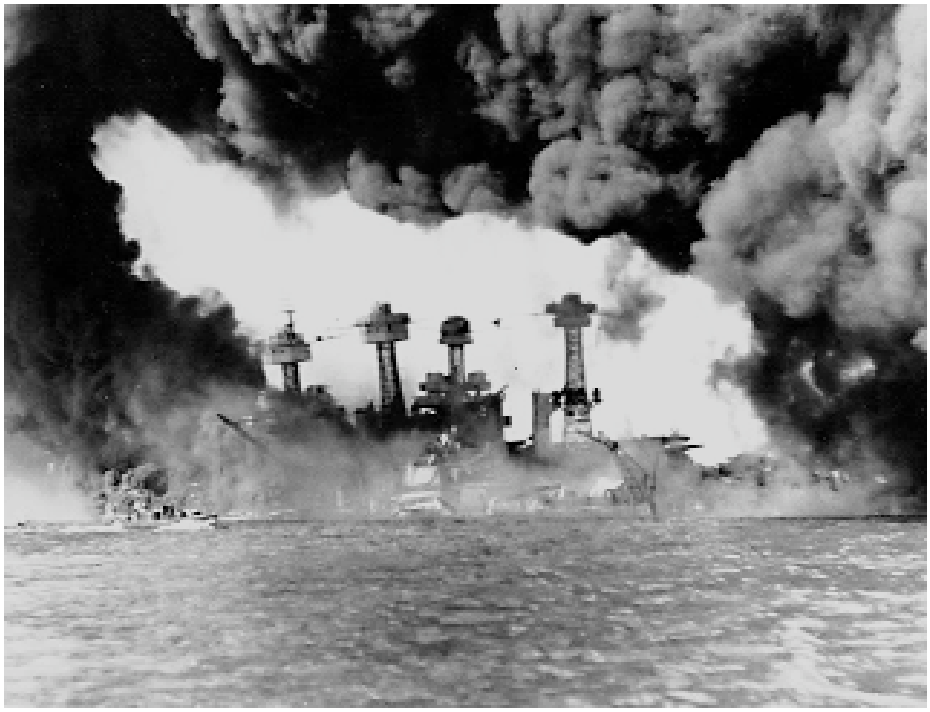
John Wayne es un rostro que aparece, una y otra vez, en las carteleras de los cines de la época, trocando el sombrero de cowboy por la gorra de marino, como lo hizo en *Primera Victoria, La Flota Silenciosa, Hombres Intrépidos, El Zorro de los Océanos* o *No Eran Imprescindibles*, amén de en otras muchas en lo que más adelante vamos a analizar como subgéneros.

Abajo naves, arriba aeronaves; en medio, infantes

Escrito Bajo el Sol es la primera muestra que caracterizó a Wayne como versátil marino. En esta película asume el papel de un piloto que trata de convencer a sus superiores sobre la conveniencia de la Aviación Naval: subgénero que nos lleva a grandes batallas, en las que los portaaviones son los principales intérpretes; como en *Tora, Tora, Tora!*, una de las superproducciones más famosas que se han realizado dentro del cine bélico, en la que los papeles de Kimmel y Yamamoto son interpretados por Martin Balsam y Soh Yamamu-

ra. Un extraordinario reparto con Charlton Heston, Henry Fonda, James Coburn, Robert Mitchum y Glenn Ford dio vida a los personajes centrales de *La Batalla de Midway*, en la que el almirante Nimitz recuperó la moral de los norteamericanos tras el ataque a Pearl Harbor, tan bien reflejado en la anterior, como fantaseado en *El Final de la Cuenta Atrás*, en la que un portaaviones nuclear entra en el túnel del tiempo que lo transporta al ataque japonés a la base hawaiana, en esta ocasión en 1981 y con Kirk Douglas al mando del navío. Grace Kelly, muy poco antes de ser coronada princesa, protagonizó en 1955, junto con William Holden, *Los Puentes de Toko-Ri*, en la que se narra la habilidad de un piloto reservista durante la Guerra de Corea. Es la primera gran producción en la que aparecen sobre la cubierta de los barcos los aviones a chorro, y en la que el lenguaje de los pilotos es mas sofisticado, frente a las frases sencillas intercambiadas entre los miembros de las escuadrillas de los cazas a hélice, como *Aviones japoneses. Arriba a las cinco*, un sistema para hacerse comprender con facilidad y rapidez, situándose en un reloj imaginario, colocado horizontalmente.

En *Arenas Sangrientas*, en la que se recuerda una de las batallas más cruentas del Pacífico, hace su aparición la Infantería de Marina, y tenemos nuevamente a John Wayne, ahora como sargento de los *marines* que en Iwo Jima colocaron la bandera en la cima del monte Suribachi: una de las imágenes más famosas de la guerra, inmortalizada en una estatua de bronce erigida en Washington. Con las estrellas de teniente coronel aparece, nuevamente,



Pearl Harbor.

trece años después, encabezando el tremendo reparto de *El Día Más Largo*, en el que figuran 48 figuras estelares de Hollywood. En la misma se mezclan imágenes de documentales con otras rodadas que muestran los pormenores del desembarco de Normandía. Tema recurrente en otras películas de menor rango, como el *6 de Junio Día D,* con Robert Taylor y Richard Todd, o en la superrealista *Salvad al Soldado Ryan*, en la que las tomas y los efectos especiales te inmiscuyen en la escena junto a Tom Hanks, responsable de encontrar a James Ryan, un soldado cuyos hermanos han muerto en el conflicto bélico. En *Guadalcanal* un jovencito Anthony Quinn es también un infante de marina de los que en aquellas playas del Pacífico lucharon contra los sempiternos malos de los japoneses, la impenetrable jungla, y las enfermedades tropicales. Raoul Walsh rodó en 1955 *Más Allá de las Lágrimas,* en la que chicos recién salidos del colegio —los esclavos de Huxley— son entrenados para convertirse en auténticos *marines*; momento estelar cuando el sargento les dice: «¡Bien! ¡Ya sois infantes de marina! Podéis llamarme Jim». En 1993 la Infantería de Marina americana protagonizó otra película, pero del género de juicios: *Algunos Hombres Buenos*, en la que Tom Cruise, Demi Moore y

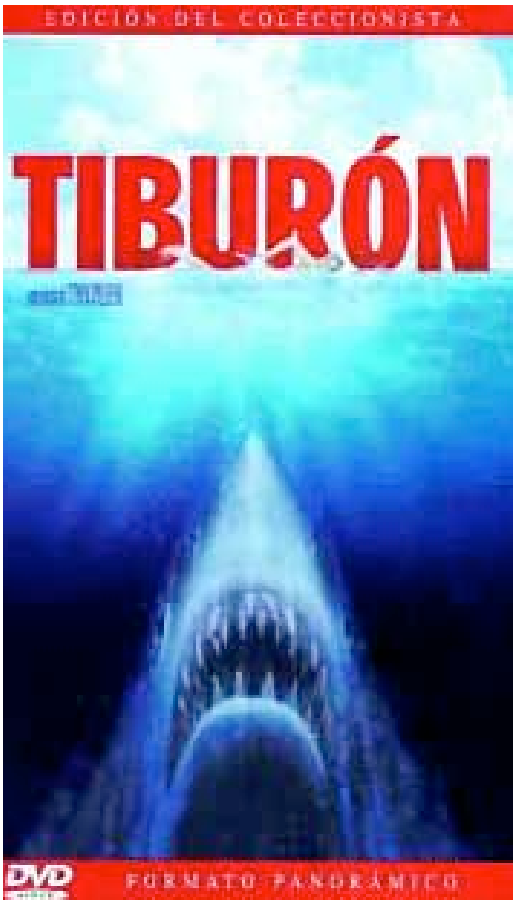
Jack Nicholson interpretan los distintos papeles de una historia en la que varios infantes son acusados de asesinato.

Moby Dick.

Las de submarinos son las preferidas dentro de éste género popularmente conocido como de barcos, en las que torpedos, cargas de profundidad y largas vigilias sumergidos mantienen en vilo al espectador. Como cuando Gary Grant en *Destino Tokio*, Tyrone Power en *Tiburones de Acero*, o Clark Gable en *Torpedo* ordenan ¡arriba el periscopio!, ¡inmersión! o ¡zafarrancho de combate!, ante la presencia del enemigo ario o asiático que invariablemente tiene las de perder, hasta que fue estrenada *Duelo en el Atlántico*, en la que Robert Mitchum y Curt Jurgens acaban en tablas, por lo que se dijo que, por primera vez, una película americana podría haberla filmado el más apasionado de los directores alemanes. Directores que un año después en 1958, con *U-47, Comandante Prien,* empezaron a quitarse el sambenito de sempiternos perdedores, al narrar la proeza del comandante alemán que entró en la base británica de Scapa Flow. En 1981, basada en una novela de Lotar-Günter Bucheim, los alemanes rodaron *El Submarino*, en la que se expone magistralmente la vida y avatares del interior de estas pequeñas naves, lo que fue reconocido con seis nominaciones a los Oscar. *U-Boat* y *U-571* cuentan fantásticas historias, en las que alemanes y americanos se ven envueltos. Por fin, con Sean Connery y Alec Baldwin en *La Caza del Octubre Rojo*, y con Gene Hackman y Denzel Washington en *Marea Roja* podemos sumergimos con los submarinos atómicos durante la Guerra Fría.

Un gigantesco acuario en la pantalla

Muchos animales marinos han convertido la gran pantalla en un formidable acuario. Como es el caso de *Moby Dick*, basada en la novela de Herman Melville, que da vida a la ballena perseguida por Gregory Peck y Patrick Stewart que encarnan al obsesionado capitán Ahab en las versiones que se hicieron sobre la caza del mítico cetáceo blanco. Oficio el de ballenero, sobre el que también está escrito el guión de *El Demonio del Mar,* de Henry Hatha-



way; o al que se dedica la familia de *Todos los Hermanos eran Valientes*, en la que la MGM se hizo a la mar con un reparto en el que figuran Robert Taylor, Stewart Granger y Ann Blyth. *Infierno Bajo Cero* nos muestra ya los modernos barcos balleneros a vapor y con cañón para lanzar los arpones, que es manejado hábilmente por Alan Ladd mientras la nave surca las aguas heladas del Polo. Dos cetáceos vengativos surgieron en la década de los sesenta y setenta: *Namu, la Ballena Salvaje* y *Orca, la Ballena Asesina*, que responden a la muerte de sus parejas con contundentes ataques a sus captores.

Para hacer frente a la caída de espectadores, el cine americano relanzó en la segunda mitad de los setenta sus superproducciones espectaculares. *Tiburón,* de Steven Spielberg, fue la estrella de este fenómeno y responsable de que los bañistas entrasen con cautela en las aguas de la playas de Benidorm. Puesto de moda salieron otras cintas con nombres y argumentos parecidos, en los que el ataque del escualo era el plato fuerte, como en el caso de *Deep Blue Sea*, o en el del gigantesco cocodrilo de mar de *Aguas Peligrosas*.

Las focas, tan defendidas por Brigitte Bardot, también han saltado a la pantalla en diversas ocasiones. Raoul Walsh en *El Mundo en sus Manos*, interpretada por Gregory Peck, Anthony Quinn y Ann Blyth, incluyó una considerable dosis de mensaje ecologista en las espectaculares escenas de caza de estos pinnípedos. En *Lobos del Norte*, Henry Fonda y George Raft aparecen como pioneros en la colonización de Alaska, dedicándose a estos mismos menesteres con una goleta y una factoría. Al igual que los tripulantes del siniestro *Ghost,* que en la novela de Jack London, llevada al cine por Michael Curtiz, *El Lobo de Mar*, luchan por esta preciada mercancía.

Los pescadores también están presentes en la antología del cine del mar. Spencer Tracy, al que vimos de joven pescando bacalao en *Capitanes Intrépi - dos*, de maduro se convirtió en *El Viejo y el Mar*, versión cinematográfica de la novela de Ernest Hemingway, en la que el actor americano interpreta el papel de un anciano marinero que, tras una larga temporada sin conseguir un solo pez, logra una captura enorme que le arrastra por aguas caribeñas. La *Tormenta Perfecta* nos muestra las vicisitudes de los tripulantes de un pesquero que han de enfrentarse a la tormenta más grande jamás vista.

Agua salada para todos los públicos

Para todos los públicos son las tres películas que tienen a una orca de tres toneladas de peso, alineada y antisocial, cuya amistad es conseguida por un chaval de doce años que tiene varias cosas en común con el cetáceo, lo que dio lugar a los guiones de *Liberar a Willy 1, 2* y *3*. El delfín *Flipper* es un fenómeno parecido: víctima de un pescador sin escrúpulos, es curado por el joven Sandy que se convierte en su compañero y aliado en la lucha por mantener una adecuada ecología marina.

Con la voz peculiar de *Popeye*, que acaba de cumplir 75 años, llegó a la pantalla la figura del marino devorador de espinacas y fumador de pipa, que en 1980 interpretó en carne y hueso Robin Willians. Contemporáneo suyo es el *Pato Donald*, sempiternamente vestido de marinerito. Walt Disney lo llevó a la pantalla en *Los Tres Caballeros*, amén de en cientos de cortometrajes. Pero lo más importante relacionado con el mar, surgido de la factoría del mago de los dibujos animados, ocurrió en 1953 con *Peter Pan*, personaje creado por el escritor escocés James Barrie, que mantiene una lucha constante con el capitán Garfio, un pirata manco y tuerto, como mandan los cánones, cuyo papel representó en carne y hueso Dustin Hoffman en la película *Hook*,

de Steven Spielberg. Sempiterno compañero del héroe creado por el belga Hergé es el capitán Haddock, marino que comparte la mayor parte del protagonismo de *Las Aventuras de Tintín*, de las que en 1990 Stéphane Bernasconi pasó del dibujo a los personajes de carne y hueso. George Dunning alcanzó fama mundial en 1969 con *El Submarino Amarillo*, en la que combinó a los personajes de los Beatles con dibujos, *collages*, trucajes y animación de objetos reales. En 1989 Disney volvió a la carga marina con *La Sirenita*, y en 2000 con *La Sirenita 2*.

Sonrisas y lágrimas con telón azul marino

Ninguna comparación hay que más al vivo nos presente lo que somos, y lo que hemos de ser, como la comedia. «Si no, dime: ¿no has visto tú representar alguna comedia, a donde se introducen reyes, emperadores y pontífices, caballeros, damas y otros diversos personajes?», le dice don Quijote a Sancho. Y es que en la comedia está la sal de la vida.

Según los expertos, una comedia cinematográfica es una película que te hace reír o al menos sonreír. Lo que se consigue mediante golpes de humor, que en el cine se llaman *gags*. Maestro en este arte fue Buster Keaton, que con su simple cara de palo hizo soltaran sonoras carcajadas los espectadores del cine mudo, como los que en 1924 presenciaron *El Navegante*. Dirk Bogarde fue *Un Médico en la Marina* que padeció el mal carácter del capitán Hogg, acentuado por la presencia en su barco de la hija del armador, una Brigitte Bardot que en 1955, en vez de dedicarse a salvar a las focas, se afanaba en volver locos a los hombres con sus famosos destapes. John Wayne y Lee Marvin son dos marineros asiduos de *La Taberna del Irlandés*, que se pasan el día a puñetazo limpio en un bar de la Polinesia. Dean Martin y Jerry Lewis forman el dúo estelar de *Vaya Par de Marinos*, y Glenn Ford encabeza el cartel de *Vaya Marineros*, que con *Escala en Hawai* de John Ford y *Operación Pacífico* de Blake Edwards representan la cara simpática de las tripulaciones que hicieron la guerra en el mar contra los japoneses. Y para que halla de todo: en *Un, dos, tres... Splash*, Tom Hanks se encuentra en el mar a una sirena —Daryl Hannah— de la que se enamora perdidamente.

En 1948 Vicente Minnelli con *El Pirata* pone música a las películas con trasfondo marinero; en la misma aparecen como intérpretes su mujer, Judy Garland, y un jovencísimo Gene Nelly, que con Frank Sinatra, su pareja de *Levando Anclas* y *Un Día en Nueva York*, crearon el mito de que: donde hay un marinero hay un buen bailarín.

La otra cara de la comedia, la cara seria que se funde con el drama y la tragedia, la encontramos en *El Barco de los Locos*, en la que Stanley Kramer analiza la personalidad de un grupo de pasajeros durante un viaje en barco. Federico Fellini en *Y la nave se va* nos narra otro viaje, el de un grupo de

excéntricos que zarpan desde Italia con los restos mortales de una famosa cantante de ópera: Fellini desmitifica al final el espectáculo, haciéndonos ver que el trasatlántico es un decorado cinematográfico. En *Oficial y Caballero*, Richard Gere es un joven cadete de Marina que lucha entre su personalidad, el amor y la vocación militar. Y el también jovencito Leonardo di Caprio es la cara aniñada que encabeza el cartel de *La Playa*, interpretando el papel de un mochilero, que a orillas del mar pasa horas inolvidables de uno y otro signo.

España en esto también es diferente

En España el cine del mar no ha pasado de simple anécdota. En los años cuarenta y cincuenta las versiones cinematográficas de obras como *Las Inquietudes de Shanti Andía , Mare Nostrum* o *Correo de Indias*, salidas de las plumas de Baroja, Blasco Ibáñez o Neville, son de las pocas muestras dentro del género de aventuras, a las que podemos añadir *Neutralidad,* dirigida por Fernández Ardavín, en la que se relata un viaje de Bilbao a Nueva York a bordo del *Magallanes*, presidido por la más rigurosa neutralidad, como recalca el título de la película, en cuyo reparto se encuentran figuras de la época como Jesús Tordesillas, Jorge Mistral, Manuel Luna y Gerard Tichy.

Nuestras grandes gestas marítimas tienen su máximo exponente en *Alba de América* dirigida en 1951 por Juan de Orduña, en la que el portugués Antonio Vilar encarna la figura de Colón, y se hace una aproximación, en blanco y negro y cartón piedra, al descubrimiento del Nuevo Mundo. *La Nao Capitana,* en cuyo reparto se repiten nombres de las anteriores como los de Tordesillas, Luna o Mistral, que valían tanto para un roto como para un descosido, narra la ilusión de El Dorado siendo hilo conductor del guión un polizón que consigue ganarse la confianza de los galeotes. La figura del descubridor del mar del Sur está dibujada en *Los Conquistadores del Pacífico,* en la que se narra el trascendente episodio de la conquista americana. *Cristóbal Colón, de Oficio... Descubridor* es una coña marinera del prolífico Mariano Ozores, en cuyo reparto aparecen clásicos del cine de los 80 como Andrés Pajares, Juanito Navarro, Rafaela Aparicio o Fiorella Faltoyano.

En 1951 nuestro cine decide redescubrir las Américas y, al mando de Pepe Isbert, envía al monte de Toledo en una *Ronda Española* con los coros y danzas a bordo, para hacer gala de nuestro folclore más genuino en las repúblicas hermanas. En 1964, con *Crucero de Verano*, pudimos disfrutar de algo que entonces no estaba al alcance de todos los bolsillos: un viaje por el Mediterráneo a bordo del *Cabo San Roque*, buque insignia de nuestra flota trasatlántica, en el que viajan Carmen Sevilla y un importante grupo de secundarios famosos, como Manuel Alexandre, Pepe Alfayate y Venancio Muro, que se ven involucrados en una inocente trama gansteril.

En *Cabo de Hornos* Jorge Mistral se adelantó al *Hespéri - des* a bordo de un ballenero, en el que toman rumbo a la Tierra de la Desolación, en un viaje que se complica con la intervención de una dama misteriosa. Un buque oceanográfico también pesca en alta mar un salmón que lleva marcadas las iniciales GC, lo que nos lleva, con José Calvo y Carlos Estrada en *El Gran Crucero,* a la tierra asturiana que lo vio crecer. Han de pasar muchos años, hasta llegar 1997, para ver a Aitana Sánchez Gijón como *La Camare - ra del Titanic*, película dirigida por Bigas Luna, en la que un joven gana un premio, consistente en un viaje durante su primera travesía a bordo del famoso buque.

María Matrícula de Bilbao, interpretada por Alberto Closas y Arturo Fernández, con guión de José María Sánchez Silva —el mismo de *Marcelino Pan y Vino*— y música de Pablo Sorozábal, huye de la maqueta y el decorado y nos lleva de travesía a bordo de un barco mercante, tripulado por sus mismos armadores, en el que se pone a prueba la vocación del alevín de la familia. Es la película por excelencia de nuestra Marina Mercante. Con Alfredo Landa, más tarde, viajamos al África Ecuatorial en la complicada travesía del guión de *Bandera Negra*.

Tira la bota, tira la chancla

No por menos importante, dejamos para lo último el cine que tiene a nuestra Armada como protagonista. En 1968 la Infantería de Marina salta a las pantallas con *El Marino de los Puños de Oro,* en el que hizo sus pinitos cinematográficos nuestra figura del boxeo Pedro Carrasco, con un argumento que está basado en su paso por la Armada, durante el tiempo en que coincidieron su servicio militar y la época dorada de su carrera como pugilista. Dos años

más tarde, cuando seguía en boga el reclamo de «La Marina te llama», Alfredo Landa, con su *Cateto a Babor*, interpreta la versión marinera del *Recluta con Niño,* de José Luis Ozores, y el Cuartel de Instrucción de San Fernando —conocido como el 1.500—, el Polígono de Tiro Naval Janer y el portaaeronaves *Dédalo* son la alternativa en color al anterior escenario aéreo rodado, veinte años antes, en blanco y negro.

Pero la película por excelencia de nuestra Armada se debe al guión de José Luis Azcárraga, que sirvió de base para que en la Escuela Naval de Marín se rodase *Botón de Ancla* en 1948. Película en la que tres amigos, que son una piña —en la película Jorge Mistral, Antonio Casal y Fernando Fernán Gómez—, se ven enfrentados por cuestiones amorosas, lo que es superado al final de la película por la muerte de uno de ellos. Manuel Gil y el Dúo Dinámico fueron los intérpretes de la versión en color que se rodó, con idéntico guión, en 1960. Posteriormente *Los Guardiamarinas*, dirigida en 1966 por Pedro Lazaga, con el mismo escenario, se acercó mucho a la trama de las anteriores. Y en 1974, Ramón Torrado volvió a la carga con *Los Caballeros del Botón de Ancla,* que se vio eclipsada por las versiones que la precedieron.

Hemos visto repetida la primera película de la tarde, que era de las que más nos gustan: de barcos, y apurando las dos pesetas que nos ha costado la entrada debemos salir de la sala cuando otra vez los indios atacan el fuerte, ya que a las nueve tenemos que estar de vuelta. Y en el camino a casa, como siempre, entre los comentarios del programa que hemos disfrutado y el del próximo jueves, que ponen *Robín de los Bosques* y una de *Tarzán*, seguimos inmersos en ese fantástico viaje en el que todos dimos la vuelta al mundo en 80 aventuras, a bordo de aquellos viejos galeones que eran los añorados cines de sesión continua, impulsados por el celuloide de 35 milímetros, y que todos los jueves transportaban una vociferante e incansable chiquillería que, crecida con el ejemplo de los héroes que aparecían en la pantalla, no se rendía ni a las voces, ni a los fogonazos de la linterna del acomodador.

Primera dotación de la corbeta *Descubierta* (F-31). Cartagena, enero 1979.
(Foto: colección VA Carrero-Blanco).

LA OFICIALIDAD EVENTUAL EN LAS FUERZAS ARMADAS ESPAÑOLAS

LA HISTORIA: OFICIALES DE MILICIAS, PROVISIONALES Y DE COMPLEMENTO

Alfonso de CEBALLOS-ESCALERA GILA

(EC/RV)

Francisco DÍAZ DE OTAZU GÜERRI

(RV)

NOS proponemos, mediante las páginas que siguen, ofrecer al lector de la REVISTA GENERAL DE MARINA algunas noticias y comentarios acerca de la recién creada institución de la Reserva Voluntaria, que si bien tiene ya una cumplida representación en la Armada, aún no es suficientemente conocida en su seno. Dividiremos nuestro discurso en dos partes diferenciadas, dedicando esta primera a glosar lo que ha sido desde tiempos remotos y hasta hace pocos años la presencia de oficiales eventuales en los Ejércitos y Armada, y la segunda a tratar por menor lo que ya es y lo que puede llegar a ser la propia Reserva Voluntaria. Pero antes de seguir adelante, obligado es para nosotros el agradecer a los alféreces de fragata Luis Cercós y José Leopoldo López Iglesias su inestimable ayuda a la hora de pergeñar estas páginas.

Antes de pasar adelante, parece oportuno recordar que la clase de mandos que vamos a memorar deben ser calificados como oficiales eventuales, pero en ningún caso como no profesionales, exceso éste que a veces se comete por gentes inadvertidas y que consideramos verdaderamente ofensivo para la memoria de tantos oficiales que sirvieron con plena profesionalidad durante los tres años de la guerra contra Francia (1793-1795), los seis años de la durísima campaña contra Napoleón Bonaparte (1808-1814), y en las campañas de África (1859-1860), de Filipinas (1887-1898) y de Cuba (1869-1898), en que muchos de ellos perdieron la vida o resultaron heridos y mutilados. Por no

hablar del brillante comportamiento de los oficiales provisionales durante la campaña de 1936-1939, y de los de la Milicia Universitaria y Escala de Complemento, distinguidos en la lucha contra el maquis comunista (1944-1946), o en Sidi-Ifni (1957). No: creemos que es sencillamente inadmisible calificarlos, sea o no sea despectivamente, de no profesionales.

La historia de la oficialidad eventual en los Reales Ejércitos y Armada es, en realidad y sin exageración alguna, la propia historia de la institución castrense. En puridad, los mandos de las Milicias concejiles castellanas que combatieron y vencieron en las Navas de Tolosa (1212) y en otras memorables jornadas de la Reconquista no eran otra cosa que oficiales eventuales, es decir que no prestaban un servicio militar permanente. Y en puridad también, muchos personajes de la talla de Cristóbal Colón y Fernando de Magallanes no fueron otra cosa que mandos eventuales, contratados y estampillados para su respectiva ocasión y jornada...

Prescindiendo de antecedentes medievales, por considerar que los ejércitos modernos comienzan a existir cuando pasan a obedecer directamente al rey y a ser fuerzas permanentes —es decir, al filo del 1500, aunque las tropas de la Santa Hermandad se organizaron ya en 1488—, resulta que ya en los últimos tiempos del reinado de los Reyes Católicos existían los hombres de acostamiento, una especie de milicia que solamente se movilizaba en tiempo de guerra, y que solamente prestaba servicio durante algunos meses cada año. Poco más tarde, el cardenal Cisneros organizó un ejército permanente de voluntarios, verdadera milicia nacional apta para la defensa territorial.

Durante los siglos XVI y XVII, existieron en la mayor parte de las ciudades y villas españolas fuerzas de Milicias Provinciales, sistema creado por Felipe II mediante las Ordenanzas dadas en 1562, y reformado profundamente por Felipe III mediante las Ordenanzas de 1609 y de 1620, y por Carlos según las de 1694. Los soldados milicianos permanecían en sus casas, pero eran instruidos semanalmente en el manejo de las armas, armados y equipados por el rey, y obedeciendo las órdenes de un oficial miliciano perteneciente a la nobleza local, aunque en muchos casos esos tercios eran mandados por un sargento mayor (grado equivalente al actual de comandante), oficial superior profesional que por su edad o achaques físicos ya no estuviera en condiciones de servir en guerra viva. Estos cuerpos se reunían en asamblea regularmente, y se les pasaba una revista semanal; cada compañía tenía el pie de doscientos hombres. Los milicianos no obtenían sueldo alguno, salvo en caso de servir en campaña; pero se les reconocían exenciones fiscales y de alojamientos y bagajes y fuero militar. En tiempos de Carlos II se crearon nuevos Tercios Provinciales permanentes y se reformaron los viejos.

El sistema cambió radicalmente a partir del 31 de enero de 1734, cuando Felipe V promulgó la Ordenanza de Milicias Provinciales, por la que se crearon treinta y dos Regimientos Provinciales. Carlos III dio nueva Ordenanza de Milicias Provinciales en 1766, creándose entonces otros diez Regimientos

Provinciales. Estos cuerpos, con un solo batallón de menos de mil hombres —distribuidos en siete compañías de 100 plazas—, respondían aún en parte al viejo concepto de los tercios organizados en tiempo de los Austria en las principales ciudades y villas. Se componían de voluntarios, y en su defecto de los hombres que se designaban por suerte entre todos los vecinos de una provincia, aptos por su edad y condición, solían reclutarse regularmente pero no prestaban servicio continuamente. Los mandos de estos regimientos, hasta la propia coronelía inclusive, eran reclutados entre la nobleza y el patriciado urbanas —títulos e hidalgos, regidores, abogados, etcétera—, y servían ordinariamente durante un periodo de tan sólo trece días al año —*nihil novum sub sole*—, en el que su cuerpo se activaba y reunía en asamblea para realizar ejercicios y maniobras. No percibían sueldo alguno salvo en caso de guerra; pero sus miembros se beneficiaban de exenciones fiscales y de algunos privilegios.

Hay que decir que aquellos cuarenta y dos Regimientos Provinciales no fueron nunca considerados como una mera tropa de segunda clase destinada a la propia defensa territorial: así, en los días de la guerra contra la Convención francesa (1793-1795), casi todos ellos fueron puestos sobre las armas y sucesivamente enviados a combatir en primera línea. En este sentido, la actuación en las fronteras de Navarra del Regimiento Provincial de Segovia, a las órdenes del coronel marqués de Lozoya, resulta paradigmática: estuvieron ausentes de su patria chica durante tres largos años, se hallaron en innumerables combates y hechos de armas, y su comportamiento no fue solamente digno sino hasta heroico en muchos de aquellos encuentros con los aguerridos revolucionarios franceses, sin desmerecer en nada respecto de los cuerpo profesionales llamados *de línea*.

A los Regimientos Provinciales peninsulares han de sumarse las numerosas compañías de Milicias Urbanas, y las no menos numerosas Compañías Fijas andaluzas. Y, en los dominios de América, los innumerables cuerpos, batallones y compañías de Milicias disciplinadas, formados por voluntarios blancos, pardos y morenos, que, mandados por oficiales voluntarios y eventuales pertenecientes al patriciado local, prestaron un eficaz servicio de armas en las ocasiones de ataques británicos y piratas: lo ocurrido en las jornadas de Cartagena de Indias (1740), La Habana (1762) o Buenos Aires (1807) son excelentes muestras de ello. Allí en ultramar eran fuerzas tanto de Infantería como de Caballería, y son conocidos un centenar de Regimientos Provinciales y otros cuerpos menores, que sirvieron desde la Nueva España a Chile, y desde Cuba a Filipinas.

Poco más tarde, durante la Guerra de la Independencia (1808-1814), tuvo lugar la primera movilización general de nuestra historia militar. Nobleza y pueblo, mayoritariamente inflamados de un alto espíritu patriótico, corrieron a tomar las armas contra los franceses. Y entonces se movilizaron los viejos Regimientos de Milicias Provinciales, al tiempo que se formaron numerosos

nuevos cuerpos militares, en los cuales ejercieron funciones de mando eventual multitud de personas que no habían seguido hasta entonces la carrera militar: así los 400 garrochistas de Utrera y Jerez de la Frontera que en la jornada de Bailén destrozaron a los escuadrones de dragones y coraceros franceses del general Privé, a costa de resultar muertos o heridos sobre el campo las tres cuartas partes de ellos —lo que en otros tiempos bien les hubiera valido la laureada de San Fernando—. Así los de la *Alarma* gallega; así los Voluntarios aragoneses cubiertos de gloria en las dos defensas de Zaragoza; así los Voluntarios Distinguidos de Cádiz, llamados guacamayos, y los Artilleros Voluntarios de Cádiz, que todos se hicieron famosos en la defensa de la ciudad durante el gran sitio. En algunos casos, fueron los propios promotores sus primeros jefes, *estampillados* como oficiales por la Junta Suprema y la Regencia: así, el Regimiento de Granaderos a Caballo de Fernando VII, creado a su costa por el conde de Fernán Núñez; o el Batallón de la Real Maestranza de Ronda, mandado por los propios maestrantes en la batalla de Ocaña, donde fue honrosamente deshecho; o el Escuadrón de Húsares de Cantabria, que creó, sostuvo y mandó con gran éxito el marqués de Villa Alcázar.

Notemos, de entre todos estos nuevos cuerpos, los célebres batallones universitarios —el Batallón Literario de la Universidad de Santiago, el Batallón de Escolares de León, el Batallón de Honor de la Universidad de Toledo, y otros—, que, formados por estudiantes y al mando de muchos de los doctores y catedráticos, salieron a combatir inmediatamente después del 2 de mayo de 1808. El citado Batallón de Toledo funcionó luego como academia militar en Sevilla y en la gaditana Isla de León —de hecho, se considera la matriz del Colegio General Militar creado en 1811—, y tras concluir sus estudios castrenses sus cadetes —425 en total, de las cuatro Armas— pasaron como oficiales a los ejércitos de Aragón, Navarra y Andalucía; entre ellos se contó el celebérrimo Baldomero Espartero, cadete de Ingenieros y futuro capitán general de los Ejércitos Nacionales. Otro tanto ocurrió con los estudiantes de la Universidad de Granada, otro vivero de oficiales eventuales.

Y no fueron las ya citadas las únicas fuerzas creadas, formadas y mandadas por oficiales eventuales: casi todas las guerrillas y partidas de voluntarios armados fueron poco más tarde militarizadas y encuadradas entre las fuerzas regulares, y sus mandos reconocidos como oficiales eventuales; es más, los más destacados de entre ellos pronto fueron coroneles y brigadieres, y algunos alcanzaron incluso el generalato. ¿Cómo olvidar a los Lanceros Leales de Pizarro o Leal Legión Extremeña, formada por el estrafalario escocés John Downie; a los Húsares de Valdepeñas, mandados por *Chaleco*; a los Húsares de Navarra, que mandó Espoz y Mina; a los Lanceros de Castilla, cuerpo de garrochistas salmantinos que mandó tan bien don Julián Sánchez *el Charro*; a los Húsares de Iberia, mandados por don Juan Palarea *el Médico*; a las Legiones Catalanas y a los Batallones de Almogávares; o a los Cazadores de Madrid, que creó y mandó el mismísimo *Empecinado*? *Et sic de ceteris...*

El brillante desempeño de los Regimientos Provinciales fueron la causa de que el Rey les concediese una distinción muy notable: en 1824 se formaron, dentro de la Guardia Real de Infantería fernandina, dos Regimientos de Granaderos Provinciales y dos Regimientos de Cazadores Provinciales, de a tres batallones cada uno. Estaban compuestos por las respectivas compañías de granaderos y cazadores de todos los Regimientos Provinciales, y por cierto que salieron a campaña en los años siguientes.

Los Regimientos Provinciales participaron en todas las campañas posteriores, en particular las luchas constitucionales y, sobre todo, la primera guerra carlista, en la que algunos de ellos merecieron la cruz de la prestigiosa Orden de San Fernando (sólo recordaremos aquí a uno de ellos: don Cayetano Meléndez de Ayones y Peñalosa, coronel del Regimiento Provincial de Segovia, que la ganó asaltando al frente de sus segovianos las trincheras carlistas en las líneas de San Sebastián, el 5 de mayo de 1836). En 1835, a estos oficiales provinciales o de milicias se les reconoció el rango de oficiales de Infantería, y combatiendo a los carlistas ganaron colectivamente doce corbatas laureadas de la Orden de San Fernando los Regimientos Provinciales de Mondoñedo, de Ronda, de Compostela (dos), de Trujillo, de Toro, de Laredo, de Pontevedra, de Oviedo, de Sigüenza, de Soria y de Chinchilla. En el campo carlista, notemos que el Ejército Real estaba compuesto absolutamente por voluntarios, incluidos sus oficiales; valga para ellos, en cuanto a méritos y servicios, lo dicho para sus adversarios de los Provinciales. Esta clase de tropa provincial desapareció como tal en la reforma de 1841, al disponerse que todos los jefes y oficiales debían proceder del Ejército.

Durante la Guerra de África (1859-1860), los Voluntarios Catalanes y los Tercios Vascongados, mandados en gran parte por oficiales locales eventuales, se contaron entre los que más se distinguieron en aquella primera campaña marroquí, muy particularmente en las batallas de Tetuán y de Wad-Ras. En las largas y penosas campañas de Cuba y Filipinas tuvieron también un destacado papel los oficiales eventuales, sobre todo en Cuba y Puerto Rico, donde las Milicias Disciplinadas creadas en 1763 fueron los antecedentes de los numerosos batallones y escuadrones de voluntarios formados a partir de 1869 y regulados en 1880 y 1892, que fueron mandados por oficiales reclutados de entre lo más selecto del patriciado local —propietarios, abogados, funcionarios, etcétera—. No fueron pocos los que, de entre ellos, realizaron notables actos de valor y de constancia, mereciendo no menos de siete cruces laureadas de San Fernando, y una treintena de placas de la Orden Militar de María Cristina.

Pero sería la Primera Guerra Mundial la que al fin movería a los gobernantes españoles a establecer la figura del oficial eventual; ello fue bien porque se convencieron de su utilidad —bien acreditada en varios ejércitos durante las recién concluidas campañas europeas—, bien porque simplemente imitasen

los usos franceses —achaque éste tan habitual entre nuestra clase política, y más entonces en que estaba deslumbrada por la victoria gala sobre Alemania—. Parece ser que la idea partió del artículo «Un estudio sobre cuadros de clases de tropa y oficialidad de complemento», publicado en 1918 por el capitán Carlos García Nieto en el *Memorial de Infantería*. Así, la Ley de Bases de 29 de junio de 1918 creó la figura del oficial de complemento, sobre el precedente de los oficiales de la Escala de Reserva Gratuita establecida por la Ley de 29 de junio de 1911, como una opción para los universitarios que realizasen el servicio militar obligatorio. Del éxito de la iniciativa dicen bien su utilización durante los últimos años de las campañas marroquíes, y el hecho de que el propio rey don Alfonso XIII dispusiese que en su Guardia Real hubiese en adelante una plaza de alférez de Complemento —uno de ellos sería José Antonio Primo de Rivera, alférez del Regimiento de Húsares de Pavía—. En 1931 existían 2.202 oficiales de complemento.

La Segunda República hizo más, ya que democratizó por completo —es decir, redujo el nivel de exigencias académicas— el acceso a las Escalas de Complemento, logrando formar durante su corta existencia no menos de 3.900 oficiales más. En total, en 1936 se contaban unos 6.100 capitanes, tenientes y alféreces de complemento.

Durante la Guerra Civil de 1936-1939, la división de las Fuerzas Armadas entre los territorios *nacional* o *rebelde*, y *republicano* o *rojo*, y la creciente movilización de la ciudadanía en ambos, dejó muy pronto de manifiesto la escasez de oficiales subalternos. El Alzamiento de 1936 dividió a un ejército español que poseía 13 divisiones. Muy pronto sus dos partes enfrentadas crecieron hasta 45, encarándose en primera línea en el momento álgido medio millón de hombres por cada bando. Las eufóricas y heterogéneas columnas milicianas, *cuasi civiles*, de los primeros tiempos de la contienda pasaron a ser verdaderos cuerpos de ejército. A la necesidad cuantitativa se unía la cualitativa para vertebrar los escalones elementales de las unidades. Se crearon cursos breves, más prácticos que teóricos, para habilitar combatientes con aptitudes para el mando. Estudiantes universitarios, al menos con el título de bachiller, constituirían la cantera de los *alféreces provisionales*, y los *tenientes en campaña* en su fuerza enemiga. Los mandos subalternos eran un recurso escaso, que sufría bajas en la mayor proporción. En algún caso, como en la Armada, fueron objeto de singular ensañamiento revolucionario al comienzo del conflicto. Muchos oficiales resultaban habilitados para empleos superiores, en un proceso paralelo a lo que ocurrió en la Guerra de Secesión americana. A necesidades urgentes, rápidas soluciones.

Por parte de las milicias nacionales se intentó enseguida formar una oficialidad provisional; funcionaron dos centros de formación a cargo de la Falange, en Sevilla (La Jarilla) y en Salamanca (Pedro Llén), que graduaron un centenar de oficiales. La Comunión Tradicionalista carlista intentó hacer lo propio en Toledo, pero con poco éxito. En total, alcanzaron el grado de alférez (el

equivalente *jefe de falange,* unidad tipo sección) por méritos en campaña 1.004 oficiales, el 3'4 por 100 de los miembros de las milicias. El decreto del 20 de diciembre de 1936 militarizó a todas las milicias, y dispersó en toda clase de unidades a estos oficiales.

En el bando nacional, la centralización, uno de los factores de la victoria en la guerra, se produjo en este campo el 25 de marzo de 1937, a cargo del general Luis Orgaz Yoldi, que durante dos años mandó el organismo denominado *MIR* (Movilización, Instrucción y Recuperación), inyectando un espíritu extraordinario en su heterogéneo sistema. El general Orgaz, pese a recibir el mando del Ejército de Levante en 1938, ya no se quitó del uniforme en toda su vida el parche negro con la estrella de seis puntas propio de los *alféreces provisionales*.

Para alcanzar el grado de alférez provisional se requería estar presente en filas, un título académico al menos de bachiller, entre 20 y 30 años de edad (aquí habrá muchas excepciones), y cierta prestancia física. Ascendían a alférez provisional automáticamente los brigadas con un mínimo de dos años de sargento. La duración de los cursos era de un mínimo de quince días y un máximo de mes y medio. Se formaron varias escuelas en Vitoria, Palencia, Luarca, Sevilla, Marruecos, Canarias y Baleares, a las que se destinaron tres oficiales por escuela como profesores. Solían ser retirados, convalecientes o mutilados, y suplieron con inmenso entusiasmo toda carencia material. Tomamos del mejor estudio realizado hasta ahora —por no decir el definitivo—, *Alféreces Provisionales* (Madrid, 1976), debido a José María Gárate Córdoba, las siguientes cifras de oficiales provisionales del Ejército:

PRIMERA ETAPA: 1936 PRINCIPIOS DE 1937 (20 CURSOS A UNA MEDIA DE 257 ASPIRANTES)

ARMA O CUERPO	OFICIALES PROMOVIDOS
Infantería	3.932
Caballería	220
Artillería	608
Ingenieros	30
Intendencia	5
TOTAL	**5.132**

En una segunda etapa se mejoró el sistema, al establecerse un mínimo de veinticuatro días lectivos y un máximo dos meses, en régimen de Academia Militar (disciplina férrea, internado, más profesores), dirigidos por un coronel, y con especialización por armas. Una nueva escuela sita en Valladolid graduaba oficiales auxiliares de Estado Mayor, con grado de teniente. Igualmente salían promovidos a teniente los licenciados, ingenieros o arquitectos de algunos cuerpos facultativos. La edad se aumentaba hasta los cuarenta años, en los servicios no directamente combatientes. Se graduaron en esta etapa 23.933 oficiales, de ellos 13 marroquíes y varios extranjeros —muy restrictivamente, y sólo en la Legión, en la que había muchos centroeuropeos y rusos blancos que habían sido oficiales en la Primera Guerra Mundial o en la guerra civil rusa—.

SEGUNDA ETAPA: 1937-1939

ARMA O CUERPO	OFICIALES PROMOVIDOS
Infantería	18.248
Caballería	87
Artillería	970
Ingenieros	970
Estado Mayor	417
Intendencia	501
Intervención	42
Orden Público	967
Trabajadores	509
Defensa Química	209
TOTAL	**23.933**

Estos alféreces provisionales mandaban normalmente una sección (33 hombres, a veces 50), pero en muchos casos, con ese empleo o el de teniente, mandaban toda una compañía. Hemos conocido tres casos, que no son únicos —Ron, Porto Anido, De la Riva— en los que un alférez provisional de ¡diecisiete! años mandaba sobre 150 hombres, curtidos combatientes que podían doblar en edad al que obedecían sin rechistar y que cargaba contra el

enemigo diez pasos por delante. Es claro por qué tantísimas veces se hacía realidad el popular dicho *alférez provisional, cadáver efectivo*.

De todos ellos, algo menos de un tercio —9.250— llegaron a ser tenientes, y unos 500 alcanzaron el grado de capitán provisional tras seguir el correspondientes cursos en Toledo: no pocos mandaron batallón.

La Armada no podía crecer en la misma proporción que las masas de infantería, y el número de buques que quedaron en manos de los nacionales en julio de 1936 fue exiguo. Pero la falta de mandos fue muy acuciante, dado lo cruento de los primeros días de guerra sobre la oficialidad. El recurso natural de la Armada era la Reserva Naval, esto es, los marinos mercantes —capitanes y pilotos—, dados sus útiles conocimientos profesionales en el puente; también los ingenieros navales y los alumnos de esta carrera sirvieron en máquinas. Así, bastaron seis cursos durante toda la campaña para formar y graduar a los oficiales provisionales de la Armada nacional, aunque hay que tener en cuenta que sin curso alguno se concedió el empleo de oficial en el Cuerpo de Ingenieros Navales, en el de Máquinas y en otros facultativos. En general, la Infantería de Marina funcionó como el Ejército, y recibió oficiales provisionales formados por éste, y así la Armada aprovechó también las titulaciones civiles.

ARMADA

CUERPO	PROMOVIDOS
Cuerpo General	4
Infantería de Marina	68
Intendencia	47
TOTAL	**137**

En cuanto a la Aviación nacional, embrión del Ejército del Aire, durante toda la guerra se establecieron escuelas especiales de Aviación en Tablada y El Copero (Sevilla), Cáceres, Badajoz y Jerez. Se cursaban dos niveles: piloto elemental y piloto de guerra. En Tablada y en Agoncillo (La Rioja) se formaron tripulantes de ametrallador, bombardeo y observador. Combustibles y Servicios se cursaba en general en Salamanca. Además, setenta y siete pilotos se formaron con los italianos y cuarenta y uno con los alemanes. El resto aprendió a volar con profesores pilotos, a razón de uno por cada cinco alumnos. Éstos debían ser solteros (atendiendo a la peligrosidad), de 19 a 25 años (atendiendo a los mejores reflejos), perfecta condición física y titulación

académica o aérea. A los seis meses de servicio de vuelo ascendían a tenientes, y veinticuatro de ellos alcanzaron el grado de capitán.

AVIACIÓN

ESPECIALIDAD	PROMOVIDOS
Pilotos	551
Tripulantes	331
Servicio de Aeródromo	234
Intendencia	
TOTAL	**1.551**

De los casi 32.000 oficiales provisionales y eventuales promovidos en los tres Ejércitos de Tierra, Mar y Aire en el bando nacional, 9.572 pasaron a ser profesionales al acabar la guerra. A ellos debemos unir, como mandos eventuales, a los 24.335 sargentos provisionales. Del excelente rendimiento en campaña de estos oficiales, baste decir que pudieron morir en acción de guerra hasta un 11'7 por 100 de todos ellos —no menos de 3.000 caídos—. Y que al menos quince de ellos ganaron la más alta condecoración militar, que es la Cruz Laureada de San Fernando —entre ellos el que es hoy único superviviente, el entonces capitán Adolfo Esteban Ascensión—, y que esos quince héroes representan el 21'4 por 100 del total de las 71 laureadas concedidas. Otros 363 oficiales provisionales obtuvieron la Medalla Militar individual —y varios de ellos viven aún—. Y además, si contamos a los de la precedente Escala de Complemento, decenas de cruces de María Cristina; seis cruces de Guerra con Palmas; 1.270 cruces de Guerra; seis cruces de Hierro (Alemania); 1.730 cruces del Mérito Militar con distintivo rojo; 2.057 medallas de Campaña, y una ingente cantidad de cruces del Mérito Militar y Naval con distintivo rojo. Las reiteradas alusiones laudatorias que de ellos hizo el Generalísimo —indudablemente un experto militar— en varios momentos de su vida son buen testimonio del valor de esos méritos y servicios.

En el bando republicano o rojo, las circunstancias fueron muy semejantes a las del Ejército nacional, pero el peso de las milicias políticas fue mayor. El Ejército de la Segunda República fue disuelto y sustituido por otro de corte revolucionario. Se suprimieron los empleos de brigada, subteniente y alférez para dejar solamente los de sargento y teniente; y a este grado se ascendió a toda la suboficialidad profesional. Pasaron a sargentos la mayoría de los cabos. El deseo de alcanzar un mando militar unificado no tendrá tanto éxito

como en el bando enemigo. La Inspección General de Escuelas Militares será paralela al MIR ya citado, y proporcionará la mayoría de los denominados tenientes en campaña —pero esta figura se vio oscurecida por la de los comisarios políticos, por otra parte mucho menos gloriosa—.

Aparecieron numerosas escuelas de milicias, a destacar la del Quinto Regimiento, la gran unidad de combate del Partido Comunista Español, y en ella se formaron muchos hombres con un alto grado de disciplina. La Generalitat catalana tuvo una Escuela Popular de Instructores de Guerra. La CNT-FAI anarquista tuvo la Escuela Popular de Barcelona. Había otra Escuela Militar Antifascista en Valencia, una del Comisariado Político en Jaén y la Academia Militar de Euskadi. La dispersión política se sumó a la de dos nacionalismos principales, con consecuencias muy negativas para sus intereses.

El Ministerio de la Guerra intentó unificar toda la formación ya en noviembre de 1936, estableciendo las Escuelas Populares de Guerra en la Zona Norte. Estaba previsto que los tenientes en campaña acabarían siendo integrados en los ejércitos como profesionales, aunque el resultado adverso de la guerra hizo inútil la medida (entre los nacionales, el nombre mismo siempre mantuvo su provisionalidad, aunque tras la guerra, y a través de las academias de transformación, casi un tercio se quedaron en filas). Los cursos republicanos duraron más, aunque las exigencias académicas fueron más ligeras: un examen-entrevista las suplía. Hubo cursos para capitanes en campaña y hasta para mayores (comandantes), aunque los ascensos sin cursos fueron muy numerosos. Si bien salieron líderes de milicias muy aptos, el que semianalfabetos llegasen a mandar cuerpos de ejército no proporcionó la mejor calidad estratégica ni táctica, y desalentó a los militares profesionales republicanos. Hubo cursos para Estado Mayor, tres en Valencia y tres en Barcelona, para 198 oficiales. El balance de las Escuelas Populares de Guerra nos da un resultado de 11.358 tenientes en campaña, a los que hay que sumar unos 10.000 oficiales de Milicias y otros 15.000 oficiales formados dentro de las grandes unidades. Lo que nos da una suma de más de 36.000 oficiales eventuales en el Ejército Popular.

En la Marina republicana se promovió a 56 alféreces de navío en dos cursos de cinco meses; a los seis meses de mar ascendieron a tenientes de navío. Otros 59 tenientes en campaña salieron de Cartagena para la Infantería de Marina. En la Aviación roja se formaron casi cuatro veces más pilotos que entre los nacionales: cerca de 2.000. De ellos, 200 en Francia y 600 en Rusia. A varios de ellos les sorprendió en fin de la guerra en Rusia, sin que llegaran a combatir hasta el inicio de la Segunda Guerra Mundial.

En cuanto a los resultados obtenidos en campaña, no dejaron de ser relevantes, ya que permitieron al bando republicano alargar la duración de la guerra mediante una tenaz resistencia. En zona republicana la condecoración al valor heroico fue la denominada Placa Laureada de Madrid, que no se concedió a ninguno de estos oficiales; pero veintitrés de ellos alcanzaron la

Medalla del Valor —que equivaldría a la Medalla Militar—, o sea el 9'6 por 100 de todas las concedidas; y otras 1.000 medallas de la Libertad, premio al mérito en combate.

El estudio comparativo se sintetiza así, teniendo en cuenta que el curso de la guerra, con más bajas entre los que resultaban derrotados y pasos de bando a favor de los nacionales, compensó con creces la diferencia numérica en la figura de la oficialidad improvisada o eventual.

	EJÉRCITO	MARINA	AVIACIÓN	TOTAL
Ejércitos Nacionales	29.065	137	1.151	**30.353**
Ejércitos Republic.	36.358	105	2.000	**38.463**

Durante la campaña de Rusia (1941-1944), y encuadrados en la llamada División Azul, los antiguos oficiales provisionales presentes obtuvieron seis Cruces de Hierro, máximo premio germano al valor heroico. Y, además, gran cantidad de cruces de Guerra y cruces del Mérito Militar con distintivo rojo.

Tras la conclusión de la Guerra Civil de 1936-1939 se inició una nueva época para la oficialidad eventual, época caracterizada por una mayor presencia en ella de los universitarios españoles. Hay una cierta confusión terminológica y cronológica para una serie de fases en la provisión de oficiales temporales que englobamos este amplio periodo de 1940 a 2003. Hay que distinguir la MU (Milicia Universitaria), la IPS (Instrucción Premilitar Superior), la IMEC, el SEFOCUMA y los Militares de Complemento —y las instituciones hermanas y paralelas de la Armada y del Aire—. Milicias Universitarias es a la vez un tipo genérico, que al específico del Ejército de Tierra englobaría la MNU (Milicia Naval Universitaria) y la MAU (Milicia Aérea Universitaria). La Escala de Complemento es una fórmula más duradera para la integración de esos oficiales, en la que serán tenientes, capitanes y comandantes —o sus equivalente navales—, y no debe llevarnos a confusión con el uso más genérico del término complemento.

Acabada la Guerra la desmovilización no fue total, ya que coincidió con las amenazas de la Segunda Guerra Mundial: la mala experiencia de la improvisación aconsejó prever y se hizo con la Ley de 2 de julio de 1940, basada en un acuerdo entre el Ministerio del Ejército y el Ministerio de Educación Nacional, que permitió a los estudiantes universitarios realizar su servicio militar obligatorio como oficiales y suboficiales, sin interrumpir sus estudios, y que estableció una correspondencia carrera-arma para aprovechar los estudios técnicos. La experiencia de esta denominada Milicia Universitaria —perfeccionada con la creación de la IPS el 22 de febrero de 1941— duró

treinta años y fue extraordinariamente positiva, ya que permitió a las elites profesionales conocer el modo de ser y de sentir de las Fuerzas Armadas, y a éstas enriquecerse con las aportaciones del pensamiento civil y los conocimientos técnicos de al menos 320.000 universitarios.

La formación, que dio comienzo en el verano de 1942, se realizaba en dos cursos, el primero con una fase básicamente teórica, de noviembre a marzo, contenidos comunes y calendario compatible con los estudios; y otra fase en unidades especiales de IPS, tres meses de verano, en régimen de campamento. Salían luego promovidos a sargentos de cada Arma. Durante el segundo curso, una fase en paralelo a la del primer curso, pero específica del Arma, y otra fase también paralela a la del primer curso, que proporcionaba el empleo de alférez. No pocos tenían que repetir, y sólo se podía repetir una vez. Las prácticas se realizaban ya al terminar la carrera civil. Los que no terminaban todo el proceso salían como sargentos. Acabado el periodo de formación que coincidía con el servicio militar obligatorio, los aprobados pasaban a escalafonarse en las Escalas de Complemento, reserva de mandos para el caso de movilización. Desde 1949 a 1950 se graduaron como alféreces 13.000 universitarios, cifra muy por encima de las necesidades reales. A partir de 1952 se modificó el sistema a favor de la formación de los sargentos: sólo la mitad mejor calificada de los alumnos del primer curso será promovida a alférez. En 1964 se fijó la cifra de 6.000 plazas anuales de IPS.

La Armada creó la Milicia Naval Universitaria (MNU) en 1944; de ella salieron 28 promociones y unos 2.700 oficiales, formados en San Fernando (Cádiz) y en la Escuela Naval Militar de Marín (Pontevedra). Entre ellos, los ministros Barrea de Irimo y López Bravo, el catedrático Gustavo Villapalos, los políticos José María Gil-Robles y Gregorio Peces Barba, el duque de Soria, y el periodista José María Carrascal. La relación nominal de todos ellos se conservan en el Museo Naval de San Fernando.

El Ejército del Aire contó desde 1947 con la Milicia Aérea Universitaria (MAU), que en sus 22 promociones produjo 4.732 alféreces. Entre ellos figuran el difunto embajador don Alfonso de Borbón, duque de Cádiz, y los ministros Íñigo Cavero, Rodrigo Rato y Eduardo Serra, antiguo ministro de Defensa.

El Decreto 3.018, de 2 de diciembre de 1971 —basado en las reformas de la ley del servicio militar de 27 de julio de 1968, y de la enseñanza universitaria mediante la ley de 4 de agosto de 1970— causó el paso de la IPS a la nueva IMEC (Instrucción Militar para la Formación de Oficiales y Suboficiales de Complemento). Los campamentos fueron los de El Robledo (Segovia), Montejaque (Málaga), Castillejos (Tarragona), Toro (Zamora), Los Rodeos (Tenerife), La Forestal (Cádiz), y el más famoso de todos, el de Monte la Reina (Zamora), donde nació el himno oficioso titulado *Margarita se llama mi amor*. La Armada formó sus cuadros en San Fernando (Cádiz) y Marín (Pontevedra). El Ejército del Aire lo hizo en Villafría (Burgos), Armilla

(Granada) y Villanubla (Valladolid). La IMEC ya partía de los distintos CIR (Centro de Instrucción de Reclutas).

La calificación positiva por los jefes de la unidad tras las prácticas finales, normalmente cuatro meses, otorgaba la condición de alférez o sargento de complemento. Cualquier no superación retornaba a la situación militar previa, aunque se reconocía el tiempo con respecto al Servicio Militar Obligatorio. Más tarde, los aspirantes fueron separados desde el inicio en su orientación para los empleos de alférez o sargento, en cifras iguales por mitad. En los años 80, se convocaban una media de 3.280 plazas anuales. Se requería haber aprobado los dos primeros cursos de una carrera civil, salvo los sargento ATS, licenciados sanitarios y alguna FP superior. Edad entre 18 y 29 años.

En la Armada, la IMEC-AR era similar, pero una formación algo más larga en la Escuela Naval Militar y en San Fernando: un compromiso de dieciocho meses, que coincidían con el servicio militar obligatorio en este ejército; pero luego eran automáticamente promovidos a alférez de navío o teniente del Cuerpo respectivo, en el caso de los oficiales. En sus filas se contaban además los marinos mercantes, encuadrados dentro de la Reserva Naval. El Ejército del Aire contaba con la IMEC-EA, en quince meses, para titulados o en el último año de la carrera, no había opción al grado de sargento, y los cursos se impartían en el Ala 78 (Granada).

La Escala de Complemento era, además de una situación de reserva militar obligatoria, un sistema para que todos los anteriores oficiales y suboficiales pudiesen permanecer en filas cubriendo vacantes. Eran años de servicio prorrogables, con opción a permanencia. Los suboficiales podían llegar a brigada, y los oficiales a comandante o capitán de corbeta. Y del prestigio de que gozaron estos mandos en los ámbitos civil y militar da cabal idea el recuerdo que tenemos de haber visto en un acto público ante el propio jefe del Estado a todo un ministro de Industria —Gregorio López Bravo, que luego lo fue de Asuntos Exteriores—, vistiendo con orgullo y respeto el uniforme de comandante de Infantería de Marina de esta Escala de Complemento, entre sus demás compañeros del Gobierno.

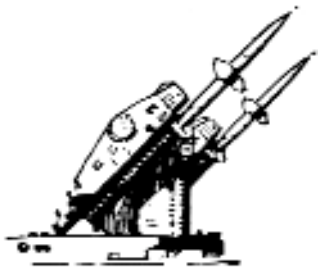
Uno de estos mandos, el comandante Cañete Páez, profesor de la Academia de Infantería de Toledo, realizó una recopilación de todas las recompensas recibidas por los oficiales de complemento de la Milicia Universitaria en acción de guerra, que resulta abrumadora: seis cruces Laureadas de San Fernando y 51 medallas militares individuales.

Y sin pretensión de ser exhaustivos recordaremos a los siguientes oficiales eventuales caídos: en la lucha contra el maquis comunista, el alférez de cazadores Miguel de la Mano Ruiz, muerto en acción en 1944. En la Guerra del Ifni (1957) cayeron el sargento de complemento Serrano Leite, el alférez Rojas Navarrete y el teniente de complemento Cristos Astray. Declarados como fallecidos en acto de servicio murieron: en 1948, los aspirantes Serrano Montero, Alcalá Gallardo, Cabezas Sánchez y Vaca González; en 1949, el

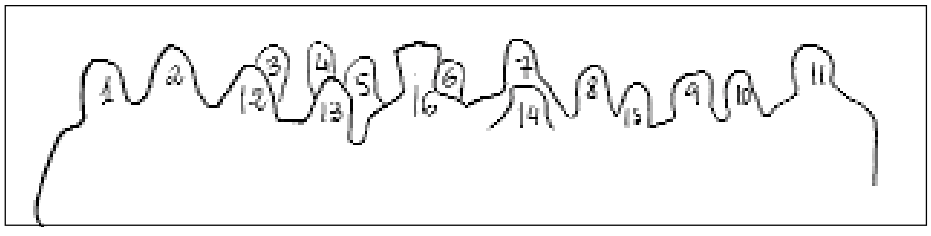
sargento Merino; en 1953, los alféreces Bascones Alonso y Sánchez Barranco (ambos en accidente de aviación); en 1956, los alféreces Moisés Pallarés y Santiago Arizón; y en 1984 el aspirante Gómez Granado. Entre los asesinados por el terrorismo, recordamos como procedentes de la Milicia Universitaria al catedrático Francisco Tomás y Valiente (1996), al coronel de Intervención Leopoldo García del Campo (1997), y al magistrado Rafael Martínez Emperador (1997). Probablemente no son los únicos.

La Ley 17/1989, de 19 de julio, reguladora del Régimen de Personal Militar Profesional, declaró a extinguir las Escalas de Complemento —aunque jurídicamente seguirán existiendo mientras esté en edad militar uno solo de sus oficiales o suboficiales—. Se creó por entonces el SEFOCUMA (Servicio de Formación de Cuadros de Mando), que ha durado desde 1991 a 2001. Se formaban, para el Ejército de Tierra, en el cuartel «Alférez Rojas» de Rabasa (Alicante), para la Armada en la Escuela Naval Militar, y para el Aire en Villafría (Burgos). Con un máximo de edad de 25 años, eran tres meses soldado-alumno, y seis meses alférez. Esta duración respondía a los nueve meses del último periodo del Servicio Militar Obligatorio, tras el cual quedaban en situación de reserva obligatoria durante al menos tres años más. En rigor, su legislación, como la del mismo servicio obligatorio, no está derogada, más bien suspendida, y podría ser reactivada en caso de declaración de guerra.

El fin del Servicio Militar Obligatorio en el año 2003 supuso el fin de esta oficialidad eventual, cuyas raíces eran casi medievales, aunque su configuración moderna arrancase del año 1918. De todo este riquísimo acervo, aparte de todos aquellos servicios a los ejércitos, ya pretéritos, nos ha quedado todo un universo de recuerdos y nostalgias muy respetables, que forman una parte importante de la trayectoria personal de tantos españoles: actualmente existen decenas de miles de oficiales y suboficiales de las Escalas de Complemento de los tres Ejércitos, declaradas a extinguir pero legalmente vigentes, que tras haber aportado sus servicios y conocimientos a las Fuerzas Armadas, conservan en su sentir y en su pensar una especialísimo vínculo emotivo, y una excelente disposición hacia las Fuerzas Armadas. Y muchos de ellos aún permanecen en edad apta para ser movilizados, en su caso.



Con motivo de la baja en la Armada de la fragata *Andalucía* (F-72), que tuvo lugar en el arsenal de Ferrol el 15 de diciembre pasado, antiguos miembros de su primera dotación volvieron a reunirse con su ex comandante, el entonces capitán de fragata Álvarez-Maldonado. Las caras de todos los de la foto son fiel reflejo de la satisfacción que experimentaban por tan afortunado reencuentro, con su viejo barco como telón de fondo. En la foto: 1.—Cabo 1.º Ángel Fernández Souto. 2.—Cabo 1.º José R. Rodríguez Caaveiro. 3.—Cabo 1.º Luis Cañadilla González 4.—Cabo 1.º José L. Ramos Camiña. 5.—Cabo 1.º Olegario Piñeiro Juste. 6.—Cabo 1.º Carlos Parres Aragonés. 7.—Cabo 1.º Antonio Vivancos Hernández. 8.—Capitán de Intendencia Gerardo Lorenzo Martínez. 9.—Sargento 1.º Vicente Vázquez López. 10.—Cabo 1.º Luis F. Rodríguez Estévez. 11.—Sargento Segismundo Fernández Villar. 12.—Cabo 1.º Juan G. Martínez Arcas. 13.—Cabo 1.º Manuel Portela Freire. 14.—Cabo 1.º Gregorio Carmena Villalvilla. 15.—Sargento 1.º Casáreo Barros Sueiro. 16.—Vicealmirante (R) Ricardo Álvarez-Maldonado Muela. (Foto: colección R. Álvarez-Maldonado).



DEL NOMBRE DE LOS SUBMARINOS

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ
Universidad San Pablo-CEU

SUELE ser común entre las marinas de mayor tradición, el dar siempre nombre a sus buques, aparte de que sean conocidos también por códigos alfanuméricos para mayor brevedad y precisión. Dejar algo con tanta personalidad como un buque reducido para su denominación a una o varias letras seguidas de un número resulta un poco decepcionante, salvo cuando se trata de unidades muy pequeñas, auxiliares o del Tren Naval.

Según los países y las épocas, los nombres dados a los buques han sido de lo más variado: desde advocaciones religiosas, a reyes y miembros de la familia real, presidentes, políticos de renombre, dioses y personajes mitológicos, nombres geográficos, grandes marinos, sonadas victorias, adjetivos como *Glorioso* o *Temerario*, nombres de peces o de mamíferos acuáticos y un largo etcétera.

Pero también suele suceder en las marinas de mayor tradición que muchos de esos nombres se repitan a lo largo de los siglos, y la Armada española no es ninguna excepción, con fragatas que actualmente llevan nombres tan gloriosos para la navegación mundial como *Santa María* o *Victoria*. El motivo es evidente: hay nombres de buques que, por sí mismos, e independientemente de su origen o significado, merecen ser repetidos por muchos y obvios motivos.

Viene toda esta disertación, más que conocida para cualquier lector, a cuento de que está en construcción para la Armada española una nueva serie de submarinos, la clase conocida como *S-80 A*, para los que creemos, salvo error por nuestra parte, que aún no se han previsto nombres.

A tenor de lo expuesto, sería una verdadera pena que los flamantes submarinos se conformaran con ser nombrados como *S-83,* por ejemplo, por lo que creemos imperativo deben llevar además nombre y lo más adecuado posible, teniendo en cuenta diversos factores.

La tradición

Volviendo a la Historia, bueno es recordar someramente los nombres que han llevado hasta ahora los submarinos de la Armada: la serie *A*, que fue la que inauguró el Arma Submarina en España, bien que perteneciente a dos tipos distintos, llevó los nombres de los precursores españoles de la navegación submarina: el de origen estadounidenses *A-0*, el de *Isaac Peral*, y los de diseño italiano, los de *Narciso Monturiol* para el *A-1* y *Cosme García* para el *A-2*, quedando el *A-3* sin nombre, aunque bien hubiera podido llevar el de *Antonio Sanjurjo*, el industrial vigués que probó con todo éxito en la bahía de tan bonita ciudad su «boya portatorpedos» en los amargos días de 1898, cuando parecía probable una incursión de las escuadras estadounidenses contra las costas españolas, y faltaban desesperadamente los medios de lucha para oponerse a dicho ataque.

Y es de señalar que la «boya» de Antonio Sanjurjo es el único prototipo de los precursores españoles de la navegación submarina que se conserva íntegro, actualmente y desde hace poco en el Museo Marítimo de Vigo, mientras que el de Peral, preservado en Cartagena, es poco más que un casco vacío, y nada se conserva de los ingenios de Cosme García ni de los de Monturiol, salvo réplicas más o menos afortunadas de éstos últimos.

En cualquier caso, entonces se quiso dejar bien sentado que España también había participado, activamente y con notorios éxitos, en el desarrollo de la navegación submarina, y que no éramos los españoles unos recién llegados, aunque, por diversos motivos, tuviéramos que recurrir a la tecnología extranjera para disponer de nuestros primeros submarinos operativos.

De hecho, tuvimos que seguir dependiendo de la tecnología exterior en las dos series siguientes, aunque fueran construidos en España: los seis buques clase *B* y los seis *C*. De todos ellos, sólo el *C-1* recibió la denominación de *Isaac Peral* cuando causó baja el *A-0*, dejando sin nombre al resto.

La siguiente serie de submarinos de la Armada fueron los malhadados *D*, nacidos en unos tiempos muy difíciles; ninguno de los tres llevó nombre alguno, ni siquiera cuando, tras su modernización, los dos últimos se convirtieron en los *S-21* y *S-22*, pasando el *D-1*, que no tuvo tales mejoras, a ser el *S-11*.

Antes que ellos, y en nuestra Guerra Civil, entraron en servicio dos submarinos en Italia, bautizados, de acuerdo con el sentir de los tiempos, con los nombres de dos generales del Ejército, los *Mola* y *Sanjurjo*.

El fracasado proyecto de época de la Autarquía de construir en España seis submarinos de la acreditada clase *VII C* de la Kriegsmarine se quedó reducido al *G-7*, luego *S-01*, ex *U-573* alemán, que debió acogerse a aguas españolas durante la Segunda Guerra Mundial y fue luego adquirido por España e incorporado a su Armada. Que sepamos, ninguna de estas siete unidades llevó nunca nombre.

En cuanto a las dos parejas de pequeños submarinos de asalto, también de diseño alemán y efectivamente construidos y entregados, se les conoció simplemente como *Foca I* y *II* y *Tiburón I* y *II*.

Hubo que esperar a la ayuda americana, y la llegada del ahora conocido como *S-31*, para que se diese nombre a un submarino: el muy adecuado de *Almirante García de los Reyes*, verdadero creador y gestor de nuestra Arma Submarina.

Con la llegada de los *Guppy IIA* a nuestra Armada, que prolongaron la serie *30*, se volvió a dar los nombres de los inventores a los buques, y de nuevo tuvimos un *Isaac Peral*, un *Narciso Monturiol* y un *Cosme García*, y de nuevo quedó en la oscuridad Antonio Sanjurjo.

La siguiente serie, los *S-60*, basados en el diseño francés de los *Daphné,* llevaron comprensiblemente los nombres de pequeños cetáceos, dadas sus modestas dimensiones, especialmente si se comparaban con los grandes «balaos» estadounidenses.

A continuación, los *S-70*, también basados en un diseño francés, en este caso el *Agosta*, llevaron, y todavía siguen llevando en sus inestimables servicios, los nombres de vientos que, la verdad y por bonitos y marineros que resulten, no parecen muy acordes con buques como los submarinos.

Los nuevos *S-80 A*

Y llegamos al objeto de nuestro artículo, que es de sugerir modestamente nombres para la nueva y brillante serie de submarinos de nuestra Armada.

Que deben llevarlos creemos que está fuera de toda duda; el problema es elegir los más apropiados.

Desde luego, los más repetidos en nuestra Arma Submarina han sido los de los inventores, en dos series distintas, y algo más si contamos con que el *C-1* se llamó *Isaac Peral*.

Eso es ya de por sí una buena razón, pero es que además, si hace ya casi un siglo con los *A* se quiso recordar la importantísima aportación española al desarrollo de la navegación submarina, y si luego se quiso recordar de nuevo cuando nuestra fuerza submarina resurgió con fuerza, tras la Guerra Civil y de la larga posguerra, ahora nos parece aún más adecuado recordar a aquellos ilusionados precursores.

Por primera vez en la historia, la industria naval española, personalizada en Navantia, está exportando submarinos: el modelo llamado *Scorpene* a países como Chile, Malasia, la Unión India y otros que se anuncian. Por primera vez (salvo por los malhadados clase *D*) estamos construyendo submarinos de diseño propio, aunque en cooperación, pues ya han pasado los tiempos del aislamiento y se impone la colaboración internacional.

Y por si fuera poco, por muchas razones los *S-80 A* realizados para nuestra

Armada prometen ser unos submarinos, dentro de sus limitaciones no nucleares, verdaderamente revolucionarios en muchos aspectos.

Qué mejor «adorno» para esos buques, cuando sean comentados por toda la prensa internacional, especializada o no, o cuando toquen algún puerto nacional o extranjero, que ostentar los nombres de aquellos pioneros.

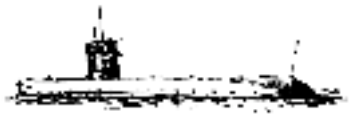
Y qué legítimo orgullo para Cartagena, Figueras, Logroño y Vigo, o sus respectivas comunidades autónomas, que ver así recordados los nombres de algunos de sus hijos más distinguidos.

Pocos países podrán mostrar semejante plantel y presumir de tal «pedigrí» en el diseño de submarinos y, sobre todo, tan notoria y brillantemente actualizado.

Pensemos por un momento en las otras alternativas: cetáceos mayores o menores, vientos por marítimos que sean y otras opciones ya apuntadas, y veremos que parecen anodinas o inadecuadas por comparación.

Claro es que el nombre de *Isaac Peral* ya está «cogido», pero bien se podría subsanar la cuestión dando el nombre de la Base y Escuela a García de los Reyes, que fue el verdadero gestor y creador de nuestra Arma Submarina, que parece además más adecuado para ello que el del genial inventor.

Pero todo esto, por supuesto, no es más que una humilde sugerencia fruto de los buenos deseos de un entusiasta de nuestra Historia Naval y de la de nuestra Arma Submarina; otras instancias mucho más elevadas son las que deberán tomar la decisión, que será, con toda seguridad, la más adecuada. Nosotros no hemos querido más que aportar nuestra opinión a la cuestión.



N. R.—El autor de este artículo de opinión lo es también de los siguientes libros sobre la Historia del Arma Submarina española:

Isaac Peral. Historia de una frustración. Ayuntamiento de Cartagena y Caja Murcia, Cartagena, 1993.

Cosme García, un genio olvidado. Ayuntamiento de Logroño e Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 1996. Nueva edición, corregida y aumentada para el año 2007.

La Memoria del submarino Peral, por Isaac Peral y Caballero (introducción, estudio prelimi - nar, notas y apéndices de A. Rodríguez). Editorial Áglaya, Cartagena, 2003.

Los submarinos españoles, junto con C. Busquets, A. Campanera y J. L. Coello. Editorial Agua Larga, Madrid (próxima aparición). En esta obra colectiva ha realizado las partes 1.—*Los precursores españoles,* y 2.—*Nacimiento y consolidación del Arma Submarina (1900-1936),* y colaborado en la 3.—*La Guerra Civil (1936-1939).*

TEMAS PROFESIONALES

VOCACIÓN. LA LLAMADA DE LO NAVAL

Jesús MARIÑO RODRÍGUEZ

NO es frecuente, en nuestros días, asistir o mantener conversaciones, coloquios o debates que versen o se refieran al concepto de lo vocacional que da título a este artículo. Se trata, pues, de exponer desde mi punto de vista qué es eso que se entiende por vocación y cuál es la necesidad e influencia que su posesión ejerce sobre el individuo y sobre el entorno, donde su vida va desarrollándose.

Etimológicamente, el término procede del verbo latino *voco, as, are, abi, atum* que significa: llamar. De aquí que la palabra vocación pueda traducirse como: llamada, llamamiento. Pero el concepto, la idea que contiene la vocación va mucho más allá de la apelación que se hace al individuo, con objeto

de atraer su atención. Tal llamamiento consiste, al principio, en un suave rumor que va incrementando su intensidad y modulando el tono, desde la infancia hasta la juventud, para convertirse en un grito clamoroso de inusitado volumen.

Esta llamada, la vocación, cuando es escuchada por el individuo, es una invitación al seguimiento de una vía concreta de comportamiento y acción que se proyecta hacia el futuro en busca de la completa realización del ser humano. De aquí se desprende que quien encuentra y asume su vocación alcanza, al llegar a la meta, su plena realidad.

Existen variadas percepciones humanas que contienen ciertas similitudes o aspectos capaces de llevar al individuo a confundir o creer que se trata de vocación aquello que solamente es una afición o, meramente, una inclinación hacia una determinada condición, que deviene en espejismo encubridor del llamamiento sublime sobre el cual se van pergeñando estos pensamientos. No es, pues, la vocación un efímero gusto por algo o alguien. Se trata de una cuestión de raigambre más profunda.

Para llegar al conocimiento preciso de lo que la vocación pueda ser conviene tener presente una tríada conceptual que rige y determina, con bastante exactitud, en qué consiste aquella llamada interior. La prueba que se propone es someter lo que en principio consideramos vocación al modo de respuesta que se da, personalmente, a los criterios de:

— *Axiología*, donde aparece la escala o precedencia de unos valores determinados; constitutiva del fondo.
— *Normativa*, como expresión de las reglas que determinan derechos y deberes que emanan del llamamiento concreto al cual nos referimos.
— *Acción*, consistente en los hechos, actos y expresiones que la vocación demanda y que le dan forma.

De aquí que, en lo sucesivo, los valores, las normas y los hechos irán haciendo su aparición, aunque sin mantener un orden prefijado. Sin embargo, siempre estarán presentes esos tres elementos, como pilares en los que se apoyará toda idea de vocación adjetivada. La razón del adjetivo se justifica porque la vocación admite la multiplicidad, en tanto las vocaciones no sean excluyentes entre sí. Tales llamadas serán complementarias, suplementarias o paralelas, dependiendo de la percepción individual, y en todo caso compatibles. La compatibilidad vocacional se podrá deducir de la contemplación y comparación de los elementos o factores de la tríada. Sirva como ejemplo que el nomadeo es incompatible con el sedentarismo, del mismo modo que la quietud se opone al movimiento. Así puede suceder con valores, normas y hechos que, siendo buenos en sí mismos, se anulen, opongan o no lleguen a ser considerados —hablamos de vocación— parte integrante de la llamada.

El llamamiento que nos ocupa tiene un marcado carácter psicosomático. Afecta tanto, pudiéramos decir, de forma simultánea, al intelecto del individuo como a su condición física, biológica o sensorial.

De ahí que la vocación cuente con una parte tangible —la percepción sensorial— y otra intangible —lo puramente ideal, espiritual—, que vienen a ser el esqueleto y el cuerpo, junto con la circunstancia que lo rodea, como un aura perpetua del ser humano.

Como todas las cosas que afectan, inciden y conforman la historia de cada uno de los hombres, la vocación puede llegar a ser culminada o, por el contrario, sufrir la siega inclemente de su desarrollo mediante el abortamiento, la sofocación, la inanición y la muerte, provocada por agentes externos (personas, sobre todo) capaces de ejercer una insoportable presión sobre el individuo marcado por aquella invocación que le llamaba para sí. Puede deducirse, por lo expuesto, que la destrucción de la vocación es posible en cualesquiera de los estadios de su desarrollo. Lo que resultará más complicado será dar una razonable explicación de su porqué.

El aborto de la llamada se produce cuando ésta es embrionaria. Coincide con las primeras manifestaciones personales —adolescencia— en las que se presentan ciertas tendencias de gusto por algo o alguien determinado; no intervienen, normalmente, elementos axiológicos ni normativos; todo se desenvuelve en el terreno de los hechos o fenómenos físicos. El individuo se siente atraído por las formas, pero está sometido al criterio de su entorno (familia, sociedad, clan, etc.). Así, pues, se pueden hacer desaparecer los puntos de atracción, que llaman la atención personal, y cambiarlos por otros más propicios —según el criterio de la tutela correspondiente— que desvíen el punto de mira inicial de aquél llamado a ser algo concreto en la vida. El feto no llegará a ser; su vocación no verá la luz. Sin embargo, pese a esta inicial ruptura de la vocación, y para evitar dogmatismo, aquella podría ser recuperada —sólo por pocos individuos— al desaparecer los causantes del aborto; llegaría con retraso y, probablemente, lo haría ocupando una posición complementaría de otra —inducida— adquirida con anterioridad, mediante un fraudulento cambio de paisaje. En cualquier caso, el aborto vocacional proviene de una acción exterior, imperiosa.

No debe caer en el olvido que abortar significa no brotar, es decir, impedir la salida a la vida de algo o alguien —embrión, brote— cuyo destino natural es el desarrollo del germen hasta alcanzar la plenitud de la existencia. El aborto interrumpe el movimiento conductor del ser en potencia al ser en acto. En lo que aquí concierne, se trata de anular o evitar el normal desarrollo de la vocación. La destrucción de la bellota —ser en potencia— deviene en destrucción de la encina —ser en acto— y, al fin, destrucción de la especie.

El clamor que llama al individuo hacia la meta en su realización humana puede verse sofocado o ahogado antes de emprender su camino vocacional y también durante el inicio del tránsito hacia la vocación, cuando sus pasos son

todavía inciertos y tambaleantes. Ocurre esta situación, de estrangulamiento, en un periodo de transición que se puede situar entre la adolescencia madura y la juventud incipiente. Superada la etapa abortiva, en la cual sólo se consideran los factores físicos —hechos— de la tríada manejados desde el entorno —exterior— el adolescente carece de capacidad resolutiva y de discernimiento para alejarle de lo que estaba llamándole, aparece un nuevo muro de contención en el cual se amalgaman el mundo exterior y las inquietudes individuales internas.

Ocurre que con el uso de la razón aparecen en tropel numerosas imágenes que distraen la atención sensorial, presentando ante el individuo un abanico parecido a un haz de flechas que, partiendo de un mismo punto, apuntan en diversos sentidos. Ése es el acervo de llamadas, o cantos de sirena, provocadoras de la confusión o ahogamiento de la verdadera vocación; ante tantos llamamientos, los sentidos humanos, llenos de la pujanza juvenil y, todavía, carentes de asentado raciocinio, pueden resultar la soga en la cual quede ahogada la voz que venía clamando por el verdadero camino de la realización personal. Así fenece la vocación apenas iniciado su camino; sofocada por una irreconocible cizaña.

Antes de rematar esta acumulación de impedimentos vocacionales, creo oportuno aclarar que no se está tratando de colocar la venda antes de la herida. Se trata de reconocer el terreno, no exento de piedras, arbustos y recovecos, por el cual camina el ser humano en la búsqueda de su destino. Unos aciertan; otros se deslizan por la senda errada. Se podrá aducir que es cuestión de suerte; es eso y algo más. Es, también, preocupación por el futuro y atención a los consejos procedentes de la historia y, si se prefiere, la experiencia de los sensatos. En cualquier caso, al final, se trata de una elección personal e intransferible.

Por último, siguiendo el hilo de la exposición, hay que hablar de la inanición. Sí, se trata de la muerte de la vocación por falta de alimentación. Eso puede producirse tanto cuando el individuo se encuentra físicamente aislado del ámbito vocacional, como cuando se le cierran las vías de acceso intelectual a las esencias que contiene la llamada; bien sea por carencias económicas, bien por otros intereses que actúan negando o privando el tránsito al conocimiento real de la inicial tendencia de quien se sentía avocado hacia un determinado modo de vivir. Falto de las mínimas dosis de alimento vocacional, el individuo transitará, mal que bien, hacia una meta distinta de aquella que podría haberle plenamente colmado. Se le ha negado el acercamiento a los valores —la axiología— y a los hechos o manifestaciones de su vocación.

La necesaria presencia de la tríada (valores, hechos, normas) determina no sólo la seriedad del asunto que se está abordando, sino la diferencia radical con ciertos aspectos que presentan la apariencia de vocación y no son otra cosa que pasajeras tendencias afectadas de ciertas atracciones físicas, momentáneas y, en las más de las ocasiones, caprichosas. Empero, no es muy dada la

juventud a reflexionar sobre reglas y deberes; ni tampoco a tomar en serio los verdaderos valores que adornan al género humano. De aquí, una de las dificultades para hallar la verdadera llamada y seguir su senda desde el principio.

Existe, sin embargo, una forma o manifestación de la vocación a la cual podría dársele el calificativo de sobrevenida. Tales casos de vocación sobrevenida ocurren cuando el individuo, sin haber percibido la sensación de la llamada hacia algo concreto, considera —o lo hacen otros por él— que su misión en el mundo es hacer algo por la sociedad en la cual vive y, también, por sí mismo para justificar su existencia y dar plenitud a su vida. Así comienza a trabajar en un campo determinado, adquiere las habilidades y conocimientos propios de la profesión, alcanza el virtuosismo con el paso del tiempo y, al final, llega a sentir el amor por la profesión. Al considerarse plenamente realizado, concluye que ha encontrado su vocación. La llamada ha llegado desde dentro, con posterioridad, y no es posible afirmar que la verdadera vocación de ese individuo sería otra sin entrar en el terreno de lo meramente especulativo. Se puede concluir diciendo que si la persona ha conseguido la plena realización, es porque ha encontrado su verdadera vocación. En este caso, los hechos y las normas, correspondientes al trabajo o profesión ejercidos, anteceden a los valores que se han ido descubriendo a lo largo del desarrollo de la tarea.

A la vista de lo expuesto, parece condición necesaria, para determinar si se dan las causas de la vocación en una persona, examinar la existencia de elementos físicos —los hechos—, anímicos o espirituales —los valores— y el nexo de conjunción de ambos —las reglas, la norma— que han de concurrir en la llamada. Con todo ello se podrá discernir sobre si nos encontramos ante el fenómeno vocación, o si lo que se nos presenta a la vista se trata de una simple afición efímera.

En cualquier caso, lo que no ha de faltar en la verdadera vocación es el componente espiritual —la escala axiológica— en el cual se enraizan los otros dos; las acciones representan la realidad material; las reglas actúan como catalizador de esa combinación entre el espíritu (voluntad) y la materia (obras). De la encarnación de los ingredientes de la tríada en el individuo, deviene la vocación personal. Cuando las vocaciones individuales se extienden y trasmiten a la sociedad, puede hablarse de vocación colectiva y también de vocación nacional.

Vocación naval

Corresponde ahora en nuestro pensar sobre lo que esa llamada —en general— puede ser, y que he descrito en los preliminares, arrumbar hacia lo particular y concreto. Admitido que existen vocaciones diversas, como ya se anticipó, una de ellas es la que se desarrolla y culmina en nuestro ámbito: la vocación naval.

Naval, lo naval, sugiere dos conceptos: mar y guerra, la mar y la milicia, el marino y el soldado. Tal simbiosis es permanente, de forma tal que la separación o supresión de uno de aquellos anularía de raíz la idea de lo naval (*El mar y la mar con la guerra al fondo*, de Álvarez-Arenas). Así, cuando sólo se contempla la llamada de la mar procederá referirse a la vocación marinera o marítima; si únicamente nos fijamos en la milicia habremos de hablar de la llamada o vocación militar. Es la conjunción de milicia y mar de modo insep arable, aquello que da lugar a que ese llamamiento sea, definitivamente, lo que se manifiesta como vocación naval.

Cumple ya, sin más dilación, adentrarse en el proceloso piélago del nacimiento, el desarrollo y la culminación de la vocación naval, con sus circunstancias, sus actores y la presencia de la tríada —valores, normas, acciones— desde el principio de la llamada.

Tal inicio arranca desde la percepción sensorial. La vista, el oído, el olfato, originan la curiosidad y, posteriormente, una atracción por algo o alguien que contiene belleza o bondad para un determinado individuo. Esas cualidades impelen al sujeto en cuestión a tomar la senda del acercamiento para cerciorarse mejor de aquella belleza que le llama en silencio y en dicha aproximación, el hombre trata de establecer una comunicación con el elemento originador de la atención indagadora, el provocador de la curiosidad atractiva. Son, pues, los aspectos físicos de las cosas el primer escalón —el origen, si se prefiere así— de la vocación. Símil apodíctico de la llamada que tratamos de explicar es el comportamiento —quizá, mejor, la manera de conducirse o actuar— del hombre (la mujer, en su caso) que se siente atraído por la belleza, las formas o determinados atributos físicos de una determinada mujer. No sintiéndose satisfecho con la mera contemplación a distancia, se aproxima a lo que constituye el objeto de su curiosidad, para comprenderlo mejor, mediante el establecimiento de una comunicación aportadora de datos y noticias que han de contribuir a un mejor conocimiento de aquel foco que ha llamado su atención.

Así, también la mar y la milicia se convierten en focos irradiadores de formas físicas atrayentes. El mar se presenta formalmente como lo que es. Color, sonido, movimiento, inmensidad, son las características iniciales que provocan la curiosidad del individuo. Por otra parte, a primera vista, la milicia aparece en forma de desfiles, armas, uniformes vistosos, seriedad y fortaleza. Tales estímulos de los sentidos constituyen el acicate que mueve al individuo a dar el salto que conduce desde el disfrute de la mera contemplación del fenómeno, cual simple espectador, al ansia de participar como actor integrado en esa obra que se está desarrollando ante él pero sin su concurrencia. Comienza el proceso de acercamiento, para conocer más y mejor lo que se encierra en el interior de aquellas expresiones sensoriales externas, preguntando aquí y allá a todo —libros, revistas, documentos de diversos tipos— y a todos —marinos, militares, amigos— para hacerse la idea más completa de lo que comenzó siendo una ingenua curiosidad.

(Foto: L. Díaz-Bedia).

Sin abandonar el paradigma elegido, se puede decir que tras el físico atractivo productor del acercamiento del hombre hacia la mujer, se establece un continuado intercambio de contactos y opiniones que van incrementando la comprensión de la pareja. Del conocimiento profundo del otro se va ampliando el convencimiento —o la decepción, que, en tal caso, rompe el razonamiento que aquí nos trae— de que existe una compatibilidad de caracteres y que se puede establecer un compromiso mutuo, aceptando unas reglas comunes que serán compartidas. Ahora existe una correspondencia entre los aspectos sensoriales —la atracción física— y los asuntos del espíritu —pensamiento, ideas, conducta— enlazados ambos por las reglas y normas a las cuales se presta acatamiento mutuo. El hombre —la mujer— viendo que tiene la capacidad, el gusto y el conocimiento que se le requieren, concluye que lo suyo es el matrimonio; su vocación es la creación y mantenimiento de una familia. Los tres elementos de apoyo, hechos, normas, valores, están permanentemente presentes en el nacimiento y desarrollo de aquella llamada.

Volviendo a lo nuestro, a lo naval, es preciso analizar cómo se van estableciendo los contactos entre el individuo y ese entorno por el cual se siente atraído. También será necesario averiguar hasta donde llega su capacidad física y su espíritu de superación.

De la complacida contemplación de la mar y los desfiles, se pasa al establecimiento de contacto con los hombres y las cosas de la milicia y del mar. El individuo se informa sobre las armas, los barcos y su manejo a través de los amigos y los medios de comunicación disponibles.

No satisfecho suficientemente con la afición por lo bélico y lo marítimo, el individuo siente la necesidad de palpar y conectarse con ese tipo de vida que, día a día, le atrae con gran fuerza magnética. Busca y encuentra el procedimiento para ingresar en la Armada; un día cruza el umbral del correspondiente centro naval y comienzan los primeros pasos de una relación que pretende ser duradera.

Para saber si lo que se está buscando responde a una verdadera vocación, resulta indispensable someterse a un especial e insólito catecumenado. La prueba presenta, junto a las alegrías y placenteras sensaciones previstas con anterioridad, las espinas y la dureza de un estilo de vida muy peculiar. Cada uno, en la categoría que ha elegido, inicia su propio diálogo con la «marina de guerra». Cual si se tratase de la pareja de novios de nuestro ejemplo, él le dice cuánto está dispuesto a dar y qué es lo que desea recibir; ella le cuenta todo lo que espera de él y lo que le puede proporcionar materialmente, reservando sólo una intangible promesa como premio: la satisfacción del deber cumplido.

La vocación naval —como otras vocaciones— llama al sacrificio; por ello todo aquel que la siente cabalmente ha de superar unas pruebas que simultáneamente son materiales —aptitudes físicas— y espirituales —actitud moral y psíquica— en el inicio de la profesión de marino. Hacer hincapié en la dedicación y la dureza de la vida del marino, no excluye en absoluto otras satisfacciones y alegrías que el ambiente de la corporación y los resultados de un trabajo bien hecho proporcionan a quien realmente se siente llamado a iniciar el camino.

El hecho de hacer referencia a las pruebas se justifica porque si aquéllas no pueden ser superadas por el individuo, la vocación se frustra, y lo que tenía apariencia de llamamiento a la realización humana queda reducido a una mera afición, a lo que, como reza la canción, pudo haber sido y no fue. Veamos cómo son dichas pruebas.

En primer lugar, es preciso enfrentarse y superar ciertas barreras relativas a la fortaleza y resistencia física del individuo. El estampido de las armas, los fogonazos de las explosiones, el peso del equipo que habrá que portar —cuando sea preciso— a través de las arenas de la playa, las colinas escarpadas de los montes, o nadando y buceando en las aguas del mar, así como el mantenimiento de la atención prolongada durante las vigilias nocturnas, serán hechos concretos que —entre otros de parecida índole— indicarán la capacidad del llamado a esta profesión, en el aspecto militar.

Por otra parte, nuestro hombre (mujer, en su caso) ha de manejarse con soltura en un ambiente inhabitual, la mar, de forma tal que su cuerpo se adapte a los bandazos, olores, enclaustramiento y, en general, la vida a bordo de un barco. Todo ello corresponde al componente marinero de la vocación naval.

Las acciones físicas, ingrediente necesario de toda vocación, determinan la posibilidad de que aquella pueda desarrollarse. Por ello, si el individuo no soporta las condiciones duras que la profesión naval exige —militares y marineras— se ha de concluir que la impotencia o la imposibilidad de actuar son causa suficiente para determinar que sólo existía una apariencia —en ocasiones muy intensa— de lo que denominamos vocación. Tal llamada, por utópica, no pasará de ser una afición o gusto por algo concreto.

La superación de la primera fase —los hechos— del contacto con la profesión constituye un sólido fundamento vocacional, porque sin ella no se podría proseguir el camino. Mas no terminan aquí las vías que conviene contemplar para la determinación adecuada de lo que se entiende por vocacional naval.

Se trata de observar con detenimiento el factor espiritual del individuo. Para ello hay que indagar y considerar cómo es su comportamiento ante los valores inherentes de la profesión. Sin embargo, la observación externa no alcanza el nivel que se puede lograr con respecto a las pruebas físicas; corresponde en exclusiva al propio individuo, a través de su intelecto, concluir si la escala axiológica profesional puede asumirla o, por el contrario, no está dispuesto a aceptarla.

Patria, disciplina, obediencia, lealtad, valor, honor, sacrificio, servicio y amor a la profesión son solamente algunos de los valores permanentes que conforman la institución naval. La explicación de cada uno —definirlos y exponer en qué consisten— sería tan prolija que habría que superar el espacio dedicado a este documento. Baste saber que todos ellos son componentes de la deontología naval, en la cual los derechos del individuo no constituyen una bandera a esgrimir, sino que son consecuencia emanada del cumplimiento exacto del deber o, si así se prefiere, de los deberes. Los valores navales necesitan ser asumidos íntegramente por el individuo que siente, en lo profundo de su ser, la vocación. Por ella, por esa singular llamada, el marino de guerra hace renuncia expresa a determinadas pertenencias —libertades, derechos— comunes al resto de los ciudadanos de su país y centra su actuación en el servicio exclusivo a los supremos intereses de su patria, por los caminos del mar y la milicia.

Valores y hechos dan cobertura al espíritu y la materia de la profesión naval y, al mismo tiempo, requieren ser orgánicamente reglados. Para ello se establecen las normas correspondientes, que son plasmadas en forma de leyes, ordenanzas, instrucciones y diversos documentos que regulan en todos sus aspectos la vida en el seno de la corporación naval. Son pues las normas guía perenne que, simultáneamente, ayuda y obliga al marino a lo largo del desarrollo de su profesión.

Hemos ido viendo cómo, a través de la tríada —axiología, hechos, normativa— anunciada al principio, llega el individuo a reconocer la llamada de lo naval. Cumplidas todas las condiciones necesarias, se alcanza la certeza de vivir realmente la vocación. Las dudas se disipan completamente al ser supe-

radas las pruebas y aquello que, al principio, se presentaba como una querencia o una afición resulta ser más sólido y consistente; es la profunda, meditada y consciente respuesta a la llamada de la mar y la milicia: la vocación naval.

La búsqueda, el encuentro y el seguimiento de la vocación naval, enfocados desde el punto de vista individual presentan también una relación directa con un elemento colectivo cuya influencia no debe pasar desapercibida. Me refiero al conjunto de individuos que componen la profesión naval, los marinos de guerra, cuyas vocaciones personales se reúnen en la correspondiente institución —en el caso español, la Armada— y que sirven de referencia física a quien escucha la llamada de la mar y de la guerra. Por ello, se puede decir que las marinas militares son expresión de la vocación naval de sus correspondientes países. De su influencia en el conglomerado de la nación podrá surgir la vocación naval nacional. Para poseerla es condición *sine qua non* que esa nación tenga contacto directo con la mar.

No se puede pensar que determinados países, como Austria, Suiza, Paraguay o Zambia —pongamos por caso— puedan tener vocación naval, pues el hecho de carecer de costas es suficiente impedimento para alcanzar una mentalidad marinera que sea el resorte impulsor hacia la vocación naval nacional. Por eso, la condición marítima de un país es el punto de partida para llegar a la mentalidad marítima y a la postre, a la mentalidad naval.

Como le ocurre al individuo que precisa de ciertas condiciones físicas y espirituales para acceder a su vocación, así sucede con las naciones; para decir con propiedad que una nación tiene vocación naval se necesita, previamente, que aquélla posea condición —geografía— y mentalidad —espíritu— marítimas. En nuestro entorno inmediato sobresale el Reino Unido, mientras que España, siendo país de condición marítima, posee una marcada mentalidad continental. Los avatares de la historia así lo han determinado, pero la influencia geográfica de la mar está permanentemente ahí, besando nuestras costas, y si a ello se añade la perseverancia y la tenacidad de los marinos españoles, puede ser posible que un día no lejano nuestra Patria encuentre su prometedora vocación naval.

EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA UNIVERSAL (SIA)

José María SILOS RODRÍGUEZ

(RNA)

Introducción

EL incremento del tamaño de los buques, especialmente de aquellos que transportan mercancías peligrosas y contaminantes, la concentración del tráfico en determinadas zonas ecológicamente sensibles por tratarse de estrechos o mares cerrados, y que han sido declarados zonas de especial protección por la Organización Marítima Internacional (por ejemplo los mares Mediterráneo y Báltico), pero que al mismo tiempo son los lugares donde se encuentran los países que por su nivel de desarrollo económico se constituyen en los principales demandantes de muchos de estos productos, han hecho que se incrementen las medidas de control y la implementación de nuevas ayudas a la navegación que contribuyen a que los buques realicen una navegación segura, incorporando al ámbito marítimo conceptos aplicados hace tiempo a la navegación aérea. Entre ellos podemos citar el Registrador de Datos de Travesía (RDT) y el Sistema de Identificación Automática (SIA), que es el objeto de este artículo.

Objeto

Tal como establece la Resolución A.917 de la 22 Asamblea de la OMI, el SIA tiene como objetivo principal incrementar la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad y eficacia de la navegación y la protección del medio marino, a través del intercambio de datos entre los buques, y entre éstos y las instalaciones de tierra. Entre las finalidades de este sistema (1) podemos citar:

— Facilitar la identificación de los buques.
— Contribuir al seguimiento de los blancos.
— Simplificar el intercambio de información (comunicaciones verbales y notificaciones obligatorias).
— Proporcionar información que contribuya a la reducción del peligro de abordaje.

De acuerdo a la regla 19 del capítulo V del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS 74/ 88), están obligados a llevar el equipo AIS (2): todos los buques de 300 TRB o mayores que se dediquen a tráfico internacional (3) o los buques de carga de 500 TRB o mayores que no se dediquen a dicho tráfico, más los buques de pasaje, independientemente de su tonelaje, estableciendo unos plazos para su implementación según el tipo de buque y que finaliza en julio de 2008.

Según la Regla 3-a del capítulo I, parte A, están eximidos de la aplicación del SOLAS, a no ser que se especifique otra cosa:

— Buques de guerra.
— Unidades navales auxiliares.
— Buques pertenecientes al Estado o que estén al servicio de éste.
— Buques pesqueros.
— Embarcaciones de recreo no dedicadas al tráfico comercial.

En este caso, los buques anteriormente enunciados no tienen obligación de llevar el SIA, pues ninguno se dedica al tráfico comercial o se pueden considerar buques de carga.

Breve descripción del sistema

Básicamente el AIS es un sistema de intercambio automático de datos entre buques o entre estaciones de tierra y buques que trabaja en la banda marítima de VHF en dos frecuencias:

— AIS 1: Canal 87B, 161, 975 MHz.
— AIS 2: Canal 88B, 162,025 MHz.

Este sistema se basa en el método de transmisión secuencial por paquete de datos dentro de un esquema organizado de mensajes, también denominado organización del tiempo en divisiones de acceso múltiple autoorganizada (SOTDMA). Para ello cada minuto de transmisión se divide en 2.250 espacios o *slots* de igual longitud y en dos canales paralelos de VHF, que se sincronizan usando tiempo UTC. Cada buque envía su mensaje a una rendija de tiem-

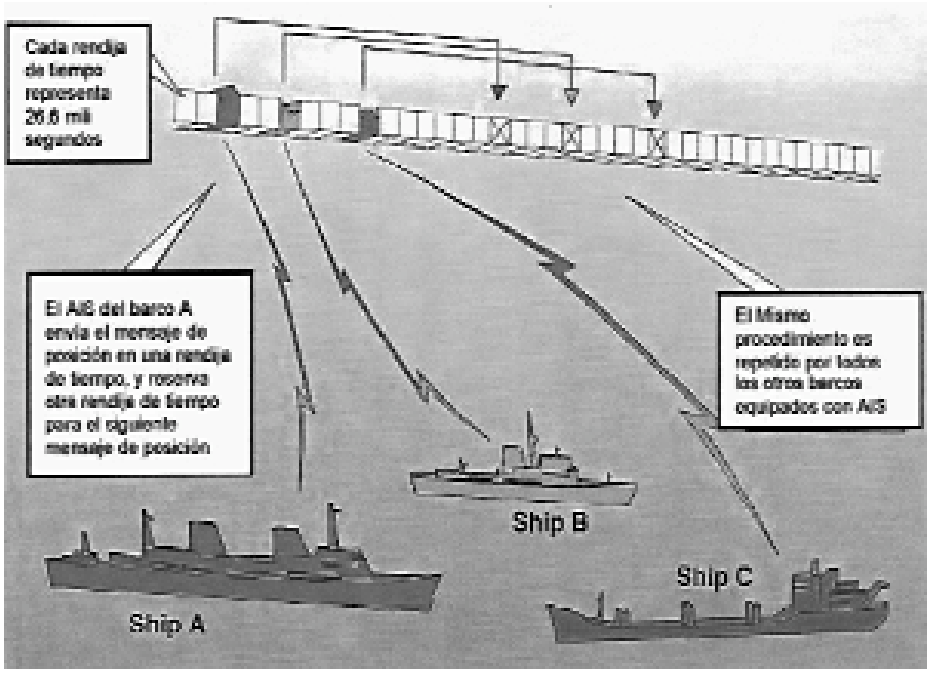


Figura 1. Esquema del funcionamiento del SOTDMA (4).

po y reserva otra para el siguiente mensaje. Al mismo tiempo cada estación AIS determina su propia fórmula de transmisión, lo que le permite localizar los espacios libres mientras se sincronizan unas con otras para evitar que se produzca una superposición de los espacios de transmisión. Cuando un canal se aproxima al estado de sobrecarga, los algorritmos del SOTDMA producen una degradación de forma que se pierdan los mensajes procedentes de las estaciones que se encuentren más alejadas.

Considerando un alcance máximo teórico para el VHF de 40 millas náuticas, estadísticamente se calculó que en los lugares de grandes concentraciones de tráfico, como el estrecho de Dover, se producían unos 2.500 informes por minuto, y en el estrecho de Singapur, se estimaron unos 3.000 informes por minuto (5).

El equipo AIS instalado en un buque consta de los siguientes elementos (6):

— Antenas.
— Un transmisor de ondas métricas.
— Dos receptores multicanal de ondas métricas.

— Un receptor del canal 70 de ondas métricas para la gestión de canales.
— Una unidad procesadora central (UPC).
— Un sistema electrónico de determinación de la situación, y un receptor del sistema mundial de navegación por satélite (SMNS) para la sincronización y duplicación de la situación.
— Interfaces con los dispositivos indicadores de la situación, velocidad y otros sensores del buque.
— Interfaces con el radar, sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) y el sistema integrado de navegación.
— Una prueba automática de la integridad (PAI).
— Pantalla y teclado para introducir y recuperar datos.

Gracias a la unidad de pantalla y teclado, el SIA podría funcionar como un sistema independiente, aunque lógicamente la presentación de su información integrada en otros equipos mejora su eficacia.

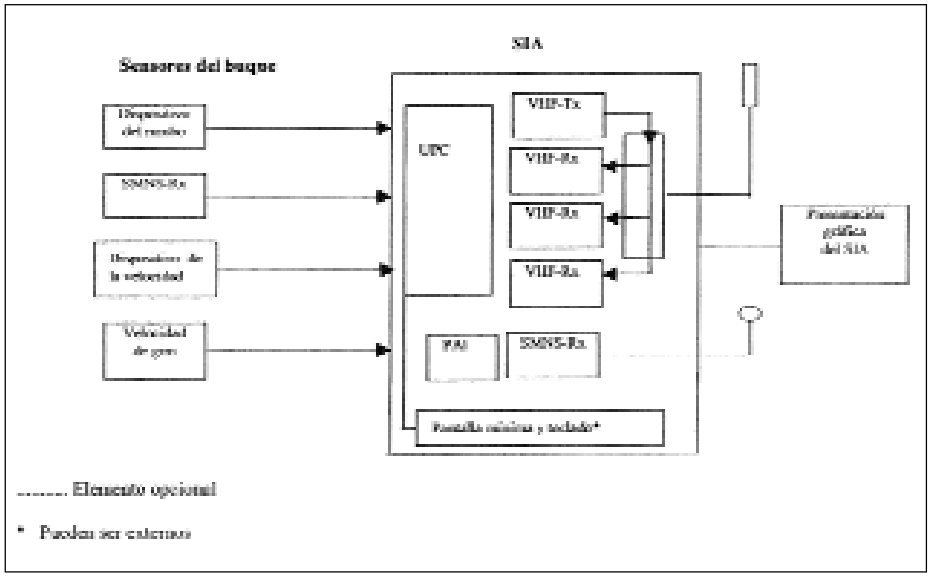


Figura 2. Componentes del SIA a bordo.

Funciones del SIA instalado a bordo de un buque

Una vez que el sistema esté completamente implementado, ofrecerá un amplio abanico de prestaciones en diversas áreas, pero por la necesaria brevedad de este artículo nos centraremos en los equipos instalados en los buques.

Su función principal es transmitir continuamente los datos del propio buque (identidad, situación, rumbo, velocidad, etc.) a otros buques y a las estaciones del servicio de tráfico marítimo (STM), al mismo tiempo que recibe los datos de otros buques y estaciones STM, presentando dichos datos en una pantalla.

Esta información puede ser de tres tipos (7):

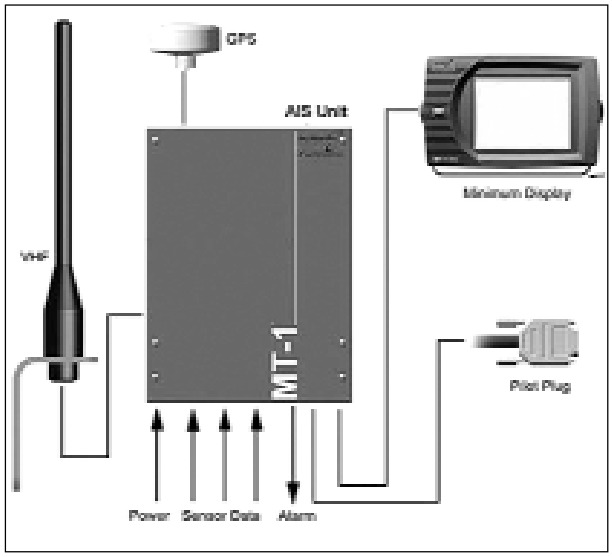


Figura 3. Equipo SIA.

Fija.—Es aquella que se introduce en el SIA en el momento de su instalación y sólo debe ser modificada si el buque cambia de nombre o sufre transformaciones importantes que cambien su tipología. Ésta es la siguiente:

— Identidad del servicio móvil marítimo (ISMM).
— Nombre y distintivo internacional de llamada.
— Numero IMO.
— Eslora y manga.
— Tipo de buque.

Dinámica.—Es aquella que varía en tiempo real y que comprende no solamente los datos relacionados con la navegación, sino toda la que suministran automáticamente otros sensores conectados al SIA.

— Situación del buque con una precisión de +/- 10 metros, precisión que hoy en día sólo se puede obtener con el sistema de posicionamiento GPS diferencial.
— Hora de la situación en Tiempo Universal (UTC).
— Rumbo respecto al fondo (si dispone del sensor adecuado).
— Velocidad respecto al fondo (si dispone del sensor adecuado).
— Rumbo giroscópico.
— Velocidad de giro (si dispone del sensor adecuado).

Datos que pueden ser introducidos manualmente.—Estado de la navegación: El oficial de guardia puede introducir manualmente una serie de parámetros y modificarlos cuando sea necesario, como: navegando con propulsión mecánica, fondeado, sin gobierno, capacidad de maniobra restringida, amarrado, encallado, etcétera.

Relacionado con la travesía: calado del buque, plan de navegación, puerto de destino, tipo de carga potencialmente peligrosa, etcétera.

Mensajes breves de seguridad: mensajes breves de texto, que pueden ser dirigidos a un buque específico (ISMM) o ser transmitidos a todos los buques y estaciones de tierra (radiodifusión), admitiéndose textos de hasta 158 caracteres.

El envío de los datos es automático y éstos se actualizan dependiendo de varios factores. Así, los datos dinámicos se actualizan dependiendo de los cambios de rumbo y velocidad de acuerdo al siguiente cuadro:

TIPO DE BUQUE	INTERVALO GENERAL DE NOTIFIACIÓN
Buque fondeado	3 minutos
Buque navegando de 0 a 14 nudos	12 segundos
Buque nav. de 0 a 14 nudos y cambiando de rumbo	4 segundos
Buque navegando de 14 a 23 nudos	6 segundos
Buque nav. de 14 a 23 nudos y cambiando de rumbo	2 segundos
Buque navegando a más de 23 nudos	3 segundos
Buque nav. a más de 23 nudos y cambiando de rumbo	2 segundos

Régimen de actualización de la información dinámica.

En cuanto a los datos estáticos y relacionados con la travesía, se actualizarán cada seis minutos o bien cuando sean solicitados, ya que el SIA actúa automáticamente sin intervención del usuario.

Normas de funcionamiento

El SIA debe estar siempre en funcionamiento cuando los buques estén navegando o fondeados, a no ser que el capitán considere que su funcionamiento pudiera comprometer la seguridad del buque, como por ejemplo cuan-

do navega por zonas donde son frecuentes los ataques de piratas. En estos casos es obligatorio consignar en el Diario de Navegación dicha desconexión, y explicar las razones que llevaron a la misma.

Al apagarse, el SIA almacena la información estática y la relacionada con la travesía, de forma, que una vez que se pone en funcionamiento ésta comienza a transmitirse automáticamente, una vez transcurridos dos minutos después de que se ha procedido a su conexión. En los puertos, el capitán se ajustará a las normas que rijan en cada uno de ellos. Al encenderse, el equipo realiza una comprobación automática de integridad, y en el caso de fallo de funcionamiento activa una alarma, pero lo que no hace es comprobar la calidad ni la precisión de los datos introducidos en el SIA por los sensores del buque, por ello el oficial de guardia deberá efectuar comprobaciones periódicas de la calidad de dichos datos, especialmente cuando navegue por zonas costeras.

Presentación de los datos

El SIA puede presentar los datos en un sencillo dispositivo de visualización, actuando como sistema independiente.

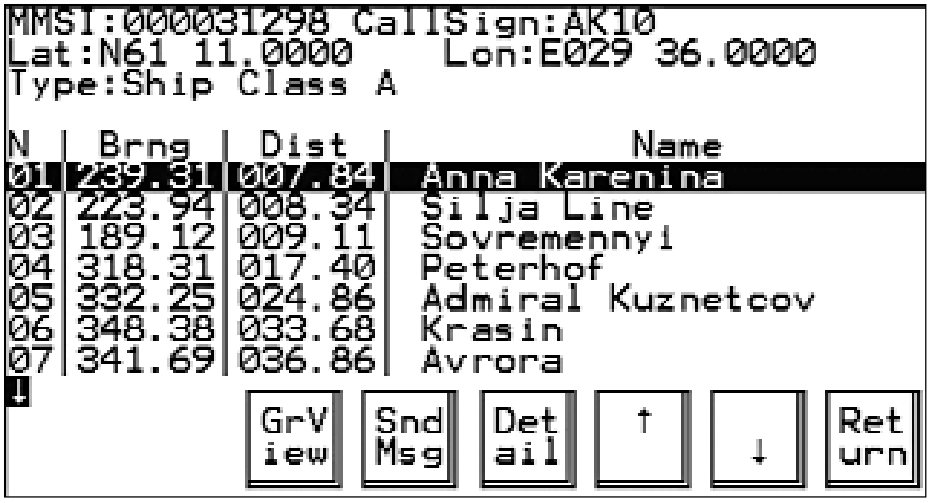


Figura 5. Presentación simple del equipo SIA.

Pero también puede conectarse a un equipo radar o a un equipo de visualización de cartas electrónicas de forma que dichos equipos cuenten con esa información adicional.

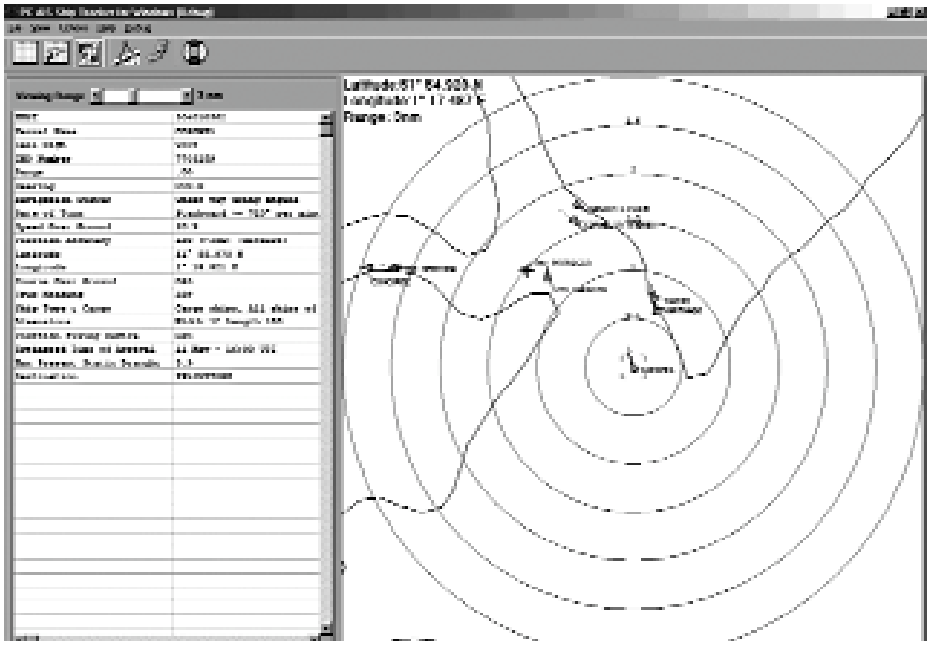


Figura 6. Incorporación de la información SIA a la presentación radar (8).

También se prevé que pueda conectarse el SIA a un dispositivo externo de comunicaciones a larga distancia, para lo cual posee una interfaz bidireccional. Pero actualmente es necesario que la estación costera le pida al buque que efectúe una transmisión de largo alcance de la información SIA.

Conclusiones

Como toda ayuda a la navegación, la información que proporciona el SIA le da al oficial de guardia en el puente una serie de datos que contribuyen a que tenga más clara la situación en la que se encuentra, sobre todo la detección de buques en zonas donde puede haber una zona de sombra radar, o cuando las circunstancias meteorológicas producen perturbaciones por ruido de mar o lluvia que pueden enmascarar los ecos del radar, sobre todo en el caso de buques pequeños. También le proporcionará información cada pocos segundos del rumbo y velocidad de los buques que se encuentren a su alrededor, dentro del alcance VHF.

Pero también hay que destacar que como todo equipo electrónico puede ser causa de errores, entre los que podemos citar:

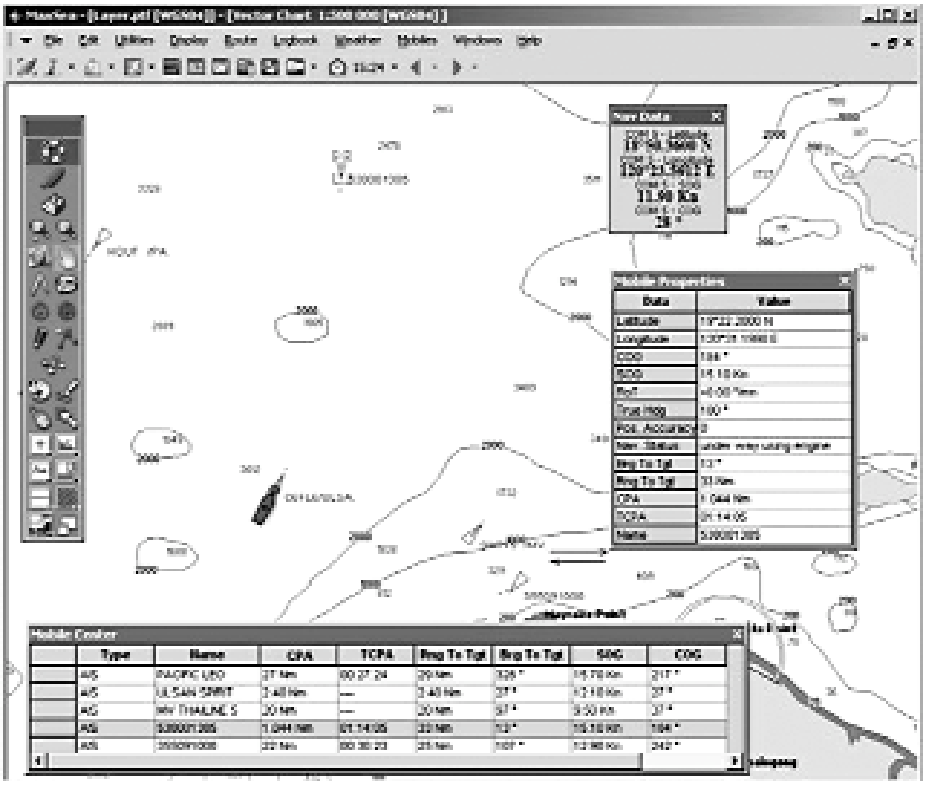


Figura 7. Incorporación de la información SIA a un equipo SIVCE (9).

— Errores por información incompleta. Dado que los buques pesqueros y de recreo, así como los mercantes inferiores a 300 TRB no están obligados a llevar el equipo SIA, nunca se podrá estar seguro de tener una presentación de toda la situación marítima del entorno.
— Errores producidos porque la información suministrada al sistema por los sensores del buque o por el usuario no sean correctos, intencionadamente o por fallo humano.
— Facilitar a organizaciones terroristas, grupos de piratas o ladrones armados, tener un claro conocimiento de la identificación de los buques, posición, carga, destino, etcétera.

No obstante, este equipo, independientemente de ser una ayuda para el navegante, tiene un campo mucho más amplio en operaciones marítimas desde tierra, sobre todo en las referentes al control del tráfico marítimo, pues las estaciones VTS podrían:

— Tener una información muy completa de todos los buques que navegan en su zona de responsabilidad.
— Reducir los problemas de un seguimiento automático de los buques basado exclusivamente en el radar.
— Enviar mensajes de texto a los buques, reduciendo las comunicaciones verbales.

También en las operaciones SAR, los equipos de salvamento tendrían un claro conocimiento de los buques que se encuentran más cercanos a la zona de naufragio o emergencia. Se estudia su utilización instalándolo en otras ayudas a la navegación fijas, como por ejemplo boyas, de forma que éstas pudieran informar automáticamente al buque o a una estación de tierra de una serie de datos, como su posición exacta, estado de funcionamiento, altura de la marea, etcétera.

En definitiva, estamos ante un equipo que se suma a esa nueva filosofía de la navegación, que se basa en el uso de equipos electrónicos e informáticos cada vez más sofisticados, y que han llevado en poco tiempo a la concepción de una carta electrónica donde no solamente figuran los datos que suministraba la tradicional carta de papel, sino que nos presenta la información de todos los sensores del buque, posición GPS, derrota seguida y planeada, sonda, información del radar, etc., y todo en tiempo real, y ahora la procedente del SIA, aunque en un futuro próximo está en estudio incorporar información meteorológica, avisos a los navegantes, y la correspondiente a las publicaciones náuticas como anuario de mareas, derroteros, etcétera.

---

(1) Resolución A.917 (22), de 29 de noviembre de 2001. Organización Marítima Internacional.
(2) Código SOLAS 74/88. Organización Marítima Internacional. Edición refundida 2004, cap. V, Reg.19- 2.4, pág. 372.
(3) Por viaje internacional se entiende el efectuado desde el puerto de un país signatario del Convenio SOLAS a un puerto situado en otro país, o viceversa. Código SOLAS 74/88. Organización Marítima Internacional. Edición refundida 2004, cap. I. Parte A. Reg. 2d, pág. 19.
(4) Fuente *www.ais.dk*.
(5) Guía de las ayudas a la navegación marítima. Ministerio de Fomento, Puertos del Estado. Madrid 2001, pág. 196.
(6) Resolución A.917 (22), de 29 de noviembre de 2001. Organización Marítima Internacional, Anexo I.
(7) Resolución A.917 (22), de 29 de noviembre de 2001. Organización Marítima Internacional.
(8) Fuente *www.dolphinmaritime.com*.
(9) Fuente *www.maxseainc.com*.

BIBLIOGRAFÍA

Convenio sobre la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS 74/88, Edición refundida 2004. Organización Marítima Internacional. Londres, 2004.
Resolución A.917 de la 22.ª Asamblea de la Organización Marítima Internacional.
Resolución MSC-74 del 69 periodo de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.
Guía de ayudas a la navegación Marítima. Ministerio de Fomento, Puertos del Estado, Madrid, 2001.

BUQUE DE ACCIÓN MARÍTIMA OCEÁNICO BAM

Jesús MANRIQUE BRAOJOS

(ING.)

Jefe del Programa

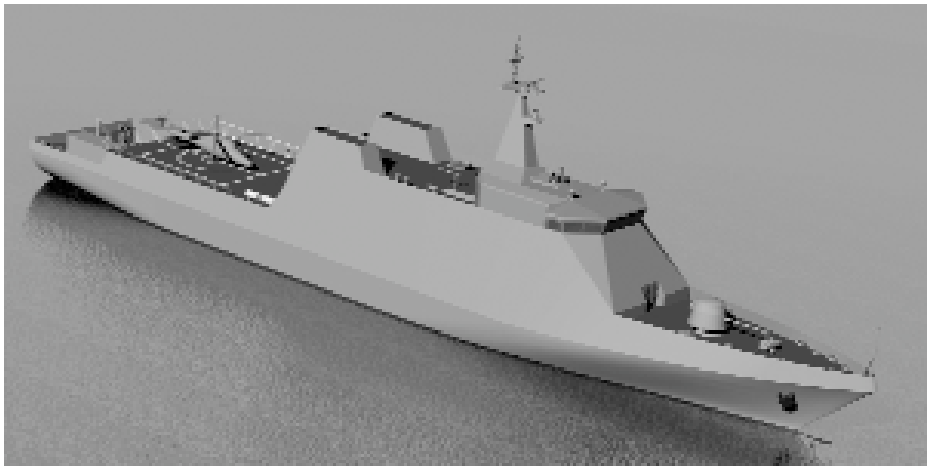
EN la REVISTA GENERAL DE MARINA de julio de 2005, el capitán de navío José Luis Urcelay Verdugo escribía un brillante artículo sobre la *Transformación* llevada a las capacidades Navales, en el que el Buque de Acción Marítima aparece como claro instrumento para conseguir dicha transformación.

Desde que en septiembre de 2004, el jefe de Estado Mayor de la Armada promulgase el Documento de Necesidad Operativa (MND), muchas han sido las expectativas despertadas por este tipo de buque que poco a poco han ido materializándose en un proyecto actualmente finalizado y listo para comenzar una nueva singladura: la de la construcción.

El proceso de obtención

La promulgación del Documento de Necesidad Operativa (MND) dio lugar a la apertura del proceso de obtención regulado por la Directiva 68/2000 de 9 de marzo del SEDEF, en el que en estrecha colaboración han trabajado el Estado Mayor de la Armada y la Jefatura de Apoyo Logístico, contando con la asistencia técnica de la empresa Navantia; el EMA dirigiendo las fases Conceptual, Previabilidad y Viabilidad, finalizando con la promulgación de los Requisitos de Estado Mayor (NSR); y la JAL dirigiendo la fase de Definición de Proyecto, finalizada en diciembre de 2005, con la Especificación y Documentación de Contrato, que ha permitido iniciar el expediente de contratación para la construcción de una primera serie de cuatro unidades.

El Buque de Acción Marítima Oceánico se concibe para llevar a cabo misiones de carácter militar contra amenazas asimétricas o convencionales de pequeña entidad, durante las cuales podrá llevar a cabo cometidos de presencia (disuasión), de vigilancia (prevención) y acciones limitadas (neutralización).



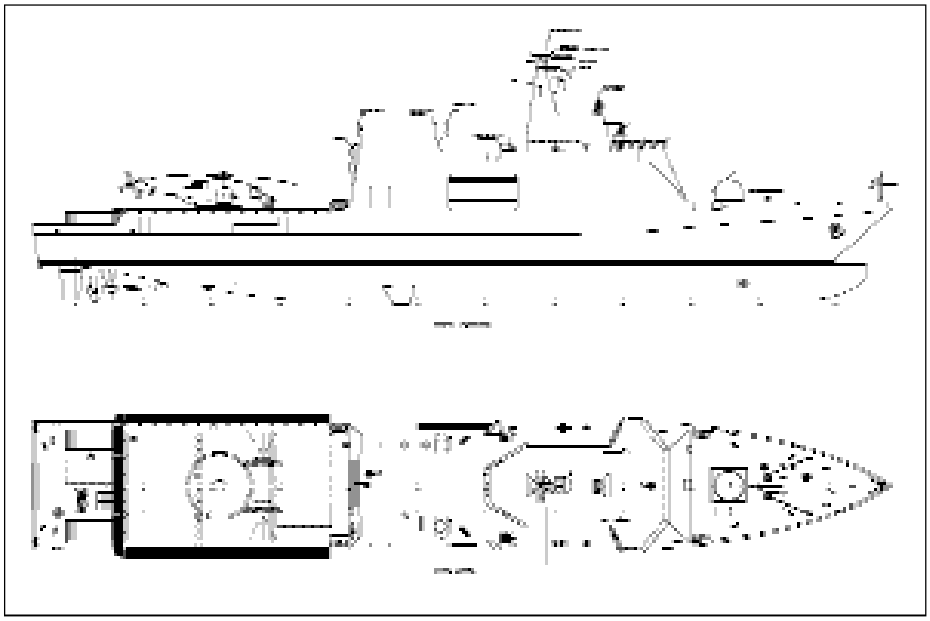
Buque de Acción Marítima Oceánico BAM.

Adicionalmente, llevará a cabo misiones de protección de los intereses marítimos nacionales y de control de los espacios marítimos de soberanía e interés nacional, contribuyendo al conjunto de actividades que llevan a cabo las distintas administraciones públicas con responsabilidades en el ámbito marítimo.

Por último, llevará a cabo misiones de policía marítima colaborando con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y misiones de vigilancia, de salvamento y de lucha contra la contaminación marina, colaborando con otros departamentos ministeriales.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

Eslora total	93,90 m
Eslora entre perpendiculares	83,00 m
Manga máxima	14,20 m
Puntal a cubierta principal	7,20 m
Desplazamiento en plena carga	2.505 t
Calado medio en plena carga	4,15 m
Velocidad máxima	20,5 kn
Velocidad máxima sostenida	19 kn
Velocidad de patrulla	10 kn
Autonomía (a 15 nudos)	8.000 millas
Autonomía víveres	35-40 días
Dotación	35
Personal de transporte	35



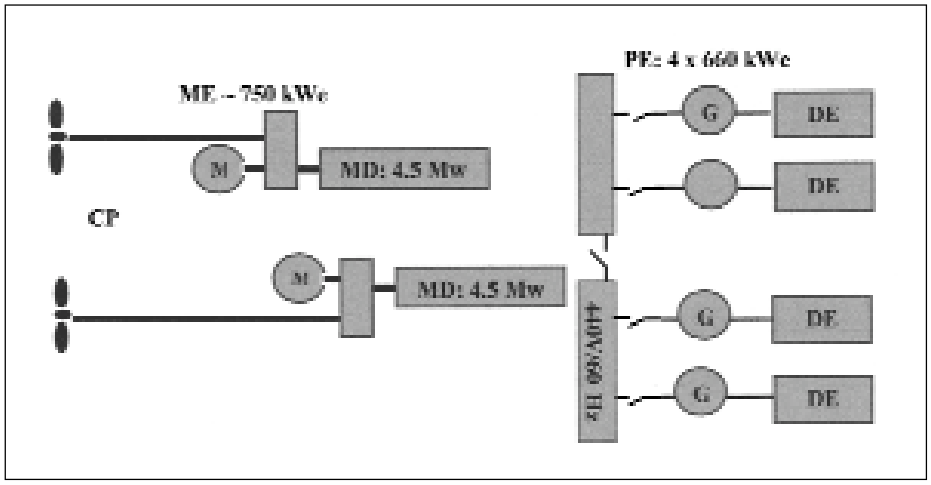
Para tal abanico de misiones se ha diseñado una plataforma con una gran versatilidad que permita su reconfiguración y adaptación a los distintos perfiles de misión.

Las formas han sido optimizadas por el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR) mediante el usos de CFDs (Computacional Fluids Dynamics) y ensayos con modelos, de manera que aseguren el cumplimiento de los requisitos de velocidad, proporcionen una buena gobernabilidad y un adecuado confort de la dotación en periodos prolongados de operación y en condiciones meteorológicas adversas.

Planta propulsora/generadora

Después de un amplio estudio de selección de la planta propulsora, tratando de armonizar, entre otros, factores tales como costes de ciclo de vida, fiabilidad y mantenimiento reducido, se ha optado por una planta propulsora mixta de tipo diésel-eléctrica en configuración CODOE.

Los principales elementos de la planta propulsora/generadora estarán instalados en dos cámaras de máquinas independientes situadas en compartimentos estancos adyacentes de forma que los elementos situados en cada cámara de máquinas podrán accionar una línea de ejes. Los principales componentes de la planta propulsora/generadora son los que se citan a continuación:



— Dos motores diésel propulsores de 4500 BkW.
— Cuatro grupos diésel generadores de 660 kWe.
— Dos motores eléctricos propulsores de 750 kWe aproximadamente.
— Dos engranajes reductores tipo CODOE de doble entrada y salida simple.
— Dos líneas de ejes accionando cada una de ellas una hélice de paso controlable.
— Un generador de emergencia de 260 kWe aproximadamente.
— Un propulsor transversal situado en proa de 500 kWe aproximadamente.

La potencia instalada y los criterios de diseños utilizados permitirán cumplir con los requisitos de velocidad en condición de plena carga con margen de futuro crecimiento y absorber la degradación normal del sistema a lo largo del ciclo de vida del buque. La potencia eléctrica instalada permitirá alcanzar al menos una velocidad de patrulla de 10 nudos.

La planta eléctrica estará formada por dos cuadros principales de media tensión situados en una cámara de máquinas. El sistema de distribución de energía eléctrica será de tipo radial desde los cuadros principales a los consumidores finales, a través de los centros de carga y cuadros de distribución.

Capacidad aérea

El buque dispondrá de una cubierta de vuelo situada a popa del hangar con una eslora total aproximada de 24,7 m y una manga máxima de 13,5 m. que permitirá las operaciones de despegue, toma, reabastecimiento de combustible

en vuelo estacionario (HIFR) y de aprovisionamiento vertical (VERTREP), de los helicópteros *Augusta Bell AB-212, Sikorsky SH-3D* y *NH-90*, en condiciones meteorológicas visuales (VMC) Nivel II, tanto de día como de noche. Adicionalmente, el buque estará preparado para la instalación de un equipo TACAN, con lo que podría certificarse como un buque Nivel I, es decir, para poder realizar operaciones en condiciones meteorológicas instrumentales (IMC).

Estará dotado con un hangar integrado en la superestructura y situado inmediatamente a proa de la cubierta de vuelo. El hangar tendrá las dimensiones y espacios libres suficientes para la estiba de un helicóptero *Agusta-Bell AB-212* o un *NH-90*. Finalmente, estará preparado para la operación de vehículos aéreos no tripulados (UAVs)

Capacidad de carga modularizada

Una de las características más importantes a destacar en el BAM Oceánico es su versatilidad. Contará con la posibilidad de incrementar su capacidad en determinadas funciones específicas mediante la instalación temporal de contenedores en la cubierta toldilla y/o en la cubierta de vuelo. En principio, se contemplarán para el diseño las siguientes funcionalidades:

— Lanzamiento de UAVs.
— Lanzamiento de blancos de tiro.
— Simulador de señales.
— Medios de lucha contra la contaminación.
— Apoyo a operaciones de buceo.
— Talleres portátiles.
— Capacidad de habilitación adicional en Contenedores Vida y/o abluciones.

Para proporcionar las capacidades indicadas anteriormente el buque dispondrá de los sistemas necesarios para la estiba y trinca de contenedores ISO de 20 pies con una capacidad máxima unitaria de 16 toneladas. Tendrá capacidad para estibar de forma simultánea la configuración de contenedores ISO de 20 pies que se describe a continuación:

— Tres contenedores en la cubierta toldilla con un peso total máximo de 32 toneladas y un peso máximo unitario de 16 toneladas.
— Tres contenedores en la cubierta de vuelo, en una zona situada inmediatamente a popa del hangar, con un peso total máximo de 15 toneladas, simultánea con la estiba del helicóptero orgánico del buque en el hangar.

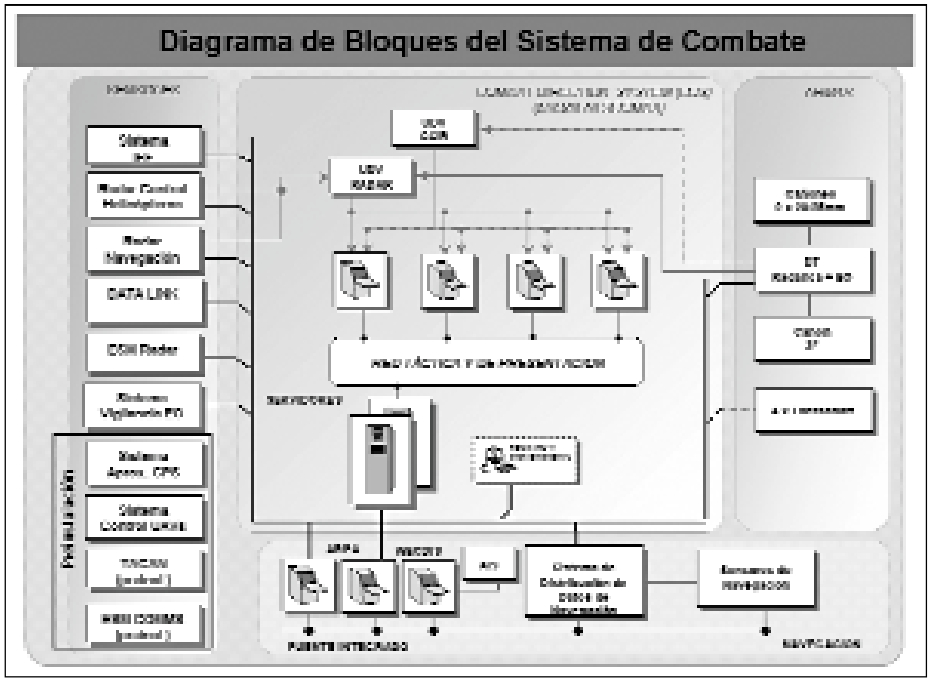
En caso de no transportar el helicóptero orgánico en el hangar, la capacidad de carga en la cubierta de vuelo aumenta hasta 25 toneladas.

Sistema de combate

El buque ha sido concebido para actuar principalmente en escenarios de baja intensidad, para luchar contra la amenaza asimétrica y con los sistemas necesarios para poder operar en red, con la autonomía suficiente para poder actuar en escenarios alejados.

El buque dispondrá de un Sistema de Combate, Mando y Control, y Comunicaciones que le permitan recibir y presentar la información táctica, estar comunicado con el Cuartel General de Acción Marítima en tierra, desarrollar sus cometidos específicos como buque de acción marítima, operar conjuntamente con otras unidades y disponer de cierta capacidad de autodefensa contribuyendo a la de otras unidades mediante intercambio de información.

El sistema de combate estará basado en la adaptación del núcleo común SCOMBA a las necesidades específicas del BAM e integrará mediante el Sistema de Dirección de Combate (CDS), los sensores del buque, las armas y el sistema de navegación.



El conjunto de sensores engloba un Radar de Exploración Aérea y Control de Helicópteros (SAAS) con tecnología LPI, un Radar de Navegación comercial, Sistema de Vigilancia Optrónica, ESM banda radar, sistema IFF y capacidad Link 11 preparado para migrar a Link 22. Contará con preinstalaciones de TACAN, ESM de comunicaciones y sistema de control del UAVs, cuyos equipos serán embarcados en función de las misiones específicas a desarrollar.

En cuanto a armas, el buque dispondrá de una dirección de tiro radárica y optrónica capaz de controlar un montaje de 76 mm y dos cañones automáticos de 25 mm, con capacidad para realizar combate múltiple. Adicionalmente contará con afustes para ametralladoras de 12,7 mm y tres puestos para ametralladoras de 7,62 mm. Asimismo, contará con morteros chaff controlados por el equipo de ESM.

El puente será integrado y responderá a modernos criterios de ergonomía. Incorporará una consola WECDIS conjuntamente con una consola del SICP y otra del Sistema de Combate. Contará con un sistema integrado de distribución de datos de navegación procedentes de distintos sensores: GPS, sondador, navegador inercial, giroscópicas, correderas, AIS, etcétera.

En el área de comunicaciones, contará con un sistema integrado que permitirá el control de los distintos equipos en las bandas MF, LF, VHF, UHF y HF y de los equipos de comunicaciones vía satélite: INMARSAT y SECOMSAT.

Dotación y personal de transporte

Uno de los objetivos más importantes del proyecto ha sido tratar de conseguir un buque que sea operable con una dotación reducida: «reducción de dotación» y «calidad de vida a bordo» han sido dos conceptos que han marcado la definición del buque y que seguirán presentes en todo el proceso de desarrollo del proyecto y construcción.

Operar el buque con tan sólo 35 personas supondrá un reto y requerirá incluso cambios de mentalidad, cambios no caprichosos que en muchos casos responden a necesidades que derivan del nuevo acontecer de los tiempos. Esta situación no es exclusiva de nuestra Armada, sino que está en línea con las actuaciones que ya se están emprendiendo en otras marinas aliadas.

En este sentido, el buque ha sido diseñado para ser operado con una dotación básica de 35 personas, de forma que con esta dotación pueda llevar a cabo las tareas básicas del buque, atendiendo a su seguridad de una forma adecuada.

El comandante y el segundo comandante del buque dispondrán de camarote individual, con aseo incorporado, y cámara adicional en compartimento adyacente.

Los oficiales dispondrán de camarotes individuales, los suboficiales se alojarán en camarotes individuales o dobles, y los cabos y marinería dispondrán de camarotes cuádruples. Todos los camarotes de la dotación tendrán aseo integrado para proporcionar la máxima flexibilidad posible en el alojamiento de personal femenino a bordo.

Además de la dotación básica, el buque dispondrá de capacidad de acomodación permanente para un total de 35 personas, con un estándar de habitabilidad similar al de la dotación. La configuración de este personal de transporte dependerá de la misión específica del buque asignada en cada momento.

El oficial dispondrá de camarote individual, los suboficiales de camarotes dobles y los cabos y marinería se alojarán en camarotes cuádruples. Todos los camarotes del personal de transporte dispondrán de aseo integrado.

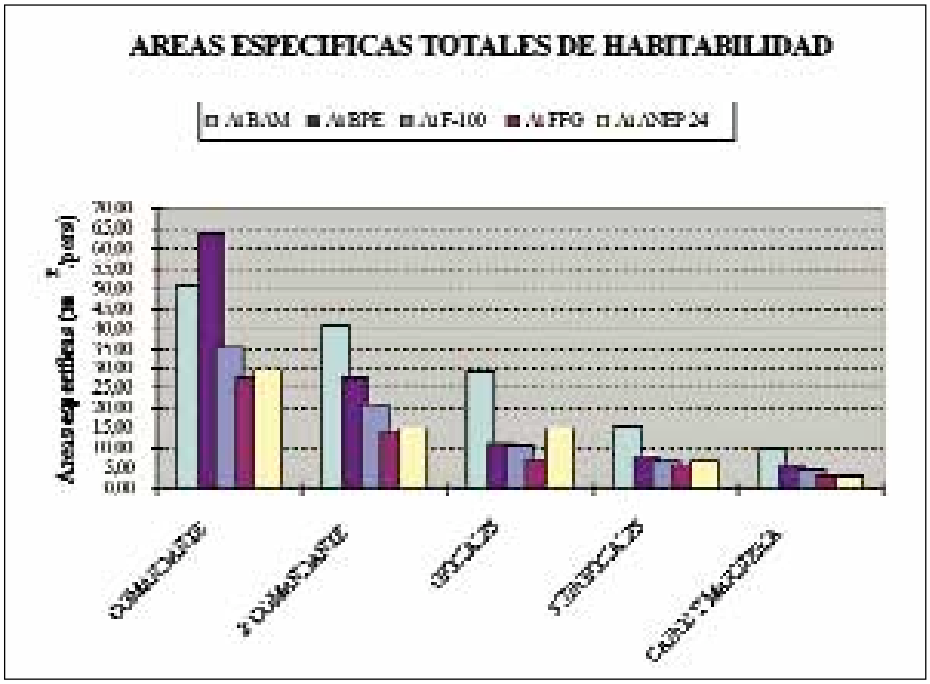
En el caso de que el buque actúe en operaciones NEO o de salvamento marítimo, en las que sería preciso alojar a un número considerable de evacuados civiles durante un periodo no superior a 48 horas, tendrá una capacidad temporal de alojamiento máxima de 80 personas sin incluir los espacios de alojamiento ocupados por la dotación. En este tipo de operaciones NEO se utilizará la capacidad de acomodación permanente para el personal de transporte incrementada, hasta alcanzar la cifra de 80, utilizando espacios comunes reconfigurables, tales como el gimnasio, sala de estar de marinería y personal de transporte, pañoles, hangar, etc., donde se dispondrán literas triples portátiles o bien en contenedores vida estibados en la cubierta de vuelo.

Asimismo, dispondrá de un área específica destinada a las consultas médicas, junto con un área para hospitalización, contigua al área ambulatoria pero separada de ella, con capacidad para dos literas dobles medicalizadas. Tendrá capacidad de estiba y preinstalación de un Equipo Medico Soporte Vital Avanzado (EMSVA) cuando sea necesario y dispondrá de capacidad de telemedicina por videoconferencia vía satélite.

En cuanto al estándar de habitabilidad, aunque se ha tomado como referencia la publicación OTAN ANEP-24.- *Guidelines for shipboard habitability requirements for combatant surface ships*, lo cierto es que en las últimas construcciones de la Armada este estándar ha sido superado ampliamente, continuando en la línea ascendente de mejora de la calidad de vida en la mar.

Como complemento a lo anterior cabe señalar la importancia que se le ha dado a determinadas áreas tales como salas de estar, comedores, gimnasio, biblioteca, sala multimedia, etc, para estar en línea con el nivel actual de demanda social.

En el siguiente cuadro se presenta una comparativa de áreas totales por persona entre el BAM, distintos buques de la Armada y el ANEP 24, pudiendo observarse que se cumple ampliamente el criterio del ANEP 24 y se supera el estándar de las últimas construcciones.



Comparativa At BAM Oceánico con otros buques de la Armada y con ANEP 24.

Control y automatización

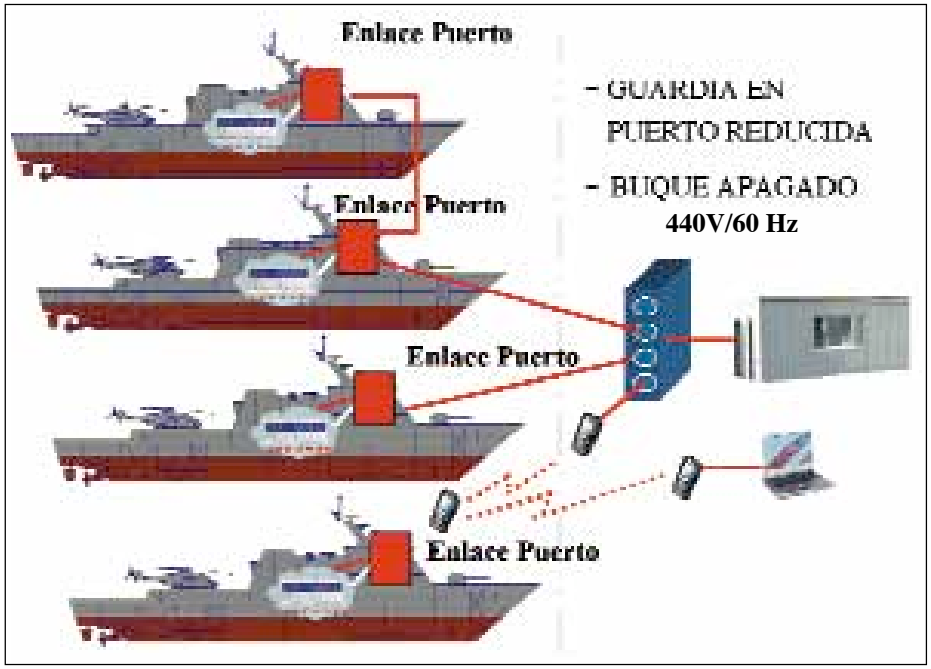
La reducción de la dotación y la mayor complejidad de los equipos y sistemas embarcados requieren sin lugar a duda un mayor grado de control y automatización. En este sentido el buque contará con un Sistema Integrado de Control de la Plataforma (SICP), que incorporará los últimos avances tecnológicos y las lecciones aprendidas en las últimas construcciones.

El Sistema Integrado de Control de la Plataforma (SICP) se ha diseñado de forma que el nivel de automatización sea el más elevado posible manteniendo la redundancia adecuada en el sistema de control y permitiendo la simplificación del mantenimiento y del entrenamiento. Gracias al uso de la automatización es posible mantener las cámaras de máquinas desatendidas y reducir la dotación en el puente, facilita además las acciones de control, supervisión y solución de averías, permitiendo una mejor operación del buque.

Permitirá el control y/o supervisión del sistema de propulsión, gobierno y maniobra, planta eléctrica, sistema de CI, control de lastre, control de niveles de tanques, temperatura pañoles,... y otros sistemas auxiliares. Dispondrá de interfaces como el Sistema de Mantenimiento por Síntomas, Sistema de vídeo

Vigilancia, Sistema de Comunicaciones Inalámbricas, Vigilancia en Puerto, Adiestramiento a Bordo, Control de Presencia de Personal y Material, etcétera.

En el SICP previsto para este buque, con una estimación de más de 6.000 señales, se realizará una Segmentación Funcional. Con esto se consigue que en situaciones en las que sólo son necesarias ciertas funciones, por ejemplo Vigilancia en Puerto, no sea necesario tener alimentado todo el SICP, con el consiguiente aumento de la seguridad del buque y reducción de personal de guardia.



Para reducir la carga de trabajo asociada a las tareas de mantenimiento, el buque contará también con un Sistema de Mantenimiento Basado en la Condición (SMBC) que tendrá una relación directa con el SICP, obteniendo datos *on-line* de la plataforma a través de él, que junto con otros suministrados vía *off-line*, serán analizados por el sistema, presentando los resultados sobre las mismas pantallas.

Mediante este sistema se pretende determinar los parámetros de mantenimiento específicos de aquellos equipos/sistemas cuya criticidad se considera relevante a bordo, con la finalidad de aumentar el tiempo entre averías (MTBF) o entre acciones específicas de mantenimientos preventivos, aumentando la disponibilidad de los equipos y sistemas y minimizando el coste de

mantenimiento y reparación. Algunas de las técnicas a emplear son análisis de vibraciones, termografía, ultrasonidos, análisis de aceites, análisis de motores alternativos, análisis de motores de inducción, etc.

El buque contará también con la posibilidad de enviar los datos vía satélite a centros de diagnosis en tierra, donde podrán ser estudiados por un grupo de expertos y recomendar al buque las acciones a llevar a cabo.

Aspectos innovadores del proyecto

El Programa del Buque de Acción Marítima (BAM) Oceánico conlleva una serie de innovaciones tecnológicas que permiten clasificarlo como «buque tecnológicamente avanzado», con un alto grado de nacionalización que contribuirá a la potenciación definitiva de la industria nacional, incrementando la competitividad internacional y expandiendo su mercado en el ámbito mundial, al responder a uno de los tipos de buque más demandado hoy en día por los distintos países.

El Programa BAM Oceánico implica importantes retos e innovaciones tecnológicas e industriales, de las que sólo a título de ejemplo se mencionan algunas de ellas:

— Investigación y Desarrollo de una plataforma común que permita su utilización en otros tipos de Buques de Acción Marítima. consiguiendo un importante ahorro en el coste de ciclo de vida de las nuevas unidades.
— Investigación y desarrollo de una carena con formas que combinen requisitos de mínima resistencia al avance con un óptimo comportamiento de buque en la mar, permitiendo operaciones prolongadas compatibles con criterios aceptables de bienestar de la dotación.
— Desarrollo de una plataforma con criterios de modularidad incrementando su capacidad de acción en determinadas misiones mediante el embarque de sistemas específicos en contenedores.
— Investigación y posible utilización en esta plataforma de hélices tipo CLT (*Contracted Loaded Tip*) tratando de reducir consumo de combustible, mejorar el nivel de ruidos y aumentar la velocidad.
— Aumento del grado de control y automatización, en consonancia con una dotación muy reducida que permita el mejor empleo operativo del buque.
— Desarrollo de un sistema de mantenimiento predictivo basado en la condición, que permita aumentar la fiabilidad de los equipos reduciendo coste de mantenimiento y ahorro de personal.
— Estudio, comparación e incorporación de las normas Navales Militares de Sociedades de Clasificación *versus* estándares específicos militares,

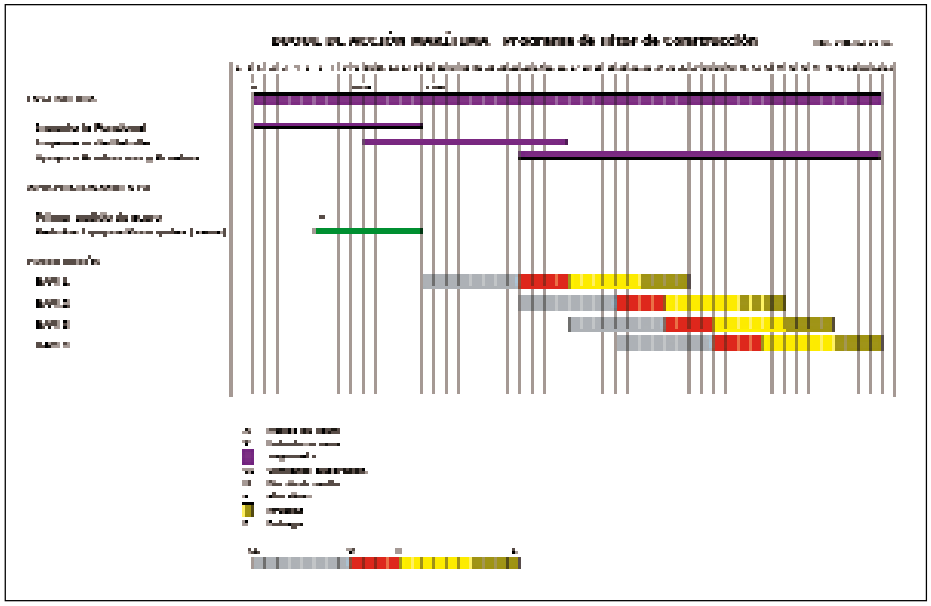
en el diseño y escantillonado de la estructura del buques, así como en los distintos sistemas auxiliares, evolucionando hacia un estándar más comercial acorde con las últimas tendencia en construcción naval militar, permitiendo un ahorro en los costes del ciclo de vida.

— Aplicación de la filosofía *Green Ship*, incorporando últimas tecnología y tratando de conseguir altas cotas en cuanto a impacto medioambiental y lucha contra la contaminación marina, siempre compatible con el cumplimiento de la misión.

Programa de construcción

El Consejo de Ministros, en fecha 20 de mayo de 2005, autorizó el desarrollo del Programa del Buque de Acción Marítima, dentro del ámbito de modernización de las FAS, para la construcción de una primera serie de cuatro unidades. Actualmente los estudios están finalizados y pendiente de autorización para contratación e inicio de la fase de construcción. El plazo de construcción es de 36 meses por buque, con un desfase de ocho meses entre el primero y el segundo y una cadencia de entrega de cuatro meses para el tercero y cuarto.

Se aplicarán las técnicas de la construcción integrada, por lo que el diseño se orientará de modo que el buque pueda ser construido por productos intermedios, con características similares de fabricación, mediante líneas de proce-



so que se adapten a las características de los productos intermedios a realizar. El objetivo final de este tipo de construcción es abaratar el coste del buque, reducir el plazo de entrega e incrementar la calidad.

El programa supondrá un alcance industrial que se estima en 2,150 millones de horas de trabajo en mano de obra directa, más 0,980 millones de horas en mano de obra subcontratada e inducida, lo que supone una carga de trabajo de 3,130 millones de horas para la industria nacional, de ellas, 270.000 horas se dedicarán al desarrollo de ingeniería. Es de destacar además que un buen número de contratistas nacionales se beneficiarán de una gran cantidad de pedidos y contratos relacionados con la construcción.

Conclusiones

El Buque de Acción Marítima Oceánico se ha diseñado para ser una plataforma versátil en su utilización, que permita un mejor aprovechamiento de los recursos y una reducción del coste de ciclo de vida. Su reducida dotación y el alto estándar de habitabilidad marcarán un hito importante en el proceso de obtención de nuevas unidades en la Armada y por tanto en el proceso de modernización de las FAS. No será un patrullero a la antigua usanza ni un buque litoral de combate, pero sí será un buque moderno con unas potenciales capacidades más acordes con las nuevas tendencias en las marinas aliadas y con los nuevos escenarios.

El pasado 31 de marzo se reunió en el Palacio de la Capitanía General de Cartagena el Consejo Superior de la Armada, presidido por el AJEMA, almirante general Sebastián Zaragoza. El Consejo Superior de la Armada es un órgano colegiado, asesor y consultivo del ministro de Defensa y del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada. (Foto: A. Arévalo).

EL PASO DE LA CARTOGRAFÍA NÁUTICA DE PAPEL A LA DIGITAL

Fernando QUIRÓS CEBRIÁ

EL cambio de la cartografía náutica de papel a la digital ha comenzado, pero su implantación será un proceso lento, que llevará consigo que durante años tengan que convivir ambas cartografías a bordo de los buques y, como consecuencia de esto, los institutos hidrográficos tendrán que elaborar tanto una como la otra.

La Ley 7/86 de 24 de enero de 1986 de la Ordenación de la Cartografía asigna al Ministerio de Defensa, y más concretamente al Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), la elaboración de la cartografía náutica básica.

Por otra parte, el Convenio sobre Seguridad de la vida en la mar (SOLAS), firmado y ratificado por España en el Capítulo V, Regla 9, dice:

«Servicios Hidrográficos. Los Gobiernos firmantes tomarán las medidas necesarias para organizar la recogida y compilación de datos hidrográficos y la publicación, difusión y mantenimiento de toda la información necesaria para la seguridad de la navegación.»

En cumplimiento de todo lo anterior, el IHM con sus barcos realiza los levantamientos hidrográficos necesarios y con estos datos se abren dos líneas de producción, una de ellas nos lleva a la carta de papel y la otra a la carta electrónica. Como la carta de papel es conocida por todos, me centraré en la carta electrónica.

Carta Náutica Electrónica (ENC)

Un sistema de navegación por carta electrónica es en general cualquier equipo electrónico capaz de presentar en una pantalla la posición del buque sobre una imagen de una carta.

Presentación ENC y AML en un WECDIS.

Instalación a bordo consola WECDIS.

Representación virtual instalación puente de gobierno.

Presentación base de una ENC.

El aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) es el compuesto por un ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*) y la ENC.

La ENC es una carta vectorial, diferente por tanto de los *raster* o copias digitales de una carta de papel, cuyo cometido, estructura y formato deben estar de acuerdo al estándar acordado por la Organización Hidrográfica Internacional (OMI), que se conoce como S-57.

Las ENC están realizadas en el sistema de referencia WGS-84 para facilitar la navegación por satélite. Las cartas son rectangulares y no puede haber superposición de datos entre dos ENC adyacentes o, lo que es lo mismo, no hay una zona de solape entre dos cartas adyacentes, como ocurre con la carta de papel.

Cada ENC contendrá como mínimo toda la información que existe en una carta de papel de escala similar. Esta información se incrementa con aquella otra actualmente existente en otras publicaciones náuticas. Como ejemplo, diré que se puede picar con el ratón sobre el faro de Tarifa y leer las características del faro. En un futuro está previsto incorporar los derroteros.

ECDIS (*Electronic Chart Display and Information System*)

Las cartas electrónicas (ENC) dan todas sus prestaciones al utilizarlas en los equipos ECDIS.

Un ECDIS es un equipo que además del *hardware* necesario (pantalla, teclado, *trackball*...) consta de un programa de navegación que al usarlo con la ENC dota al navegante de todas las herramientas para planear y llevar a cabo una derrota.

Todas las funciones que deben cumplir, tanto físicas como de programa, están recogidas en el documento de la OMI «Normas de funcionamiento para ECDIS», de las que podemos destacar:

— Posibilidad de planear derrotas, guardarlas (en memoria) para posteriores y sucesivos usos y comprobar *a priori* que la derrota planeada no pasa por ningún peligro para el buque.
— Cálculos náuticos de todo tipo.
— Control efectivo de la derrota presentando la situación obtenida de un GPS y avisando con alarmas al navegante de aproximación a peligros.
— Posibilidad de selección en pantalla de la información disponible, jugando para ello con varios niveles.
— Capacidad de actualización automática a partir de los ficheros de corrección emitidos (avisos a los navegantes).
— Unión a otros sensores: giroscópica, corredera, piloto automático. Posibilidad de unión al radar para tener en el monitor ECDIS información radar conjuntamente con la carta.

Teniendo en cuenta las «normas» mencionadas de la OMI para el ECDIS, la OTAN promulga el STANAG 4564 sobre WECDIS (*Worship Electronic Chart Display and Information Systems*). En el mismo se recogen todas las funcionalidades reseñadas por la OMI y además las incrementa en los siguientes aspectos:

— Establece la posibilidad de otro sistema de posicionamiento adicional al GPS, como el inercial (submarinos).
— Aumenta la posibilidad de cálculos náuticos como cálculo de la situación por demoras, distancias, maniobras «hombre al agua», etcétera.
— Aunque establece como prioritario el uso de la ENC posibilita la utilización de otro tipo de cartografía, como la DNC o la *raster*.
— Estos equipos podrán utilizar la información geográfica militar denominada AML (*Additional Military Layers*).

Distribución de cartas de papel y de ENC con sistema de protección de datos

Las cartas de papel elaboradas por el IHM pueden ser adoptadas por otros países, siempre que tengan firmado un acuerdo bilateral con nosotros y pagando unos *royalties* por los datos que se les dan y las ventas que realicen, todo ello regulado por la ORI (Organización Hidrográfica Internacional) y con la delegación del MINISDEF.

El IHM, como prácticamente todos los institutos hidrográficos, excepto el inglés, solamente dispone de agentes de venta en su propio territorio, lo que reduce el mercado de nuestras cartas.

Los ingleses disponen de agentes de venta en todo el mundo, lo que les permite dominar el mercado y conseguir que la mayoría de los buques que navegan por el mundo lo hagan con cartas de papel editadas por ellos.

Refiriéndome a la carta de papel, en la actualidad, y para que sirva de ejemplo de lo dicho anteriormente, el IHM manda a Barcelona un buque hidrográfico para actualizar los datos de su portulano. Unos meses después estamos en condiciones de sacar al mercado una nueva edición de la carta del puerto de Barcelona y ponerla en manos de nuestros agentes para la venta en España. Al poco tiempo habrá una nueva edición inglesa del portulano de Barcelona, copia de la nuestra y que se está vendiendo por todo el mundo.

Todo esto va a cambiar con la Carta Náutica Electrónica, ya que en este caso cada país hará las suyas y éstas no podrán a su vez ser editadas por otros países.

La distribución opuesta a disposición del navegante de las cartas y publicaciones náuticas (otro de los cometidos que ejerce el IHM) ha supuesto una innovación con este tipo de cartografía. Como ya he adelantado anteriormen-

te, ENC de un determinado país sólo habrá las que produzca el servicio hidrográfico oficial del mismo, a diferencia de lo que ocurre con la cartografía de papel.

Ante esta novedad se presentó la necesidad de suministro de nuestras ENC a nivel global, ya que solamente disponemos de agentes de venta en la geografía nacional. Este problema no era exclusivo del IHM y lo comparten la mayoría de los servicios hidrográficos que sólo poseen redes de distribución limitadas a sus países.

Para solucionarlo se crearon las RENC o centros regionales de coordinación y control de ENC. Estos centros son los que reciben las ENC y sus actualizaciones producidas por los servicios hidrográficos miembros, les pasan un control de calidad y validación para ver que cumplen las normas y las distribuyen a través de mayoristas.

Los usuarios cuando necesitan una carta la compran al RENC o a sus mayoristas, y en esa compra viene implícito el derecho de mantenimiento, o lo que es lo mismo el derecho a recibir las actualizaciones que afecten a esa carta durante el intervalo de tiempo para el que se haya contratado dicho servicio.

El IHM es miembro del RENC denominado IC-ENC (International Center for ENC), en el que entre otros países están Alemania, Grecia, Holanda, Portugal, Reino Unido y Sudáfrica.

Principalmente el RENC se centra en el suministro y distribución de ENC facilitando la creación de servicios orientados a cumplir el requisito SOLAS relativo a la obligación de llevar las cartas actualizadas. Dentro de este objetivo principal, las ENC se distribuirán de la forma descrita en el estándar S-57, pudiendo fácilmente ser objeto de modificación no autorizada o copia ilegal.

Por ello, la OHI ha promulgado la publicación especial S-63 «Esquema de protección de datos de la ORI», como un estándar de protección de las ENC mediante su cifrado.

El cifrado es un procedimiento técnicamente complejo. La mayoría de los principales fabricantes de ECDIS ha implantado procedimientos de descifrado en sus sistemas, conforme a la S-63. Este cifrado de la ENC, lógico por otra parte ya que se trata de aspectos relacionados con la seguridad en la navegación, lleva consigo que a la hora de solicitar una carta al RENC sea necesario facilitar el *user permit* (clave formada por números y letras) del ECDIS que va a utilizar dicha carta y esta carta sólo podrá ser utilizada por dicho ECDIS.

Lo dicho anteriormente está haciendo que la implantación de la carta electrónica sea lenta. Al principio su puesta en funcionamiento parece complicada (necesita una consola especial en el puente, va cifrada, etc...), y a esto hay que añadir que por ahora no resulta económica, pues entre otras cosas las cartas que se compran para un barco no sirven para otro.

La comunidad cartográfica mundial está tratando de solventar esos problemas, y creo que lo está consiguiendo ya que las ventas de cartografía electrónica aumentan de un año a otro y nadie tiene la menor duda de que ésta será la cartografía usada por todos los navegantes en un futuro más o menos cercano.

HISTORIAS DE LA MAR

OSCURO COMO LA TUMBA

Luis JAR TORRE

(RNA)

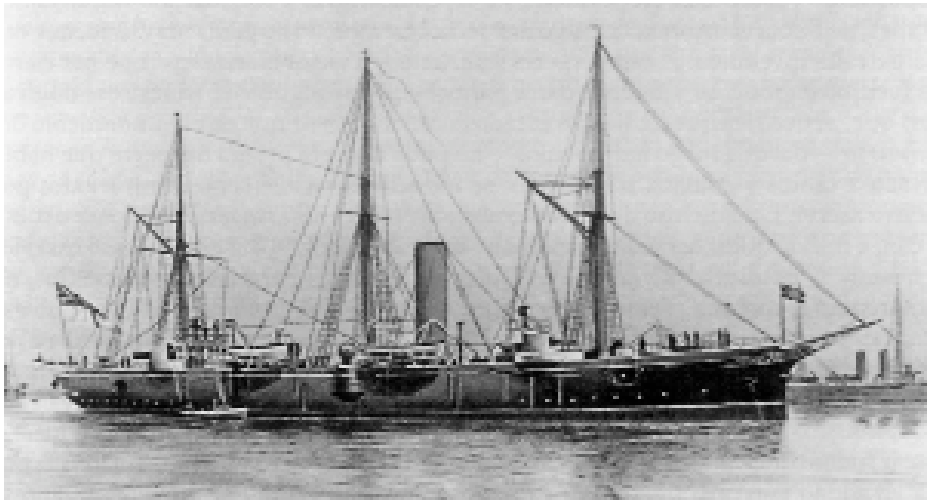
Se quejaba un lector el año pasado de que en las páginas de esta REVISTA no hubiera aparecido nunca un artículo sobre la pérdida del HMS *Serpent* y, tratándose del naufragio más emblemático de la «Costa de la Muerte», no le faltaba razón. Tampoco faltarían razones para no escribirlo, porque la leyenda ha «mejorado» esta historia al extremo de contaminar fuentes normalmente «potables». Así, libros especializados, publicaciones oficiales, guías turísticas e incluso compañeros de oficio están convencidos de que el *Serpent* era un buque escuela (cuando no un acorazado) que navegaba «atestado de jóvenes cadetes», y hasta la que podríamos considerar obra de referencia sobre accidentes marítimos en esta costa nos informa que «...en el *Serpent* iban 175 jóvenes pertenecientes a la crema social inglesa...». Dada la realidad

social del *Serpent* y su época, puedo imaginarme a las víctimas desternillándose de risa en el más allá ante semejante cumplido. La leyenda también incluye un cura «carca» y otro «progre», montañas capaces de desviar agujas magnéticas, cofres llenos de monedas de oro y «raqueiros» saboteando los faros para apropiarse del vil metal. Lo cierto es que, lejos de ser un acorazado y mucho menos un buque escuela, el *Serpent* era un fiasco naval que como castigo a su propia ineficacia se dirigía a hacer de patrullero en el quinto pino sin un triste guardia marina a bordo. No podemos descartar que algún oficial transportara cierta cantidad de oro en sus muelas, pero la historia de avisados lugareños liando al personal con variaciones del truco de la vaca y el farol es tan inverosímil como la del rumbo torcido por el «atractivo» de los montes. Finalmente, todo apunta a que el cura «carca» sólo era un hombre temeroso de Dios y del señor obispo, y su colega «progre», literalmente, un tipo de armas tomar.

No me animaba a escribir este artículo porque, aun disponiendo de información sobrada acerca del buque y la justa sobre su pérdida, carecía de datos para intentar meterme en el pellejo de su dotación, algo imprescindible para valorar un accidente con cierta honradez. En 2002 el escritor Juan Campos publicó un delicioso libro (ver bibliografía) que dedica 87 páginas al *Serpent* y, sobre todo, a sus hombres; la suya debió ser una investigación bastante más que rutinaria y su resultado fue un riguroso cargamento de nombres, detalles y circunstancias con los que asfaltar la leyenda. Sin perjuicio de la épica, algunos pormenores exhumados otorgan a náufragos, auxiliadores e instituciones un reconfortante barniz humano, permitiendo esbozar una sonrisa en medio del drama. Es habitual que los grandes accidentes vengan precedidos de pequeños errores que complican el escenario hasta que uno mayor desencadena el desastre, y éste no fue una excepción. Hoy sería impensable que, como le ocurrió al *Serpent*, un buque se estrellara ciegamente contra la costa a menos que su guardia de puente se abandonara en brazos de Morfeo o cayera rendida de agotamiento, pero esta historia nos recuerda la vigencia de la última regla del «Pseudo-Reglamento de Abordajes» de nuestros mayores: «Está siempre vigilante, y ten presente además: si hay peligro por delante, modera, para o da atrás». Yo añadiría que, enfrentados a una coyuntura náutica realmente comprometida, siempre cabe el recurso heroico (para el ego) de mostrarle la popa, «maniobra» que aporta un prestigio limitado pero muy superior al que suponen un agujero en el casco o una playa sembrada de cadáveres.

Estreno

Durante las últimas décadas del siglo XIX la Marina británica padeció una fase creativa de la que surgiría el buque de guerra tal y como había de conocerse hasta mediados del siglo XX. Al no poder efectuar sus experimentos con

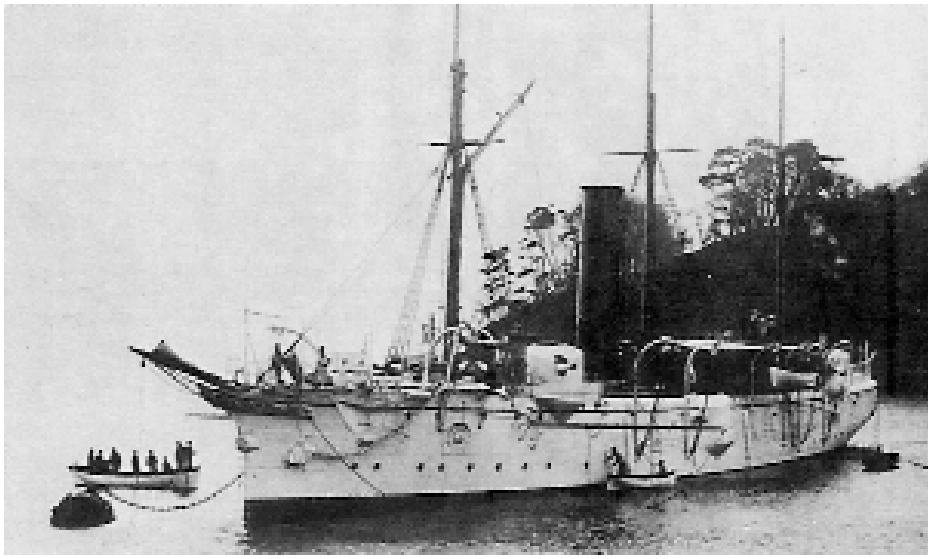


El HMS *Serpent*, todavía pintado de negro, en una litografía publicada con motivo de su pérdida por *La Ilustración Española y Americana*.

gaseosa, resultó inevitable la aparición de cierto número de engendros: como ocurre en la naturaleza, hubo mutaciones poco exitosas a las que el entorno no permitió «reproducirse» y otras tan inviables que apenas precisaron ayuda para desaparecer de la faz de la tierra. Así, veinte años antes de esta historia y en las mismas aguas, el acorazado experimental *Captain* zozobró llevándose consigo a su creador y cerca de 500 hombres. La mutación origen del *Serpent* trataba de crear una nueva raza: el «crucero torpedero», suficientemente grande para acompañar a la flota protegiéndola de los torpederos «puros» (pequeños y veloces, aunque poco marineros), pero no tan grande como para autolimitarse en número al encarecer su construcción; además, debía tener la suficiente velocidad para actuar él mismo como torpedero contra la flota enemiga. Obviamente, la táctica antitorpedero consistía en freír a pildorazos al intruso antes de que se acercara lo suficiente, lo que obligaba a atiborrar la cubierta de artillería, pero la velocidad requerida para permitir actuar también como torpedero a semejante «supercañonero» exigía líneas finas y un atracón de máquinas y calderas. Inevitablemente, el intento de encajar todo en un buque pequeño y barato degeneró en una «Hormiga Atómica», apodo asociado a una de nuestras corbetas tipo *Descubierta* en una campaña lejana.

El primer intento fueron los dos cruceros tipo *Scout* (1885), poco marineros *...and too slow to serve as fleet torpedo boats*; comparando el desplazamiento máximo de estas «súper-Hormigas» (1.580 t) con las nuestras (1.479 t), parece confirmarse que, en la evolución, la función crea el órgano. Tras aplicar al proyecto cierta «terapia genética» surgieron los ocho cruceros tipo

Archer (1888), algo mayores, mejor armados y mejorados en lo posible. Debía haber mucho que mejorar porque, en 1887, esta REVISTA reseñó que tras disparar una salva el *Scout* «...aunque parezca extraño, seguidamente balanceaba, inclinándose una vez 30º oscilando con regularidad de una a otra banda por algunos minutos después»; por lo demás, el articulista no disimulaba su entusiasmo. En mi opinión, los síntomas aparentan una mala distribución transversal de pesos, quizá por llevar cuatro montajes de 5'' a banda y banda que, al no estar en crujía, originarían importantes inercias en una unidad más bien canija y cuya estabilidad los propios británicos calificaron de «pobre». Precisamente una de las «mejoras» consistió en añadir otras dos piezas en el combés e incrementar a 6'' el calibre del conjunto, con lo que la «balansera» quedó asegurada. El HMS *Serpent* fue el sexto de la segunda serie, siendo botado en 1887 y entregado en marzo de 1888; tenía 73,15 m de eslora, 10,97 de manga y 4,42 de calado, con un desplazamiento máximo de 1950 t. Los seis montajes de 6'' se apretujaban a bordo con ocho piezas de tiro rápido, dos



La única fotografía del *Serpent* que he podido encontrar no permite apreciar detalles, por lo que he seleccionado ésta de su gemelo el *Brisk*, segundo de la serie y prácticamente indistinguible. Ya está pintado de blanco y, a juzgar por el paisaje, «desterrado» en un apostadero tropical. Además de dos de los tres tubos lanzatorpedos (uno en la roda y otro bajo el pescante de gata), resulta claramente visible el montaje de 6'' (152 mm) de proa/babor, de ubicación ciertamente audaz para buque tan esmirriado; su situación y la de los cinco restantes (de los que se aprecian dos) apunta un problema de distribución transversal de masas e inercias que explicaría su congénita «balansera». Tamaña «ferretería» justificaría el escaso entusiasmo que despertaba su estabilidad, no siendo descartable que, con tiempos achubascados, el uso del aparejo exigiera gran aparato de imaginería sacra. (Foto de autor desconocido extraída del *Conways* citado en la bibliografía).

ametralladoras, tres tubos lanzatorpedos (inicialmente se preveían 10), dos salas de calderas, otras dos de máquinas, 475 t de carbón, 176 agobiados tripulantes... ¡y un espolón! El *Serpent* y el *Racoon*, construidos en un astillero diferente, tenían algo más de potencia (4.500 IHP) que sus compañeros, a los que aventajaban en un nudo con una velocidad máxima de dieciocho y pico pero, a despecho de sus cuatro calderas, dos máquinas de vapor horizontales y dos ejes, toda la serie aparejaba de pailebote de tres palos, por si las moscas y para ahorrar carbón.

Los primeros buques de la clase *Archer* no causaron mejor impresión que sus predecesores, y un informe de 1888 ya los calificaba de *...unsteady gun platforms, probably because their armament was too heavy*. También se les consideró demasiado lentos para actuar como torpederos, lo que explicaría el aumento de potencia y «aligeramiento» de tubos lanzatorpedos sufridos por el *Serpent* y el *Racoon*. El mejor piropo disponible sólo califica su comportamiento en la mar como «reasonable», estropeándolo a continuación un *...over - gunned for their size wich caused them to roll abnormally at times and make them very wet in heavy weather*. Con el tiempo también nuestra REVISTA enfriaría su entusiasmo, publicando en 1891 que «...dan amplios bandazos; el *Racoon*, haciendo 10 millas, embarcó tanta agua que todo el castillo, hasta los pescantes de hierro, se torció o rompió; el agua entraba por todas partes y la gente no podía ponerse un traje seco. No convienen, por último, en los países cálidos, por la debilidad de las paredes y la ausencia total de revestimiento de madera en el interior...». De modo característico la mayoría de estas unidades acabaron en el trópico, quizá por considerar más aceptable el Almirantazgo que sus dotaciones se ahogaran en sudor en lugar de ahogarse sin más; con todo, no debemos olvidar que, por su velocidad y armamento, estos buques continuaban siendo formidables para su tamaño, al menos en Camerún y con calma chicha. A su empapada y comprimida dotación no debían parecerles gran cosa, menos aún a los currantes de unas salas de máquinas y calderas que han sido descritas como *very cramped*.

Mientras sus compañeros de serie iban perdiendo el color negro de la flota y desfilando pintados de blanco hacia remotos parajes, el *Serpent* participó al menos en tres maniobras de verano entre 1888 y 1890 pero, finalizadas estas últimas y a despecho de su mayor velocidad, también lo pintaron de blanco, ominoso signo que presagiaba tiempos mucho más cálidos. Semejante cambio de base originaría hoy cierto ruido acerca del «apoyo», pero en la máquina del *Serpent* casi todo estaba por duplicado, en su cubierta había mástiles por triplicado y, en 1890, la Marina británica disponía de un arsenal en cada esquina del globo. Además, la tecnología de la época permitía a los «maquis» intentar reconstruir (cuando no «mejorar») muchas de las piezas. Juan Campos menciona que las pruebas del *Serpent* consistieron en no menos de diez pifias consecutivas de ejes, válvulas y hasta una tapa fláccida en el cilindro de alta de la máquina de Br pero, superado el habitual «rodaje», las plan-

tas de esta serie se demostraron fiables a pesar de su atípica concentración de potencia en un espacio muy reducido. Al *Serpent* le tocó el muerto de relevar a su gemelo *Archer* en la poco recomendable *West Africa Station*, que comprendía *grosso modo* desde Sierra Leona hasta el cabo de Buena Esperanza. Eliminado el tráfico de esclavos, allí la cosa iba fundamentalmente de mostrar el pabellón a otras potencias europeas que huroneaban en busca de un lugar al sol e impresionar a los nativos con el poderío del hombre blanco. Es significativo que, aquel mismo octubre de 1890, dos compañeros de serie (el *Cossack* y el *Brisk*) participaran en la expedición encargada de incendiar la casa (y la ciudad) del sultán de Witu, al N de Zanzíbar, acusado de ordenar el asesinato de nueve alemanes. También es significativa la lista de bajas británicas (doce heridos y varios casos de insolación): como aprendimos en Cuba, el trópico se las bastaba para diezmar a los europeos sin auxilio del enemigo. Con tales antecedentes y considerando que las comisiones a colonias solían durar años, nada hace suponer que la dotación del *Serpent* ni sus familias se mostraran entusiasmadas con los designios del mando.

Rebajas

Para el capitán de fragata Harry Leith Ross, comandante del buque de Su Majestad *Serpent*, la familia no debía ser una preocupación acuciante porque estaba soltero, y aunque su madre había muerto y su padre tenía 81 años, éste tenía la vida perfectamente resuelta, no tanto por haberse vuelto a casar con una mujer 43 años más joven como por ser el Quinto Señor de Arnage y propietario de un castillo en Escocia. Con dos hermanos vivos mayores que él, Harry había tenido que buscarse su propio «señorío» en la Marina británica, y en septiembre de 1890 acumulaba 41 años de edad, 21 de servicio, cuatro en el empleo y tres meses en el *Serpent*. Ya había mandado durante cuatro años un cañonero en Australia, y parece que no era un mal tipo. El más antiguo de sus tres «patanegras» era el 1.er teniente Greville, de 29 años de edad, que según un genealogista era hijo del contralmirante Greville y supuesto descendiente de Guillermo el Conquistador. Le seguían el teniente MacLeod, de 26 años, que como el comandante también era hijo segundón de un noble escocés con castillo (el Quinto Señor de Cadboll), y el teniente Richards, compañero de promoción de MacLeod y oficial de derrota que podía alegar el justo título de ser sobrino del almirante Richards. Completaban la oficialidad un médico, un sobrecargo, tres maquinistas, un contramaestre descalabrado y un artillero de torpedos; esta «segunda sección» gozaría de un *glamour* bastante más escaso y el resto de los 176 tripulantes debían andar secos, lo que no implica necesariamente que se chuparan el dedo.

Una de las historias más deliciosas de la «preparación del buque para salir a la mar» la protagonizó un fogonero, detenido tras montar bronca cuando la

policía ...*taken his sister into custody for disor - derly conduct*... (me encanta el eufemismo). Multado con diez chelines, optó hábilmente por prisión sustitutiva, pero el juez le despachó con viento fresco, no fuera a perder el barco. Tampoco lo perdió otro fogonero que pasó casi directamente de la mazmorra a la mar, ni un mecánico que no pudo desembarcar pese a haber pagado las 12 libras del «desenganche», pero hubo quien no regresó de permiso y un par de «firmas» que consiguieron condenas de la suficiente entidad como para despedir el buque entre rejas. No sorprende que cinco de los seis «fuguillas» fueran de la «brigada del carbón» o trabajaran en máquinas, donde no debían prometérselas muy felices ante los nuevos «aires». Campos menciona que «con el racismo de la época, se decía que sólo los negros y los irlandeses podían soportar las sofocantes temperaturas de la sala de calderas»; a bordo del *Serpent* había al menos uno de los primeros y trece de los segundos, pero la mayoría de la dotación era de la zona Devon/Cornualles, principalmente Devonport (Plymouth), donde había sido construido el buque y probablemente tenía su base. En buena parte eran veinteañeros, y su renuencia a hacer turismo por cuenta de Su Majestad puede achacarse a que un tercio ya estaban casados.

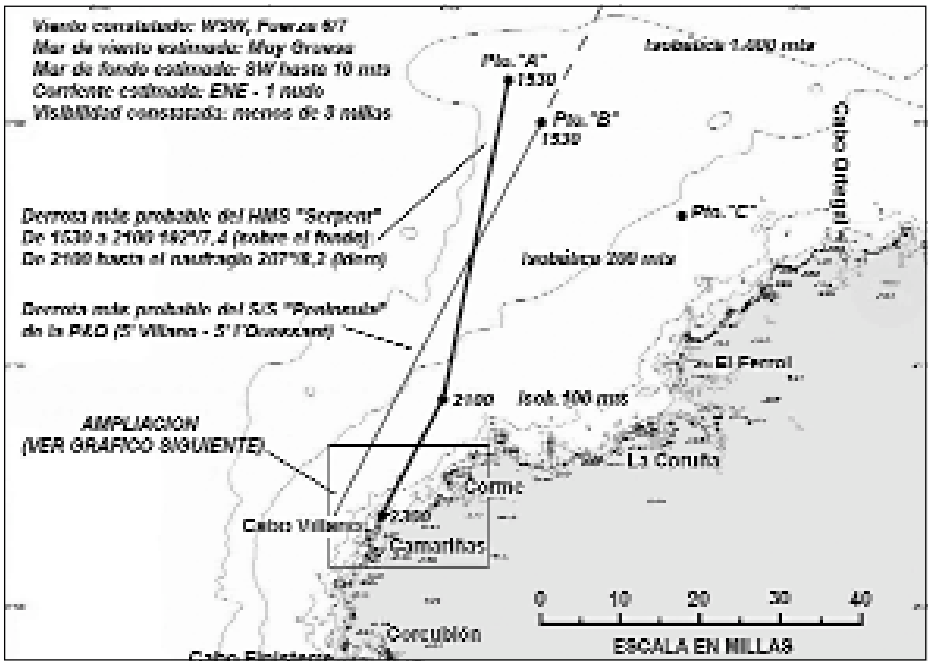
El capitán de fragata Ross, comandante del HMS *Serpent*, fotografiado en el empleo de teniente de navío. (Foto: Jean Lamb).

Tras mes y pico de preparativos, la salida a la mar estaba prevista para el 8 de noviembre, pero dos días antes empezó a gestarse uno de esos temporales del SW que encogen el ánimo. Considerando sus esmirriadas cualidades mari-

neras hubiera sido lógico demorar la salida del crucero, y en ello confiaba su oficialidad, pero alguien con una lógica diferente debió pensar que un temporal del SW puede durar semanas y «quien no se arriesga no cruza la mar». A las 1330 del sábado 8 de noviembre de 1890 el *Serpent* largó amarras como estaba previsto, y parece que durante la maniobra ni el comandante ni sus oficiales se cortaron un pelo en manifestar la opinión exacta que les merecían los «designios del mando». A partir de este momento parte del relato se basa en conjeturas; consta que en l'Ouessant la mar aumentó al extremo de obligarles a permanecer al pairo durante varias horas hasta que una relativa mejoría les permitió continuar a unos nueve nudos, y debemos suponer que el comandante Ross hubo de buscarse la vida al rumbo y velocidad más cómodos posibles sin ningún beneficio para la precisión de su estima. El teniente de navío Galloway, comandante del cañonero HMS *Lapwing* (805 t), que salió de Plymouth para Vigo y Gibraltar un día después que Ross, describió la travesía del Golfo como «muy desagradable» y rematada la madrugada del 12 por una recalada «incierta»; de hecho, ante la sospecha de haber abatido muy al E y después de sondar «tan rápido como podían», tras descubrir tierra entre chubascos ya había decidido aproar a mar abierto hasta el amanecer cuando vio la misérrima luz de aceite de cabo Villano (el faro actual, de mucho más alcance, estaba en construcción). No sería el único en tener problemas durante aquel temporal pues, según Campos, el HMS *Sandfly* (un cañonero-torpedero de 526 t) salió de Plymouth para Gibraltar un día después que el *Lapwing* y, antes de conseguir entrar de arribada en La Coruña, hubo de arrojar por la borda pólvora, munición y pertrechos. El comandante del *Lapwing* habló de esporádicas observaciones astronómicas y fuertes chubascos tras los que mejoraba la visibilidad, de lo que conjeturo que el 11 por la tarde debió pasar un frente frío y rolar el viento al NW, aunque este dato no debió significar gran cosa para el comandante Ross porque llevaba muerto desde la noche anterior.

El *Serpent* se dirigía a Acra (Sierra Leona) con escala en Madeira, probablemente para carbonear. Al menos en teoría, este primer tramo podía hacerlo a un rumbo directo (207/vº) que, tras unas 40 horas a velocidad económica (pongamos 12 nudos), pasaba unas 10 millas al W de cabo Villano. Sobre el papel ni siquiera estaba obligado a recalar allí, pues la geometría le permitía pasar mucho más lejos sin aumentar significativamente la distancia navegada. Desgraciadamente, con semejante temporal la derrota del crucero sobre el fondo debía parecerse más al perfil de una odalisca que a una línea recta, y lo impreciso de su posición complicaba la recalada al tiempo que la hacía muy conveniente. En el siglo XIX no había forma de situarse con precisión en alta mar sin tirar de sextante, lo que te dejaba vendido cuando, por ejemplo, un temporal del SW cubría pertinazmente el cielo y había que «acertar» una isla sin sufrir el bochorno de pasarla de largo; tras dos días sin situación, es indudable que recalar en la costa gallega habría permitido al *Serpent* encarar el

salto a Madeira con más confianza. En condiciones normales la recalada en Villano habría ocurrido en la madrugada del lunes 10 y, precisamente a partir de la guardia de media, Campos apunta «claros indicios de que hubo incertidumbre y desacuerdo entre los oficiales sobre su posición exacta y el rumbo a seguir». El día amaneció con el ya habitual temporal del SW que permitía al *Serpent* navegar a unos ocho nudos en plan coctelera y empapando al personal; tras cruzarse con varios buques a las 1530 lo hicieron con el *Península* de la P&O, que se dirigía a Portland, intercambiando saludos a la bandera. Habría resultado más práctico intercambiar situaciones, porque la del mercante era mucho más «fresca» (probablemente unas 55 millas al NNE de Villano),



Reconstrucción hipotética de la recalada del *Serpent*: tras corregir los rumbos y velocidades señalados por Campos con la declinación magnética de hace siglo y pico, ignorar el probable desvío, aplicar la corriente presumible y navegar hacia atrás desde las 2300, se obtiene el Pto. «A» para el cruce del *Serpent* con el *Península* a las 1530. Una interpretación literal de la posición del *Península* en aquel momento (55 millas al NE de Villano según su Cuaderno de Bitácora, también aportada por el citado autor) situaría al mercante en el Pto. «C», haciendo verosímil el rumor de que en el crucero se habría avistado tierra por la mañana (lo cierto es que no se veía ni torta). Mi opinión personal es que, en algún momento, debió producirse un «redondeo» y el cruce ocurrió realmente 55 millas al NNE, pues trasladando esta distancia sobre derrota Villano/l'Ouessant entonces habitual (¡había que recalar «a ojo»!) se obtiene el Pto. «B», más acorde con los datos referentes al *Serpent*. Si, como señala alguna fuente, el accidente se produjo pasadas las 2230, ambos puntos estarían aún más próximos. (Elaboración propia).

pero las cosas son como son y tampoco era cosa de que todo un crucero preguntara a un mercante dónde diablos estaba, así que el *Serpent* siguió su camino con viento del WSW, olas de más de 10 m y visibilidad reducida por la sempiterna lluvia.

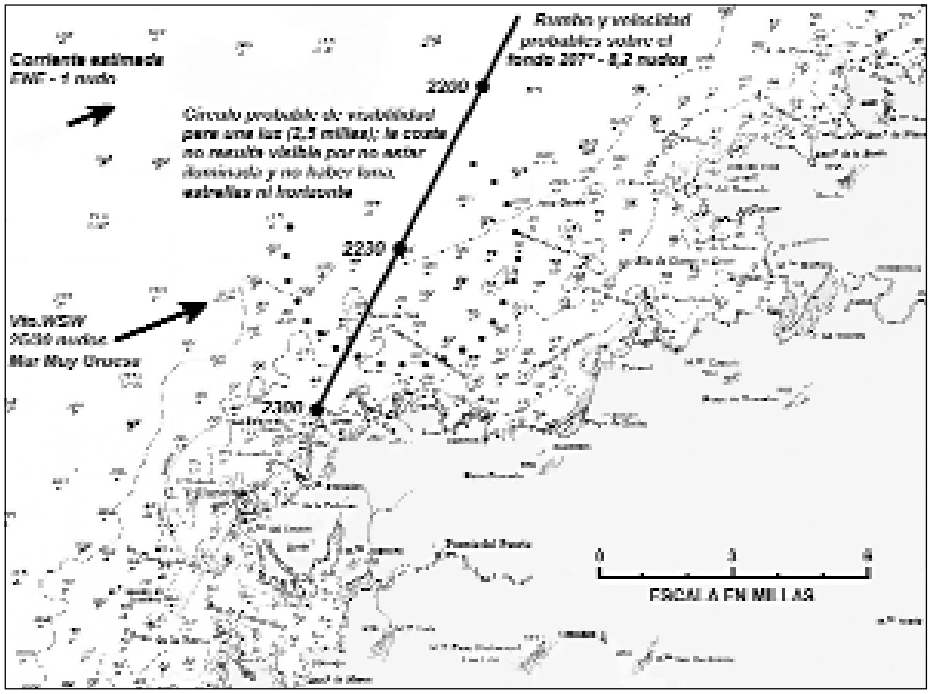
El derrotero español advierte que, en esta costa, predominan «...de Octubre a Febrero los (vientos) del SW, duros y tenaces, acompañados de lluvias continuas y gran cerrazón, que impide ver la tierra». No está mal, pero Joseph Conrad es mucho más gráfico: «el tiempo del SW es el tiempo cerrado por excelencia. No es la cerrazón de la niebla; es más bien una contracción del horizonte, una misteriosa veladura de las costas encomendada a nubes que parecen formar una mazmorra baja y abovedada en torno al barco que avanza raudo .../... no le dice al marino: quedarás ciego; se limita a restringir su campo visual y hace anidar en su pecho el temor a la tierra. Lo convierte en un hombre desposeído de la mitad de su fuerza, de la mitad de su eficacia». Puestos a perder facultades, el capitán de fragata Ross estaba en uno de los peores lugares imaginables, y él forzosamente tenía que saberlo: una irritante cualidad de la costa gallega es que, con temporales de componente W, se crean fuertes corrientes de componente E que te abaten hacia tierra. Según el derrotero, «la práctica enseña a los navegantes la necesidad de hacer rumbos más occidentales de lo que pide la línea de costa», advirtiendo más adelante que «en semejantes circunstancias, será, pues, escasa toda la precaución al aproximarse a la costa NW de España». A esta costa puede llamársele de todo menos desleal, porque su isobática de las 100 brazas te mantiene a 10 estupendas millas de tierra, y la más elemental precaución que debía haberse tomado a bordo del *Serpent* era sondar. Hacerlo en 1890 y con mal tiempo era un auténtico fastidio pero, desgraciadamente, no consta que lo intentaran en ningún momento.

Quiebra

A las 1716 GMT (probablemente, la hora de a bordo) se produjo el ocaso, y treinta minutos después ya era de noche, pero la luna se había puesto a las 1632 y, con las estrellas ocultas tras su particular «mazmorra de nubes», el *Serpent* quedó sumido en tinieblas. Quien no haya navegado en alta mar o vivido en un desierto tendrá dificultades para concebir el concepto «noche» tal y como se entendía hace un siglo, pero podrá hacerse idea por la parálisis que inspiraba a nuestros antepasados, que se acostaban con las gallinas. A las 2000 entró de guardia el teniente Richards al que acompañaba en el puente el mosqueado comandante que, a las 2100, ordenó caer un poco más a Er para abrirse de una costa que debía intuir cercana. Según un superviviente, a mediodía algunos tripulantes creyeron ver tierra (¿cabo Ortegal?), lo que sería factible si, como escribió Campos, el cruce con el *Península* hubiera sido

55 millas al NE de cabo Villano y no al NNE, como creo más probable. Basándose en el relato de testigos, Campos reseña que a las 1400 el *Serpent* gobernaba al «Suroeste-medio Sur» (con lo que aparenta ser un «nada a Br»), y que a las 2100 cayó a Er hasta el «Suroeste tres cuartos Oeste»; si como parece probable el «medio» y el «tres cuartos» son de cuarta, tales rumbos corregidos de declinación magnética (entonces unos 22º NW) quedarían en 197º/v y 211º/v (192º y 207º sobre el fondo por efecto de una probable deriva de corriente). Trasladados a la carta (ver gráfico), parece improbable que el cruce con el *Península* se efectuara al NE de Villano (Pto. C) y más verosímil que se efectuara entre el Pto. «A» y el Pto. «B», en plena «carretera» a l'Ouessant y como el avistamiento de otros buques parece confirmar.

Cruzarse con ellos a rumbo paralelo debió indicar al comandante Ross que iba por buen camino (es un truco muy viejo), lo que no dejaba de ser cierto, pero la mala visibilidad, la presencia de corriente y la omisión de sondar sumaron los puntos necesarios para arruinarle la noche. Está demostrado que la visibilidad no superaba las tres millas, pero se había instruido a los serviolas para buscar una luz que aparecería por Br; mi impresión es que, ansioso por obtener una situación fiable, Ross intentó pasar por dentro del alcance de Villano (entonces unas 10 millas) por si «colaba» y la corriente terminó «colándole» a él con barco y todo hasta la cocina. Para pasar a unas tres millas le hubiera bastado con mantenerse por fuera del veril de las 50 brazas, una profundidad excesiva para el escandallo pero accesible a un sondador mecánico que debía existir a bordo. Nunca sabremos por qué no lo usó pero, puestos a elucubrar, conviene valorar el efecto de dos días de temporal en la operatividad de la guardia de cubierta, sobre todo considerando que las relaciones aportadas por Campos sugieren que buena parte de la dotación llevaba tiempo desembarcada o procedía de «escuelas de especialidades». A las 2230 el viento era de unos 25/30 nudos y había dejado de llover, pero el desmañado crucero navegaba a otros nueve generando su propio «diluvio» de rociones para fastidio de la guardia y los inquilinos del húmedo rancho de proa. Frederick Gould (digamos que cabo 1.º, 26 años y patrón de la lancha de salvamento) y Edwin Burton (marinero de 1.ª de la dotación de la lancha) estaban tumbados en cubierta con dos de los 25 chalecos salvavidas existentes a bordo puestos cuando, hacia las 1100, Burton notó lo que le pareció un golpe de mar más fuerte que los demás y el barco se paró sin despertar al marinero Onesiphorous Luxon, franco de la misma guardia de bote y que dormía en interiores. Luxon siguió frito hasta que le sacudieron el coy en el revuelo subsiguiente a la orden de alistar botes y cerrar puertas estancas; después se dirigió a su bote y echó el guante a otro de los chalecos. Más o menos entonces Gould vio una peña por Br y «...justo a proa una débil luz que le pareció inicialmente de un vapor»; en realidad era el faro de Villano 2,5 millas al SW, y Gould fue el único superviviente que pudo verlo. Aunque su «marcación» no nos sirva para determinar el rumbo final del crucero (debió quedar «mirando para Pamplo-



Este gráfico corresponde a la última hora de navegación del HMS *Serpent* y debería ser algo menos hipotético que el anterior. La derrota efectiva sobre el fondo (207º/8,2) está calculada para un rumbo de aguja «SW 3/4 W» (*sic*) y «unos 9 nudos» de velocidad, considerando una variación local de 22º NW y una probable corriente ENE de un nudo. Quedaría aplicar el desvío de la aguja (desconocido) y puntualizar que el impacto debió producirse realmente entre las 2230 y las 2300 horas; el círculo de puntos sobre la posición de las 2230 indica la visibilidad constatada en el momento del accidente para una luz, ¡no para una costa a oscuras! (Elaboración propia sobre una carta actual parcialmente retocada).

na»), su buena vista le permitió «recalar» a título personal y, a nosotros, determinar la visibilidad existente.

El *Serpent* se había clavado en una laja situada unos 600 m por fuera de punta Boy pero, como el trecho entre la punta y el buque consistía en un roquedal bajo sobre el que rompían unas olas enormes, a efectos prácticos era como estar clavado en una trituradora. Aproximadamente un cuarto de milla al SE de donde ahora estaba el *Serpent* se la había pegado siete años antes el vapor mixto *Iris*, pereciendo 37 de sus 38 tripulantes; antes de morir, algunos hubieron de permanecer un día entero encaramados a la arboladura, aislados por las rompientes y a la vista de sus impotentes auxiliadores. Los cuerpos entonces devueltos por la mar se enterraron allí mismo, en un improvisado cercado; da idea del gafe del lugar que, precisamente aquel noviembre de

1890, se estaban efectuando operaciones para rescatar el cargamento de carbón de otro vapor mixto, el *Turnbridge*, clavado el enero anterior en las Baleas de Tosto (3/4 de milla al SW). Punta Boy y la contigua ensenada de Trece conforman un paisaje de indudable belleza, como puede llegar a ser bello un cementerio, pero es un paisaje abierto al NW y rabiosamente hostil para quien no esté de paso. Situado entre Camelle y Camariñas, el paraje ha llegado virgen hasta nuestros días porque a lo largo de los siglos nadie quiso vivir allí; a fin de cuentas ¿quién quiere vivir en un cementerio? El comandante Ross había llegado inadvertidamente e intentó largarse en cuanto pudo dando atrás, pero su barco vibró sin moverse del sitio, lo que con aquella mar significaba que estaba listo a corto plazo. Al poco, una ola levantó el crucero estrellándolo contra el fondo rocoso con un crujido que se oyó por encima del temporal.

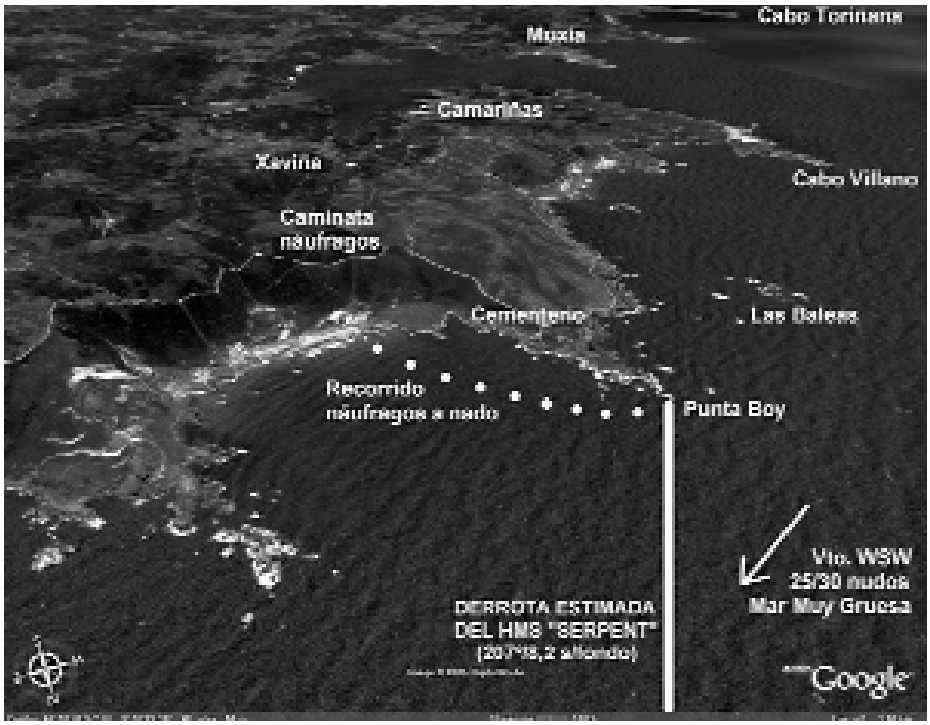
Gould oyó cómo el teniente Richards ordenaba arriar uno de los botes de Br (había dos por banda) y allá fue, pero, en plena faena y con su dotación ya a bordo, otra ola destrozó la embarcación contra el pescante arrastrando a todos menos a él, que consiguió encaramarse a cubierta durante dos minutos antes de que otra ola le barriera definitivamente. Luxon estaba destrincando un ancla en el castillo de proa cuando una ola tumbó completamente de costado al *Serpent,* llevándoselo a él por la borda. En una oscuridad que le impedía ver sus propias manos Luxon se agarró con fuerza a lo primero que pudo con el resultado de que, cuando el buque volvió a adrizarse, surcó los cielos acabando inopinadamente agarrado en lo alto de un palo; tan chunga era la situación que no llegó a saber si estaba en el trinquete o el mayor. En una carta a sus padres transcrita por Campos, Luxon dice que tras bajar del palo e intentar librar un bote «...otra ola nos anegó e hizo pedazos el bote sobre nosotros. Pensé que no valía la pena, y golpeado de acá para allá de esta manera estaba casi muerto; así que fui al puente para guarecerme de los hierros que golpeaban por todas partes .../... no podíamos ver nada .../... hasta que la siguiente ola nos sacó limpiamente del barco». Por su parte, Burton recibió la orden de destrincar todo lo que flotara, pero su mejor aportación fueron unas declaraciones a la prensa también recogidas por Campos: «Por entonces todos nos teníamos por perdidos, y la vista de tantos camaradas aguardando una muerte cierta era espantosa, como cabe suponer. Muchos de nosotros empezamos a acordarnos de seres queridos en casa, y a rezar por ellos y por nosotros también. Trepamos por la arboladura cuando el capitán dio la orden, y allí permanecimos esperando nuestro destino». No habiéndoles sido posible otra actuación que disparar una bengala y un lanzacabos a cual más inútiles, también el comandante Ross debía darse por muerto, pero no tuvo mucho tiempo para autorreproches: cuando finalmente ordenó el «sálvese quien pueda», que en su oficio es lo más parecido a una dimisión irrevocable, sólo habría transcurrido una media hora desde el accidente. El destino de Burton llegó en forma de una serie de olas que, tras arrancarle de la jarcia y

vapulearle contra cubierta, le «animaron» a alejarse del barco; minutos después, tuvo la suerte de dejar de oír los gritos de sus compañeros. De 176 hombres, sólo Burton, Luxon y Gould vivieron para contarlo.

Remate

Tras un par de horas en el agua, Burton consiguió ganar tierra en una de las calas de la ensenada de Trece sin nada más serio que un golpe en la rodilla, y enseguida encontró a Luxon renqueando con un pie gravemente averiado. Ambos ascendieron en busca de ayuda por una ladera que todavía sigue cubierta de lo que en Galicia llaman «toxos» y en mi pueblo «escajos» (pinchan lo mismo). Campos precisa que la casa de la aldea de Pescadoiras a la que consiguieron llegar está a algo más de dos kilómetros de la ensenada, y que lo hicieron cuando ya alboreaba; como aquella noche la luna (¡luna nueva!) salió a las 0557 GMT, y el crepúsculo civil fue a las 0653 GMT, debieron vagar en la oscuridad del monte como israelitas por el desierto: el pobre Burton (que ayudaba a su colega) estimó haber caminado cinco millas. Mientras tanto, Gould había recalado en una porquería de peñasco batido por las rompientes desde el que tardó horas en alcanzar un lugar adecuado para desmayarse con seguridad, como así hizo en cuanto pudo. «Recalentados» por dentro y por fuera, Burton y Luxon fueron sabiamente trasladados por sus auxiliadores a la casa del cura de Xaviña, valle abajo y en el extremo N de la ría de Camariñas; acertadamente, el cura mandó recado a esta población de lo que pasaba, llegando la onda hacia las 0900 a la Administración, en la figura del alcalde y el ayudante de Marina Federico Milagros, que con no menos acierto y antes de ir a ningún sitio redactó un oficio informando lo poco que sabía a la Comandancia de La Coruña. Fue un «tam-tam» formidable para una época sin teléfono ni automóviles, pero la «línea» se cortó en Camariñas porque el telégrafo más cercano estaba en Corcubión, a una jornada de viaje o, como Campos pone en boca del ayudante de Marina, «seis leguas de muy mal camino».

En un visto y no visto, alcalde y ayudante encabezaron una partida de rescate a la que se unió Burton, el único náufrago medianamente «operativo», y de camino a Punta Boy encontraron a Gould vagando por el monte en un estado lamentable. Hábilmente interrogado por un ayudante al que no arredraban las lenguas foráneas, el británico le suministró los datos precisos para informar a sus superiores. La novedad recibida en Ferrol fue que «En el día de ayer se perdió en el bajo del Boy el vapor *Frederick J. Gould* HMS *Serpent* W-hich Islestsin», extraña composición que Campos atribuye al intento de Gould de dar su nombre, el de su buque, su pabellón (*British Isles*) y la naturaleza del problema (¡*sink*!). Cuando la partida llegó a la zona del naufragio el *Serpent* había desaparecido, probablemente arrastrado por la mar hasta aguas



Entorno del lugar del accidente con la derrota estimada del *Serpent* y el recorrido posterior de los tres supervivientes. (Elaboración propia sobre una fotografía satélite 3D de alta resolución de «Digital Globe», manipulada mediante el programa informático «GoogleMap»).

más profundas; aquel día se recuperaron tres cadáveres. De regreso a Camariñas, Milagros envió un mensajero a Corcubión para informar telegráficamente a su comandante (La Coruña), su almirante (Ferrol) y su ministro (Madrid). Debía ser un oficial concienzudo, pero vivía en un siglo extraño; mientras el militar se precipitaba monte a través para auxiliar al *Serpent*, el cura de Xaviña pudo hablar con los náufragos y enviar su propio mensajero a informar al vicecónsul británico en Corcubión, quien a su vez telegrafió a su embajada en Madrid. El emisario del ayudante, Milagros, no llegaría a Corcubión hasta el día siguiente (miércoles 12) por la tarde y, además, el telegrama destinado a Madrid se traspapeló, por lo que el ministro de Marina se enteró del suceso en parte por el embajador británico; durante varios días la cabeza del ayudante de Marina sería objeto de dimes y diretes entre Madrid y Ferrol. La diligencia del padre Carrera (así se apellidaba) también originó que, en la base del *Serpent,* el almirante de la Flota del Canal se enterara del naufragio cuando su madre le pidió información adicional: el que dicho almirante fuera el príncipe Alfredo

(duque de Edimburgo) y su madre (la reina Victoria) gozara de cierta influencia en el *Foreing Office* explica y complica la escena, demostrando que en todas partes cuecen habas. Si llegó a enterarse, puede que nuestro ministro aliviara su escozor ante el bochorno ajeno.

Mientras las noticias llegaban a Inglaterra, aquel miércoles se rescataron otros 20 cuerpos (algunos en pedazos), que fueron enterrándose ampliando el cercado donde ya descansaban las víctimas del *Iris*. El jueves 13 la noticia apareció en la prensa británica y, en Plymouth, multitud de familiares fueron congregándose ante la Base de Devonport a la espera de unas novedades que resultaban confusas y contradictorias, hasta que a media tarde llegó la noticia de que sólo había tres supervivientes. El *Lapwing*, que había llegado a Vigo el día anterior, recibió orden de dirigirse a Camariñas, donde su comandante entró la mañana del viernes 14 para dirigirse por tierra en compañía de Milagros al lugar del naufragio; asimilada la situación, el cañonero hizo un par de viajes a Corcubión para permitir al teniente de navío Galloway informar telegráficamente a sus superiores. Aquel mismo viernes se produjo la «reacción» española, recibiendo orden de dirigirse a Camariñas el *Mac-Mahon*, un cañonero de 115 t basado en Ferrol (digamos que un «patrullero de zona») y el

Cementerio de los Ingleses en la actualidad y tras ser reconstruido unificando las secciones católica y protestante. (Foto de autor desconocido extraída de la página web del «Hostal Gaviota» de Camariñas).

Condor, otro cañonero de 63 t atracado en Vigo en tránsito a Ferrol. Los británicos también destacaron a Camariñas al vapuleado *Sandfly*, de arribada en Coruña aquel mismo día junto con el transporte HMS *Tyne*, procedente de Gibraltar con un minador a remolque y al que la «Galia feroce» había complicado la vida en Finisterre. Y ni tan malo, porque el miércoles se había perdido cerca de Corcubión el carguero británico *Derventwater* con el resultado de dos muertos; debió ser un temporal de órdago y, forzosamente, dejar una resaca de campeonato para el resto de la semana.

Los vecinos de la zona sufrirían otra «resaca» generada por el padre Carrera, que les «persuadió» a desafiar el maretón y jugarse peligrosamente el tipo recogiendo cadáveres entre las rocas so pena de acabar en las calderas de Pedro Botero. Al párroco no le faltaban recursos: Campos aporta hilarantes antecedentes de sus enfrentamientos (incluso físicos) con los «poderes terrenales», algo siempre inquietante en un tipo con escopeta, pero su artillería también disparaba munición «no convencional». Así, cuando un feligrés paralítico y pobre de solemnidad intentó escaquearse del pago de la oblata se negó a bautizar a su hijo, llegando a advertir desde el púlpito (antes de que el cardenal le enmendara la plana) que quien besara al niño cometería pecado mortal. Campos le encuentra «ultramontano e intolerante», aunque de trato «hospitalario y jovial», lo que corrobora la complejidad de juzgar fuera de su contexto y época a una persona a la que los británicos habrían elevado a los altares por motivos no menos convincentes. Lo cierto es que el párroco de Xaviña ha pasado a la historia como «progre» en contraposición a su colega de Camariñas, que supuestamente puso pegas a la petición del teniente de navío Halloway de consagrar el improvisado cementerio. Tal actitud se lo puso fácil a los demagogos, pero la normativa eclesiástica de la época reservaba un lugar especialmente tórrido a los curas que enterraban «herejes» en suelo sagrado; pragmáticamente, el padre Carrera elevó consulta al obispo, obtuvo lo que debió ser una aprobación condicionada y dio un pelotazo en términos de imagen.

El viernes de la semana siguiente llegó la esperada autorización para consagrar el cementerio, que se dividió en dos partes con entradas independientes para católicos (1/3) y anglicanos (2/3). A decir verdad los católicos del *Serpent* debían rondar el 7 por 100, y su supuesta identificación (impracticable por más de un motivo) provocaría *a posteriori* la guasa de un almirante británico; personalmente, no descarto que fuera un artificio para consagrar el cementerio sin perder la cara. El domingo 23 se efectuó la ceremonia religiosa por el rito católico y anglicano, seguida de un acto militar con presencia de dotaciones españolas y británicas; como muestra de agradecimiento el *Lapwing* saludó a la bandera española con 21 cañonazos... que no pudieron ser correspondidos por problemas de calibre. Aquel mismo día la mar devolvió un buen trozo del *Serpent* con nueve torpedos y diversa munición en su interior que, tras los oportunos permisos, el *Lapwing* recuperó el día 27;

también devolvió 28 cadáveres más hasta sumar unos 100, y durante todo un mes continuó haciéndolo hasta cerrar la cuenta en 142 el día de Navidad. Para entonces una *Court of Enquiry* ya había dictaminado en Plymouth que el *Serpent* se había perdido por un error de navegación. El *Lapwing* volvería a Camariñas en marzo para trasladar el agradecimiento de la reina Victoria al pueblo y sus autoridades mediante una carta que fue leída con la dotación formada en cubierta. La gratitud también se materializó en un reloj de oro para el alcalde, unos binoculares para el ayudante, un barómetro de mercurio para el pueblo, 30 libras para quienes colaboraron en el rescate (incluyendo los heridos por una explosión de granada) y una escopeta de caza de dos cañones para el párroco.

Si algo tuvo de bueno este desastre fue que al constatarse que los tres supervivientes llevaban puesto chaleco salvavidas se popularizó su uso. Según Campos el HMS *Serpent* era la décima unidad de tal nombre desde 1693, pero en 1901 el torpedero HMS *Viper* se esnafró contra un roquedal y su compañero el HMS *Cobra* se hundió tras sufrir un fallo estructural, por lo que, con el *Serpent* aún fresco en la memoria, la Marina británica conjuró el mal fario mandando a paseo los nombres de ofidio. Los dos cruceros clase *Scout* y los siete supervivientes de la clase *Archer* se dieron de baja entre 1904 y 1906, pero durante medio siglo los británicos atronaron la zona de Villano con salvas en honor de sus compañeros, hasta que quienes les habían conocido fueron abandonando el escalafón y la maleza de punta Boy reconquistó el ya ruinoso recinto. El Cementerio de los Ingleses se restauró en 1990, eliminando la división entre los 63 «católicos» y sus 79 compañeros; otros 31 continúan unidos por la mar.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Los aspectos técnicos del *Serpent* y su época proceden del insustituible *Conway´s all the World's Fighting Ships 1860-1905* (Conway Maritime Press, 1979), del no menos valioso *Warrior to Dreadnought, Warship Development 1860-1905* (D. K. Brown, Chatham Publishing, 1997) y de diverso material publicado hace siglo y pico por esta REVISTA. En ausencia de supervivientes entre la oficialidad y la guardia de puente, mi reconstrucción de lo que pudo pasar por sus mentes sólo es tentativa y forzosamente adaptada a un mundo sin satélites, radares ni giroscópicas. Los «ladrillos» para dicha reconstrucción y más de medio artículo proceden del estupendo *Náufragos de Antaño* (Juan Campos Calvo-Sotelo, Ed. Juventud, 2002), la mejor obra que conozco sobre el *Serpent* y sin la cual este trabajo no habría sido posible. También he utilizado el clásico *Costa de la Muerte* (José Baña Heim, Venus A. G., 1980) y, en menor medida, el artículo *The Loss of HMS* Serpent *1890* (Internet, Michael Phillips, 1999) y las páginas de un par de genealogistas. Las demás referencias serias que he podido consultar son muy escuetas y reiterativas. Sigo en *jartorre@eresmas.com*.

LA BATALLA NAVAL DE JUTLANDIA

José María TREVIÑO RUIZ

Cometimos muchos errores, y es nuestra obligación tomar buena nota de las lecciones aprendidas para no ser sorprendidos de nuevo.

(Almirante Beatty).

Introducción

Utilizando el término tan empleado en los últimos tiempos de *Madre de todas las Batallas*, podríamos denominar así el combate naval que supuso la culminación del enfrentamiento entre la artillería naval y la coraza. Nunca jamás volverían los tiempos a contemplar 250 buques de guerra vomitar fuego a través de 2.000 cañones de distinto calibre, de ellos 588 mayores de 280 mm.

Cuando conmemoramos el 90 aniversario de la batalla de Jutlandia, según la *Grand Fleet* o de Skagerrak, según la *Hochsee Flotte*, posiblemente el almirante Makharoff se revolvería en su tumba si supiese que todo lo que queda de la coraza en el siglo XXI son placas de kevlar en los más modernos cruceros aún hoy en servicio.

En Jutlandia se enfrentaron la superioridad numérica de los británicos contra la calidad de la construcción naval alemana, la audacia de Beatty contra la eficacia artillera de Hipper, y el cañón una vez más contra la coraza. En lo que sí estuvieron parejos los dos mandos supremos adversarios, Jellicoe y Scheer, fue en lo conservador de sus tácticas, aunque el alemán supo mover tácticamente mejor a su flota mediante giros simultáneos a sus 28 acorazados y cruceros de batalla para evitar la embestida de los 45 buques de línea de la *Grand Fleet* agrupados en una interminable e inmanejable línea de fila de más de 14 millas tratando de cortar la T a los buques alemanes.

El pueblo británico hacía tiempo pedía a gritos el enfrentamiento de las dos flotas; desde Trafalgar, sus buques se habían enseñoreado de la mar, *Britain rule the waves*, decía la canción, y después de dos años de continuas

escaramuzas costeras había llegado el momento de la verdad. No en vano el *Two power standard* de Castlereagh había implicado cuantiosas inversiones al erario público británico para construir la flota más poderosa del mundo.

Los prolegómenos de la batalla

Almirante Beatty.

Esa oportunidad llegaría casualmente el 31 de mayo de 1916, cuando la contienda en tierra se hallaba estancada en la guerra de trincheras en suelo francés, y cualquier acontecimiento importante podría hacer inclinar la balanza hacia uno u otro lado. Hasta ese momento, la flota alemana había aprendido dos lecciones de sus enfrentamientos anteriores: la primera que el vicealmirante Beatty utilizaba sus cruceros de batalla a la carga y sin pensárselo dos veces, como si fuese un general de caballería, tal y como lo hizo en Heligoland. La segunda lección, y tras la voladura del *Blücher* en el Dogger Bank, era que los pañoles de munición necesitaban de más protección, por lo que se tomaron las medidas correctivas necesarias en todos los buques.

Dada la superioridad numérica británica, la estrategia alemana se ideó para atraer a la fuerza de cruceros de batalla de Beatty hacia el grueso alemán del vicealmirante Scheer, destruyéndola antes de que llegase el grueso británico del almirante Jellicoe. Para ello y tomando la iniciativa, Scheer diseñó dos tipos de operaciones, la primera el bombardeo de la costa oriental inglesa, tarea asignada a los veloces cruceros de batalla del contralmirante Hipper, mientras los submarinos establecidos en patrulla frente a las bases de la *Grand Fleet* avisarían de su salida, estando involucrados los dirigibles zepelines en esta alerta previa, con Scheer y sus acorazados dando cobertura a distancia.

El otro plan consistía en ataques de Hipper al tráfico británico frente a las costas danesas, de nuevo con Scheer de apoyo y los submarinos en patrulla.

El 15 de mayo los submarinos salieron a la mar para realizar el primer plan, aunque el mal tiempo impidió salir a los zepelines hasta el día 30, cuando los submarinos comenzaban a regresar. Hipper, que izaba su insignia en el crucero de batalla *Lützow*, recibió la orden de hacerse a la mar con los cruce-

ros de batalla *Seydlitz, Moltke, Derflinger* y *Von der Tann*, cuatro cruceros ligeros y tres escuadrillas de torpederos, totalizando 40 buques, rumbo al estrecho de Skagerrak, haciéndose ver por la costa noruega. Scheer discretamente se hacía también a la mar a bordo del *Friederich der Grosse*, con 22 acorazados, 16 de ellos *dreadnoughts*, repartidos en las 1.ª, 2.ª y 3.ª escuadras fuera de la vista de la costa de Jutlandia, cinco cruceros ligeros y cuatro flotillas de torpederos, totalizando 59 buques.

El Almirantazgo británico había recibido información por TSH de un inusitado movimiento de submarinos, por lo que Jellicoe, izando su insignia en el *Iron Duke*, salió sigilosamente de Scapa Flow en la noche del 30 de mayo con las 1.ª y 3.ª escuadras de acorazados, totalizando 16 buques y la 4.ª escuadra de cruceros de batalla, al mando del contralmirante Hood, uniéndosele más tarde la 2.ª escuadra del vicealmirante Jerram desde Cromarty con ocho *dreadnoughts*, completando el reparto dos escuadras de cruceros acorazados, dos de cruceros ligeros y tres flotillas de destructores, en total 99 buques. David Beatty, a bordo del *Lion*, había salido desde Rosyth, con las 1.ª y 2.º escuadras de cruceros de batalla, la 5.ª escuadra de acorazados del contralmirante Evan-Thomas, que comprendía los veloces y modernos *Barham, Warspite, Valiant* y *Malaya*, tres escuadras de cruceros ligeros y tres flotillas de destructores, en total 52 buques.

El mal tiempo había impedido el reconocimiento aéreo por ambas partes, por lo que Jellicoe creía que Scheer se encontraba aún en el río Jade, y que tan sólo Hipper navegaba en demanda de la costa inglesa. La batalla que se iba a realizar no contaría con más medios de exploración que los prismáticos, pues el radar no había sido inventado aún, y el mal tiempo no dejaba volar los zepelines o a los primitivos hidroaviones. El portahidros británico *Engadine,* ante la imposibilidad de utilizar sus aviones, sería utilizado ¡como remolcador!

La primera noticia que tuvo el vicealmirante Beatty de la presencia del enemigo en la mar se la proporcionó el crucero ligero *Galatea* a las 1425, al ver al vapor danés *N. J. Fjord* parado en medio de la mar y a los destructores alemanes *B-109* y *B-110* inspeccionándolo, percibiendo poco después el humo de los cruceros de batalla de Hipper que navegaban a toda máquina hacia el norte. Sin saberlo el inocente carguero, que sería hundido en 1917 por el submarino alemán *UC-68*, había precipitado la mayor batalla naval de la Primera Guerra Mundial.

En aquella época en la que el tiro se hacía por procedimientos manuales, sin intervención de la electrónica, se podía obtener hasta un 70 por 100 de impactos sobre un blanco remolcado a ocho nudos y 8.000 yardas de distancia con un cañón de 304,8 mm, pero en pleno fragor del combate con la visibilidad reducida por el humo de los destructores, el blanco a más de 20 nudos y distancias superiores a 12.000 yardas, ese porcentaje se reducía a un 5 por 100 de impactos, y si el fuego se hacía en persecución del enemigo el porcentaje se reducía hasta un 2 por 100.

Este croquis de conjunto nos muestra la situación de los beligerantes a las 1400 h. Nótese cómo la Flota alemana, en su retirada, cruza a medianoche por el mismo sitio donde ha pasado antes la Gran Flota británica.

La batalla

El combate que siguió a continuación fue el resultado de una serie de acontecimientos imprevistos, que sumados al azar de las derrotas de los 250 buques empeñados en la batalla, sólo hizo posible el enfrentamiento simultáneo de un reducido número de buques, dado que la visibilidad no permitía conocer lo que estaba sucediendo más allá de las 10 millas.

Al conocer el avistamiento del enemigo por la TSH del *Galatea*, sin esperar la llegada de los poderosos acorazados del contralmirante Evan Thomas, Beatty ordenó a 1430 atacar a sus seis cruceros de batalla, *Lion, Princess Royal, Queen Mary, Tiger, New Zealand* e *Indefatigable*, que navegaban a 23 nudos.

Sin saberlo había caído en la trampa preparada por Hipper, que al frente de los cruceros de batalla *Lützow, Derfflinger, Seydlytz, Moltke* y *Von der Tann,* se dirigía a 25 nudos a su encuentro. Cuando ambas escuadras llegaron a verse a 1525, los buques alemanes abrieron fuego a 20.000 yardas. Beatty ordenó a su vez abrir fuego a la distancia de 18.000 yardas a 1545, cayendo largas sus primeras salvas, mientras que las siluetas de sus buques destacaban claramente a poniente en el limpio horizonte. Hipper informó rápidamente a Scheer de la presencia de los cruceros enemigos, subiendo a 16 nudos.

Ante la sorpresa de unos y otros los cruceros de batalla británicos *Indefatigable* y *Queen Mary*, a los 30 minutos de comenzado el combate, desapare-

cían envueltos en una nube de fuego a las 1604 y 1626 horas, respectivamente, ante los primeros impactos alemanes realizados a 12.000 yardas, y el propio buque de Beatty, el *Lion*, tras saltar por los aires la torre Q, escapaba de la destrucción gracias a la acción heroica del comandante de Infantería de Marina F. J. W. Harvey, que herido de muerte en la torre ordenó cerrar puertas estancas e inundar los pañoles de munición; 98 de los 100 hombres de dotación de la torre murieron en la acción.

Almirante Scheer.

There seems to be something wrong with our bloody ships today! Fue el frío comentario de Beatty ante el desastre de sus cruceros. Afortunadamente para él, Evan-Thomas se había aproximado hasta tener dentro del alcance de sus cuatro acorazados, *Barham, Valiant, Warspite* y *Malaya*, los más potentes de la Marina británica, a los buques alemanes, lanzando inicialmente a la batallaa sus destructores de escolta, que hicieron un ataque con torpedos alcanzando al crucero de batalla *Seydlitz* y forzando a Hipper a virar en redondo hacia el sur. Cuando Jellicoe supo que Beatty luchaba contra los alemanes, ordenó al contralmirante Hood que se destacara de la *Grand Fleet* con sus tres cruceros de batalla, *Invincible, Inflexible* e *Indomitable*, dos cruceros y cuatro destructores, y se dirigiera a toda máquina en apoyo de Beatty.

A las 1645 Scheer, que navegaba a rumbo norte, avistó los cruceros de Beatty, abriendo fuego sobre ellos a la distancia de 12 millas. Dándose cuenta de la hábil trampa alemana, los británicos se retiran hacia el norte en busca del apoyo seguro de Jellicoe. Sobre sus espaldas recaía la responsabilidad de atraer el grueso de las dos flotas en condiciones favorables para la *Grand Fleet*. El contralmirante Evan-Thomas siguió a Beatty en su retirada hacia el norte, recibiendo durante la virada el fuego concentrado de los buques de Hipper y Scheer, aunque sus mejor protegidos acorazados resistieron los impactos.

Durante el enfrentamiento de los cruceros de batalla, los 24 acorazados de la *Grand Fleet* al mando de Jellicoe iban navegando hacia el sur formados en seis columnas. Para poder aprovechar al máximo el potencial de la artillería de los acorazados, el almirante necesitaba disponer sus buques en línea de fila, si bien al desconocer la posición del enemigo quedaba la incertidumbre de la

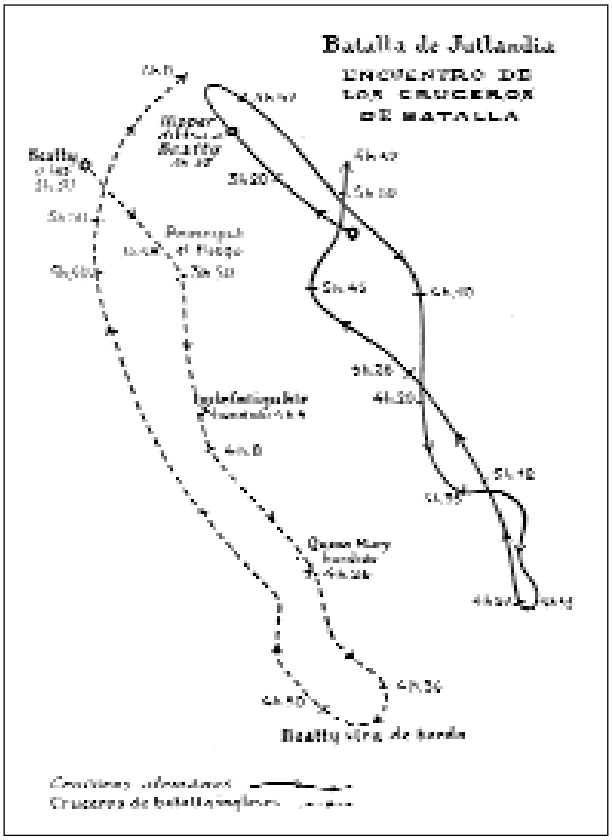
banda de la caída. A diferencia de Trafalgar, en que Nelson maniobró sus buques siempre a la vista de enemigo, en Jutlandia Jellicoe nunca llegó a ver a Scheer. A las 1740 apareció Hood como avanzadilla de la *Grand Fleet*, vomitando fuego sobre Hipper, cuyo buque insignia, el *Lützow,* había perdido la radio, por lo que no pudo comunicar a Scheer la llegada de mas barcos.

Al llegar Beatty al amparo de los acorazados de la *Grand Fleet*, el error en la estima de ambas flotas era de 11 millas; además, en su huida había perdido el contacto visual con el enemigo, por lo que al estar a la vista a las 1814 el *Lion* y el *Iron Duke* Beatty sólo pudo comunicar a su superior: «Flota de combate enemiga en demora SSW». Pasando a continuación Jellicoe la señal de formar en línea de fila dando la banda de babor al enemigo arrumbando al ESE, para ubicarse entre los buques alemanes y la costa, cortándoles la retirada a sus bases. Cuando la maniobra estuvo finalizada, una inmensa línea de fila de acorazados británicos ocupaba el horizonte, quizá la más poderosa línea de combate jamás vista en la mar. Scheer navegaba sin saberlo hacia su destrucción al caer en la trampa tendida a su vez por Jellicoe, y de continuar no tendría escapatoria posible, al tener cortada la retirada por la muy superior *Grand Fleet*. Todo el horizonte desde el norte hasta el este se convirtió en un infierno de fuego que alcanzó a cuatro de los cinco cruceros de batalla de Hipper y averió gravemente a su buque insignia, el *Lützow*, obligándole a cambiar su insignia. A su vez la *Hochsee Flotte* destruía a 1814 un crucero acorazado, el *Defence*, averiando gravemente al *Warrior,* que tuvo que retirarse remolcado.

A pesar de estos aciertos de Hipper, Scheer comprendió que se había metido en la boca del lobo, por lo que ordena la primera de las tres inversiones de rumbo que le permitirían salvar a sus buques. Así a las 1836 ordena izar en el *Friedrich der Grosse* la siguiente señal por banderas: «giros simultáneos de 180º». Hipper, que habría de cambiar su insignia al *Moltke* a 1916 después de los graves daños sufridos por el *Lützow*, antes de dejar a su buque tuvo la satisfacción de ver cómo el crucero de combate *Invincible*, insignia de Hood, era alcanzado a 1833 por una salva del *Lützow*, que provocó la explosión de los pañoles de municiones y la voladura instantánea del buque.

Poco antes de las 1900 horas, Scheer ordenó un nuevo giro simultáneo de sus buques de línea al 270, pero esta vez en busca del enemigo, izando su célebre señal *Ran an den Fein* (al enemigo), del que sin duda no había percibido todo su potencial, muy superior al de la *Hochsee Flotte*. A su vez Jellicoe continuaba su persecución en pos de un enemigo que, aunque más débil que él, le había inflingido daños muy superiores. La larga e inmanejable línea de fila de acorazados y cruceros se había transformado de nuevo en una formación compacta compuesta por siete columnas de acorazados y una de cruceros que navegaba hacia el Sur.

La visibilidad se había reducido considerablemente, pero a las 1905 el comodoro Goodenough avistó de nuevo a la flota alemana, circunstancia que



A las 1548 h, Beatty inicia el fuego y ataca a Hipper, que se retira en demanda del grueso de la Flota alemana. La visibilidad es mejor para los alemanes. El *Indefatigable* y el *Queen Mary* son hundidos. A las 1636 h, al avistar la Flota alemana, Beatty vira de dorso y Von Hipper se pone en su persecución.

le obligó a invertir su rumbo para escapar de las certeras salvas enemigas.

De nuevo Hipper, que marchaba en vanguardia de la *Hoch - see Flotte*, vio encenderse el horizonte iluminado por los fogonazos de los cañones de grueso calibre de la *Grand Fleet*, cuando sus cruceros distaban menos de 10.000 yardas del enemigo, por lo que empezaron a recibir un duro castigo al concentrarse sobre ellos el fuego de los acorazados, hacia los que se dirigía resueltamente parando el avance de los *dreadnoughts* británicos y permitiendo de esa forma retirarse a Scheer, que ordenaría su tercer y definitivo cambio de rumbo a las 1918 horas bajo fuego enemigo, aunque el soberbio adiestramiento de sus buques pudo evitarlo, al mismo tiempo que los destructores de escolta lanzaban un decidido ataque de torpedos sobre los acorazados de Jellicoe.

En el entreacto ya había anochecido, por lo que Scheer arrumbó hacia los campos minados alemanes que protegían el acceso a los puertos, mientras que Jellicoe maniobraba para intentar cortar la retirada a la *Hochsee Flotte*, evitando ambos un peligroso encuentro nocturno. La suerte y la oscuridad protegieron a los más audaces, y así aunque las derrotas de ambas formaciones se cortarían físicamente en la noche al pasar Scheer por la popa de Jellicoe, no hubo coincidencia en el tiempo, por lo que al amanecer la *Hochsee Flotte* alcanzaría sus puertos, si bien el *Lützow,* gravemente averiado y con 8.000 t

de agua embarcadas y prácticamente parado, tuvo que ser hundido a las 0145 por su dotación, que consiguió salvarse transbordando a los cuatro destructores de escolta, desapareciendo de esta forma el único crucero de batalla perdido por la Marina alemana. A las 0715 horas, temiendo un encuentro con los sub-marinos alemanes establecidos en patrulla cerca de sus costas, Jellicoe ordenó invertir el rumbo, regresando a sus bases en Escocia. Definitivamente la flota alemana se había salvado, si bien durante la noche había perdido al crucero ligero *Frauenlob* en un enfrentamiento con el también crucero ligero británico *Southampton*, que no obstante resultó gravemente averiado. El viejo acorazado *pre-dreadnought Pommern* fue hundido durante un ataque con torpedos de los destructores ingleses, y por último, en un desgraciado accidente, el acorazado alemán *Possen* había abordado y hundido en la oscuridad al crucero ligero de su misma nacionalidad, *Elbing*.

La *Grand Fleet* tampoco salió indemne de la navegación nocturna, perdiendo los destructores *Tipperary,* hundido por los cruceros ligeros alemanes *Spitfire,* abordado por el *Nassau; Sparrowhack,* desaparecido también en abordaje *Petard* y *Turbulent,* hundidos por el eficaz fuego del *Westfalen,* y *Fortune* y *Ardent,* por el fuego de otros acorazados alemanes. El crucero acorazado *Warrior,* que era remolcado por el portahidros *Engadine*, no pudo taponar las vías de agua, por lo que se hundió a las pocas horas, no sin antes recoger el portahidros a su maltrecha dotación. El también crucero acorazado *Black Prince,* que navegaba rezagado de la *Grand Fleet*, tuvo la mala suerte de encontrarse con tres acorazados alemanes, saltando por los aires a la tercera salva. Así, de los cuatro cruceros acorazados de la 1.ª escuadra del contralmirante Arbuthnot, tan sólo llegaría a puerto uno, el *Duke of Edimburgh*.

Las consecuencias de la batalla

La más grande de las batallas navales había empezado en la tarde del miércoles 31 de mayo de 1916, para terminar en la madrugada del jueves 1 de junio. Mientras las dos flotas combatían en el mar del Norte, los almirantazgos y gobiernos de Alemania y el Reino Unido pasaban largas horas de ansiedad e incertidumbre sin conocer los pormenores del combate. En la mañana del 1 de junio, por fin las primeras unidades alemanas comenzaban a entrar en sus puertos, con 24 horas de antelación sobre la *Grand Fleet*, cuyos buques aún tenían que llegar a sus lejanas bases en Escocia y las Orcadas.

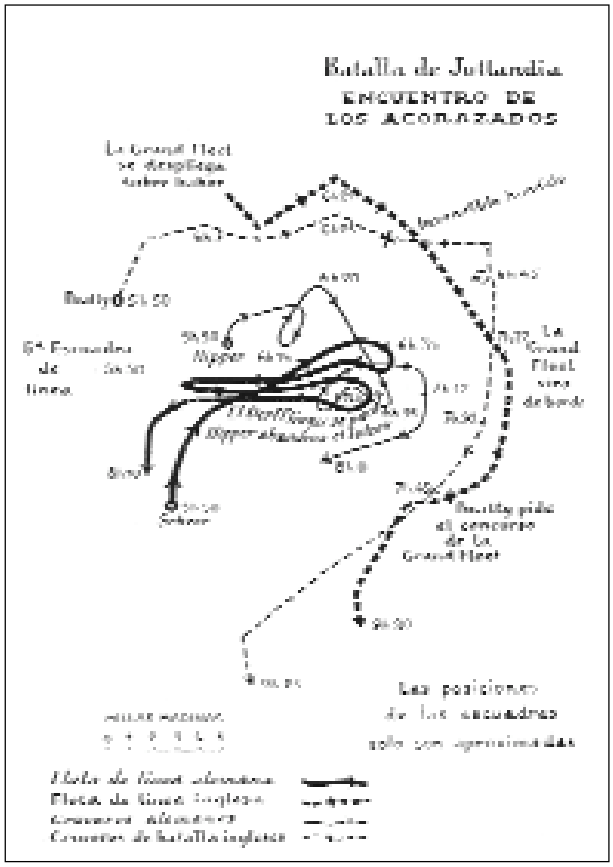
Lo que hoy modernamente se denominan INFO OPS fue magistralmente realizado por la Marina alemana al ser los primeros en dar los resultados de la batalla a través de un rápido comunicado oficial del Almirantazgo, que fue retransmitido a todos los periódicos alemanes y primeras agencias de noticias de todo el mundo, incluidas las inglesas: «Durante una incursión hacia el Norte, la Flota de Alta Mar encontró el 31 de mayo al grueso de la flota de

combate británica, considerablemente superior a nuestras propias fuerzas. En el transcurso de la tarde tuvieron lugar numerosos y duros combates entre el *Skagerrak* y *Horns Reef*, victoriosas para las armas alemanas. De las informaciones conocidas hasta el momento actual, se deduce que el *super-dreadnought Warspite* y los cruceros de batalla *Queen Mary* e *Indefatigable* fueron destruidos; la misma suerte corrieron dos cruceros acorazados del tipo *Achilles*, un crucero ligero, los modernos destructores de flotilla *Turbulent*, *Nestor* y *Acasta*, un gran número de destructores y un submarino. Se sabe también que varios acorazados ingleses sufrieron considerablemente por el fuego de nuestra artillería, y por los ataques de las flotillas de torpederos durante el día y la noche. Entre otros el *super-dreadnought Marlborough* fue alcanzado por un torpedo. Por nuestra parte tenemos que lamentar la pérdida del crucero ligero *Wiesbaden,* hundido por el fuego enemigo durante los combates diurnos, y la del *Pommern*, que fue alcanzado por un torpedo durante la noche. Se ignora la suerte del *Frauenlob* y la de algunos destructores que no han regresado aún. La Flota de Alta Mar entró en sus bases durante el día».

En la misma tarde del jueves día 1, poco después del comunicado oficial, aparecían las noticias en la primera página de los periódicos y se extendían rápidamente por todo el territorio alemán. La *Hochsee Flotte* había ganado, la palabra victoria en los periódicos alemanes era demasiado modesta. «Triunfo», «aniquilación», «exterminación» eran más adecuadas. Durante muchos años, Alemania había contemplado con envidia el potencial naval inglés, y al saber ahora que el gigante tenía los pies de barro ese sentimiento se desvanecía.

Los periódicos de la mañana del viernes día 2 llevaron las noticias a los países neutrales: Suecia, Noruega, Estados Unidos, Argentina, España, etc. «Grandes pérdidas inglesas», «La flota británica casi aniquilada», «Los ingleses han sufrido un serio descalabro en la mar», etcétera.

Pero mientras tanto ¿qué ocurría en el Reino Unido? En la noche del jueves 1 de junio, el Almirantazgo aún carecía de un informe oficial de Jellicoe, aunque habían recibido, vía Holanda, el texto del Almirantazgo alemán, comunicado a la agencia Reuter, que fue sometido a la censura antes de ser enviado a la prensa de Londres. No teniendo noticias de la *Grand Fleet*, de la lectura de este comunicado se desprendía una gran victoria de los alemanes, por lo que se prohibió su publicación, mientras se urgía a Jellicoe a que remitiese rápidamente su informe. La llegada de periódicos extranjeros a Londres hizo esparcirse la noticia de que algo había salido mal. A las 0900 del día 2, al fondear Beatty en el Firth of Forth, fue recibido con los silbidos de los obreros del arsenal; además los 6.000 telegramas de condolencia a los familiares de los fallecidos llegaron a su destino antes de que se implantase una férrea censura. Poco después de las 1030 el Gobierno británico entregaba de mala gana a la prensa el comunicado oficial alemán, sin emitir todavía ninguna noticia oficial de la actuación de la *Grand Fleet*. A las 1100 llegó el infor-



En el curso del encuentro, la Gran Flota británica llegó a colocarse entre la Flota alemana y sus bases. Obsérvese las evoluciones de Scheer en espera del momento oportuno para iniciar el regreso.

me oficial de Jellicoe, que se limitaba estrictamente a comunicar los datos que se le habían pedido, estando dedicado a detallar las pérdidas británicas y sólo muy brevemente se refería a las líneas generales de la acción; en él se mencionaban también las pérdidas del enemigo pero valoradas con extrema prudencia y sin citar los nombres de los buques enemigos supuestamente hundidos. La *Grand Fleet* había permanecido muy poco tiempo en acción.

En el Almirantazgo británico, el escueto informe de Jellicoe se interpretó como una confirmación del comunicado alemán, deduciéndose que la *Grand Fleet* no había salido victoriosa de la batalla. Por fin a las 1900 horas del día 2, es decir, 48 horas después de los acontecimientos, salía el comunicado británico firmado por el secretario del Almirantazgo, que sería publicado en todos los periódicos del Reino Unido el día 3: «En la tarde del miércoles 31 de mayo tuvo lugar una acción naval a la altura de las costas de Jutlandia. Los buques británicos que llevaron el peso de la lucha fueron la flota de cruceros de batalla y algunos cruceros y cruceros ligeros apoyados por cuatro acorazados rápidos. Entre aquéllos, las pérdidas fueron graves. La flota alemana de combate, favorecida por la escasa visibilidad, evitó la acción prolongada con nuestras fuerzas principales, y poco después de la aparición de éstas en la escena, el enemigo regresó a puerto, no sin antes haber recibido serios daños de nuestros acorazados. Los cruceros de

batalla *Queen Mary, Indefatigable* e *Invincible*, y los cruceros *Defence* y *Black Prince* fueron hundidos. El *Warrior* fue inutilizado, y después de ser llevado a remolque por algún tiempo tuvo que ser abandonado por su dotación. Se sabe también que los destructores *Tipperary, Tur-bulent, Fortune, Sparrowhawk* y *Ardent*; se han perdido y no se tienen noticias de otros seis más. No ha sido hundido ningún acorazado ni crucero ligero británico. Las pérdidas del enemigo fueron serias. Al menos un crucero de combate fue destruido y otro gravemente averiado. Un acorazado fue hundido por nuestros destructores durante un ataque nocturno; dos cruceros ligeros quedaron inutilizados y probablemente se habrán ido a pique. No es posible precisar el número de destructores perdidos por el enemigo durante la acción, pero debe haber sido grande».

Almirante Jellicoe.

En este comunicado pesimista no se mencionaba una sola vez la palabra victoria, del mismo modo que se evitaba la de derrota, pese a que se daban por perdidos 17 buques propios, incluyendo los seis destructores desaparecidos, y tan sólo se citaba la pérdida de cuatro buques enemigos y sin dar los nombres. El comunicado del Almirantazgo era realmente torpe, falto de imaginación y desconocedor de la psicología nacional, produciendo al conocerse un terrible impacto en la opinión pública británica, convenciéndola aún más del desastroso resultado de la batalla. Curiosamente los periódicos pedían una cabeza de turco en la que cebarse, aunque no se mencionaba a Beatty, por lo que intrínsecamente se culpaba al máximo responsable de la *Grand Fleet*, Jellicoe, no muy popular entre la clase periodística a la que siempre había evitado. La conclusión a la que se había llegado era que mientras Beatty se había batido con el enemigo con gran valentía pese a su inferioridad de medios, Jellicoe no había llegado a entrar en acción, permitiendo que la *Hochsee Flotte* regresar a sus bases sin combatirla.

Pocos días después de la batalla, el vicealmirante Beatty llamó al pater Thomas Bradley, capellán católico de la 1.ª escuadra de cruceros de batalla, y ante el asombro del capellán le prohibió celebrar una misa de réquiem en el

Arsenal de Rosyth, dándole por toda explicación que los marineros eran muy influenciables, y que no pensaba que fuera bueno para su moral un funeral, debido a las elevadísimas pérdidas de la Flota de Cruceros de Batalla. Por la misma razón dijo que no había permitido que nadie asistiese a los funerales oficiales en Edimburgo.

En Alemania, por el contrario, después de la fiesta nacional del viernes día 2 para celebrar la victoria sobre la flota británica, el domingo día 4 fue declarado de luto para dar cristiana sepultura en el cementerio de Wilhelmshaven a todos los fallecidos. El káiser Guillermo II visitó a las dotaciones el lunes 5 de junio, pronunciando un emocionante discurso que finalizó con la frase «La flota británica ha sido vencida». Posteriormente ascendió a Scheer al empleo de almirante y a Hipper al de vicealmirante, otorgándoles la Orden Pour le Merite, la máxima condecoración alemana.

Seis meses después de la batalla, Mr. Balfour, Primer Lord del Almirantazgo, llamaba a Londres a Jellicoe, para comunicarle su decisión de apartarlo del mando de la *Grand Fleet*, dándole el destino burocrático de Primer Lord Naval, para nombrar a continuación al vicealmirante Beatty nuevo comandante de la Flota con el empleo de almirante.

Un año más tarde, el 24 de diciembre de 1917, Jellicoe sería fulminantemente cesado en su destino en Whitehall, al ser nombrado Eric Geddes como Primer Lord del Almirantazgo, designando al más cómodo vicealmirante Rosslyn Wemyss para sustituir al antiguo comandante de la *Grand Fleet*, al que el rey concedería más tarde el título de vizconde Jellicoe de Scapa, sin mención alguna a Jutlandia, en contraste con Beatty que sería nombrado barón del mar del Norte al acabar la guerra.

A raíz de asumir el mando de la Flota, Beatty se volvió conservador, tomando como dogma la declaración que hizo en 1917: «La estrategia más correcta para la *Grand Fleet* no consiste ya en atraer al enemigo al combate a cualquier precio, sino en contenerlo en sus bases hasta que la situación general se presente más favorable para nosotros». Nada quedaba ya del osado líder de los combates de Heligoland, Dogger Bank o Jutlandia.

Conclusiones

Cualquier consideración sobre Jutlandia, desde el punto de vista de los británicos, debe comenzar por las *Grand Fleet Battle Orders* (GFBO), sobre las que la táctica de Jellicoe había sido construida de forma rígida. En Trafalgar, Nelson había hecho la aproximación sobre la flota combinada a tres nudos; en Jutlandia, Hipper y Jellicoe llegaron a aproximarse a 46. En Trafalgar, después de cuatro horas de fuego al cañón, ningún buque se había hundido; en Jutlandia a los 30 minutos de iniciarse el combate, dos hermosos cruceros de batalla habían volado por los aires con toda su dotación, salvándose un

tercero, el *Lion*, por un acto heroico de un *royal marine*. Nelson conocía perfectamente a sus barcos y las tácticas a emplear. Jellicoe tenía que basarse forzosamente en las GFBO, ya que no tenía experiencia previa de un enfrentamiento entre acorazados ni de tácticas nuevas, como el ataque torpedero nocturno. La artillería en Trafalgar no alcanzaba más allá de las 1.000 yardas; en Jutlandia se sobrepasaron las 20.000.

Comentario aparte merece el impetuoso vicealmirante David Beatty que, creyéndose heredero de la ciega acometividad de Nelson, fue el culpable del 50 por 100 de las bajas sufridas por los británicos, por no esperar a la 5.ª escuadra con los más modernos acorazados de la *Grand Fleet*. Paradójicamente unos meses más tarde Jellicoe sería cesado en el mando, y Beatty sería ascendido a almirante y nombrado almirante de la Flota, pese a que atacó como el general Custer, olvidando todo atisbo de prudencia y silueteando sus cruceros contra el horizonte, haciendo un claro blanco para el enemigo. Nunca más volvería a enfrentar a la *Grand Fleet* con la *Hochsee Flotte* por miedo a un encontronazo con los *U-Boot,* que se enseñoreaban de la mar en 1917.

En Jutlandia les falló casi todo a los británicos. En primer lugar, la inteligencia: nunca supieron con quien se enfrentaban realmente, hasta que fue demasiado tarde; en segundo lugar, la concepción táctica: Jellicoe tenía que haberse planteado desde el principio, dada la aplastante superioridad que le daban sus 27 modernos *dreadnoughts* contra sólo 16 alemanes, el haber ubicado sus 2.ª y 4.ª escuadras de acorazados al este de la *Hochsee Flotte,* y las 1.ª y 5.ª al oeste, cogiendo a Scheer entre dos fuegos similares al suyo, para posteriormente haber cortado la retirada a la *Hochsee Flotte*, provocando el combate decisivo que sin duda le hubiera dado la victoria; su idea inicial fue ésa, pero después vaciló y por miedo a un ataque submarino se retiró dejando escapar la única oportunidad que tuvo la *Grand Fleet* de destruir a su oponente en la mar. Por último, la construcción naval británica fue la principal culpable de los desastres acontecidos a los cruceros de batalla. Según testigos presenciales, los proyectiles alemanes horadaban el blindaje de los cruceros como si de auténticas latas de sardina se tratase, construcción que volvería a mostrar su talón de Aquiles 65 años más tarde, en el conflicto de las Malvinas, donde los escoltas del contralmirante Woodward mostraron graves errores de diseño y una inadecuada seguridad interior, lo que provocaba su pérdida irremisible.

La suerte sonríe siempre a los audaces, y así aconteció con Hipper y Scheer, cuyas dotaciones excelentemente adiestradas realizaron un tiro certero sobre sus oponentes, logrando resultados espectaculares, tanto con la artillería naval como en el lanzamiento de torpedos de los destructores. En el tiro naval con 244 cañones de calibre superior a 11" los alemanes obtuvieron 120 impactos, es decir, casi 0,5 por caña; los británicos, con 344 cañones sólo consiguieron 124, es decir, sólo 0,3 por cañón, cantidad que se reducía a la mitad en los cruceros de batalla de Beatty. La excelente construcción naval alemana, con

una protección muy superior a la de sus oponentes, especialmente en los cruceros de batalla, que resistieron el tiro de los superiores acorazados, mostraron lo acertado de su diseño, sacrificando algo de velocidad en beneficio de una mayor protección. El *Lützow*, averiado por la artillería enemiga, navegó sin hundirse con 8.000 t de agua dentro, avanzando sin que sus mamparos estancos cediesen, su dotación tuvo que echarlos a pique a 60 millas del Horns Reef. El *Wiesbaden* permaneció asimismo a flote a pesar de sus numerosas averías, hasta el nuevo día que lo vio desaparecer. En cuanto a los cruceros ligeros, el *Elbing* no se hundió pese a sus vías de agua, hasta que su dotación activó las cargas de fondo. El *Rostock*, tuvo que ser rematado por dos torpedos para que pudiera hundirse finalmente.

En Jutlandia combatieron 24 almirantes, pereciendo dos de ellos, Hood y Arbuthnot 250 buques, totalizando 648.00 toneladas de los *dreadnoughts* británicos contra 363.360 de sus oponentes alemanes, que también contaban con 79.200 t de seis anticuados *pre-dreadnoughts*, más 196.900 t de cruceros de batalla británicos contra 120.400 alemanas.

El resultado de la batalla no deja lugar a dudas: los británicos perdieron 6.097 hombres contra 2.552 alemanes. De los 250 buques participantes se perdieron casi un 10 por 100, de los que 14 eran británicos: tres modernos cruceros de batalla, tres cruceros y ocho destructores totalizando 112.450 t contra un viejo acorazado, un crucero de batalla, cuatro cruceros ligeros y cinco destructores alemanes, desplazando en total 59.610, es decir, prácticamente la mitad que sus adversarios.

LOS SUBMARINOS QUE PUDIERON SER ESPAÑOLES (1918-1985)

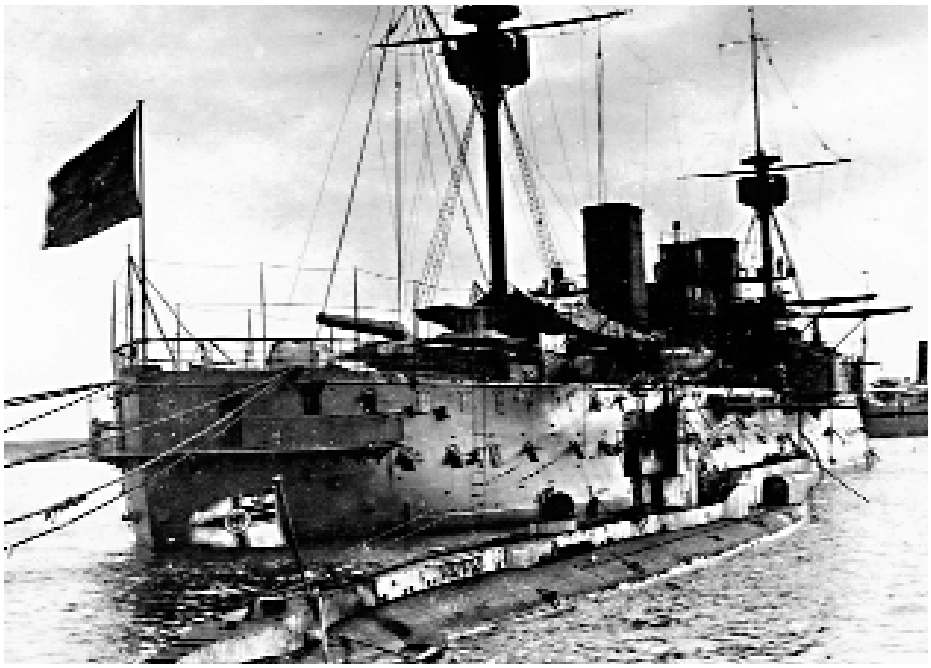
Albert CAMPANERA I ROVIRA

lo largo de la historia marítima, España ha sido una de las pocas naciones que hubieran podido dotarse con submarinos foráneos si la perspicacia de sus gobiernos y habilidades diplomáticas hubiera estado a la altura de las circunstancias, de acuerdo con las leyes del Derecho Marítimo Internacional. Sin embargo, el escaso peso político de España en el concierto de las naciones resultó determinante, conjuntamente con las limitadas posibilidades económicas del país, para finiquitar estas intenciones que prácticamente sólo pudieron superarse en el último tercio del siglo XX.

Y si a estas razones unimos la censura, las peripecias de los 20 submarinos que pudieron ser españoles, de una u otra manera, son prácticamente desconocidas.

Los alemanes *UB23, UC56, U39, UC48* y *UC74* en la Primera Guerra Mundial

En el transcurso de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), las pérdidas ocasionadas por los submarinos alemanes a la Marina mercante española pueden estimarse en 167.982 toneladas (1), por lo que en buena lógica, pese a no intervenir en el conflicto, las autoridades españolas de acuerdo con la Convención Internacional sobre los Derechos y los Deberes de las Potencias Neutrales en la Guerra Marítima, firmada en La Haya el 18 de octubre de 1907, tuvieron la oportunidad en aplicación de esta ley de confiscar un número proporcional de buques de bandera alemana o austriaca, entre los internados en puertos españoles, con el fin de compensar los hundimientos sufridos. Lamentablemente la diplomacia española, como tantas otras veces, no estuvo en consonancia para legitimar este embargo, obteniendo menos de un 10 por 100 del tonelaje perdido, bajo la forma de seis buques mercantes que tuvieron que ser ocupados casi subrepticiamente para salvarlos de la voracidad aliada, siendo rebautizados todos ellos como *España* y numerados en forma correlativa (2).



Fotografía del *UC-74*, teniendo por babor al acorazado *Pelayo*, «el abuelo», en una de sus últimas visitas a la Ciudad Condal. (Foto: Centro de Documentación Museo Marítimo de Barcelona).

En este punto, es conveniente recordar que en el transcurso del conflicto, cinco submarinos alemanes fueron internados en España por causas diversas, aunque para ser exactos estos fueron seis, si aludimos al arribado a Cádiz el 7 de octubre de 1917 y fugado del arsenal poco después (3), originando una gran protesta por parte de las potencias aliadas, que significaron los ceses de los jefes del arsenal, junta técnica y ayudante mayor.

El primero de ellos fue *UB23*, un minador costero del tipo *UB18,* que al mando del teniente de navío Niemer (4) entró averiado por el patrullero británico *P60* en el puerto de La Coruña el 29 de julio de 1917. El segundo el *UC56*, otro minador pero del tipo *UC55,* que al mando del capitán de corbeta Kiesewetter arribó al puerto de Santander el 23 de mayo de 1918. El tercero, el *U39* oceánico del tipo *U31* al mando del capitán de corbeta Metzger, que entró en Ferrol el de 18 mayo del mismo año, quizá el más valioso. El cuarto, el *UC48* del tipo *UC46,* otro minador que el 13 de julio de 1918 al mando del teniente de navío Lorenz entró en Santander, siendo remolcado posteriormente a Ferrol por el crucero *Río de la Plata*, es el de historia más interesante, puesto que el 14 de noviembre de 1918 se ordenó su entrada en dique para reparar, saliendo del mismo el 13 de marzo de 1919 como paso previo a su

entrega a los aliados, pero con un mínimo de tripulación a bordo consiguió fugarse del puerto gallego y forzando los motores escapó del arsenal, siendo perseguido por el torpedero español *T-14* y el remolcador *Antelo*, que no pudieron evitar el autohundimiento en la ensenada de Chanteiro poco después.

Posteriormente se intentó reflotar el submarino, situado en un fondo de unos 30 metros, pero prontamente se desistió de ello. El quinto y último fue el *UC74*, primero de un nuevo tipo de minador que el 21 de noviembre de 1918 al mando del teniente de navío Schüler entró en Barcelona, pocos días después de concluir oficialmente el conflicto y el único que no estaba averiado a su arribada. Todos ellos fueron entregados a Francia en marzo de 1919, ante las poco diplomáticas exigencias de los vencedores, ante el gobierno que presidía Eduardo Dato y la escasa valía de quienes debían defender los intereses españoles en Berlín y posteriormente ante los aliados.

El *Echevarrieta 1*

No existe la menor duda de que este submarino, fruto de un *joint venture* entre el empresario vasco del mismo nombre, afincado en Cádiz, y la empresa holandesa N. V. Ingenieurs-kantor Schcepsbouw de Fijenoord, que dirigía el ingeniero alemán Hans Techel, constituye uno de los hitos más interesantes, puesto que, debido a las cláusulas del Tratado de Paz firmado en Versalles entre los aliados y los Imperios Centrales en 1919, Alemania no podía tener ni construir submarinos, razón por la cual se creó lo que hoy en día llamaríamos un *holding* de empresas, en este caso de paja, en sendos países neutrales. Holanda para el proyecto y suministro de determinados materiales, y España para la construcción, todo ello auspiciado por el servicio secreto alemán que dirigía el entonces capitán de fragata Wilhem Canaris.

El proyecto comenzó a gestarse en 1927 con el número 111 tipo *G*, tomando forma en junio de 1928, iniciándose la construcción en febrero de 1929 con el indicativo *E1* en el astillero que en Cádiz tenía la empresa Echevarrieta y Larrinaga, constructora por cierto del *Juan Sebastián de Elcano*.

La idea principal que sustentaba toda esta operación era ante todo que los técnicos alemanes volvieran a tener la oportunidad de diseñar un submarino pese a las restricciones existentes, operación que además podría rentabilizarse comercializando el buque en España o venderse a una tercera potencia, en este caso a los argentinos, que en aquel tiempo estaban dando los primeros pasos para adquirir en Europa buques de este tipo.

Es importante señalar que este diseño constituye la base sobre la que un poco más tarde los alemanes desarrollaron otros tipos, que derivaron en el VII, el submarino por antonomasia en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial.

La botadura del *E1* tuvo lugar el 22 de febrero de 1930, poniéndose a la venta en 1932 por el precio de 13.000.000 de pesetas, después de fracasar los

contactos entre el *holding* representado por los alemanes H. Techel, F. Schürer y F. Schotte y el Ministerio de Marina, pese a los informes favorables del capitán de corbeta Francisco Guimerá, lo que no sorprende dado el fuerte antagonismo existente entre Echevarrieta y el gobierno republicano.

El asunto incluso llego a debatirse en el Congreso, siendo ferozmente atacado por el diputado Ramón de Carranza y Fernández Reguera, pero como rectificar es de sabios, poco después el mismo diputado apoyó una proposición de ley para la compra del buque, pero revueltas las aguas parlamentarias resultó imposible su promulgación, siendo vendido en 1934 después de una sustancial rebaja del 30 por 100 a la Marina turca, que lo abanderó el 27 de diciembre del mismo año en el puerto de Valencia, recibiendo el nombre de *Gür* (5) perdiéndose de esta tonta manera la posibilidad de dotar a la Armada con un buen submarino.

Algunos autores argumentan que el motivo del rechazo fue favorecer el desarrollo del proyecto de un submarino genuinamente nacional, más tarde conocido como clase *D,* que en aquellos años dirigía en Cartagena Áureo Fernández Ávila; pero esto es ya otra historia.

Los franceses tipo *630* o clase *Sirène*

Casi al mismo tiempo que en el Ministerio de Marina se recibía la oferta para la compra del *E1*, una prestigiosa firma francesa especializada en la construcción de submarinos, en concreto Les Ateliers & Chantiers de la Loire con astilleros en Nantes y Saint Nazaire, realizó otra al Gobierno de la República española para la compra o construcción bajo licencia en astilleros nacionales de submarinos de la clase *Sirène*.

Este tipo de buque, de doble casco como todos los franceses, tenía la singularidad de adoptar la forma denominada Loire-Simonot, experimentada en más de 20 unidades encargadas por cinco países diferentes.

En esencia se trataba de un modelo ampliamente probado, pero con una espartana habitabilidad debida a la estrechez del casco (6), habiéndose construido 26 unidades entre 1925 y 1934, subdivididas en dos tipos diferentes denominados de 600 y 630 toneladas.

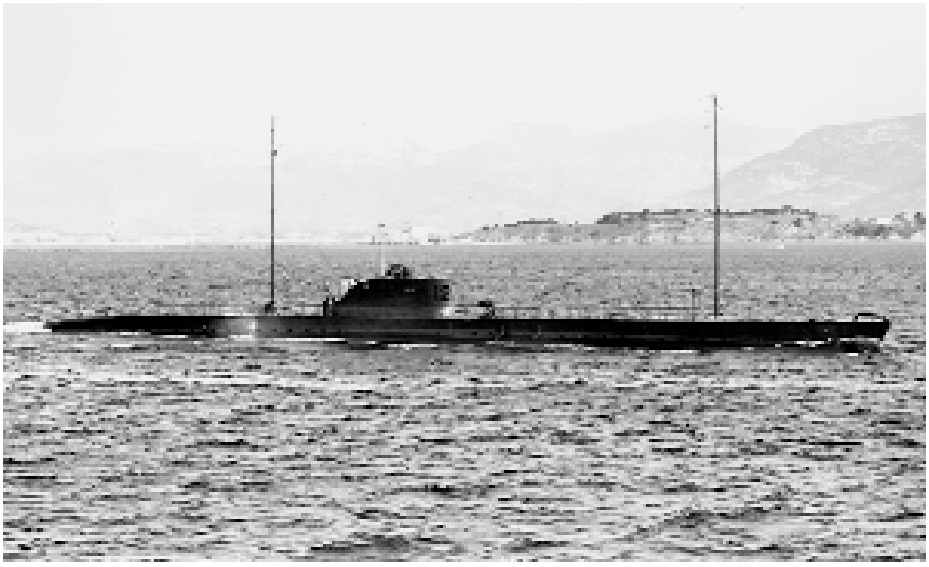
El segundo, es decir el de 630 toneladas, que era una optimización del primero, fue el modelo ofrecido a la Marina española por un precio de 9.000.000 de francos franceses, con una mejor habitabilidad y estabilidad transversal, maniobrero y bien armado. Pero la tecnología francesa pese a los esfuerzos realizados por sus comerciales, no consiguió introducirse en el mercado español, prácticamente monopolizado por la Sociedad Española de Construcción Naval, de facto un coto británico.

Los franceses *Iris* y *Le Tonnant* en la Segunda Guerra Mundial

En el transcurso de este conflicto, el *Iris,* de la clase *Minerve,* huyó de Tolón para evitar su captura por los alemanes, a consecuencia de la ocupación de la Francia de Vichy, arribando a Barcelona falto de combustible el 27 de noviembre de 1942, bajo el mando del segundo comandante el teniente de navío François Dégé ante la ausencia del titular, abandonado en tierra por la precipitada salida. Transcurridos los plazos legales, el buque fue internado y posteriormente trasladado a Cartagena bajo la escolta de un cañonero, que para evitar la fuga se le desmontaron las dos hélices.

Esta situación daría lugar a la siguiente historia. Con el fin de paliar el déficit comercial existente a favor de la España del general Franco con la Francia del mariscal Petain, jurídicamente legal en aquellos momentos, estimado en 300.000.000 de francos franceses básicamente por la compra de productos alimenticios, fue ofrecido en venta este submarino valorado en 50.000.000, pese al obstruccionismo de su comandante circunstancial; pero los submarinistas españoles desaconsejaron la adquisición, puesto que su puesta en servicio complicaría grandemente el mantenimiento de los otros submarinos, con los que tenía escasas afinidades.

Concluida la Segunda Guerra Mundial, el Gobierno español continuó durante siete meses más utilizando al *Iris* como moneda en sus pretensiones políticas, accediendo por fin a la marcha el 29 de noviembre de 1945.



El francés *Iris,* visto a un largo por la aleta de estribor, antes de la Segunda Guerra Mundial, periodo en el que protagonizó una interesante historia en aguas españolas. (Foto: M. Bar).

En cuanto al *Le Tonnant* del tipo *Redoutable*, un gran submarino de tipo oceánico fiel al Gobierno de Vichy arriba a Cádiz huyendo de Casablanca el 14 de noviembre de 1942, después de un ataque frustrado al portaaviones USS *Ranger*, a raíz de la invasión del norte de África por los Aliados, igualmente falto de combustible, éste al mando del capitán de corbeta Jean Corre. Concluido el plazo legal de estancia en puerto, prorrogado por unas horas más gracias a la gestión del agregado naval del Gobierno de Vichy en Madrid, el capitán de navío Delaye, su comandante, de acuerdo con las órdenes recibidas, decidió el hundimiento fuera de las aguas españolas al siguiente día, a las 1102 horas, transbordando la dotación a un remolcador de la Armada, después de abrir los *kingstons*.

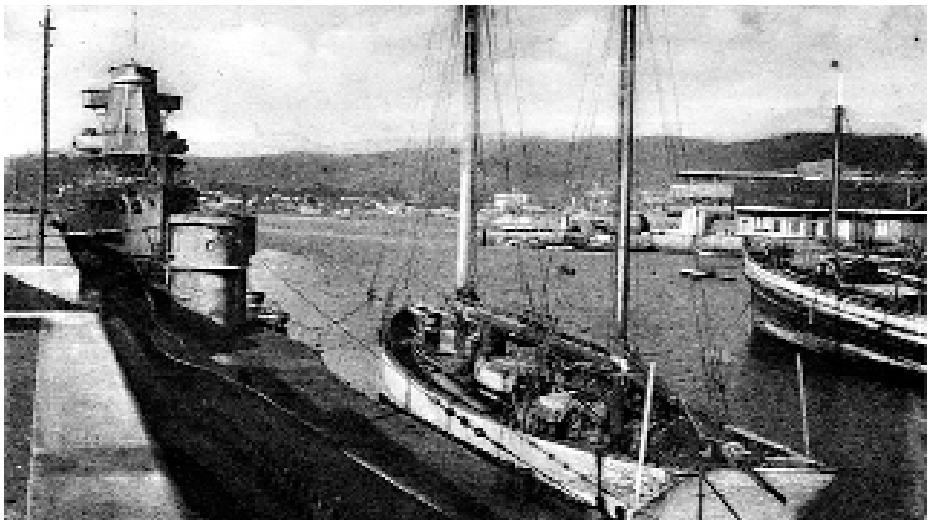
Paradójicamente, 45 años después, el BOE núm. 277 de 19 noviembre de 1987 publicaba una resolución de la Junta de Suministros del Arsenal de La Carraca, por la que se anunciaba el concurso-subasta para adjudicar los derechos de extracción del casco de un submarino francés hundido a unas ocho millas de la costa en 35 metros de profundidad el 15 de noviembre de 1942, sin determinar si era el *Iris* o el *Le Tonnant*, despiste que pudo ser evitado si el responsable de la resolución aparecida en el BOE se hubiera mínimamente documentado. Como era de esperar, el concurso subasta se declaró desierto porque el negocio de la chatarra en España ya no era un asunto rentable.

Pero no deja de ser curioso que la prensa española de la época, maniatada por una feroz censura, no hiciera la menor alusión a la arribada de estos submarinos, que evidentemente por el número de testigos presenciales jamás pudo ser un secreto, excepto para las cortas luces de algunos personajes.

Los alemanes *U760* y *U167* en la Segunda Guerra Mundial

En el curso de la Segunda Guerra Mundial, si de verdad se hubieran aplicado en España las cláusulas de la Convención de La Haya de 1907, el número de buques internados, especialmente mercantes, hubiera sido notablemente superior a los del anterior conflicto. Pero las simpatías del nuevo régimen, claramente a favor del Eje, convirtieron las arribadas forzosas de submarinos en meras escalas técnicas, por lo que de facto sólo se internó el alemán *U760* del tipo *VIIC* cuando se comenzó a vislumbrar claramente la victoria aliada.

Éste arriba a Vigo el 8 de septiembre de 1943 amarrado al costado del crucero *Navarra,* al mando del teniente de navío Otto Ulrich Blum, seriamente averiado al norte de las islas Cíes por un avión *Wellington* perteneciente al 179 Escuadrón de la RAF, a remolque de los pesqueros gallegos *Nuevo Florentino Lago* y *Salvador Lago*, propiedad del armador de Bouzas Florentino Lago Comesaña, quien recibió como obsequio los prismáticos Zeiss del comandante y un millón de pesetas en concepto de salvamento.



Rarísima fotografía del *U760* amarrado en el puerto de Vigo, teniendo por babor un motovelero y por popa el gastado crucero *Navarra*. (Foto: M. García García).

Rápidamente inspeccionado por las autoridades y ante la imposibilidad de una reparación de fortuna dentro del plazo legal, de acuerdo con las órdenes del Ministerio de Marina, el *U760* quedó internado y su dotación alojada en la Estación Naval de La Graña, permaneciendo en la misma hasta el final de la guerra.

En septiembre de 1944, el buque fue puesto en dique seco para obras de mantenimiento, siendo reparado parcialmente por un núcleo de la dotación al mando del teniente de maquinas Gerd Halwe, con el auxilio de los astilleros locales. Momento en que le fue desmontado uno de los motores diésel para generar electricidad con destino a la Compañía de Tranvías de Vigo en Corujo.

Meses después, concluida la guerra, a los aliados no les falta tiempo para exigir su rápida entrega, exactamente tres semanas después de la rendición incondicional de Alemania, en un gesto que no tenía otra intención que manifestar el desagrado que sentían por el gobierno del general Franco, presentándose en Vigo el destructor británico HMS *Wilton* y el remolcador de la misma bandera HMS *Encore*, quienes rápidamente se llevaron el buque sin hacerse cargo de entrada de ninguno de los gastos que había ocasionado.

Pero al respecto, es extraño que oficialmente el Gobierno español, tan amigo de la Alemania nazi, no realizara ninguna tentativa para la compra del submarino, cuando existía un claro precedente con el *U573* (7) en julio de 1942. Situación que incluso hoy en día aparece bajo una fuerte nebulosa, puesto que una de las personas que podría aportar algo nuevo, el entonces

agregado naval español en Berlín, capitán de corbeta Manuel Espinosa Rodríguez, no hace la menor alusión del asunto ni en sus colaboraciones con la REVISTA GENERAL DE MARINA, ni en su voluminoso libro *Aventuras y desventuras de un oficial de Marina*, lo que no deja de sorprender.

En cuanto a la historia del *U167*, ésta no comienza en realidad hasta 1950, dado que este submarino del tipo *IXC40*, conocido familiarmente como *milch - kuh*, es decir, vaca lechera, uno de los más grandes construidos para la Kriegsmarine, dado su rol de aprovisionador, se encontraba en un fondo de unos 30 metros, escorado a babor sobre un banco de arena. El buque en cuestión había sido hundido por su dotación, al mando del capitán de corbeta Kurt Strum, a unas cuatro millas frente a la costa de punta de las Burras (Gran Canaria), al no poder retornar a la base el 6 de marzo de 1943.

El hecho no pasa desapercibido y aunque se ignora cómo fue repatriada la dotación el lugar del hundimiento era *vox populi*, por lo que algunos particulares canarios se interesaron en la recuperación, tomando cartas en el asunto la empresa madrileña Recuperaciones Marítimas S. A., teniendo como objetivo venderlo a la Armada o en su defecto comercializarlo como chatarra.

Los trabajos para reflotarlo comenzaron en el otoño de 1951, con el auxilio del remolcador *Fortunate* y una barcaza, taponando los buzos una brecha de tres metros de longitud, y tras varios días de trabajo se consiguió reflotarlo el 23 de diciembre, pero como la bomba de achique resultaba insuficiente para conducirlo a puerto fue necesario remolcarlo hasta morro Besugo, de menor profundidad, consiguiendo concluir satisfactoriamente la operación cuatro días después.

El 2 de enero de 1952 el *Fortunate* remolcó al *U167* hasta el Puerto de la Luz, quedando atracado en el muelle de la base naval. Allí permaneció hasta finales de dicho año, en que por orden del nuevo ministro de Marina, almirante Moreno, tuvo que ser sacado de dicho muelle y conducido al interior de la bahía del Refugio, quedando fondeado frente al castillo de la Luz durante un tiempo más.

Rechazado por la Armada, puesto que parte de sus componentes nada tenían que ver con el tipo *VIIC* al que pertenecía el *U573*, en aquel entonces ya denominado *G7*, los propietarios legales del submarino efectuaron gestiones para su venta a Israel o Argentina, igualmente fallidas, por lo que se procedió al desguaze y venta de sus motores diésel, adquiridos por la Naviera Compostelana para los fruteros Astene Primero y Astene Segundo.

Sin embargo, en el curso de esta fase en la que participaron varios comerciantes de Las Palmas, los operarios localizaron en el interior de los tubos lanzatorpedos tres torpedos G7a, con el consiguiente riesgo de explosión, requiriendo los servicios de un torpedista español, que consiguió desactivar las cargas iniciadoras y las espoletas de los mismos en septiembre de 1953, continuando lentamente el desguaze en el muelle Woermann, operación que concluyó en el pequeño embardero de madera de la casa Elder, cerca del Real Club Náutico, a mediados de 1959.

El holandés *Dolfjin*

Históricamente Holanda ha sido una de las ocho naciones (8), capaces de proyectar y construir submarinos propios, pero en la década de los años 50, al igual que hoy en día, la I + D resultaba carísima, por lo que no sorprende que en 1952 la Marina holandesa, recién salida de una guerra colonial, no estaba para muchas alegrías, por lo que resultaba acuciante reducir el costo que significaba la construcción de la clase *Dolfjin S808*. Esta serie, diseñada por la N. V. Nederlandche Vereenidge Sheepsbouw Bureaux, bajo la dirección del ingeniero M. F. Gunning, fue la escogida para ofrecer a la Marina española, o en su defecto la licencia de construcción, con el fin de amortizar parte de la inversión realizada.

En esencia el proyecto introducía la novedad de realizar un submarino formado por tres cascos independientes, acoplados en forma triangular y envueltos a su vez en un casco exterior ligero, habilitándose los espacios existentes entre los cuatro cascos para alojar tanques de combustible y lastres. Como el principio era novedoso, surgieron bastantes reticencias en la propia Marina holandesa, por lo que el producto fue ofrecido a otras naciones, entre ellas, como hemos visto, la española, en abril de 1952, de la mano del propio Gunning, siendo evaluado por la Dirección de Industrias y Construcciones Navales Militares, que lo consideró de construcción complicada y cara.

El interés de los constructores holandeses para aligerar el costo en I + D del proyecto *Dolfjin* les llevó a ofertar este submarino a varias naciones. En la imagen le vemos saliendo de Barcelona a últimos de la década de los 50, teniendo por estribor el portaaviones *Karel Doorman* antes de su venta a los argentinos. (Foto: archivo A. Campanera i Rovira).

En consecuencia en enero de 1953, la Armada desechó la oferta del *Dolfjin*, puesto que la economía del país no estaba en situación para acometer experimentos industriales, aunque existía el claro precedente del *E1* y de los *Tiburones* y *Focas*; sin embargo los holandeses insistieron nuevamente en abril, mejorando las contraprestaciones, ofreciendo asistencia técnica no solamente para los submarinos, sino también para la construcción de destructores y cruceros.

Pero ante la inminente firma de los acuerdos con los Estados Unidos de América, que se realizó el 26 de septiembre de este mismo año, la institución no quiso implicarse en la adopción de tecnología holandesa, pese a la gestión personal del ingeniero Gunning, que en abril de 1954 volvió a intentarlo por última vez, tesón que se vio recompensado poco después en su país natal, que inició la construcción de las dos primeras unidades de esta clase en diciembre.

El anteproyecto nacional *Z*

Poco antes de recibir la oferta holandesa, la recién creada Oficina Técnica de la Empresa Nacional Bazán, la actual Navantia, con sede en Madrid, en la que se había formado un equipo de especialistas en submarinos en torno a los técnicos alemanes refugiados en España, al concluir la Segunda Guerra Mundial, desarrolló su primer trabajo de envergadura en la forma de un nuevo submarino inspirado en los avances que la industria de aquel país había logrado en este terreno.

El submarino, codificado como *Z*, era de facto un derivado del tipo *XXVI*, con el que guardaba exteriormente una gran semejanza. Diseñado en sus líneas maestras en 1944, pero que por los avatares del conflicto nunca se construyó. Sustituyendo los tubos lanzatorpedos en asentamientos oblicuos a crujía y la sofisticada turbina Walter por un motor diésel, aunque en principio se contó con ella, incorporó la importante novedad de la propulsión monoárbol.

Pero en realidad el buque nunca supera la fase de anteproyecto y menos de construcción, puesto que en la España en aquel tiempo la soldadura continuaba siendo para la construcción naval una asignatura pendiente.

Sin embargo resultó un buen punto de partida para evaluar las posibilidades reales que para el diseño y construcción de submarinos existían en España en este largo y tenebroso periodo de autarquía industrial que el régimen preconizaba.

Por otro lado, el decepcionante recuerdo que se arrastraba con la serie *D*, única experiencia en este campo desarrollada en España durante la Segunda República, hacía que todo lo que significaba I + D se observara con recelo, puesto que el país no estaba para muchas alegrías pese al triunfalismo oficialista; no olvidemos que es la época de coches como el Eucort y el Biscuter y aviones como el *Alcotán*.

Al respecto es bueno recordar que la REVISTA GENERAL DE MARINA publicó hace algún tiempo un cuadro comparativo entre el *Z* y el *Dolfjin* en un trabajo

de carácter histórico, pero no cabe la menor duda que resulta ilógico, puesto que ambas unidades eran el producto de conceptos diferentes, no cabiendo entre ambas otra analogía que la cronológica.

El británico *Virulent*/griego *Argonaftis*

Concluida la Segunda Guerra Mundial, la Marina británica cedió varias unidades a los países aliados en régimen de préstamo. En estas condiciones se encontraba el *Virulent, P95*, uno de los 22 submarinos costeros que formaban la clase *V*, los primeros de construcción totalmente soldada en Gran Bretaña, diseñado especialmente para operar en el Mediterráneo.

Prestado a la Marina griega en 1946, que se encontraba en un estado calamitoso, acentuado por el motín de su Flota basada en Alejandría en 1944, fue rebautizado como *Argonaftis Y15*, manteniéndolo en servicio hasta 1958.

En 1961 el buque fue devuelto, saliendo remolcado del puerto de Salamis con destino al Reino Unido para desguaze; pero en el curso de la navegación por el golfo de Vizcaya, el submarino perdió el remolque en medio de un fuerte temporal, siendo encontrado por los pesqueros vascos *María del Coro Dominadora* y *María Jesús Dominadora* (9) que lo condujeron hasta el puerto de Pasajes con grandes dificultades.

Examinado por las autoridades correspondientes, la Armada lo rechazó puesto que era pura chatarra flotante, saliendo a la venta en pública subasta en aplicación de la ley vigente, que prescribía que el 50 por 100 era propiedad del Estado, deduciendo de este porcentaje un 5 por 100 que pasaría a la Caja Central de Crédito Marítimo. En cuanto a la otra mitad, ésta debía ser repartida entre las tripulaciones de los buques que efectuaron el salvamento y el armador.

El hallazgo de un submarino abandonado, sin dotación y herméticamente cerrado, desborda la imaginación de los medios con titulares sensacionalistas como: «Un submarino fantasma...», incluso la embajada británica intentó argumentar derechos de propiedad jurídicamente improcedentes. Tasado el buque en 65.000.000 de pesetas, la primera subasta fue declarada desierta, al igual que la segunda, con una notable reducción del precio inicial, igualmente desierta, vendiéndose en la tercera a quien ofreciera una mayor cantidad, en este caso 5.000.000 de pesetas, desguazándolo seguidamente en el mismo puerto de Pasajes una empresa donostiarra en marzo del mismo año.

Los estadounidenses *Barbel, Salmon, Sailfish* y *Darter*

A mediados de la década de los 50, una vieja amiga de la Armada como era la Electric Boat Company de Grotton en Connecticut, constructora en su momento del *Isaac Peral* (1917-1932), ofreció a la Marina la venta o cons-

trucción bajo licencia del tipo *Barbel SS580*, que de facto sería el último diseño americano de un submarino convencional diésel-eléctrico, incorporando mejoras técnicas de la importancia de un centro de combate centralizado, la propulsión mono-árbol, timones de buceo en la vela y líneas hidrodinámicas cuasi perfectas en forma de gota de agua, adaptándolo a las especificaciones españolas.

Sin embargo, la falta endémica de recursos económicos, el inmovilismo de ciertos almirantes y la carencia de una doctrina submarinista clara, de acuerdo con los nuevos planteamientos que la Guerra Fría imponía, obligaron a renunciar al proyecto.

Pero es bueno recordar, que el *Barbel* fue el modelo sobre el que los diseñadores de la Electric Boat Company basaron durante largo tiempo el desarrollo hidrodinámico de los nucleares de ataque, cuyo primer ejemplar fue el *Skate* SSN578.

Como colofón a la saga americana, conviene recordar que a finales de 1977 la Marina norteamericana ofreció a la Armada española los USS *Sailfish* SS572 y USS *Salmon* SS573, ambos submarinos los mayores convencionales existentes en el mundo occidental, utilizados como banco de prueba para una serie de cometidos, como el de radar *pickets* (SSR), según los Programas Migraine y Auxiliary (AGSS), así como para ensayos con un nuevo vehículo de rescate submarino codificado DSRV (*Deep Sumergence Rescue Vehicle*), siendo unos 10 años más modernos que los cinco de la *Serie 30* en servicio, pues habían sido construidos entre 1953 y 1956, transformando el primero en 1961 y el segundo en 1968. Concluidas las pruebas retornaron a su función inicial, es decir, la convencional de ataque SS según la versión *Guppy III* (Programa FRAM II) en 1969.

Ello motivó el traslado a los Estados Unidos en enero de 1978 de una Comisión de la Armada, presidida por el entonces capitán de navío Juan Antonio Gárate Coppa, jefe del Arma Submarina, y el capitán de corbeta Vicente Cuquerella, comandante del *Cosme García* S-34, entre otros con el fin de inspeccionar los mencionados buques, que con sus 110 metros de eslora eran los mayores submarinos convencionales de la Marina norteamericana, desde los lejanos tiempos del *Narwhal* SS-167 y *Nautilus* SS-168 en 1929.

Pero cuando arribaron a Washington, se les informó de que sólo estaba disponible el *Salmon* SS-572, puesto que el *Sailfish* SSR-773 aún se retendría algún tiempo más para continuar con los ensayos del vehículo de rescate submarino DSRV.

Dado el estado de los buques, sumamente gastados, cosa generalmente usual en los buques de segunda mano y de procedencia americana, la comisión, con buen criterio, recomendó rechazarlos, puesto que la incorporación hubiese sido muy costosa y la Armada española, afortunadamente, de cara a 1980 ya no era la de 1960 en doctrina ni material, siendo dadas de baja ambas unidades la primera aquel mismo año y la segunda el siguiente.

El *Darter* SS-576 fue el último submarino ofrecido por los americanos para aligerar el gasto que suponía para la Armada norteamericana mantener en servicio un prototipo que se había diseñado como réplica a los soviéticos de la clase *Whisky.* El buque era una optimización de la clase *Tang* SS-563; pero la drástica decisión adoptada por el Pentágono de que todos submarinos americanos debían de ser a corto plazo de propulsión nuclear lo convirtió en una *rara avis*. La oferta no interesó, y en 1988 el buque pasa a la reserva, siendo desguazado en 1990.

Los *Oberon* británicos

Los estudios realizados por el EMA para la construcción en España bajo licencia de fragatas británicas de la clase *Leander*, afortunadamente torpedeadas por el sectarismo del premier Harold Wilson, que llegó a la estupidez de afirmar en la Cámara de los Comunes que el Gobierno de su graciosa majestad británica no lo podía permitir, puesto que podrían ser empleadas para «reconquistar» Gibraltar, comprendían también submarinos de la clase *Oberon*.

Estas negociaciones comerciales, de haber concluido satisfactoriamente, nos hubieran puesto nuevamente en manos de la tecnología británica. Tremendo error auspiciado por algunos políticos y militares tropezando otra vez con la misma piedra, puesto que esta potencia jamás ha tenido amigos, sino intereses. Sin olvidar que además ya no era puntera y que tan caro había costado librarse de ella, lo que en su momento constituyó una de las bazas propagandísticas del primer franquismo.

Sin embargo la Armada, con una visión más pragmática de la realidad, había elaborado a través de la ESUBO un amplio informe acerca las características y prestaciones del mencionado modelo, que *de facto* fue el penúltimo submarino convencional diseñado en la Gran Bretaña. El buque en cuestión era el *Oberon,* una optimización de la clase *Porpoise*, más silencioso e incorporando en su construcción nuevos materiales, como la resina sintética vitrificada, con la que se recubrió la vela.

Éste era un submarino discretamente resuelto y que tuvo un relativo éxito comercial, puesto que fue vendido a marinas como las de Canadá, Australia, Brasil y Chile, pero para las necesidades de la Armada española era un buque excesivamente grande, que en el Mediterráneo un auténtico *cul de sac* hubiera sido presa fácil de la aviación y unidades antisubmarinas soviéticas, pudiendo decirse que el rechazo del *Oberon* implicado en el escándalo *Leander* ha sido una de las mejoras cosas que a la Armada española le han pasado, permitiendo a la institución adoptar tecnología americana mucho más avanzada en una primera fase y francesa después.

Un submarino de propulsión nuclear. El *Améthyste*

A mediados de la década de los 80, con un flamante gobierno socialista en el poder y un novel Ministerio de Defensa, por la prensa nacional comenzaron a correr noticias a cerca la posibilidad de que España construyera un submarino de propulsión nuclear. El hecho no debía sorprender lo más mínimo, excepto para los vociferantes grupúsculos antitodo, puesto que era la continuidad lógica en aquellos momentos al desarrollo emprendido por el Arma Submarina Española, cuya última unidad puesta en servicio, el *Tramontana* un clase *Agosta*, era la puerta de acceso natural para la realización de un submarino de propulsión nuclear, siguiendo los mismos pasos que la Marine Nationale Française había efectuado con excelentes resultados.

Este buque, al igual que los dos tipos precedentes de patente francesa, debería ser el *Améthyste* (acrónimo de *Ameliorament Tactique, Hidrodynami - que, Silence, Transmisión, Écoute*) quinto de la clase *Rubis,* que encabezaba la segunda serie de submarinos nucleares de ataque (SNA) compuesta por dos unidades (10).

Algo más grande que los *Agosta*, conserva prácticamente sus líneas hidrodinámicas, excepto los timones de buceo ubicados en la vela, y obviamente sustituye la propulsión diésel-eléctrica por la nuclear (11).

Pero según la prensa de la época, surgieron discrepancias en el Gobierno que presidía Felipe González al respecto, cuando el ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, afirmó en una cumbre de la OTAN que: apoyaría la construcción del submarino nuclear, porque reforzaría la presencia española en el área del Atlántico central y en el Mediterráneo como segunda potencia, al nivel de Francia o la Gran Bretaña.

Esta aseveración, apoyada por ciertos articulistas de la prensa capitalina, afirmaba que la industria española estaba capacitada para construir un buque de propulsión nuclear. Basándose en la afirmación que realizó el contralmirante Ruiz Montero, jefe de la División de Logística de la Armada y el presidente de la E. N. Bazán, Félix Alonso Majagranzas, en el curso de una rueda de prensa.

Un poco más adelante, se dijo que la posibilidad de que la siguiente serie de submarinos pudieran ser nucleares era algo que no se había descartado aunque, según afirmaban tanto la Armada como la Bazán, el proyecto estaba abierto, en palabras del embajador de Francia Pierre Guidoni.

Pero la disparidad de criterios entre la Marina y el Ministerio de Asuntos Exteriores torpedea el proyecto, según afirmaron fuentes militares, puesto que la filosofía reinante en el Cuartel General de la Armada era contraria a construir submarinos nucleares en los próximos años, por dos razones: una sola unidad no permite obtener una operatividad real por la servidumbre de todo buque de guerra de tener que permanecer en la base un número de semanas al año. Aunque este tiempo muerto sea menor que en uno convencional; por ello serían necesarios como mínimo dos submarinos.

Pero la razón de mayor peso argüida por los marinos se refería a que la construcción de un *Améthyste*, sacrificaría el presupuesto previsto para el III Plan Naval a desarrollar entre los años 1987-1994. No obstante, el ministro de Defensa se mostró inclinado a acometer el programa de construcción de un arma submarina nuclear en línea con la prioridad estratégica española, haciendo sentir la soberanía española en los archipiélagos canario y balear, frente a las apetencias de otras marinas regionales.

Sin embargo, en la práctica todo este cúmulo de declaraciones no condujo a otra cosa sino a que algún marino de los muchos que laboran en la institución diera por buenas las especulaciones y se adelantara a los hechos, creando el acrónimo de SUBESPRON para el submarino en cuestión, es decir SUBmarino ESpañol de PROpulsión Nuclear.

Conclusiones

A lo largo de esta pequeña historia, hemos visto desfilar a 20 submarinos de seis nacionalidades distintas, que de una u otra forma pudieron ser españoles, pero en general podemos alegrarnos de que no lo fueran, porque la mayoría de ellos estaba superado o en su defecto muy gastado. Pero de todas estas historias, lo más lamentable es el hecho de evidenciar el poco peso de España en el concierto de las naciones, unido a la escasa valía de algunos diplomáticos defendiendo los intereses del país.

Es posible también que algunos de estos se escandalicen si se toman la molestia de leer este artículo, pero los hechos son éstos y los resultados conocidos, debiendo remitirnos a ellos si pretendemos una visión amplia y veraz.

Analizados con la perspectiva que comprende el periodo de esta historia (1918-1985), se observa que excepto el *E1*, el *Barbel* y el *Améthyste,* cada uno en su momento, fueron oportunidades que por una serie de acontecimientos que escapan de este trabajo no enarbolaron jamás el pabellón sangre y oro, por lo que todo lo demás es pura anécdota, pero aunque sea indirectamente y en letra pequeña, forma parte de la Gran Historia del Arma Submarina en España.

En cuanto al SUBESPRON, el sentido práctico de los marinos ha tenido su recompensa, puesto que hoy en día los sistemas anaerobios ofrecen buena parte de las ventajas de uno nuclear, sin tener que generar una especial infraestructura terrestre ni despertar las iras de los ecologistas.

(1) Acerca de esta cifra existen discrepancias; sin embargo es lo suficientemente esclarecedora como para percatarnos del castigo que sufrió la Marina mercante española.

(2) Ver REVISTA GENERAL DE MARINA, agosto-septiembre de 1975.

(3) Se trataba del *UC-52*, al mando del capitán de corbeta Ludwig Sahl.

(4) Otros autores dan como comandante a un tal Voigt.

(5) Como curiosidad al respecto cabe señala que una preciosa maqueta del Gur puede admirarse hoy en día en el Museo Naval de Estambul.

(6) En este punto el autor no puede por menos que dejar de recordar su experiencia personal bastantes años después a bordo del *Arethuse*, donde excepto en la isla era imposible mantenerse erguido.

(7) Como este submarino no fue internado a todos los efectos sino comprado, no figura en esta historia.

(8) En Europa son: Alemania, Francia, Holanda, Italia, Rusia, Reino Unido y Suecia. En América, los Estados Unidos, y en Asia, Japón.

(9) Arturo Rey, Antonio Sonzeiro y Manuel González fueron los marineros que abordaron con gran riesgo este submarino para fijarle un cabo de remolque.

(10) El *Améthyste* y el *Perle*.

(11) El autor ha tenido la oportunidad de visitar detenidamente el *Emeraude*, cuarto buque de la clase *Rubis,* en octubre del 2001.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILERA, Alfredo; ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles 1885-1971*. Editorial San Martín. Madrid 1972.

ANTIRE, Jean-Jacques: *L'Aventure Heroique des Sous-marins Français 1939-1945*. Editions Maritimes & d' Outre-Mer 1984.

COCKER, M. P.: *Royal Naval Submarines 1901-1982*. F. Warne Editors. London 1982.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *Sin perder el Norte*. Ediciones Quirón. Valladolid 2003.

GABLER, Ulrich: *Construcción de Submarinos*. Editorial San Martín. Madrid 1982.

GARIER, Gerard: *Les sous-marins en France*. Marines Editions. Nantes 1999.

GARCÍA DOMINGO, Enric: *¿España Neutral? La Marina Mercante Española en la I Guerra Mundial*. Real de Catorce Editores. Madrid 2005.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, Rafael: *Naufragios en la costa de Cantabria*. Edición del autor. León 1976.

HERZOG. Bodo: *60 Jarhe Deutsche Uboote 1906-1966*. J. F. Lehmanns Verlag. München 1968.

HOCHMAN, Natacha & Picard, Michel: *Des Sous-marins et des hommes*. Marines Editions. Nantes 1998.

HUAN, Claude: *Un siecle de sous-marins. Marines & Forces Navales*. Marines Editions. Nantes 1999.

LIPSCOMB, F. W.: *British Submarine*. Conway Maritime Press. Greenwich 1975.

MASSON LE, Henri: *Les Sous-marins français, des origines à nos jours*. Editions de la Cité Brest. París 1980.

MILLER, David: *Modern Submarines. Salamander Book*. London. New York 1989.

POLMAR, Norman: *The american submarine*. Published USN and A. Annapolis 1981.

PRESTON, Anthony, BATCHELOR, John: *Submarines since 1919*. BPC Publishing. Leeds 1974.

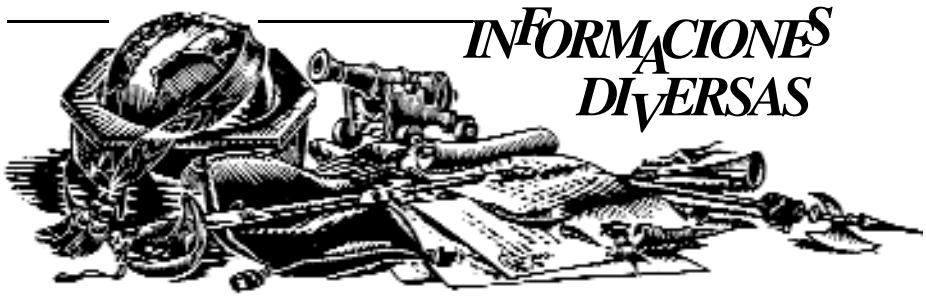
RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *El Arma Submarina Española*. Edita E. N. Bazán. Barcelona 1983.

RAMÍREZ GABARRÚS, Manuel: *La construcción Naval Militar Española 1730-1980*. Edita E. N. Bazán. Barcelona 1980.

RÖSSLER, Eberhard: *Die deutschen U-Boote und hire Werften*. Bernard & Graefe Verlag. München 1980.

RÖSSLER, Eberhard: *Geschichte des deutschen Ubootbaus*. J. F. Lehmanns Verlag. München 1975.

TOJO RAMALLO, J. L.: *Lobos acosados*. Laverde Ediciones. S. de Compostela 2001.



HACE CIEN AÑOS

Comienza el cuaderno del mes de mayo de 1906 con el trabajo *El combate de Trafalgar* (continuación), por Pelayo Alcalá Galiano. Siguen: *Organización económica industrial de los arsenales y astilleros del Estado,* memoria premiada en el concurso oficial del año 1905 al premio «Almirante Antequera» (continuación), por don Nicolás Fúster, ingeniero de 1.ª clase, y don Adolfo Navarrete, teniente de navío de 1.ª clase; *Memoria sanitaria* (conclusión), por el primer médico de la Armada don Pedro Arnau Andrés; *Memoria redactada con motivo de las prácticas de artillería de plaza y sitio* (conclusión), por don Vicente Ramírez Suárez, capitán de Infantería de Marina; *Enseñanzas médicas de la última guerra*, por Juan Redondo, médico de la Armada; *Medida de las corrientes de alta frecuencia y de las ondas eléctricas* (continuación), sin firma; *El bloqueo de Puerto Arturo bajo su aspecto naval* (continuación), sin firma; *La batalla naval de Tsushima,* por Rudolf von Labrés, capitán de navío (traducido de *Mitteilnngen*) (se continuará); *Nuevo camino de América. De Madrid, por Marruecos, a América del Sur*, por A. M.; *Algo de crónica,* por R. E.

En *Información de la prensa profesional extranjera* se insertan noticias de las marinas de guerra de diversos países, así como otra de la Marina Mercante de Italia.

En *Sumario de Revistas* se reseñan varias nacionales y extranjeras.

En *Necrología* se da cuenta del fallecimiento del vicealmirante don Fernando Martínez de Espinosa y Echeverri y del capitán de Infantería de Marina Manuel Figuerola Martín.

Con *Bibliografía*, que da cuenta de la obra *Resumen de la teoría de la telegrafía sin hilos*, del alférez de navío Jaime Janer Robinsón, finaliza el cuaderno, quinto del tomo 58.

HACE CINCUENTA AÑOS

Se inicia el cuaderno del mes de mayo de 1956 con el trabajo *Más sobre informes reservados*, por Eduardo Gener Cuadrado, capitán de navío. Siguen: *Buques oceanográficos,* por Dámaso Berenguer y Elizalde, capitán de navío; *Antedata naval. A la legislación nacional del trabajo,* por el coronel médico de la Armada Salvador Clavijo; *Islas y arrecifes madrepóricos*, por Francisco Serra Serra.

En *Notas profesionales* se insertan los siguientes trabajos: *El helicóptero en la lucha antisubmarina*, por A. L. (traducido de la *Revue Maritime*, oct. 1955); *Evolución de la detección submarina a partir de la segunda guerra mundial* (traducido de la *Revue Maritime*, oct. 1955) y *El Derecho Internacional y el futuro de la guerra submarina*, por Alex A. Kerr, capitán de corbeta, U. S. Navy (traducido del *United States Naval Institute Procedings*).

En *Libros y Revistas* se reseñan varias publicaciones tanto nacionales como extranjeras.

En *Historias de la mar* se publica el trabajo *Veinte mil leguas de viaje marítimo. La odisea del almirante Rodjensvenski*, por el capitán de corbeta Charles Morgan, U. S. Naval Reserve (ret.) (traducido por el capitán de fragata Miguel Domínguez Sotelo).

En *Noticiario* se inserta *Crónica Internacional* y diversas noticias nacionales y extranjeras.

En *Marina Mercante, de pesca y deportiva* se incluye el trabajo *El caballito de mar es un pez excepcional*, firmado por O. R.

Este cuaderno, quinto del tomo 150, finaliza con *Información general.*

F. A.

Tu regere imperio fluctus, hispane memento
(Puerta del mar del arsenal de La Carraca)

ESPAÑA Y EL NUEVO MUNDO
EFEMÉRIDES DEL MES DE MAYO

Día Año

1 1503.—La reina Isabel, principal valedora de Colón, le concede nuevas capitulaciones para organizar su cuarto viaje. Colón se dirige a punta Higueras y Costa Rica por la costa, dando el último adiós a tierra firme.

2 1510.—Juan Ponce de León con el título de gobernador vuelve a Boriquén, una isla descubierta por Colón en su segundo viaje, a la que llamaba Puerto Rico. Traslada con él a numerosos colonos e inicia la explotación de la isla.

3 1493.—En este día, el papa Alejandro VI promulgó la bula *Inter Coetera*, que concedía a los Reyes Católicos todo lo descubierto y por descubrir navegando por el Atlántico hacia Occidente.

4 1501.—El descubrimiento de Brasil por Álvarez Cabral fue un gran acontecimiento para Portugal y por esta causa se prepara en Lisboa una expedición para conocer mejor aquellos territorios.

5 1550.—La Gasca, una vez derrotados los hermanos Contreras, que trataron de robarle el tesoro del Perú que traía para España, se dedica en estos días a acondicionarlo en los buques en el puerto de Nombre de Dios.

6 1522.—Juan Sebastián de Elcano, a bordo de la nao *Victoria* y cruzando el cabo de las Tormentas, dobla el cabo de Buena Esperanza en su regreso a España.

7 1531.—Diego de Ordás hace navíos para entrar por el Orinoco, río muy caudaloso; escoge como capitán a Domingo Velázquez y por guía al jefe indio Taguato, que conocía bien la tierra y las diferentes tribus.

8 1529.—Álvaro de Saavedra que había ido a las Molucas en viaje de expedición mandado por Cortés, sale por segunda vez de la isla de Tidore buscando la ruta más favorable para regresar a Nueva España.

9 1533.—Pedro de Heredia, gobernador y adelantado de Cartagena, sale a los pueblos de Marap y Cospique para convencer a sus habitantes de que se establecieran en Calamar, que era el nombre indio de Cartagena, donde estaban los cristianos y donde quería fundar una gran ciudad.

10 1542.—Estando Hernando de Soto con su expedición por la Florida, en el pueblo de Guacho, y comprendiendo que ésta era su última enfermedad, llamó a todos sus capitanes y oficiales del rey para darles las gracias por cuanto le habían ayuda-

do y rogaran a Dios por él, y para evitar disensiones aceptaran como gobernador a su maestre de campo, Luis Moscoso.

11 1500.—Continúa el viaje de Alonso de Ojeda, acompañado por Juan de la Cosa como piloto y probablemente de Américo Vespucio, explorando las islas Barbados y Trinidad.

12 1539.—Reunidos en la recién fundada ciudad de Santa Fe de Bogotá, los conquistadores del nuevo Reino de Granda, Gonzalo Jiménez de Quesada, Nicolás Federmán y Sebastián de Benalcázar, acuerdan dirigirse los tres juntos al Consejo de Indias para pedir la gobernación de los territorios por ellos conquistados.

13 1518.—El gobernador de Cuba, Diego Velásquez, encomendó a su sobrino Juan de Grijalva una expedición que continuase la emprendida por Hernández de Córdoba. Grijalva llega por estos días a una bahía que llamaron de la Ascensión.

14 1494.—Reconocida por Colón en su segundo viaje la isla de Jamaica, acordó de volverse para explorar la isla de Cuba. La cual no sabía todavía si era isla o continente, y así en este día decide dejar la isla de Jamaica.

15 1571.—Miguel López de Legazpi se encuentra en la estratégica y mejor comunicada isla de Luzón, en conversaciones con los tres rajás árabes allí establecidos que decidieron entregarle una franja de tierra, futuro solar de la ciudad de Manila.

16 1535.—Jaime Cartier, estando en Terranova en viaje de exploración, desembarca cerca del cabo Bretón para reconocer aquellas tierras.

17 1543.—El permiso para explorar los territorios que hay desde Río de la Plata hasta los Andes de Chile fue otorgado mancomunadamente a Diego de Rojas, Felipe Gutiérrez y Nicolás de Heredia. Diego se encuentra por el camino de los incas recorriendo el Collao para llegar a Río de la Plata.

18 1525.—Gil González Dávila, antes de marchar a México para asegurar su gobernación de Nicaragua, ordena fundar la ciudad de Trujillo en Honduras, en el mismo lugar en el que Colón mandó decir la primera misa en América Central. Fue cumplimentada la orden en este día.

19 1520.—El padre Las Casas informa a la Corte de los abusos que cometían los españoles con los indios mediante las encomiendas. Por estas fechas obtiene del emperador Carlos V normas favorables para el tratamiento de los indios.

20 1591.—Juan Ramírez de Velasco, general de la Armada de Indias, es designado gobernador de la provincia de Tucumán. En este día funda la ciudad de Todos los Santos de la Nueva Rioja, hoy La Rioja, capital de la misma región Argentina.

21 1554.—En este día tiene lugar la batalla de Chuquinga en Perú entre el rebelde Hernández Girón y las fuerzas leales a la Corona de Castilla, con motivo de las guerras civiles que entre españoles se libraron en aquellas tierras.

22 1532.—Francisco Pizarro libra batalla en Túmbez contra los indios, quedando sus tropas bajas de moral, sin fortificación y con varios muertos y heridos. Recuperan el ánimo ante la noticia de la guerra desatada entre los hermanos Atahualpa y Huáskar, aspirantes al trono inca.

23 1539.—El virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, fue uno de los que creyeron las imaginarias historias sobre el Dorado mexicano de las Siete Ciudades de Cíbola. El virrey encomienda a Francisco Vázquez Coronado, amigo personal y gobernador de Nueva Galicia, organizar la misión exploratoria en busca de este supuesto tesoro.

24 1526.—Hernán Cortés desembarca en México de su vuelta de las Hibueras, donde exploró el golfo Dulce de Honduras por si encontraba el ansiado estrecho que comunicase los dos grandes océanos.

25 1526.—Viernes, la expedición de fray García Jofre de Loaysa emboca la salida del estrecho de Magallanes hacia el Pacífico.

26 1532.—Llegó Diego de Ordás a Cumaná después de su fracasada expedición por el río Orinoco. El gobernador de Cubagua, Ortiz de Matienzo, pone preso a Ordás por haber tomado el fuerte y municiones de Paria.

27 1528.—Con el título de Gobernador y Adelantado del Yucatán, Francisco de Montejo sale a finales de este mes del puerto de Sanlúcar con dos grandes naves y trescientos ochenta hombres.

28 1493.—Cristóbal Colón es recibido triunfalmente por los Reyes Católicos en Barcelona. Todos quedaron admirados de sus relatos y de gentes tan extrañas y aves de tan variados colores que traía nunca vistas en estas tierras.

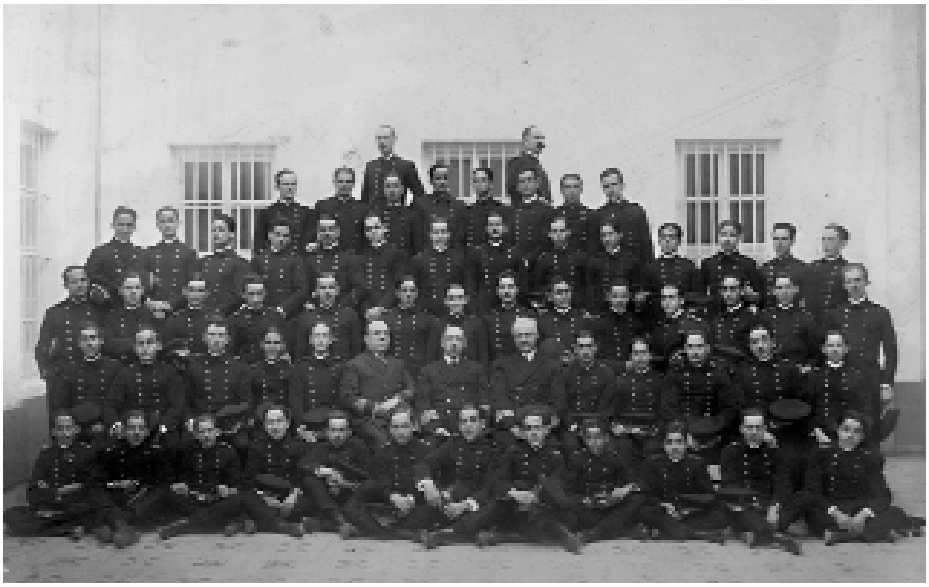
29 1499.—Pero Alonso Niño prepara una flotilla financiada por el comerciante sevillano Cristóbal Guerra para seguir los pasos de la expedición de Ojeda.

30 1521.—Cortés dividió su ejército en tres grupos: uno mandado por Pedro de Alvarado, otro por Cristóbal de Olid y el tercero por Gonzalo Sandoval. En este día del Corpus comienza el cerco de México.

31 1551.—Pedro de Valdivia se encuentra en la ciudad de La Imperial, en el hostil territorio mapuche.

CAPITÁN JIM

VIEJA FOTO



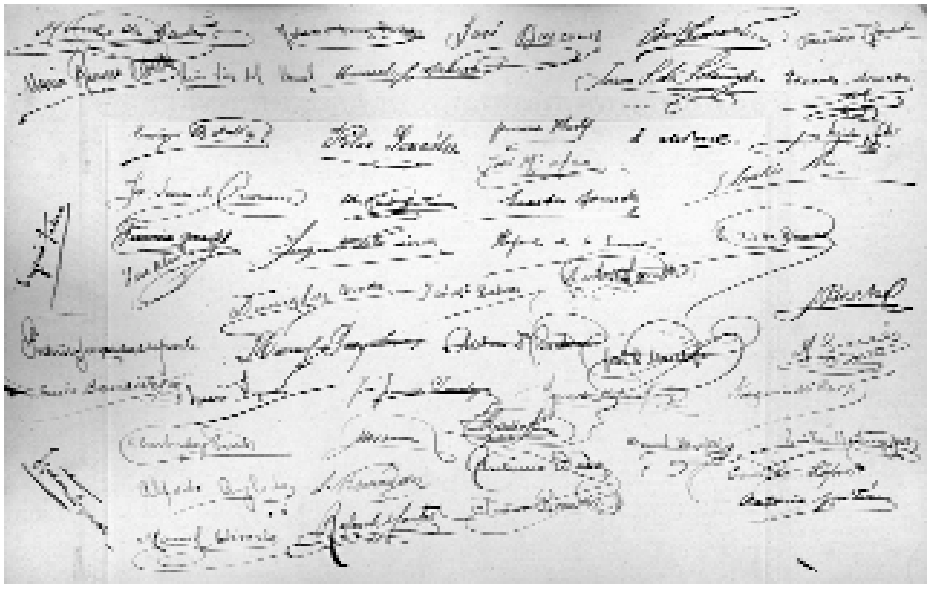
(Foto: colección contralmirante Teodoro de Leste).

Aspirantes de 1.º, miembros de la promoción 324, posan con el director de la escuela, capitán de navío don Manuel Laulhé y Pavia, sentado en el centro, junto con otros mandos y profesores.

Identificados: primera fila, 4.º por la derecha: Díaz Pache; tercera fila, 3.º por la izquierda: Eduardo Armada, quinta fila, sentados en el suelo; 5.º y 6.º por la derecha Juan Romero y Antonio Díaz del Río.

Ingresaron en la Escuela Naval de San Fernando el 9 de enero de 1922 y fueron promovidos a alféreces de navío, en total 62, una de las más numerosas, con antigüedad de 1 de septiembre de 1926, los siguientes:

1.—S. A. R. don Alfonso de Borbón y Battenberg.
2.—Manuel Álvarez-Osorio y de Carranza.
3.—Francisco Rosado Domínguez.
4.—Eugenio Calderón Martínez.
5.—Luis Hernández Cañizares.
6.—Alfredo Lostau Santos.
7.—Carlos Laulhé Alegret.
8.—José Patricio Montojo y Núñez.
9.—Evaristo López Rodríguez.
10.—Agustín Posada Orbeta.
11.—Emilio Lecuona y García Puelles.
12.—Ignacio Figueras Alonso.
13.—José García Saralegui.
14.—José Piury Quesada (*).
15.—Luis Déez del Corral.
16.—Enrique Barbudo Duarte.
17.—Jerónimo Martel Viniegra.
18.—Jesús Puchoi Merino.
19.—Rafael Martos Jiménez.
20.—Félix González y Ramos-Izquierdo.
21.—Eugenio Valero y Manuel de Céspedes.
22.—José Rodríguez-Guerra y Guernica (*).
23.—Emilio Rodríguez Lizón.
24.—Eduardo Armada Sabau.
25.—Ignacio Molina Gómez.
26.—Ángel Bona y Orbeta (*).
27.—Joaquín Viniegra y González Roldán.
28.—Luis Blanca Carlier.
29.—Antonio Cardona Rodríguez.
30.—José de Pedro Fernández (*).
31.—Javier Barcáiztegui y Uhagon.
32.—Mario Garcés y López.
33.—Joaquín Miquel y Rodríguez de la Encina.
34.—Manuel Garrido y García (*).
35.—Alfredo Anglada e Iglesias.
36.—Manuel Montojo Fernández.



37.—José M.ª Calvar y González-Aller.
38.—Manuel de Castro Gil.
39.—Eusebio Barreda Scandella.
40.—Rafael Aguilar y Ojeda (*).
41.—Enrique Polanco Martínez.
42.—Manuel Lahera y de Sobrino.
43.—Antonio Guitian y Carlos-Roca.
44.—Augusto de la Cierva y Miranda.
45.—José María Otero Goyanes.
46.—Fernando Cano-Manuel y Aubarede.
47.—Federico Pinto y Zalba.
48.—José Bascones Pérez.
49.—José M.ª de la Puerta y Yáñez Barnuevo (*).
50.—Luis Martín-Pinillos y Bento (*).
51.—Daniel Araoz Vergara.
52.—Juan Bautista de Lara y de Dorda (*).
53.—Juan Romero Manso.
54.—Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil.
55.—Jesús Sánchez Gómez (*).
56.—Antonio Díaz Pache.
57.—Manuel Pasquín y Daban.
58.—Antonio Díaz del Río y González-Aller.
59.—Juan Sarmiento Sotomayor y de Rubalcava.
60.—Joaquín M. Pery Junquera.
61.—Antonio Montes Castañeda (*).
62.—Francisco Martel e Hidalgo.
63.—Emilio López Hermosín (*).

Durante la permanencia de esta promoción en la Escuela Naval, S. M. el rey don Alfonso XIII dispuso en julio de 1922 que su primogénito el Príncipe de Asturias, don Alfonso de Borbón y Battenberg, embarcara como guardia marina de 1.er año en el acorazado *España*. Ascendió a los distintos grados de guardia marina, a alférez de fragata y en julio de 1926 es promovido a alférez de navío. Con el advenimiento de la República, en abril de 1931, fue baja en la Armada.

(*) Ingresaron con la promoción 323. Emilio Pazos Fernández y Emilio Dueñas Ristori se pasaron a Infantería de Marina siendo guardias marinas.

No aparecen las firmas de Eugenio Calderón, Alfredo Lostau, Agustín Posada, Joaquín Miguel y R. de la Encina, Enrique Polanco, Fernando Cano Manuel, Federico Pinto, José Luis Pérez Cela (salió con la promoción 325), Miguel Núñez de Prado (salió con la promoción 325).

Datos obtenidos de la publicación *Promociones de alféreces de navío del siglo xx,* de C. Dahl y P. Fernández Núñez.

F. A.

El pasado día 3 de marzo tuvo lugar en el Tercio Armada en San Fernando la ceremonia de posesión del nuevo jefe del Tercio Armada, general de brigada de Infantería de Marina Jesús Díaz del Río Español. El acto fue presidido por el comandante general de Infantería de Marina (COMGEIM), general de división Juan García Lizana. (Foto: C. González Martín).

MISCELÁNEA

"Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca".
Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla,* lib. 2, pág. 90.

28.855.—Isla Cristina cumple 250 años

El pailebot *Santa Eulalia*, del Museo Marítimo de Barcelona, navegará del 9 al 30 de junio a Isla Cristina (Huelva) para participar en los actos organizados por el Ayuntamiento de aquella ciudad, Lonja de Isla S. L. y la Asociación Cultural Andaluza Amigos de Isla Cristina con motivo del 250 aniversario de su fundación.

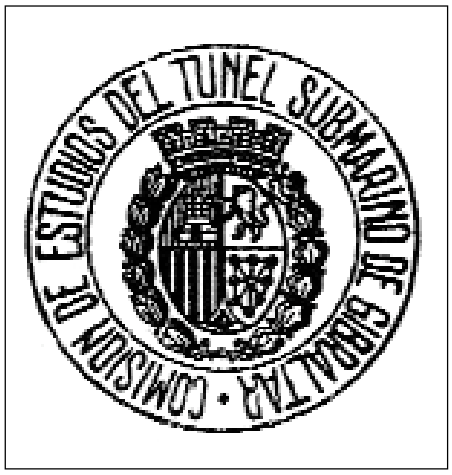
Fueron pescadores catalanes, principalmente de Mataró, Canet de Mar y Sitges, quienes navegando arribaron a las costas de Huelva, buscando nuevas zonas de pesca hace 250 años, después del terremoto de Lisboa. Finalmente se establecieron y fundaron La Figuereta, que más tarde cambió de nombre por Isla Cristina.

(Foto: M. M. J.).

Vedrá

28.856.—Enlace fijo entre Europa y África

El 8 de abril de 1927 se presentó en el Ministerio de Fomento un proyecto para la construcción de un túnel submarino que, uniendo las dos orillas del Estrecho de Gibraltar, sirviese para comunicar el continente europeo y el africano. Su autor era el teniente coronel de Artillería Pedro Jevenois La Bernade. Para estudiar profundamente cuanto se relacionase con la iniciativa y sus características técnicas se nombró —en abril del año siguiente— una comisión interministerial que, tras realizar con resultados favorables los trabajos geológicos terrestres, fue disuelta.



Al quedar clara la utilidad del proyecto, en diciembre de 1931 se constituyó una Comisión de Estudio del Túnel Hispanoafricano Submarino del Estrecho, de carácter permanente, que redactó una detallada memoria, dada a conocer a los españoles en 1934, y que a finales de 1935 —cuando llegó a las cancillerías europeas— alcanzó dimensión diplomática sin precedentes. Un año después, como consecuencia de los acontecimientos de 1936, el proyecto del túnel del estrecho de Gibraltar, como idea puramente española, quedó en el olvido.

M. R. B.

28.857.—Protección de archivos

Los conflictos bélicos, además de la tragedia humana y consecuencias directas que siempre acarrean, llevan aparejados efectos nada despreciables en otros ámbitos, como son los culturales, artísticos, administrativos, etc., que en ocasiones se olvidan y cuya mejor protección es la prevención. Eso fue lo que hizo el comandante general de Marina del Departamento de Cartagena en octubre de 1847 —guerras carlistas— al pedir instrucciones para proteger los archivos de las comandancias y ayudantías de Marina en caso de que los pueblos fueran invadidos. La respuesta, en forma de R. O., fue que en dicho caso retirasen los archivos respectivos al punto fortificado de la misma provincia que conceptuasen más conveniente.

P. G. F.

28.858.—Delitos feos

Un comportamiento incorrecto puede y debe ser objeto de sanción, pero el tribunal que lo juzgue tiene que ser cuidadoso al valorar las sentencias para no confundir una incorrección con un delito, palabra ésta que aunque aporta ya una sensación de rechazo para quien la oye o lee, en ocasiones, para aumentarlo, va acompañada de un sonoro calificativo, como atroz, repugnante, etc., y antiguamente, incluso el de feo.

Todo eso podemos comprobar en una Real Orden del año 1834:

«He dado cuenta á S. M. la Reina Gobernadora, de la consulta del Comandante general del apostadero de la Habana, que V. S. me remitió con oficio número 2334, sobre el modo de procederá la exoneracion de la cruz de Isabel, que sobre la pena de dos años de suspension de la escuadra, se ha impuesto en Consejo de Guerra ordinario, al cabo de artillería de Marina, D. Vicente Roman, por contestaciones indebidas, dadas á un oficial de su cuerpo; y enterada S. M. de lo actuado en la sumaria formada al efecto, y confor-

mándose con el parecer asesorado de la Junta superior de gobierno, y con el de la seccion de Marina en el Consejo Real de España é Indias, se ha dignado resolver, que solo se lleve á efecto la suspensión de la escuadra, pero no la exoneracion de la cruz, que única y esclusivamente puede tener lugar en los individuos que cometan delito atroz y feo; que irrogue infamia, en cuyo caso no está Roman, porque su pena no puede ni debe mirarse sino como correccional. Por lo tanto, S. M. ha visto con desagrado la arbitrariedad de los vocales del Consejo de Guerra, en imponer una sentencia que no está autorizada por ningun artículo de Ordenanza ni Real Órden; y quiere que en lo sucesivo se evite la repeticion de semejantes defectos en la aplicacion á leyes. Lo digo á V. S. de Real órden para su cumplimiento, y para que esa Junta superior la circule en la Armada como medida general. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 17 de Diciembre de 1834.—Figueroa. Sr. Secretario de la Junta superior de gobierno de la Armada.»

28.859.—Ceguera

Por Real Orden de 16 de febrero de 1857 se concedió a todos los individuos de marinería que quedaren ciegos en el servicio el haber mensual como inválidos de los dos tercios del sueldo que disfrutaren al perder la vista, debiendo acreditar por certificación de tres profesores que la pérdida de la vista es completa, irremediable y producida por causas naturales y ajenas a la voluntad del paciente y de ningún modo por enfermedades secretas dimanadas de incontinencia o relajación de costumbres.

M. R. B.

28.860.—Glauco

Una de las divinidades mitológicas marineras más populares entre los pescadores y marineros es Glauco, quizá porque siendo un humilde pescador en su origen alcanzó la categoría de divinidad marina.

Jean Richepin describe así este mito:

«Mezclad todas las ideas de la gente del mar, amalgamad las ramas dispersas de los sueños de un marinero y tendréis el mito de Glauco: preocupación melancólica, sueños penosos y disformes, sensación viva de todos los fenómenos que nacen de las olas, inquietud perpetua, peligros por doquier, seducción por todas partes, porvenir incierto, honda impresión de la fatalidad.»

TAL

28.861.—Presidiarios

Extinguida la Escuadra de Galeras por Real Resolución de S. M. de 28 de noviembre de 1748 se designó a Marcos Pereti, por estar los oficiales de la Contaduría del departamento de Cartagena notablemente sobrecargados, uno de los oficiales reformados de la Contaduría de Galeras, para que continuase llevando con las mismas reglas establecidas la cuenta y razón de los presidiarios y moros esclavos, al ser ambos útiles en los trabajos del puerto y arsenal.

J. A. G. V.

28.862.—Navegación sin atajos

Aunque diga el refrán que no hay atajo sin trabajo, a las autoridades de Marina de la segunda mitad del siglo XIX no les parecía bastante trabajo el de navegar desde nuestra Península hasta Filipinas si se atajaba por el canal de Suez. Por aquel entonces para poder obtener el título de tercer piloto, además de superar el examen, se exigía realizar antes un viaje redondo, es decir, de ida y vuelta a Filipinas o dos a las Antillas. Un aspirante a piloto, solicitó en 1881 que el viaje redondo que había efectuado al archipiélago filipino por el canal de Suez y en buque de vapor le sirviera como un

viaje reducido a América en buque de vela. No hubo suerte; la contestación fue que los viajes a Filipinas tenían que practicarse por el cabo de Buena Esperanza y a bordo de buque de vela.

P. G. F.

28.863.—El *Semíramis*

El 2 de abril de 1954, entre el estruendo de cohetes y gritos de júbilo, atracaba en el puerto de Barcelona el buque *Semíramis,* que transportaba a 286 españoles repatriados desde la URSS; de ellos 248 eran combatientes voluntarios de la División Azul que habían estado prisioneros en cárceles y campos de concentración, los 38 restantes eran pilotos republicanos que se habían exiliado durante la Guerra Civil 1936-1939. Su regreso a la Patria fue motivo de enorme alegría para todos los españoles.

J. J. P. C.

El *Semíramis* entrando en el puerto de Barcelona.

28.864.—Palomas mensajeras

En el mes de marzo de 1892 la prensa se hacía eco, tras haber efectuado una visita, de la instalación de palomas mensajeras que en el Arsenal de Cartagena había establecido con permiso de la superioridad el contador de navío don Antonio García Tudela y que ocupaba la torre del cuartel de la brigada de guardias de arsenales.

La experiencia trataba de transmitir con garantía despachos por vía terrestre y marítima, para lo que disponía de 31 palomas mensajeras procedentes de Amberes y Lieja de su propiedad, corriendo también a su cargo los gastos que ocasionase su alimentación.

J. A. G. V.

28.865.—Un gazapo literario-naval

En la breve reseña biográfica de Benito Pérez Galdós contenida en la *Enciclopedia General del Mar*, de Editorial Garriga, Barcelona, se puede leer que «el primer volumen de sus célebres *Episodios Nacionales*, titulado «Trafalgar», que apareció en 1873, señala la única pero magnífica contribución del gran escritor a la literatura de tema naval».

El gazapo es monumental ya que el insigne canario también escribió *La vuelta al mundo en la* Numancia, octavo volumen de la cuarta serie de los propios *Episodios*, que vio la luz en 1906.

M. R. B.

28.866.—Permuta de nombres

Que, por razones diversas muchos buques han cambiado de nombre una o varias veces es algo bien conocido. No es tan frecuente la permuta de nombres entre dos buques, pero hay algunos casos. Una R. O. de 14 de mayo de 1924 disponía que se

permutasen los nombres de los cruceros rápidos *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*; el motivo no era otro más que el primero de ellos, botado en 1922, estaba más adelantado en su construcción que el segundo, que lo había sido en 1923, Y se estaban preparando, ya con retraso, los actos conmemorativos del centenario del nacimiento, en Vigo, de don Casto.

P. G. F.

28.867.—Nombres de buques

La botadura el 20 de enero de 1884 del cañonero *Elcano* en los astilleros de La Carraca (Cádiz) dio origen a una carta que el socio correspondiente de la Academia de la Historia y presidente de la de San Sebastián, don Nicolás Soraluce y Zubizarreta, dirigió al ministro de Marina, censurando el nombre que se le había impuesto, ya que el ilustre navegante se llamaba Sebastián del Cano, para lo que adjuntaba folletos, facsímiles y otros medios de prueba.

El señor Soraluce ya había escrito y publicado en el año 1881 un estudio, bajo el título «Defensa», sobre el apellido familiar de Juan Sebastián del Cano.

J. A. G. V.

28.868.—Hundimiento del *Lusitania*

El 7 de mayo de 1915, frente a las costas de Irlanda, un submarino alemán hundió al trasatlántico británico *Lusitania* de 32.000 toneladas, con 1.200 personas a bordo de las que 128 eran estadounidenses. Fue un episodio luctuoso de la Gran Guerra (1914-1918).

La presidencia de los Estados Unidos la ejercía Thomas Woodrow Wilson (elegido en 1912), un neutralista convencido, que fue reelegido en 1916. Pero estos aspectos de la guerra submarina, entre otras causas, serían determinantes para que los Estados Unidos participaran en el conflicto a partir de abril del año 1917.

J. J. P. C.

Hundimiento del *Lusitania*.

28.869.—Guía médica

Por Real orden de 22 de enero de 1852 se mandó que los buques mercantes que se dirigiesen a ultramar y que en atención a su escasa tripulación estuviesen exentos de llevar cirujano, deberían contar a bordo con un ejemplar de la obra titulada *Guía Médico Quirúrgica*. Su autor era el profesor de medicina y cirugía don Antonio de Gracia y Álvarez, a quien, en recompensa del importante servicio prestado a la Marina mercante con su obra, se concedió los honores de 2.º médico del Cuerpo de Sanidad de la Armada.

M. R. B.

28.870.—Betanzos

De esta manera suplicaba este noble pueblo socorros a S. M. el rey don Felipe V, en el convulso año de 1719, cuando los ingleses desembarcaron en Vigo, llegando hasta Padrón, desde donde se retiraron cuando iban en busca de las riquezas de Compostela:

«Viéndose este Reyno con el aflícto, que ocasiona la porfiada soberbia de la Nación inglesa, y que le tiene tan aniquilado, como inquieto; asegurado de que en el no ay algunas tropas, por haberse sacado estas para las provincias que vuestra Majestad fue servido: executa a su agrado los robos utiles, que intenta como lo ha hecho en la villa de Ribadeo y Cayon, para de nuevo se save que su Armada se arrimó a la plaza de Vigo la que viéndose con el desconsuelo de no tener tropas veteranas, si no es gente del campo que su profesión es la del arado, está a continxencia de verse proximada a sujetarse a la cruel, y alevosa furia del enemigo de Dios, y de S. M.; sin que las preciosas y justas providencias del marqués de Aisbourg, Gobernador y Capitán General en este Reyno, puedan tener el logro de dar a V. M. un buen dia por falta de gente que se adentre a la violenta tarea de el fuego, estando solo afianzado el mayor sacrificio (que es ninguno en servicio de V. M.) al que se pueda conseguir de la nobleza, y esta Señor la mayor parte tiene sus fuentes tan limitadas, que aún no llegan a mantener su estado; mas estas lar mes (¿galicismo por lágrimas?) hijas de el amor con que desea la mayor exaltación de V. M. la impelen a implorar su Real, Benigno y Piadoso auxilio para que se sirva como - padre Rey y Señor tener presente esta joya tan apreciable del Reyno, Mandando pongan a el algunas tropas que castiguen la insolente porfía de los enemigos y que se vea de baxo el suave dominio de V. M. libre de la furia protestante que fuera la mas sensible desgracia, la que está llorando solo de pensar en ella. Pero Señor de la Real Chatólica Persona de V. M. espera esta ciudad y todo el Reyno las mas justas providencias para dar conseguido su deseo, y a el mismo tiempo a S. M. triunfante de esta nación bien aborrecida, lo uno por atacar la plaza de Vigo, Tuy, y Bayona, y las mas del Reyno, y lo otro lo de La Coruña llave de él; admita V. M. estas expresiones como de un fiel vasallo que desea sacrificar su vida misma, y hacienda en desempeñar su obligación en servicio de V. M. cuia Real y Chatólica Persona guarde dios muchos años que la cristiandad ha menester.

Betanzos y su Ayuntamiento en 22 de Octe de 1719 (hay muchas firmas al pie y una más clara bajo una frase que dice: Con acuerdo de la M. N. Y Leal Ciudad de Betanzos. Juan Sanchez.»

Desgraciadamente solemos recurrir a Santa Bárbara sólo cuando truena; el asalto anfibio a Vigo despertó, como vemos, el ansia por la *defensa* en los brigantinos, la cual es esencial para tener *seguridad*.

J. B. N.

28.871.—Audacia y ponderación

El general prusiano Karl Von Clausewitz, uno de los más profundos tratadistas militares de todos los tiempos, dice: «No olvidéis que General alguno carente de audacia llegó a ser grande».

Karl Von Clausewitz.

Napoleón Bonaparte, el gran genio de la guerra, nos dejó también este otro pensamiento: «Un General no debe decidirse nunca en dar batalla más que cuando tenga la esperanza de la victoria».

Estas reflexiones acerca de dos de las numerosas facetas que configuran el Arte Militar, que deben ser convenientemente consideradas en cada situación, nos perfilan una parte de la complejidad del ejercicio del mando.

J. J. P. C.

28.872.—Aparato de señales

En la noche del 5 de marzo de 1886 se llevó a cabo a bordo de la fragata *Vitoria*, buque insignia de la Escuadra de Instrucción, la prueba de un aparato de señales constituido por faroles alumbrados por lámparas eléctricas de 25 bujías, inventado por un oficial de la Marina austriaca, y que se colocaban en cada uno de los mástiles del buque.

La prueba comenzó a las 8 de la noche después de disparado por la *Vitoria* el cañonazo de ánimas, encendiéndose una luz de bengala en el buque, a la que contestó otra desde la torre de Tavira, comenzando las señales desde el buque que se observaban en la torre donde se anotaban las observaciones, con la presencia del contralmirante Llanos, el comandante del buque y varios oficiales.

J. A. G. V.

Los mejores deportistas de la Armada del año 2005 en la audiencia con el AJEMA el pasado 14 de marzo en el Cuartel General de la Armada. Capitán de corbeta Ricardo Álvarez-Maldonado Parames (vela); guardia marina 1.ª Alejandro Álvarez Brasa (vela); subteniente de Infantería de Marina Marcos Juncal Maroñas (triatlón); sargento AL. ADS. Jorge Carrasco Lorente (101 km); cabo 1.º ASM Juan F. Paredes Sánchez (pentatlón naval); marinero MNM. Ilbania Moldes Vázquez (pentatlón naval) y soldado de Infantería de Marina Miguel Campos Muñoz (judo). (Foto: ORP, Armada).

HISTORIAS DE NOSTRAMO LOURIDO

LA GALA (*)

Aunque Lourido gozaba más que nadie en vestir el uniforme, sólo en dos ocasiones lo hizo: para ir al pazo de Rubianes a ser presentando al Rey niño, y cuando fue a saludar al almirante de nuestra Escuadra, allí frente a su pueblo fondeada. En las demás circunstancias de ceremonia lugareña, nostramo Lourido no se ponía sino la gorra pequeña, sin vuelos y con la visera plana y cuadrada, «a la americana», que puso en moda en todas las Marinas la figura popular del capitán Farragut cuando la guerra de Secesión; a lo más, se empavesaba con los colores de las cintas en el brillar de más de una docena de cruces y medallas, que salpicaban su pulcra chaqueta azul, haciendo corte al prestigio de su «laureada» de San Fernando, que ganó de juanetero. Pero el uniforme completo de gala, jamás; y no porque careciese de él, pues en cierta ocasión en que, tal vez por nostalgia, fue al Ferrol se lo trajo confeccionado por el mismísimo Allegue, incluso con charreteras de colchados canelones y reluciente pala y «billarda» o sombrero de dos picos. Atuendo nunca visto en la aldea y que la sobrina tuvo que exhibir colgado para que todos los vecinos se hicieran cruces ante el lujo y señorío que el Rey ponía en la ropa de su Marina.

(*) El que fue nuestro genial director (1940-1972), el contralmirante don Julio Guillén, llevó en muchas ocasiones a las páginas de nuestra REVISTA a su Nostramo Lourido. Sobre él también publicó una serie de artículos en diarios de difusión nacional, que recopiló en su libro *Cuentos Marineros,* que mereció dos ediciones, agotadas hace décadas.

Mas don Jun Lourido, antiguo Contramestre Mayor de la Armada, graduado de Capitán de Fragata, que, por no estrenarlo, ni se lo había probado ante el sastre, doblándolo con unción y con pimienta entre los pliegues, lo guardó en el fondo del arca de madera de alcanfor que trajó de las Filipinas, y que al abrirse lucía, con suave aroma de ultramar, el orgullo de una fragata *Berenguela* a todo trapo rústicamente pintada en el envés de la tapa. Ni siquiera cuando vino a la aldea el señor arzobispo de Santiago se movió el uniforme de la olorosa de Santiago se movió el uniforme de la olorosa arca, en la que seguía prensado en sus meticulosos dobleces, junto con la corbata negra de lazo, la tirilla del cuello, los puños redondos y los guantes de cabritilla, amarilleando ya como un jamín olvidado entre las páginas de un libro, sin haber tomado posesión jamás del cuerpo enjunto y siempre erguido de don Juan, añorando de fijo la brumosa claridad que les entraba por el escaparate de la calle Real. *Pondrémelo, mujer, pondrémelo* —replicaba siempre—; *pero hoy no es el día*.

Los últimos de los noventa y tantos años de Lourido transcurrieron tan iguales como las guardias de mar en larga travesía; tan sosos que él mismo los soportaba diciendo que navegaba como una pava; y así, sin temerlo, llegó dulcemente el día que, por ser el único que no pudo levantarse «antes del toque de diana», pensó cuerdamente que sería el último.

Vino el señor cura y se preparó como cristiano de los buenos que era; al poco le llegó Su Divina Majestad a son de Viático; mas antes mandó abrir el arca, quieras que no, se hizo encapillar el traje de gala, y así vestido, sentado, porque de rodillas le faltaron fuerzas, sin omitir ni una prenda, ni un detalle, ni una cruz, brillando como ninguna la «laureada», tras de asegurar que el de la corbata fue el único nudo que había dejado de hacer, se dispuso a recibir, orgulloso y radiante de seráfica alegría, el único Práctico capaz de guiar en salvamento en la más trascendental de las navegaciones que esperamos los marinos.

Todos lloraron de pena, y Lourido, con gozo de santiño, repetía fervoroso las palabras solemnes que pronunciaba el señor cura de Ribaseira, su amigo: miraba fijamente al crucifijo, que aprisionó con sus postreras fuerzas, y al final de la recomendación del alma, queriendo acatar la voluntad de Dios, rebulléndole por última vez, en un instante, toda una vida de consciente subordinación y lealtad al mando, puso colofón ingenuo y magnífico, al exclamar con fervor auténtico y casi en la otra vida, mientras besaba la cruz y hacía ademán de saludar con la derecha:

—*¡A la orden de usía, mi comendante!*

Todos los santos marineros se asomaron al ventano abierto a la luz gris de la ría: la Virgen del Chamorro fue haciéndose hueco y quedó en primera fila; los angelitos, ávidos de cuentos maravillosos, cuchichearon alegres, muy quedo, como imitando el derrame del viento por las velas.

Y pudieron ver cómo el alma de nostramo Lourido, gateando rápida por la escala, tal que el mejor y más ágil juanetero de la Marina de Doña Isabel II, subía ligera al Cielo.

Julio GUILLÉN TATO (†)

V CENTENARIO DE LA MUERTE DE COLÓN

El 20 de mayo de 2006 se conmemora el quinto centenario de la muerte de Cristóbal Colón, ocurrida en la ciudad de Valladolid el miércoles 20 de mayo de 1506. Aquel día de primavera de hace 500 años, dejaba este mundo un personaje lleno de misterios que él mismo se encargó de mantener. Se dice que nació en Génova (Italia), en el año 1451 para unos, y en el 1457 para otros, siendo sus padres Domenico Colombo y Susana Fontanarossa. También se dicen muchas otras cosas, como que fue corso, o griego, o portugués... Pero lo que no ofrece dudas es que el 12 de octubre de 1492 puso pie en un lugar del otro lado del Atlántico, y aquel desembarco cambió la historia del mundo.

No importa que Colón no fuera español (aunque algunos dicen que pudo haber sido mallorquín, ibicenco, catalán, e incluso alguien afirmó que era gallego), la verdad es que descubrió América con barcos españoles, con hombres españoles, con dinero español y bajo banderas españolas. Tampoco importa a estas alturas que haya sido el primero, el

Bulgaria, 1992.

Cuba, 1992.

Laos, 1983.

segundo o el tercero en llegar al continente americano. Cuentan que los vikingos, guiados por Leif Erikson, llegaron a algún lugar de Terranova allá por el año 1000, y que el chino Zheng He llegó a las costas americanas del Pacífico a principios del siglo XV (Para demostrar este último hecho sale a la luz un precioso mapa. Es una copia en pergamino, hecha en 1763 de un original de 1418 que ya quisieran para sí los mejores cartógrafos de principios del siglo XVI; se trata de un mapamundi que muy acertadamente alguien de la prensa calificó como «un cuento chino»). Si llegaron a América, mejor para ellos. Pero lo que resulta incuestionable es que fue al regreso de Colón cuando el mundo tuvo conciencia del Descubrimiento, ratificado en los siguientes viajes de Colón y de otros exploradores españoles. El Nuevo Mundo, las Indias, o América, como alguien le llamó al atribuir su descubrimiento a Américo Vespuccio, empezó a «existir» a partir de su descubrimiento por Colón.

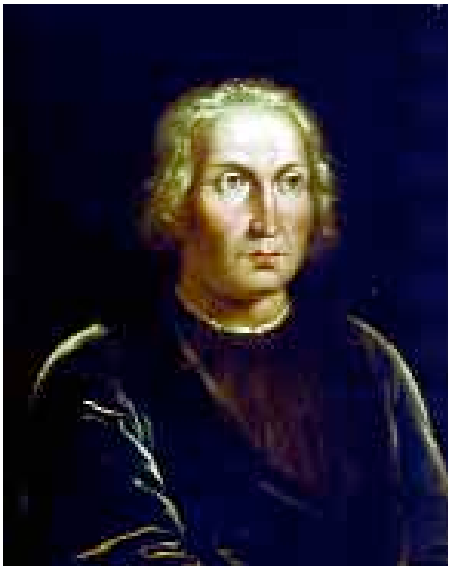
España, 1930.

Además, puestos a discutir quiénes fueron los primeros en llegar a América, hay que recordar que en realidad lo hicieron otras gentes, mucho antes incluso que los vikingos; la prueba es que sus descendientes estaban allí y fueron a saludar a Colón cuando desembarcó en la isla de San Salvador como él la llamó, en Guanahani como la llamaban ellos, o en Watling como se llama ahora, en las Lucayas o Bahamas.

Y el hecho de que Colón haya sido el incuestionable descubridor de un enorme continente lo airean a los cuatro vientos los sellos de correos de todo el mundo. No creo que exista un país emisor de sellos, que a estas alturas no haya emitido alguno dedicado al extraño genovés (o mallorquín, o catalán o gallego…), a sus barcos o a su gesta. Colón es uno de los personajes más filatelizados de la historia; posiblemente el más filatelizado de todos.

Nicaragua, 1945.

Las primeras emisiones de sellos dedicadas al Descubrimiento tuvieron lugar en 1892, en el IV Centenario del Descubrimiento, en países de América Central y del Sur (Argentina, Nicaragua y San Salvador), a los que muy pronto se unieron otros. En 1893, Estados Unidos emitió una bella serie con 16 valores de temas colombinos, con motivo de la exposición de Chicago . En el mismo año, Chile realizó su primera emisión de sellos de correos, y como motivo escogió una imagen del almirante con barba y bonete, que repitió en posteriores emisiones a lo largo de más de medio siglo. Los sellos con la efigie del descubridor, muchas veces tomada de conocidos retratos de Colón, se hicieron más frecuentes conforme pasó el tiempo, hasta alcanzar su punto culminante (de momento) en el entorno del V Centenario (1992) .



Retrato de Colón.

Uno de los retratos de Cristóbal Colón muy reproducido en los sellos de correos, se conserva en el Museo Naval de Madrid. Es un óleo de 71 x 57 cm pintado por Rafael Tejeo en 1828, copiado posiblemente de un grabado de Alejandro Capriolo, que había sido recogido en el libro *Ritrati di Cento Capitani Illustri*, publicado por primera vez en Roma en 1596. El pintor modificó la vestimenta de Colón, al que puso un ropón morado, tomado posiblemente de otro retrato que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid. El 29 de septiembre de 1930, España efectuó una bella emisión de siete valores y tres motivos para correo aéreo, dedicada al Descubrimiento de América. Uno de los motivos, con dos valores, es el Monasterio de La Rábida, el otro es el retrato de Colón del Museo Naval en valores de 25 céntimos, 50 céntimos y una peseta, y el tercer motivo presenta en sendos medallones los retratos de Colón y los hermanos Pinzón en valores de 4 y 10 pesetas.

Este retrato de Colón del Museo Naval también ha sido reproducido, o sirvió de motivo, en varias de emisiones de sellos de otros países, de los que a continuación cito algunos. Un sello dedicado a la Unión Postal

España, 1930.

Venezuela, 1948.

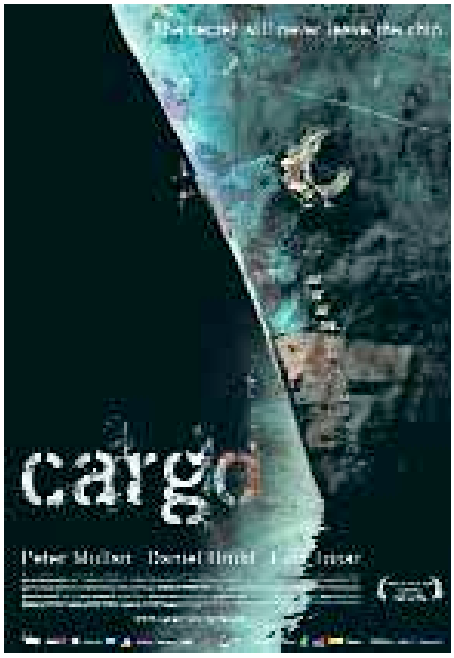
Universal (UPU), emitido por Paraguay en 1925. Una serie de cuatro valores en homenaje a la memoria de Colón, puesta en circulación en 1945 por Nicaragua, país que en 1982 efectuó la emisión de una hoja bloque dedicada al 490 aniversario del Descubrimiento de América. Una serie emitida por Venezuela en 1948, en conmemoración del 450 aniversario del Descubrimiento de Tierra Firme, y otra serie emitida por el mismo país en 1950. Una serie de ocho valores de San Marino, de 1952. Sendas emisiones realizadas por Malí y Mauritania en 1981. Un sello invertido lateralmente y un aerograma, emitidos por Cuba en el año 1982, y dos sellos también cubanos, uno dedicado a la historia latinoamericana, y una hoja bloque con motivo de la Exposición Mundial de Filatelia Génova'92, emitidos en el 1992. Una emisión dedicada a marinos ilustres, realizada por Laos en 1983, y un díptico emitido por Bulgaria en 1992 con motivo del V Centenario.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ

CARGO, POLIZONES A BORDO

El origen principal y que con el tiempo se transformó en proyecto, ahora firme, sólida realidad, de la película que hoy centra nuestra atención, *Cargo* —una coproducción donde ha intervenido capital español, sueco y británico, dirigida por el inglés Clive Gordon—, se remonta a un hecho real posteriormente convertido en guión cinematográfico. En su parte central, y fundamental, nada es inventado y todo corresponde a una realidad dura, a la vez que impactante. A través de la prensa, su guionista, Paul Laverty (habitual, por otra parte, en películas del siempre comprometido social y políticamente Ken Loach, *Mi nombre es Joe, La canción de Carla, Pan y rosas*), se enteró de un hecho en verdad sorprendente. Sorprendente por su gravedad y a la vez por su intensa crueldad. Todo transcurrió a bordo de un barco mercante de carga general, en aquellos días amarrado a un puerto de África y con dirección prevista a Europa con una carga ciertamente especial: exóticos pájaros que, convenientemente enjaulados, alegrarían, quizá, la vida de tantos y tantos hogares occidentales donde la presencia de los citados animales daría vida a sus ociosos, o no, propietarios.

La historia es la siguiente: un capitán de buque al descubrir que en la bodega del buque se escondían más de media docena de pasajeros en situación irregular, o sea, polizones, no dudó ni por un momento en adoptar una decisión tan brusca como salvaje, tan cruel como devastadora. Sin apenas inmutarse y sin atender a cualquier consideración mínima de tipo humano, y no digamos ya



sentimental, ordenó echarlos por la borda y dejarlos a merced de los numerosos tiburones que navegaban por aquellos mares. Es fácil deducir la impresión, el estremecimiento de Paul Laverty al leer la noticia. Tenía entre las manos, sin la menor sombra de duda o de vacilación, un extraordinario tema para desarrollarlo literalmente en guión y después transportar el tema a la gran pantalla. La historia, toda la circunstancia que la envolvía y rodeaba, se prestaba a la ejecución de una película potente. Antes, no obstante, quiso llevar a cabo sus propias investigaciones y averiguar —porque hasta la fecha el eje principal era todo un enigma— el porqué de la reacción del capitán ante el problema creado por la presencia a bordo de un grupo de polizones que, desesperados por huir de unos países de hambre y miseria, tenían fijo en el pensamiento el sueño de Europa como solución immediata a una angustiosa situación. Embarcarse de forma ilegal, como polizontes, era la única solución. Paul Laverty no tardó en descubrir el motivo del capitán, un motivo que ni lo justificaba ni lo absolvía de su implacable reacción. Y así lo declararía a la periodista de *El País*, la catalana Teresa Cendrós (la cinta se filmaría en escenarios naturales catalanes): «Me di cuenta de que detrás de ese proceder había una razón económica: la legislación establece multas altísimas para los armadores cuyas embarcaciones arriban a puerto con polizones a bordo, incluso pueden quedarse sin permiso de navegación. Comprendí entonces que había una lógica, perversa y cruel, pero lógica al fin y al cabo». Una ley, unas leyes, ciertamente incomprensibles y de imposible aceptación desde el punto de vista humano. La vida de unas personas tendría que estar lógicamente más allá de cualquier especulación comercial o económica. Sin duda estas cuestiones capitales influyeron en el ánimo del guionista a la hora de descubrir el meollo, las interioridades de unas azorosas odiseas trágicamente sucedidas a bordo del carguero. El carguero de la muerte, podríamos añadir a tenor de los acontecimentos que la película quiere describir en ajustada dirección de Clive Gordon que con *Cargo* debutaba en tareas y áreas de la dirección cinematográfica.

Con estos precedentes, averiguadas las «razones» (económicas, mercantiles) del capitán del carguero para actuar de una forma tan inhumana como fuera de lugar, y encabezando el proyecto por su principal instigador, el guionista Paul Laverty, puso en pie la producción a lo largo del pasado año. Vistas las circunstancias se decidió, por parte de la productora, que las principales secuencias de la película, todas aquellas que transcurren a bordo del buque, así como

los exteriores, casi todos ellos de carácter portuario, se rodaran en Barcelona, que reunía todas las características para ambientar una cinta que ya en sus inicios tenía que tener un muy marcada atmósfera claustrofóbica, de clima cerrado, enrarecido, hostil, de destilaciones mórbidas por donde la violencia, que no es sólo exterior sino también interior, se erige en todo momento, circula por todas y cada una de sus más básicas secuencias, que son las principales bases sobre las cuales sus autores han levantado el edificio con intensidad y dureza. El clima de la cinta así lo requería. Para culminar el producto, en su parte final, o sea, la dirección, se contrataron los servicios de Clive Gordon, un londinense experimentado en el terreno del cine publicitario y comercial. Sus últimos trabajos fueron documentales de larga duración, como *Children of Chernobyl* y *The unforgiving,* que le acreditaron como profesional excelente pero sin ninguna experiencia en el campo de la la dirección cinematográfica de una película. Pero como quiera que su profesionalidad estaba fuera de dudas, y a las pruebas se remitió, se confió en su personalidad para conducir a puerto seguro *Cargo*. Con un excelente dominio de la técnica —el terreno publicitario siempre fue magnífica escuela, muy pedagógica, para quienes quisieran dedicarse al cine—, Clive Gordon orienta el sentido de la película hacia un opresivo clímax que permite crear unas situaciones límite donde se implican las mejores esencias y circunstancias del género de terror, un género viejo, antiguo y tradicional en la historia del cine y que en los últimos años ha vuelto a los primeros planos de la actualidad, después de largas décadas instalado en el olvido, y que ahora es recuperado, aunque no siempre felizmente. Fiel pues a estos condicionantes, Gordon aproxima ideas y conceptos, formas de entender el cine y de explicarlo a fin de lograr la circunstancia requerida para el buen funcionamiento de la terrorífica, tensa, casi angustiosa historia de polizones desesperados cuando de pronto son sorprendidos por la tripulación y condenados a una muerte horrible y más que segura. Desesperados ante un final inevitable, su reacción hace subir de forma enorme el dramatismo y la violencia de *Cargo*.

En el terreno interpretativo también se quiso conservar el aire internacional de la producción, que busca distribución de carácter internacional con actores originarios de diversos países. En primer lugar a destacar la presencia hispana de Luis Tosar, este excelente actor no sólo de cine, que en el terreno teatral está llevando a cabo un trabajo de excepción. Aquí, una vez más, demuestra estar a la altura de las circunstancias, ofreciendo elementos sólidos y de carácter a su personaje. El veterano Peter Mullan da vida al complejo, torturado, amargado personaje del capitán del barco y que, en definitiva, tiene que dar la orden final consistente en arrojar los cuerpos por la borda. Finalmente, el actor catalán de origen alemán Daniel Brüll, que anteriormente interpretó *Goodbye Lenin,* cierra, de manera generosa, el capítulo dedicado a los principales actores de *Cargo*.

Toni ROCA

MARINOGRAMA NÚMERO 417

Por TAL

1 N	2 P	3 O	4 M	5 Q	6 E	7 A	■	8 L	9 O	■	10 O
11 Q	12 R	13 M	14 N	■	15 Q	16 N	■	17 Q	18 M	19 O	20 C
■	21 L	22 B	■	23 L	24 B	25 G	■	26 Q	27 M	28 N	29 F
30 H	■	31 J	32 L	■	33 K	34 L	35 B	■	36 D	37 F	38 A
■	39 I	40 A	41 D	42 K	43 H	44 F	45 D	46 G	■	47 L	48 H
49 K	50 C	■	51 M	52 J	53 M	54 D	55 F	■	56 A	57 H	58 I
59 K	60 C	61 M	62 M	63 E	■	64 I	65 J	66 N	67 G	■	68 Q
69 A	70 H	■	71 E	72 N	73 L	74 F	75 J	76 D	77 C	■	78 B
■	79 F	80 R	■	81 P	82 D	83 S	84 H	85 E	86 C	■	87 J
88 R	89 I	90 O	91 P	■	92 K	■	93 F	94 Q	95 S	■	96 H
97 R	98 J	99 Q	100 B	■	101 I	■	102 I	103 B	104 P	105 S	106 E
107 P	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Un poema sobre el faro de Malta. Duque de Rivas.

DEFINICIONES

A.— Biogr.: Navegante portugués, descubridor de una bahía de gran belleza a la que dio el nombre del mes en que arribó a ella y a la que los indios llamaban *Guanabara*. . . . . .

B.— Der. Mr.: Letrado libre de todo empleo gubernativo nombrado por real orden a propuesta del capitán general y que estaba destinado en las provincias o distritos marítimos . . . . . .

C.— Pesca.: Nasa grande . . . . . .

D.— Arq. Nav.: Tablón o tabloncillo que cubre las cabezas o extremos de los reveses de las ligazones y forma la parte superior de la borda . . . . . .

E.— Arm.: Embarcación ligera, de poco porte, empleada en llevar y traer el correo de las Indias: esta denominación española ha sido adoptada por numerosas Marinas extranjeras . . . . . .

Palabras

___ ___ ___ ___ ___
38 40 69 7 56

___ ___ ___ ___ ___ ___
78 100 22 103 24 35

___ ___ ___ ___ ___
77 86 50 20 60

___ ___ ___ ___ ___ ___
41 76 54 45 36 82

___ ___ ___ ___ ___
63 71 85 106 6

D E F I N I C I O N E S **P a l a b r a s**

F.— Pesca.: Red de dos bandas, copo corto, boca ancha, malla estrecha ,utilizada para pescar agujas y espetones. . . . . .

G.— Acrónimo OTAN que antecede al nombre de los buques de la Armada española que participan en maniobras o ejercicios combinados . . . . . .

H.— Man.: Huir el buque del viento tendiendo a arribar o resistiendose a orzar . . . . . .

I.— Man.: Costura o unión por los chicotes de dos cabos o cables metálicos . . . . . .

J.— Zool.: Nombre vulgar de varias especies afines de los géneros solen y ensis , bivalvos, del orden de los enlamelibranquios (muy sabrosas a la plancha) . . . . . .

K.— Arq. Nav.: Pedestal. . . . . .

L.— Hist.: Fragata de hélice de la Armada española construida en Ferrol en 1860, con el nombre de la que ,quizá sea, la más importante de las virtudes militares . . . . . .

M.— Nav.: Rolar. . . . . .

N.— Pesca.: Bote auxiliar de un equipo de traiña o mamparra dotado de una luz que sirve para atraer a los peces. . . . . .

O.— Arq. Nav.: Embarcación británica con una gran vela mayor de pujamen al aire, foque y pequeña mesana . . . . . .

P.— Geogr.: Estado formado por la mitad oriental de la isla de Nueva Guinea ,los archipiélagos de Bismark y de Lousiade, las islas del Almirantazgo y Trobiend y otras menores. . . . . .

Q.— Arm.: Antigua arma de fuego, mayor que el fusil y que se disparaba apoyándola sobre una horquilla. . . . . .

R.— Org.: Nombre popular dado a los desaparecidos economatos de la Armada. . . . . .

S.— Org.: Siglas de uno de los empleos de los suboficiales de la Armada española . . . . . .

__ __ __ __ __ __ __
79 37 74 93 29 44 55

__ __ __
67 46 25

__ __ __ __ __ __ __
48 70 96 57 30 43 84

__ __ __ __ __ __
89 101 64 58 39 102

__ __ __ __ __ __
65 87 75 52 98 31

__ __ __ __ __
33 59 92 42 49

__ __ __ __ __ __ __
32 73 8 23 47 34 21

__ __ __ __ __ __ __ __
13 18 61 51 62 3 27 53

__ __ __ __ __ __
16 72 1 14 28 66

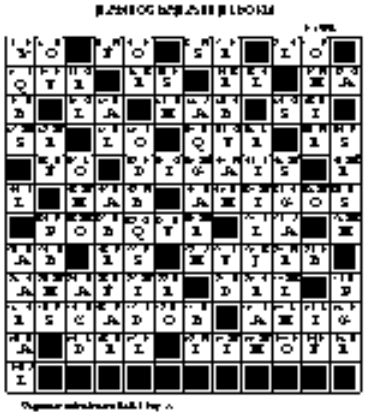
__ __ __ __ __
90 3 19 10 9

__ __ __ __ __
104 91 81 2 107

__ __ __ __ __ __ __ __
26 99 17 68 94 11 5 15

__ __ __ __
12 80 88 97

__ __ __
95 83 105



IN MEMORIAM

Capitán de fragata Ignacio Ramón Fernández-Segade Millán

Cuando nos dejó, dejó de sonreír el mundo para todos los que le conocimos y tuvimos la suerte de ser sus amigos, ¡tantos!

Ignacio: Navidad por dentro, alegría por encima de las cruces.

El se guardaba para sí sus cruces, ésas que tenemos todos y que casi siempre exhibimos impúdicamente...

Él sólo ofrecía a los demás la Navidad, el niño interior que nunca le abandonó.

Cada día empezaba para él un proyecto nuevo, cumplía su trabajo, por rutinario que pareciera, con la ilusión renovada de la aventura que se estrena. Vivía empezando, convencido como buen cristiano de que la vida es camino. Era un hombre de futuro, aunque sobre la base de convicciones profundas heredadas por tradición de su padre, el almirante Fernández-Segade, y también valores que iba añadiendo a su equipaje personal. Como marino de vocación, viajaba hacia puertos nuevos, siempre nuevos. Su amor a la mar lejos de ser un tópico sabido, sobreentendido, fue un enamoramiento constantemente renovado. Enamorado, todo era por ella, para ella, alrededor de ella. Navegando la miraba extasiado, pensativo, como acariciándola... y ella le devolvía la mirada reflejándose en aquellos ojos enormes, azules, rientes de Ignacio... mirada joven de fuego y Más Allá...

Desde la Escuela Naval, su trayectoria en la Armada lo llevó a diferentes empleos, donde dejó su impronta de valía personal y compañerismo: en Cartagena, San Sebastian, Fernando Po, Porto Pi, embarcado en dragaminas, fragatas, etcétera.

Cuando por motivos familiares tuvo que permanecer en Mallorca, inició un proyecto importante sobre *Tecnología Oceánica*, editado en tres tomos que son la base del aprovechamiento de las corrientes para la creación de energías.

Fue director del Club de Mar en Palma desde su inicio durante 20 años, convirtiéndolo en centro de prestigio internacional para la navegación deportiva. Su último trabajo entusiasta, capitán del *Nufer,* hasta que al final la enfermedad lo desembarcó.

Fue la mar testigo y ámbito de sus deportes preferidos: campeón mundial de lanchas rápidas *Off Shore,* donde en el año 1970 batió el récord mundial de velocidad en navegación. Campeón internacional de pesca submarina por la pieza más grande capturada a pulmón libre y profundidad en 1984.

También la mar lo sostuvo a flote durante las 12 horas cuando la avioneta en que viajaba desde Rota cayó al agua hundiéndose. Mantuvo la moral de los otros tripulantes nadando y cantando toda la noche, hasta que fueron milagrosamente rescatados a punto de congelación.

Pero su máximo galardón era su colección de amigos.

En la Armada, en la empresa, en el deporte, todo el que trataba y conocía a «el Fifo» sabía de su entrañabilidad y enseguida entraba en la categoría de íntimo, pues con ese aire alegre y desenfadado, optimista cien por cien, era no obstante cordial y profundísimo.

Sabiendo de su enfermedad, organizó un «arroz de caldero» para despedirse de los amigos. Fue una fiesta para él. Compró personalmente el pescado, el marisco, preparó el fuego... y consiguió como siempre darse en alegría y, con la emoción contenida de todos, crear el ambiente de la definitiva Navidad que él sabía le esperaba pronto.

Vivió en esta vida como un ser excepcional y nació para la otra como lo que era: valiente, alegre y confiado.

Entre los comentarios de amigos, después de su partida, el de un subordinado, el más joven: «¿Como podré saber ahora qué hacer? Era mi jefe, consejero, mi compañero, era... ¡un crac!», y el de Sus Majestades los Reyes: «Hemos sentido mucho la triste noticia del fallecimiento de su hermano Ignacio... por el recuerdo de los buenos momentos que hemos tenido la ocasión de compartir». El amigo poeta puso en boca de Ignacio estas palabras que lo definen:

... Y llego a puerto,
Dios me recibe
y la Virgen del Carmen
ya me sonríe.

Estrella de los mares
en ti confío,
el rumbo hacia tu luz
es ahora el mío.

La brújula, el sextante,
los aparejos,
ya de nada me sirven:
Dios no está lejos.

Que estoy llegando,
¿y los que me queréis
estáis llorando...?

Cesen los lloros ya
que vuestro Ignacio
hacia el puerto de Dios
boga despacio...

Y el Cristo amado
salido ha a la ribera
para abrazarlo.

Marisé de POURTAU

Llegada del submarino *Marsopa* a la Base de Submarinos de Cartagena el pasado día 27 de marzo al finalizar el crucero de despedida antes de su inmovilización y posterior baja en la Armada. (Foto: J. Peñuelas).

MARINAS DE GUERRA

ARMADA ESPAÑOLA

Operaciones

Operación CHARLIE-SIERRA.—La Fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XXVII) «Monteverde», de entidad S/G Táctico, se encuentra desplegada en Mostar integrada en la Agrupación Española (SPAGT XXVII).

Por su parte la FIMAR XXVIII finalizó la fase de adiestramiento el pasado 9 de abril, iniciando a continuación la fase de concentración (10-30 de abril).

Operación MAR CARIBE (MINUS - TAH) (20 de septiembre de 2004-26 de marzo 2006).—La FIMEX-H IV, que se encontraba asentada en la base Miguel de Cervantes (Fort Liberté) y en el destacamento Lope de Figueroa (en Ouanaminthe), inició su repliegue a España el 26 de marzo una vez realizada la ceremonia de fin de misión y la Transferecnia de Autoridad (TDA) a la fuerza de Uruguay (URUCOY). El día 27 salió la primera rotación del contingente español a territorio nacional y el día 31 la salida de la segunda rotación. El 5 de abril el comandante general de Infantería de Marina recibió en el Tercio de Armada, en San Fernando, a la última fuerza expedicionaria destinada en Haití.

Por otra parte el buque de desembarco *Pizarro* salió el 26 de marzo de Rota para dirigirse a Haití y transportar material de regreso a España desde el puerto dominicano Pepillo Salcedo, fronterizo con Haití, tras hacer escalas en San Juan de Puerto Rico (4-7 de abril) y Puerto Plata (R. Dominicana) (8-9 de abril). Una vez embarcado el material, transportado por la unidad de repliegue hasta Pepillo Salcedo, el *Pizarro* inició tránsito de regreso, realizando una escala intermedia en el puerto de Agadir (Marruecos) (24-26 de abril) para el desembarco de material del contingente del citado país.

Operación ACTIVE ENDEAVOUR (15 de marzo-7 de abril).—En la operación participaron las unidades integradas en la SNMG-2 (15-31 de marzo), las fragatas *Gediz* (TU), *Spetsai* (GR) y *Bartin* (TU), el patrullero *Degiannis* (GR) y los submarinos *Galerna* (SP) y *Ula* (NO). El *Galerna,* tras haber realizado una escala en Augusta (Italia), realizó un periodo de patrulla hasta el día 7 de abril

La Agrupación OTAN SNMG-2. (Foto: cabo 1.º J. Romar Gasalla).

en que abandonó la operación. A continuación inició tránsito de regreso a territorio nacional, con entrada en Cartagena el 11 de abril.

Agrupaciones permanentes

Standing NFR Maritime Group 2 (SNMG-2).—La agrupación está compuesta por el destructor *Nottingham* (UK) y las fragatas *Blas de Lezo* (SP) (CTG), *Aliseo* (IT), *Gediz* (TU) y *Spetsai* (GR). Los destructores *De Ruyter* (NL) y *Arleigh Burke* (US) y las fragatas *Brandenburg* (GE) y *Aliseo* (IT) fueron asignadas a la operación ACTIVE ENDEAVOUR (OAE). La fragata *Blas de Lezo* se encuentra integrada en esta agrupación (antigua SNFM) desde el pasado día 3 de marzo de 2006. Realiza actividades y operaciones bajo mando de CSNMG-2, participando también en determinados periodos en la operación ACTIVE ENDEAVOUR.

La agrupación salió el 4 de abril de Corfú (Grecia), realizando posteriormente una escala en el puerto de Aksaz (Turquía) para mantenimiento, del 12 al 23 de abril.

Standing NFR Mine Countermeasures Group 2 (SNMCMG-2).—La agrupación está compuesta por los cazaminas *Axios* (GR) (CTG), *Fulda* (GE), *Turia* (SP), *Evropi* (GR), *Viaregio* (IT) y *Edremit* (TU).

La agrupación salió de La Spezia (Italia) el 10 de abril, iniciando tránsito/adiestramiento al puerto de Tolón (Francia), donde realizó una escala del 13 al 17 de abril, iniciando tránsito a Palma de Mallorca para participar en el ejercicio MINEX-06. La agrupación permaneció en el puerto de la capital balear del 20 al 23 de abril.

Ejercicios

Ejercicio BRILLIANT MARINER (24 de marzo-6 de abril).—Ejercicio LIVEX marítimo cuyo objetivo es el adiestramiento y certificación a nivel de CTGs y fuerzas navales asignadas a NFR 7 que se desarrolló en aguas del mar del Norte y países ribereños.

El ejercicio está enmarcado en el concepto de las capacidades de respuesta de la OTAN (NFR) y abierto a unidades de países PfP. Contó con una fase de adiestramiento integrado (FIT) (24-31 de marzo), y otra táctica (TACEX) (1-6 de abril) y un día de visita de autoridades (DV DAY) en las proximidades del campo de adiestramiento Isboel (Dinamarca), así como una visita de la delegación rusa.

COMSPMARFOR actuó como mando del componenete naval de las fuerzas NFR BRMR 06 embarcado en el buque de mando *Castilla*. COMGRUFLOT actuó como COMSIAF, embarcado en el buque de mando *Galicia* y SEJEBRIMAR como COMSILF, a los que se les integraron unidades de la Marina militar italiana y de Ucrania.

Por parte de la Armada participaron los buques de asalto anfibio *Castilla* (con UNAEMB), el buque logístico *Patiño* (con UNAEMB), la fragata *Almirante Juan de Borbón* (con UNAEMB), la UEBC (a bordo del *Galicia*) y la Fuerza de Desembarco.

Ejercicio LANTOR FLOSUB (19-20 de abril).—Ejercicio de lanzamiento de torpedos y fondeo de minas de ejercicio para elevar el nivel de adiestramiento y comprobar eficiacia del sistema de armas, en el que participan los submarinos *Galerna* y *Mistral*. Colaboran patrulleros de la Fuerza de Acción Marítima y un helicóptero de la 10.ª Escuadrilla.

Adiestramientos

Tambre *y* Duero *(27 de marzo-3 de abril).*—Realizaron adiestramiento individual para elevar el nivel de adiestramiento y alcanzar mayor grado de eficacia operativa. Al finalizar efectuaron presencia naval en los puertos de Ibiza (*Tambre*) y Mahón (*Duero*) (31 de marzo-2 de abril).

Mistral *(18 de abril-1 de mayo).*—Realizó adiestramiento individual y colaboración con la Flotilla de Medidas Contra Minas en ejercicio MINEX-06 (21-27 de abril) y con la

El portaaviones *Príncipe de Asturias* durante el ejercicio BRILLANT MARINER 06.
(Foto: cabo José A. Tortolero).

Unidad Especial de Buceadores de Combate en ejercicio LISA AZUL.

Patiño, Almirante Juan de Borbón, Álvaro de Bazán, *un* SHL *y dos* AV8B PLUS *(13-17 de marzo).* —Los buques, basados en Ferrol, realizaron ejercicio de adiestramiento de la 31.ª Escuadrilla, incluyendo preparación específica para pruebas EW Trials 2006. También realizaron colaboración con la Escuela Naval Militar y la ESENGRA y pruebas de los equipos REGULUS y ALDEBARAN.

Comisiones

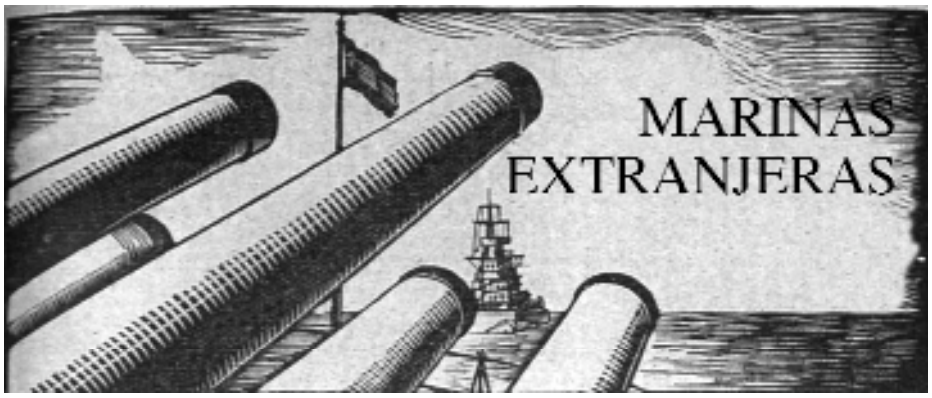
Campaña Antártica 2004-2005 (18 de octubre 2005-6 de mayo 2006). —El remolcador *Las Palmas,* una vez finalizada su colaboración con la campaña de este año, salió del puerto de Ushuaia (Argentina) el pasado día 19 y realizó una escala intermedia en el puerto de Buenos Aires (Argentina) (26-31 de marzo) y posteriormente realizó otra en el puerto de Río de Janeiro hasta el 11 de abril, en que inició el tránsito de regreso a su base de Cartagena.

Hespérides *(22 de marzo-6 de abril).* —El buque de investigación oceanográfica, una vez finalizada su campaña científica (CONAFRICA el pasado 6 de abril, salió del puerto de Las Palmas en demanda de su base de Cartagena, donde entró el día 11 de abril.

Campaña NEAFC (17 de abril-26 de mayo). —El patrullero *Tarifa* realizó operaciones de inspección y vigilancia pesquera en el área de regulación NEAFC en el marco de las medidas de conservación y control de dichas zonas. Participó en el esquema internacional de inspecciones del NEAFC como buque de inspección asignado por la Unión Europea como parte contratante para el control de pesqueros y vigilancia del cumplimiento de las normas de pesca de regulación NEAFC. Realiza también el control específico de la pesquería de la gallineta nórdica como especie regulada.

El buque, que embarcó a los inpsectores en Cartagena y salió a la mar el día 17 dirigiéndose en derrota directa y velocidad económica a la zona de regulación NEAFC, con escala en Reykjavik (Islandia) (7-10 de mayo) para el relevo de inspectores, apoyo logísitco y descanso de la dotación, regresará a Cartagena no más tarde del 26 de mayo.

Llegada del BIO *Hespérides* a Cartagena. (Foto: J. Peñuelas).



Estados Unidos

Avión submarino del siglo XXI.—La compañía Loockheed Martin ha presentado el Proyecto *Cormorán* al Departamento de Defensa norteamericano. Se trata en esencia de un aeroplano de ingeniería robótica no tripulado capaz de despegar desde el agua, realizar su misión y volver de nuevo al líquido elemento.

El *Cormorán* trata de aprovechar las enormes posibilidades de los submarinos nucleares clase *Ohio*, recientemente recalificados de SSBN a SSGN, tras sufrir un profunda y costosa transformación, y a los que se les busca nuevos cometidos aparte de la infiltración de elementos de operaciones especiales y de lanzar misiles de crucero Tomahawk.

El ingenio ideado cuenta con elementos tecnológicos de última generación; por ello el fuselaje está enteramente realizado en titanio, lo que le da la robustez necesaria para aguantar la presión a 45 metros de profundidad, cota máxima de lanzamiento, y al mismo tiempo la ligereza necesaria para poder volar. Sus alas, a semejanza de los misiles lanzados desde un submarino, son retráctiles, lo que permite estibar al *Cormorán* en un tubo de no más de dos metros de diámetro, diseñado inicialmente para alojar un gigantesco misil balístico intercontinental Trident. El nuevo ingenio incorpora un fuselaje relleno de gas inerte y espuma plástica inyectada a presión para darle mayor resistencia al amerizar. El motor y las aberturas de lanzamiento se hacen estancas mediante juntas inflables que sellan el conjunto cuando el *Cormorán* se encuentra en inmersión. El aparato no despega directamente desde el casco del submarino, sino que un brazo articulado lo lleva hasta la superficie dejándolo a flote hasta que el submarino se aleja de la zona para evitar ser detectado. Pasado un tiempo establecido, el motor arranca y el aparato despega por sí solo.

Cuando ha finalizado su misión, el *Cormorán*, que puede transportar hasta 450 kg de equipo o armamento, capta la señal *homing* del submarino que le indica la situación donde debe amerizar para ser recogido.

La Agencia de Proyectos de Investigación Avanzada para la Defensa o DARPA probará la unidad experimental hasta septiembre. Este proyecto se enmarca dentro del plan de modernización del Pentágono que incluye una serie de ingenios robotizados que prescinden del ser humano y siguen directamente las órdenes de la unidad de control.

Piratas en la costa de Somalia.—Un presunto pirata resultó muerto y otros cinco heridos en un enfrentamiento de dos buques de la Marina norteamericana con una embarcación sospechosa, en pleno océano Índico a 25 millas de las costas de Somalia, según un comunicado realizado por el CENTCOM estadounidense a través de su componente marítimo o MCC ubicado en Bahrein. Los dos buques de guerra, el crucero USS *Cape Saint George* y destructor USS *González*,

efectuaban operaciones de seguridad marítima formando parte de la TF 150 cuando vieron acercarse la embarcación sospechosa. El *González* decidió entonces enviar una *rhib* para inspeccionarla, cuando descubrieron que los supuestos piratas contaban con un lanzagranadas y fusiles automáticos. Fue entonces cuando la embarcación abrió fuego contra los buques norteamericanos. Tanto el crucero como el destructor respondieron al ataque enemigo en defensa propia, según el comunicado oficial del CENTCOM. Ningún marino norteamericano resultó herido en el incidente ocurrido a primera hora del sábado 18 de marzo; el mismo comunicado indica que los heridos han sido atendidos por los médicos de los buques. Un total de 12 sospechosos fueron detenidos a bordo de la embarcación pirata, incluyendo los cinco heridos, confiscándose un lanzagranadas o RPG y varias armas automáticas.

La TF 150 está mandada por el comodoro holandés Hank Ort, a bordo del HNLMS *Amsterdam,* que se dirigió a la zona para prestar ayuda a los heridos. El pasado 15 de marzo el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas recomendó vigilar la costa de Somalia para reprimir las acciones de las embarcaciones piratas que acostumbran atacar el tráfico marítimo, asesinando a las dotaciones. En los últimos 12 meses se han producido 37 ataques contra barcos mercantes en aguas internacionales por parte de buques piratas que se aprovechan del vacío de poder que existe en Somalia desde 1991, cuando fue depuesto su presidente Mohamed Siad Barre.

El buque de apoyo logístico *Amsterdam*, de la Marina holandesa, tras la finalización de un petroleo con la fragata *Reina* Sofía en aguas de Escocia el 5 de noviembre de 2003. (Foto: L. Díaz-Bedia).

Buque anfibio construido con el acero del World Trade Center.—El nuevo buque de asalto anfibio USS *New York* lleva en su proa 24 toneladas de acero procedente de la estructura fundida del World Trade Center, popularmente conocido como las Torres Gemelas, destruido en el ataque terrorista a Nueva York el 9 de septiembre de 2001. El *New York* es el quinto buque de la clase *San Antonio* de LPDs, diseñados para realizar operaciones especiales contra terroristas, contando con una dotación de 300 personas y pudiendo transportar hasta 700 infantes de marina, que podrán alcanzar su destino en tierra por medio de helicópteros o embarcaciones anfibias.

El acero procedente de los restos de las Torres Gemelas fue llevado a una fundición en Amite, Luisiana, para formar la proa del nuevo buque que será botado a mediados de 2007, encontrándose actualmente completado al 45 por 100, y aunque su construcción se vio interrumpida por los efectos del huracán *Katrina* el pasado verano, el *Nueva York* escapó sin demasiados daños, pese a que los astilleros de Northrop Grumman en Avondale fueron seriamente afectados.

Los últimos buques de la serie llevarán el nombre de USS *Arlington*, nombre del área donde se ubica el Pentágono, que fue igualmente dañado por el ataque terrorista, y USS *Somerset*, condado de Pennsylvania donde se estrelló el vuelo 93 de la United, después de que sus pasajeros intentaran reducir a los terroristas que planeaban estrellar el avión contra otro objetivo de Washington, posiblemente la Casa Blanca.

***Cese anticipado del comandante general de los* marines.**—El general Michael Hagee, que no aceptó los planes del Pentágono para reducir 5.000 infantes de marina, cesará cuatro meses antes de lo previsto en su cargo de comandante general del Cuerpo de Infantería de Marina.

Hagee, que tenía que haber cesado en enero de 2007, en una reciente entrevista concedida a periodistas norteamericanos, públicamente criticó el Quadriennial Defense Review, en el que se recomendaba pasar de 180.000 a 175.000 efectivos en el Marine Corps.

Entre los posibles sucesores al general Hagee, destaca el general Hoss Cartwright, un aviador al mando del US Strategic Command, muy próximo al entorno del secretario de Defensa Rumsfeld. El Cuerpo de Infantería de Marina nunca había tenido antes un comandante general piloto; tradicionalmente ha sido un oficial terrestre, pero Rumsfeld es bien conocido en el Cuerpo por romper viejas tradiciones y tabúes.

Toda la aviación naval paralizada.—Plagados por una serie de accidentes de aviones y helicópteros por encima de lo normal, la Marina de los Estados Unidos tomó la inusual decisión de suspender todos los vuelos durante medio día en la segunda semana de marzo, para una profunda revisión. Esta medida afectó a 3.800 aeronaves y a miles de personas de la aviación naval. Desde septiembre de 1997, es la primera vez que se suspenden todos los vuelos aeronavales.

Desde el 1 de octubre de 2005, ha habido nueve accidentes mayores, con pérdidas de vidas humanas y la destrucción total del aparato. En el mismo periodo un año antes fueron ocho los accidentes sufridos. En lo que va de año, el más reciente accidente ocurrió el día 3 de marzo cuando un reactor se estrelló en la costa oeste, en el estado de Oregón. A comienzos de febrero un piloto pudo ser rescatado después que su *F/A-18 Hornet* se estrellara en el golfo de México cerca de cayo Hueso, Florida. Finalmente en enero un piloto y un alumno perdieron la vida después de que el avión de entrenamiento en que volaban se estrellase al sur de la Estación Aeronaval de Corpus Christi, Texas.

***Dañado un avión* Osprey.**—Un avión de alas giratorias *Osprey,* perteneciente al Cuerpo de Infantería de Marina, resultó seriamente dañado en su plano y motor derechos por un mal funcionamiento del rotor; felizmente ningún miembro de la dotación resultó herido y el avión pudo tomar en la base de Jacksonville, Florida. El informe oficial especificaba que el *Osprey* resultó seriamente dañado tras un despegue inadvertido seguido de una dura toma durante un vuelo de prueba después de un periodo de mantenimiento. El *Osprey* estaba asignado al Marine Medium Tiltrotor Training Squadron 204.

Los *Osprey* que han ido entrado en servicio han relevado a los helicópteros de transporte *CH-46*, que son de la época de la guerra de Vietnam, es decir, con más de 30 años de servicio en su fuselaje. El programa de adquisición de 360 *Osprey*, por un importe de 17.000 millones de euros, fue congelado en el año 2000, después de una serie de accidentes que costaron la vida a cuatro *marines* en Carolina del Norte y a 19 en Arizona. El programa continuó de nuevo el año pasado una vez solventados los fallos por la compañía Boeing.

Colisión de un destructor.—Un buque de guerra norteamericano y un mercante extranjero colisionaron el 25 de marzo a las 2309, 30 millas al SE de la costa iraquí, en la zona septentrional del golfo Pérsico. Dos marineros del USS *McCampbell* resultaron heridos en la colisión, así como dos marineros de la motonave *Rokya*, que tal era el nombre del buque mercante; posteriormente todos los heridos fueron tratados en la enfermería del destructor. Ambos buques sufrieron considerables daños en sus respectivas proas, aunque pudieron continuar sus derrotas. La causa del accidente está aún por determinarse. El *McCampbell* tiene su base en San Diego, y se encontraba realizando una comisión de seis meses en el golfo Pérsico, dentro de la Combined Task Force 58, para realizar operaciones de control del tráfico marítimo. La CTF 58, compuesta por buques australianos, británicos y norteamericanos, está mandada por el comodoro australiano Bruce Williams y es responsable de la seguridad de las terminales iraquíes de petróleo de Basora y Khawr al Amaya.

Francia

Maniobras navales con la Marina india.—Del 27 de marzo hasta el 7 de abril tuvo lugar en aguas de Goa, en la costa oeste de la India, un gran ejercicio con una agrupación naval francesa, que incluía al portaaviones *Charles de Gaulle*, destructores lanzamisiles y submarinos de ambas marinas, dos meses después de que le fuera negada la entrada en aguas territoriales indias al ex portaaviones *Clemenceau*, otrora buque insignia de la flota francesa.

El ejercicio, denominado VARUNA, ha servido para incrementar la cooperación entre las marinas india y francesa, y se programó después que el presidente Chirac ordenase a la ministra de Defensa francesa remolcar de nuevo al *Clemenceau* desde la costa occidental india donde iba a ser desguazado hasta el puerto francés de Brest, donde será librado de su carga de amianto y posteriormente desguazado.

En el transcurso de estas maniobras, dos *Harrier* indios, procedentes de portaaviones *Viraat*, tomaron en la cubierta del portaaviones nuclear *Charles de Gaulle,* de 35.500 t. Las marinas india y francesa vienen manteniendo regularmente ejercicios navales desde 2001, habiéndose realizado el último de ellos en noviembre de 2005 en aguas de Djibouti. Francia mantiene en permanencia una agrupación naval en el Índico, con base en Djibouti y al mando de ALINDIAN.

Holanda

Salvamento realizado por una fragata holandesa.—La fragata holandesa HNLMS *De Zeven Provincien* (F-802), perteneciente a la Task Force 150, interceptó una señal de socorro de un buque portacontenedores cerca de las costas de Yemen el pasado 21 de marzo cuando realizaba operaciones de vigilancia marítima en apoyo de la operación *ENDURING FREEDOM*.

Aproximadamente a las 1100 horas de ese día se desató un fuego a bordo del *Hyundai Fortune*, buque que se encontraba a 43 millas de la costa al no poder controlar el incendio, el capitán dio la orden de abandonar el buque. Fue entonces cuando llegó la fragata al mando del capitán de navío Maar-

El *Clemenceau* fondeado en Tolón (Foto: L. Díaz-Bedia).

ten Stenvert, que realizó un salvamento en toda regla consiguiendo rescatar hasta el último marinero del buque, que ya se encontraba envuelto en llamas. El *Hyundai Fortune* tenía una tripulación de 27 personas, teniendo que ser evacuada una de ellas que padecía quemaduras de segundo grado en un helicóptero del destructor francés *Montcalm* (D-642) al portaaviones *Charles de Gaulle* que se encontraba en las inmediaciones y contaba con mejores instalaciones hospitalarias. Los restantes 26 supervivientes fueron llevados a tierra por la fragata holandesa.

De *Zeven Provincien* es el buque insignia del comodoro Hank Ort, CTF 150, que tiene la responsabilidad de la vigilancia del golfo de Adén, golfo de Omán, mar Arábigo, mar Rojo y el océano Índico septentrional. La TF 150 es una de las tres *Task Forces* que operan bajo el mando del vicealmirante Patrick M. Walsh, comandante Componente Marítimo del Mando Central norteamericano o US CENTCOM. A bordo del portaaviones francés *Charles de Gaulle* iza su insignia el contralmirante Xavier Magne, que operaba también en apoyo de la operación ENDURING FREEDOM.

Botadura de un buque de apoyo logísti - co.—El pasado 7 de febrero fue botado el buque de apoyo HNLMS *Pelikaan* (A-804) en los astilleros Galatz en Galati, Rumanía. El nuevo buque de 1.150 t estará basado en las Antillas Holandesas, en el Caribe.

De acuerdo con la programación de la Marina holandesa, el *Pelikaan* terminará de completar su armamento en los astilleros holandeses de Damen, en Gorinchen, a partir del mes de abril, para finalizar todas las obras a mediados de 2006, en que saldrá hacia su futura base en el Caribe para apoyar un ejercicio de la Infantería de Marina holandesa con el Servicio de Guardacostas de Aruba. El buque está diseñado para transportar personal y material, en apoyo de operaciones contra el tráfico de drogas de los buques guardacostas, normalmente fragatas tipo *M*. El *Pelikaan,* con una eslora de 65,4 m, puede acomodar a 77 personas además sus 13 tripulantes. El anterior *Pelikaan* (A-801) fue dado de baja en diciembre de 2005.

India

Adiestramiento a personal iraní.—En un raro gesto hacia Teherán, Nueva Delhi ha proporcionado adiestramiento especializado a un grupo de guardias marinas y marineros iraníes.

El pasado día 22 de marzo, de acuerdo con un portavoz de la Marina india, 222 miembros de la Marina iraní recibieron cinco días de adiestramiento sobre maniobra de buques en la Academia Naval de Cochin.

El AOR iraní *Bandar Abbas*, convertido en buque escuela, y la LST *Larak*, de asalto anfibio, transportando 174 aspirante, 13 guardias marinas y 18 alféreces de fragata, atracaron en los muelles de la Academia Naval para que todos los alumnos realizaran un curso intensivo sobre maniobra.

Irán en los últimos tiempos ha buscado el apoyo de la India para procurar un adiestramiento especializado a sus Fuerzas Armadas, firmando en el año 2002 un acuerdo en este sentido. Asimismo las autoridades iraníes han procurado adquirir diverso material militar, incluyendo radares, pero hasta ahora las autoridades militares indias han procurado evitar estas adquisiciones.

Indonesia

Patrulla conjunta con la Marina india.—La Marina indonesia ha firmado un acuerdo con las autoridades navales indias para patrullar conjuntamente sus fronteras marítimas, incrementando así su cooperación en el ámbito marítimo.

Las patrullas conjuntas comenzaron el día 26 de marzo y afectan a la frontera marítima de la provincia indonesia de Aceh y a las islas indias de Nicobar, utilizando la base naval indonesia de Sabang en Aceh para realizar el aprovisionamiento logístico necesario.

Este tipo de patrullas conjuntas se considera ejercicios rutinarios, siendo la séptima vez que se realizan como muestra de las buenas relaciones entre ambas naciones; en esta ocasión por parte indonesia participará la corbeta *Sultán Taha* y un avión de patrulla marítima *Nomad*.

***Construcción de una segunda serie de corbetas* Sigma.**—Los astilleros holandeses de Schelde Naval Shipbuilding de Flushing han recibido el 31 de enero la orden de la Marina indonesia para construir una segunda serie de dos corbetas. El primer pedido de construcción de las dos corbetas iniciales fue recibido por Schelde en 2004, con una opción para dos más; esa opción es la que se ha llevado a cabo ahora.

La entrega del segundo par se prevé para 2008, un año más tarde que las dos primeras y su configuración será idéntica a la sus hermanas

Las corbetas son del tipo *Sigma*, de 1.700 t y 90 m de eslora. Su utilización será en las aguas próximas a Indonesia para combatir a la piratería, amenaza terrorista y tráfico de drogas. No obstante los cuatro buques estarán dotados de modernos sensores y el avanzado sistema de combate Tacticos de Thales, que incluye misiles antibuque Exocet MM40 Block 2 y un lanzador cuádruple Mistral antiaéreo, además de un cañón multipropósito de tres pulgadas Otto Melara.

Su propulsión estará asegurada por dos motores diésel de 8.100 kW cada uno y cuatro generadores de 350 kW. La velocidad máxima será de 28 nudos con una autonomía de 4.000 millas a 18 nudos.

Irán

Teherán desarrolla un misil submarino de alta velocidad.—La Marina iraní ha desarrollado un misil submarino que ha sido probado durante unos recientes ejercicios navales en el estrecho de Ormuz el pasado día 31 de marzo. El día 2 de abril el Gobierno iraní anunció oficialmente el éxito de las pruebas realizadas con un misil submarino dirigido contra sonares activos. La velocidad de este misil submarino iguala la del Shval VA-111 de fabricación rusa, considerado el más rápido del mundo. Según la televisión estatal iraní, el nuevo misil submarino alcanza una velocidad de 100 metros por segundo, por lo que ningún buque puede escapar de un ataque con esta arma.

Asimismo la Marina iraní anunció que han desarrollado un misil aire-superficie furtivo o *stealth*. Con anterioridad a estas declaraciones el 31 de marzo Irán probó con éxito el misil de largo alcance Fajr-3, teóricamente muy difícil de detectar por los radares aéreos y capaz de transportar una cabeza nuclear.

Ejercicios navales en el golfo Pérsico.—Entre el 31 de marzo y el 6 de abril, la Marina iraní ha realizado las mayores maniobras de los últimos meses, implicando a 17.000 personas y a unos 500 buques, embarcaciones y aeronaves. Las maniobras se extendieron desde la costa norte del Golfo hasta la costa sur de Irán, en el golfo de Omán.

Estos ejercicios pretendían experimentar la capacidad de un sistema islámico defensivo. Durante los ejercicios se lanzaron misiles Shahab 2, con un alcance superior a las 400 millas. En estas maniobras, de carácter conjunto, participaron igualmente efectivos terrestres y aéreos y se utilizaron UAV de fabricación nacional. En el curso de estos ejercicios se probó un revolucionario hidroplano de diseño furtivo o *stealth*, que tripulado por una sola persona es capaz de volar a 10 m de la superficie del agua, y al mismo tiempo realizar fuego sobre un objetivo enemigo.

Islandia

Cierre de la Estación Aeronaval de Keflavik.—El Gobierno norteamericano ha anunciado al islandés la retirada de sus tropas de la Estación Aeronaval de Keflavik, aunque reafirmando su compromiso de defender la isla-estado.

Esta decisión forma parte de la política de la Secretaría de Defensa de reestructurar su despliegue en el extranjero, de acuerdo con la amenaza terrorista actual. La Estación Aeronaval de Keflavik fue construida para contrarrestar las amenazas de la Guerra Fría, no justificando su mantenimiento la situación actual, de acuerdo con las declaraciones realizadas por un portavoz del Pentágono. Durante la época de la Guerra Fría esta base servía de apoyo a los aviones de patrulla marítima *Orión P-3* y a cazas de la Fuerza Aérea. Unos 1.200 militares, 100 civiles norteamericanos

y 600 civiles islandeses trabajaban hasta ahora en las instalaciones de Keflavik.

La presencia norteamericana en Islandia data de la Segunda Guerra Mundial cuando los *marines* desembarcaron en la isla, reemplazando a la guarnición británica que se había instalado en ella para prevenir un desembarco alemán. Al acabar la Segunda Guerra Mundial las tropas norteamericanas abandonaron brevemente la isla para regresar con más efectivos en 1946, creando la Estación Aeronaval de Keflavik para utilizarla como punto de reabastecimiento de sus aviones en vuelo a Europa.

Japón

Recepción del primer helicóptero* EH 101 *para MCM.—La Fuerzas Marítimas de Autodefensa de Japón (JMSDF) recibieron el primero de 14 helicópteros *EH-101* de MCM, de la factoría Agusta Westland (AW), el pasado 3 de marzo en la planta Gifu de Kawasaki Heavy Industries (KHI).

La JMDSF utilizará el nuevo helicóptero para realizar operaciones de MCM aeroportadas o AMCM. Un acuerdo entre AW y KHI fue firmado en el año 2003 para producir y mantener los helicópteros japoneses. Los nuevos helicópteros *EH 101* reemplazarán a los veteranos *MH-53E* y *Sikorsky S-61* todavía en servicio.

El montaje de la segunda unidad se encuentra en avanzado estado en KHI, y los restantes 12 *kits* de montaje están en fase de preparación en la factoría de Agusta Westland en el Reino Unido, para efectuar el montaje final en Japón.

Noruega

Entrega de la primera fragata construi - da en España.—Con la entrega el 5 de abril a las autoridades navales noruegas de la fragata *Fridtjof Nansen*, en las instalaciones de los astilleros Navantia en Ferrol, la Marina nórdica pasará a formar parte del privilegiado club de utilizadores del sistema de combate Aegis, el más avanzado del mundo, junto con las marinas estadounidense, japonesa y española.

La fragata es la primera de una serie de cinco que irán entrando en servicio con un intervalo aproximado de un año. El contrato, firmado en el año 2000 por un importe de 1.322 millones de euros, superó en cinco veces el de la construcción del portaaviones tailandés *Chakri Naruebet*, aunque es inferior al de los 1.400 millones de las cuatro fragatas clase *F-100*.

J. M. T. R.

Fragata noruega *Fridtjof Nansen*, entregada en los astilleros de Navantia en Ferrol. (Foto: Izar).

Nuevo régimen de inspecciones a los buques mercantes

El establecimiento de un nuevo régimen de inspección de los buques mercantes, de acuerdo con la propuesta directiva del Parlamento y el Consejo de la Unión Europea sobre el control de los buques por el Estado del puerto, es el principal acuerdo del Consejo del Memorando de París (MAB) que acaba de reunirse por primera vez en España durante dos días.

El Memorando de París para el control de los buques por el Estado del puerto fue firmado en el año 1982 por los ministerios de Transporte de los diferentes Estados europeos con el objetivo de establecer un sistema de inspecciones a los buques mercantes extranjeros que realizan escalas en puertos europeos, y que entró en vigor el 1 de julio de dicho año.

El objetivo final de dicho Memorando es erradicar de las aguas europeas a los buques que a lo largo de su historial de inspecciones han demostrado no cumplir con los niveles de seguridad de los convenios internacionales sobre Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación Marina de la Organización Marítima Internacional (OMI).

España figura en el año 2006 en la «Lista Blanca» de banderas que publica el Memorando de París y que está compuesto por Estados cuyas flotas son consideradas de calidad con un índice de detenciones inferior a la media del Memorando.

Entrada en vigor del Real Decreto sobre seguridad de los contenedores

El pasado 14 de enero entró en vigor el Real Decreto 2319/2004 de 17 de diciembre que define y reglamenta los aspectos operacionales de construcción, seguridad, inspección y control de los contenedores, de conformidad con el Convenio Internacioal sobre la Seguridad de los Contenedores de la Organización Marítrima Internacional.

Este nuevo Real Decreto se aplica a «los contenedores fabricados con posterioridad al 13 de septiembre de 1977 dedicados al transporte nacional e internacional de mercancías de origen o destino en España, que deberán contar con un certificado de conformidad y llevar una placa de aprobación», estableciendo dos métodos de exámenes de contenodres, el tradicional y el llamado sistema ACEP.

El Real Decreto también prevé la participación activa de las comunidades autónomas en su puesta en práctica.

J. C. P.

Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-2009

El Ministerio de Fomento presentó el pasado 14 de marzo el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2006-09. Este plan supone un total de 1.022 millones de euros, de los que 515 millones están destinados a

(Foto: M. M. J.).

nuevas inversiones y 507 millones a operaciones y mantenimiento de los medios.

Una vez finalizado el plan, Salvamento Marítimo contará con:

— Diez helicópteros, de los que ocho serán de nueva construcción y en propiedad, y los otros dos en régimen de alquiler.

— Cuatro aviones de ala fija de nueva construcción C-235. En el periodo transitorio, hasta su entrega por EADS-CASA, se contará con cuatro aviones *Beechcraft Baron* B-55 de la empresa pública SENASA.

— Catorce buques propios: diez remolcadores con potencia de tiro entre 50 y 90 t, y cuatro buques específicos para la lucha contra la contaminación marina (dos de ellos *Luz de Mar* y *Miguel de Cervantes*, ya en servicio).

— Un buque fletado como recogedor de residuos contaminantes marinos con capacidad para 3.000 m^3.

— Cincuenta y cinco embarcaciones tipo *Salvamar* (15-21 m de eslora), de las que dieciséis serán de nueva construcción.

— Diez embarcaciones rápidas polivalentes (25-30 m de eslora).

— Seis bases estratégicas, de salvamento y lucha contra la contaminación marina y cinco bases locales.

— Seis bases de actuación submarina, dos permanentes y cuatro operativas.

A. P. P.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Acuerdo de cooperación para construcción de buques rusos en astilleros españoles

En el marco de la visita de Estado a España del presidente de la Federación rusa Vladimir Putin y en presencia del presidente del Gobierno español, se firmó un acuerdo de cooperación entre España y Rusia para promover la construcción en los astilleros españoles de buques destinados a renovar la flota pesquera de aquel país. Una parte importante del contenido del acuerdo es la participación en la operación del Fondo Patrimonial de Garantías de Pymar, que es un instrumento constituido por los astilleros privados españoles con el fin de disponer a través de su propio compromiso de corresponsabilidad de un sistema de garantías compartido que les facilite impulsar la contratación de buques a través de la concesión de fianzas y garantías a sus astilleros miembros, así como, en su caso, a través de garantías complementarias para la financiación de los armadores que contraten con ellos.

La cooperación institucional en materia de construcción naval entre los dos países tuvo su origen en el seminario sobre «Esquemas Financieros de Apoyo a la Renovación de la Flota Rusa», organizado por Pymar y celebrado en Madrid en 2003, durante el que se analizaron las oportunidades para que los astilleros españoles se convirtieran en suministradores privilegiados en el proceso de renovación de los barcos de la Flota rusa.

Navantia construirá tres cascos de quimiqueros en Puerto Real

Navantia ha firmado en Madrid los contratos para la construcción de los cascos para dos quimiqueros, más la opción a un tercero, que la empresa viguesa Vulcano construirá para un armador ruso.

La realización de estos cascos se realizará en Puerto Real (Cádiz), ya que Fene y San Fernando tienen centrada su actividad en la construcción naval militar conforme al plan acordado con la Comisión Europea y los sindicatos en diciembre de 2004.

Estas construcciones, que suponen 740.000 horas de trabajo para la bahía de Cádiz, más la posibilidad de 370.000 horas adicionales, permitirán a Puerto Real incrementar de forma inmediata la actividad hasta que comience el grueso de trabajo de los pedidos militares actualmente contratados.

El plazo de entrega acordado es de 12 meses para el primer casco y de 16 para el segundo a partir de la entrada en vigor de los contratos.

Contratación de cuatro buques portacontenedores para Naval Gijón

SENER ha firmado un contrato con Naval Gijón para la realizción de la ingeniería básica completa de cuatro buques portacontenedores del tipo *Feeder* de 925 teus para un armador alemán.

El proyecto no sólo incluye la realización del diseño y cálculos de arquitectura naval, escotillonado de acero, armamento, seguridad y contraincendio, experiencias de estabilidad y manuales de entrega, sino también la coordinación con los suministradores de los principales equipos montados a bordo, como son motor principal, tapas de escotillas, guías y anclajes de contenedores, maquinaria de cubierta, timón, hélice trasversal, etcétera.

Cada buque dispone de seis bodegas de carga diseñadas para contendores de 20', 30', y 40', así como *High Cube Container*. Están preparados para el transporte de contendores refrigerados y de mercancías peligrosas e inflamables. También están reforzados para la navegación en condiciones de hielo severas, con la cámara de máquinas desatendida y un sólo hombre en el puesto de mando. Y cumplen igualmente los requisitos para el tránsito de los principales canales, la normativa americana sobre la polución, salud y seguridad, y la internacional sobre emisiones y tratamiento de agua de lastre.

J. C. P.

Naval Gijón

El astillero Naval Gijón ha firmado un nuevo contrato con el grupo alemán Komrowski para la construcción de cuatro buques portacontenedores, por un total de 135 millones de euros.

El grupo Komrowski, cuya compañía inicial fue creada en 1912, se dedica a actividades marítimas desde 1923. Actualmente cuenta en su lista de buques con trece portacontenedores y cinco *bulkcarriers*.

El astillero tiene ya en construcción cuatro buques similares para el mismo armador. El total de la operación, los ocho buques, se eleva a 255 millones de euros.

Los buques tendrán una capacidad para 925 teus, y son del tipo *Feeder* para efectuar el tráfico de contenedores entre los grandes puertos que reciben el tráfico intercontinental y los puertos definitivos de destino, y viceversa.

Ya ha sido puesta la quilla del primero de los buques, cuya entrega está prevista a finales de este año. Los tres siguientes tienen fechas previtas de entrega en mayo y septiembre de 2007 y enero de 2008. Con los cuatro buques siguientes se asegura la carga de trabajo del astillero hasta 2010.

Naval Gijón tiene también en construcción un buque para transporte de productos' químicos y derivados del petróleo, de 35.000 t de peso muerto, para el armador noruego Knutsen. Su entrega está prevista durante la primavera de 2006.

A. P. P.

PUERTOS

El puerto de Cádiz acude a la XI Feria de Miami

El puerto de la bahía de Cádiz participa por undécima ocasión en la feria internacional de cruceros más importante del mundo, la «Seatrade Cruise Shipping Convention» que se celebra en Miami (Florida). La Autoridad Portuaria de la bahía de Cádiz participa a través de la «Suncrise Andalucía», la Asociación para la Promoción de la Región Andaluza como destino de cruceros, que cuenta con un *stand* propio dentro del pabellón de España. Este año además los Puertos de Interés General de Andalucía acuden con el apoyo de «Turismo Andaluz».

El puerto gaditano mostró sus infraestructura y servicios, así como los atractivos turísticos de su entorno, en la convención americana a la que acuden las más destacadas compañías navieras y operadores de todo el mundo y en la que se ha contado con la visita de más de 100 países.

A lo largo de 2005 los nuevos puertos que forman «Suncrise Andalucía» acapararon el 18 por 100 de las escalas de los cruceros registradas a nivel nacional y el 10,43 por 100 de las internacionales. El puerto de Cádiz ocupa asimismo una posición destacada en el *ranking* nacional de tráfico de cruceros, situándose en el quinto lugar en número de escalas, con 21,88, y en el séptimo puesto en pasajeros, con 128.680 cruceristas.

Buenas perspectivas para el puerto de Castellón

El puerto de Castellón invertirá más de 1.000.000 de euros y doblará sus tráficos actuales en los próximos 15 años, según se desprende del Plan Estratégico presentado por el presidente de la Autoridad Portuaria de Castellón, por lo que atendiendo a las estrategias que recoge dicho plan alcanzará un total de 26 millones de toneladas de tráfico anual en el año 2006, el doble de las registradas en el pasado ejercicio, siendo objeto de una inversión privada que superará los 1.000.000 de euros, dos tercios por parte de la iniciativa privada y un tercio de fondos públicos. En ese periodo de tiempo se completará la dársena sur, la obra más importante del recinto portuario castellonense, ahora en ejecución, que sumará hasta casi 2,5 millones de metros cuadrados y contará con 16 metros de calado.

El puerto de Castellón desarrollará también cuatro grandes líneas estratégicas: al servicio de la actividad económica de su entorno, como la plataforma logística, como puerta al mar y como centro de gestión excelente.

J. C. P.

Previsión de escalas de cruceros turísticos en Vigo

El puerto de Vigo sigue aumentando el número de escalas de cruceros turísticos y tiene previsto superar el número de 100 escalas en este año 2006 para el que, de momento, ya hay 101 escalas previstas. El pasado año recibió precisamente 101 escalas de cruceros y fue el octavo puerto español en este tráfico.

Las escalas previstas supondrán una cifra de 120.000 pasajeros más unos 70.000 tripulantes. Con estos datos, el puerto de Vigo confirma su liderazgo turístico entre los puertos del norte de España.

En cuanto a los buques que visitarán la ciudad, sólo cuatro de ellos lo harán por primera vez: *Le Diamant* (ex *Song of Flower*) de la compañía Iles du Ponant y habitualmente dedicado a cruceros antárticos, *Seven Seas Navigator* de la compañía Regent Seven Seas Cruises, *Costa Mágica* de la compañía Costa Cruceros y el *Athena*.

Como curiosidad, hay que señalar que este último buque es el antiguo *Stockholm,*

Brillance of the Seas. (Foto: A. Ortigueira).

que el 25 de julio de 1956 colisionó y hundió en las proximidades de la isla de Nantucket (Estados Unidos) al transatlántico italiano *Andrea Doria*. El *Stockholm* ha tenido a lo largo de su dilatada vida varias reformas y numerosos nombres: *Volkerfreundschaft, Volker, Fridtjof, Nansen, Italia Prima, Valtur Prima* y, tras su completa reforma en 2004, *Athena.*

Preparación de los puertos para atraque de mega-containers

Durante los próximos diez años, los puertos mundiales deben prepararse para poder acoger el atraque de los nuevos buques portacontenedores, que de acuerdo con las tendencias actuales del transporte marítimo mundial y de la construcción naval van a seguir aumentando su tamaño y capacidad de transporte.

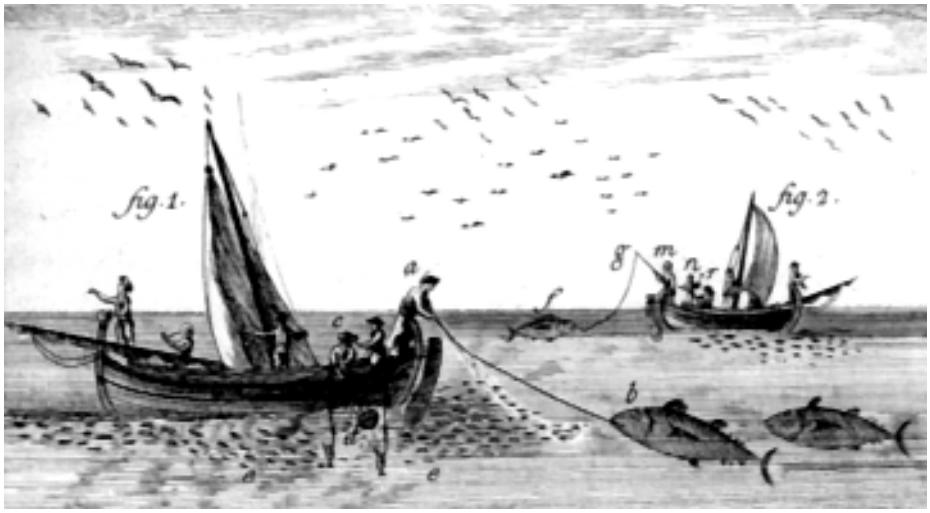
La apuesta de expansión que deben realizar los puertos es similar a la de los aeropuertos, con la aparición en el mercado de los grandes gigantes de la aviación, como el *Airbus* A380.

El 80 por 100 de tráfico mundial de mercancías se mueve por vía marítima. Muchos de los puertos, principalmente en las naciones más industrializadas o las que llevan camino de serlo (Estados Unidos, China, Japón y todos los países europeos), necesitan ser capaces de aumentar sus estructuras de recepción y manejo de buques portacontenedores para acoger a los futuros mega-containers, que serán capaces de transportar hasta 14.500 teus.

Los actuales grandes portacontenedores pertenecen a la sexta generación, con capacidad media entre 6.000 y 7.000 contenedores de 20 pies. El mayor portacontenedor en servicio tiene capacidad para 9.200 teus.

Los futuros buques mega-containers tendrán una eslora cercana a los 400 m, manga de 54 m, y calado de 15 m. Todavía no está prevista la construcción de alguno, pero la industria ya tiene la capacidad necesaria para ello.

A. P. P.



MARINA DE PESCA

Previsiones para un mejor futuro pesquero

El Ministerio de Agricultura, con el apoyo de la Fundación Innovar donde participan igualmente otros departamentos de la Administración, ha puesto en marcha desde el pasado 1 de enero las primeras medidas para la aplicación del Plan Estratégico de Innovación Tecnológica I + D + 1, con el objetivo de lograr en los próximos años un sector de la pesca totalmente competitivo preparado para asumir los retos que suponga ejercer la actividad en los caladeros de todo el mundo.

El plan se viene elaborando a partir de los datos recogidos en unas 4.000 encuestas realizadas en cada una de las zonas más importantes dependientes de la pesca, así como con las sugerencias hechas por cualquier persona que quiera acceder a la página de internet www.innovacionpesca.com que permanece abierta desde el segundo semestre del pasado año.

Para el desarrollo del citado Plan, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimenta-

Pesqueros en Cartagena. (Foto: M. M. J.).

Muelle pesquero del puerto de Ibiza. (Foto: M. M. J.).

ción ha desembolsado ya 12.000.000 de euros para el periodo 2006-2008.

Propuesta sueca sobre el Convenio de Pesca Marruecos-Unión Europea

Suecia, con el apoyo de otros países ha pedido un «ajuste» del acuerdo pesquero entre la UE y Marruecos para que incluya una declaración en favor de la población del Sáhara Occidental.

El prpósito sueco es que se una al acuerdo un proyecto de delcaración alusiva a los derechos del pueblo saharaui. Dicha propuesta puede encontrar un eco favorable en otros países como Dinamarca, Reino Unido, Alemania y Holanda. Por el contrario la Comisión se opuso a esta declaración, al igual que Portugal, pues considera que el convenio es estrictamente pesquero y no debe transformarse en un debate sobre otras cuestiones políticas ni acerca del estatus del Sáhara.

La relación del acuerdo pesquero con el Sáhara Occidental es una de las cuestiones que están dificultando las negociaciones, siendo otra de ella la adjudicación de licencias entre la flota comunitaria. Dentro de los 119 permisos concertados, la Comisión ofrece a España 95, cifra que nuestro país considera insuficiente.

Estabilización del concurso de pescado

Según informaciones del sector, el consumo de pescado en España se encuentra estancado, no obstante la demanda de productos de la pesca se mantiene como una de las más altas de los hábitos alimenticios; sin embargo, lejos de crecer las ventas en 2005 han experimentado un aumento mínimo, inferior al crecimiento vegetativo del país consecuencia de la inmigración. Tambiñen los precios al alza han jugado un papel clave en la contención de la demanda.

El recorte se ha producido más en la hostelería y en los centros institucionales que en los hogares, donde el consumo es de 28,3 kilos con un gasto por persona y año de 184 euros, siendo el comsumo medio por habitante y año de 36,7 kilos.

J. C. P.

Cooperación pesquera con Namibia

Entre el 13 y 18 de marzo, los responsables del Agricultura, Pesca y Alimentación españoles han realizado una visita a Namibia y Mozambique para analizar las relaciones bilaterales en materia de pesca.

Namibia es uno de los múltiples países en los que se centran las actividades pesqueras españolas. En este país operan diez empresas mixtas de capital español. Por su parte, España es uno de los principales destinos de las exportaciones pesqueras de Namibia, fundamentalmente merluza, ya que el 40 por 100 de las capturas de esta especie en el país africano están gestionadas por empresas de capital español.

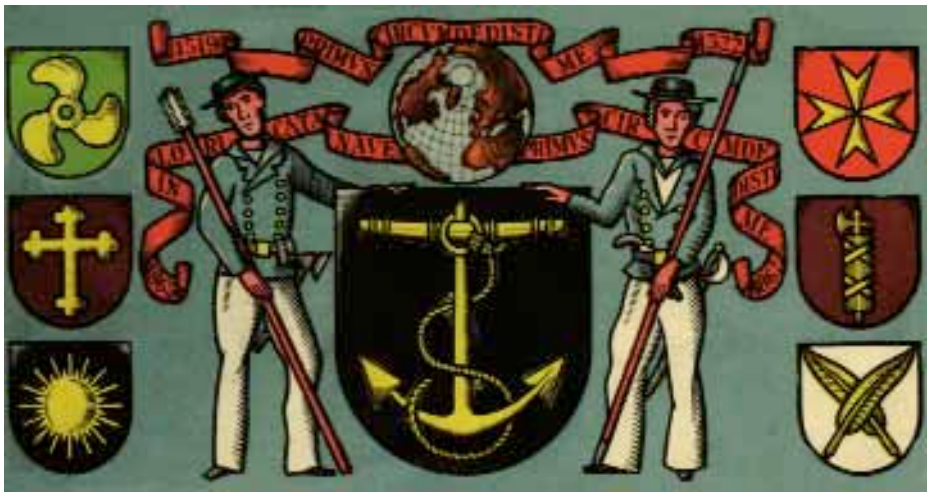
Entre esas empresas destaca el grupo Pescanova, con cuatro plantas de proceso y 26 buques pesqueros, que proporcionan empleo directo a unas 2.000 personas.

El buque oceanográfico español *Vizconde de Eza* desarrolló dos campañas en Namibia, «Namibia 0502» y «Namibia 0602», cuyos resultados preliminares han sido presentados a las autoridades del país africano.

España colabora habitualmente con Namibia, bien a través de la Administración central o de las autonómicas, con proyectos como la puesta en marcha de un centro de acuicultura continental para el desarrollo de las especies tilapia y pez gato, con una inversión de 840.000 euros.

A. P. P.

Arrastrero mediterráneo. (A. Ortigueira).



Cultura Naval

HOMENAJE A DON FEDERICO GRAVINA Y NÁPOLI EN SU TIERRA NATAL, PALERMO, EN OCASIÓN DEL BICENTENARIO DE SU FALLECIMIENTO EN CÁDIZ (9-03-1806)

Todavía con la emoción fresca por los entrañables actos celebrados en Palermo con ocasión del bicentenario del fallecimiento en Cádiz del que había mandado la escuadra española en Trafalgar, el teniente general de la Real Armada (en el lecho mortuorio recibió, de S. M. el Rey don Carlos IV, la R. O. con su ascenso a capitán general) don Federico Gravina y Nápoli, nos disponemos a comentar a los lectores de esta REVISTA GENERAL DE MARINA cómo se desarrollaron.

Don Federico Gravina nació en Palermo el día 12 de septiembre de 1756. Era hijo de don Juan Gravina y Moncada, duque de San Miguel, grande de España de primera clase, y de doña Leonor Nápoli y Monteaperto, hija del príncipe de Resetana. Se asentó como guardia marina en la Real Compañía gaditana el día 18 de diciembre de 1775, con el número 1.958; la Carta Orden de ingreso decía así:

«El Rey ha concedido plaza de GM a D. Federico Gravina, hijo del duque de San Miguel, Grande de España de 1ª clase; y manda SM. que presentándose en ese Departamento de Cádiz se le admita en la real Compañía…»

Así comenzó una de las carreras más espectaculares de la Real Armada. Don Federico alcanzó el generalato (entonces no se decía almirantazgo) a los 32 años, estuvo en todas las funciones de guerra de su tiempo, empezando por la expedición a Brasil y terminando en Trafalgar, de cuyas heridas y de las terribles «curas» que le practicaron falleció el día 9 de marzo de 1806.

Hoy en día, el precioso Arsenal de Palermo, que estaba en lamentable estado de abandono, está siendo restaurado por una sociedad civil (Arsenale di Palermo/Museo del Mare, organización sin ánimo de lucro) que está dando lustre al magnífico edificio borbónico, especie de atarazana con cuatro hermosos varaderos y, sobre ellos, una espaciosa sala superior, donde estaría en su día ubicada la sala de gálibos, talleres y oficinas del arsenal. Este gran edificio, cuya restauración está muy avanzada, albergará el Museo del Mare.

El presidente de dicha sociedad, doctor Pietro Maniscalco, fue el anfitrión y organizador de los actos que vamos a comentar; a su ingente actividad, a sus magníficas dotes organizativas y a su profundo amor por la historia de Sicilia y, concretamente, por la de su ciudad natal, Palermo, se debe este entrañable homenaje a don Federico Gravina, en el cual tomó parte la Armada con la presencia en Palermo de la corbeta *Infanta Elena,* del mando del capitán de corbeta don Pablo Murga Gómez.

Además de la presencia de dicha corbeta, que tuvo que soportar un duro temporal del norte que le sorprendió entre Cerdeña y Sicilia, asistieron al homenaje, para pronunciar sendas conferencias, el capitán de navío don José María Blanco Núñez, secretario de la CEHISMI, y el doctor Agustín Guimerá Ravina, del Departamento de Historia Moderna del CSIC.

Los actos comenzaron a las 0945 horas del 9 de marzo con el descubrimiento de una lápida conmemorativa colocada en el palacio

natal de Gravina sobre una ya existente que lo recordaba, hoy palacio del marqués de Arezzo. Asistió el presidente del Consejo Municipal de Palermo, el propio marqués de Arezzo, que abrió su espléndido palacio para los asistentes, representantes de la familia Gravina, los conferenciantes del acto que iba a celebrarse a continuación en el Ayuntamiento, diversos medios de comunicación y, dando escolta, una pareja de la policía municipal a caballo.

Tras descorrerse la bandera siciliana que ocultaba la nueva lápida, el comandante de la *Infanta Elena*, que asistió acompañado de varios oficiales, suboficiales y marineros, colocó bajo ella una gran corona de flores con los colores de la bandera española. Tras ello, se guardó un minuto de silencio en honor del ilustre marino.

El texto de la nueva lápida es el siguiente:

In memoria de Federico Gravina abile marinaio di Sicilia e grande ammiraglio di Spagna il cui cuore batte per la sua amata e natia Palermo nel bicentenario della morte. Il Consiglio Comunale de Palermo a presen - te ricordo.

A 1100 se inauguró el coloquio internacional en la denominada Sala «delle Lapidi», en el «Palazzo delle Aquile», sede del Ayuntamiento de Palermo. Esta sala está decorada con lápidas de mármol conmemorativas de la historia palermitana, muchas de ellas dedicadas a reyes y virreyes españoles, tanto del periodo de los Austrias como de los Borbones.

Abrió el acto el presidente del Conejo Comunal de Palermo, que estaba acompañado en la presidencia por el comandante de Marina de Palermo, capitán de navío Ferdinando Lavaggi, el comandante de la *Infanta Elena*, el presidente del «Arsenale di Palermo», don Pedro Gravina, perteneciente a tan noble familia, y el vicecónsul honorario de España, Ignacio Caramanna; todos ellos dedicaron palabras de elogio al ilustre almirante y resaltaron la trascendencia del acto.

A continuación intervinieron cinco historiadores, los dos españoles previamente citados, otros dos de la Gran Bretaña, que eran el matrimonio Finlayson, Clive y Geraldine, del

Museo de Gibraltar, el almirante Rémy Monaque de Francia, que no pudo asistir y su comunicación fue leída por una profesora palermitana, y un maltés, curiosamente de familia española y nacido en Sevilla, don Antonio Espinosa Rodríguez, «Manager of collections and Conservation» del «Heritage Malta». El Ayuntamiento invitó a almorzar a los asistentes y con ese almuerzo finalizó el acto de homenaje.

Esa misma tarde, tras visitar las instalaciones del Arsenal de Palermo, los concurrentes al homenaje visitaron la *Infanta Elena*, siendo recibidos por el comandante y oficiales del buque. El doctor Guimerá dio una charla sobre la Armada y Trafalgar a los oficiales y suboficiales de dicho buque, que fue seguida de un distendido coloquio.

Este entrañable acto tuvo resonante eco en la prensa palermitana, con grandes artículos de expresivos titulares: «Onore a Federico Gravina, ammiraglio di Espagana» o «Federico Gravina eroe», en los cuales los periodistas Fabiola Amato y Vicenzo Prestigiacomo, respectivamente, reseñan el acto y ensalzan la figura del almirante palermitano que, por cierto, tuvo otros 22 compañeros más procedentes de su misma ciudad natal en la Real Armada Española, todos ellos ingresados durante el siglo XVIII. Amén de esos sicilianos, nuestra Marina contó con otros cien oficiales nacidos en Italia, muchos de padres españoles destinados allí y algunos de familias italianas residentes en España, pero la ciudad que se lleva la palma es la mencionada Palermo, seguida de cerca por Nápoles con 21.

E. C.

ACTO EN LA ACADEMIA DE LA MARINA DE PORTUGAL

El pasado martes día 21 de febrero, en el salón de actos de la Academia de la Marina de Portugal, ubicado junto al Estado Mayor de la Armada en Lisboa, y bajo la presidencia del vicealmirante Ferraz Sacchetti, se presentó el libro *Reconquista da Bahía (1625-Portugue - ses e Espanhois na defe - sa do Brasil),* del que es autor el capitán de navío José María Blanco Núñez, académico correspondiente de la citada Academia. El libro ha sido editado por *Tribuna* dentro de su colección «Batalhas de Portugal». Al acto asistieron varios almirantes, generales y oficiales del Ejército y la Marina portuguesa, amén de miembros civiles y ami-gos de dicha Academia de la Marina.

El capitán de navío José María Blanco Núñez durante su alocución.

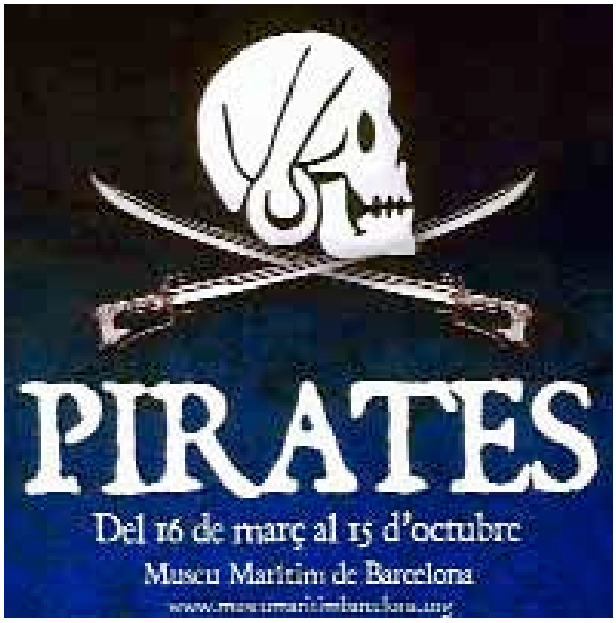
El libro de Blanco, que está patrocinado por el Ejército y la Armada de Portugal, su Instituto de la Defensa Nacional y la Comisión Portuguesa de Historia Militar, trata de la recuperación de la capital primitiva del Brasil, previamente usurpada por los holandeses, por las fuerzas navales y terrestres del mando de don Fadrique de Toledo y Osorio, marqués de Villanueva de Valdueza, capitán general de la Armada del Mar Océano. Las citadas fuerzas, presentes en la función, pertenecían a Portugal, las Cuatro Villas, Vizcaya y Nápoles.

El libro y el autor fueron presentados por el vicealmirante portugués Henrique Alexandre Machado da Silva da Fonseca, que recientemente dejó el Mando Naval portugués (equivalente a nuestro almirante de la Flota), que hizo una detallada exposición de todo el contenido de la obra. Siguieron unas palabras del autor que destacó sus contactos con la Marina de la vecina nación, e hizo una pequeña síntesis de la época de los «Felipes» desde el prisma español.

El acto finalizó con un «Setúbal (vino tipo moscatel procedente de la marinera ciudad) de honra» en los salones de la misma Academia.

T. T.

EXPOSICIÓN «PIRATAS»



Desde hace algún tiempo el Museo Marítimo de Barcelona viene auspiciando una serie de actividades íntimamente ligadas con la mar, como es el caso de la Exposición «Piratas», patrocinada por el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, la Fundación Museo Marítimo, el Instituto de Estudios de la Mediterránea, el rotativo *El Periódico* y la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona.

El evento, inaugurado el pasado 16 de marzo, permanecerá abierto hasta el 15 de octubre próximo; ocupa la mayor parte de la denominada Sala Grande, y es un viaje a través de la historia marítima en donde la piratería en sus diversas variantes ocupa un lugar prominente.

El recorrido se inicia con el nacimiento de la piratería en las edades Clásica y Antigua, especialmente en la Mediterránea, y continúa con el Medioevo, momento en que aparece el corsarismo que atacaba solamente a quien se le había señalado como enemigo, y la generalización de la galera, en sus diversas variantes, nave de guerra por excelencia en el Mediterráneo desde el siglo VIII a. C, aunque los vikingos depredadores por antonomasia con sus *drakkars* la ignoraran.

Como es lógico se presta una especial atención a la piratería en la Cataluña medieval, en buena parte razón de la existencia de las actuales Atarazanas de Barcelona, al igual que sobre las torres de vigilancia.

En la Edad Moderna el Mediterráneo se vio infestado de corsarios, tanto cristianos como musulmanes, entre los que destacaron los hermanos Aruch y Jair al Din Barbarroja, situación que condujo a la Batalla de Lepanto, momento plasmado en un óleo realizado en 1850 por Antonio de Brugada.

Pero la piratería y el corsarismo, como una plaga, se extendieron también por América, especialmente en el Caribe, al igual que por el Índico, en donde la isla de Madagascar desempeñó un papel similar a la de Jamaica, arribando hasta el mar de la China.

Siguen unos paneles explicativos con las diferencias existentes entre piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros.

Por último se contempla la piratería existente hoy en día que, al igual que un virus, ha mutado adaptándose perfectamente a los tiempos que corren, con la utilización de sofisticados sistemas y armas, según denuncia la IMO (Internacional Maritime Organization), centrándose principalmente en el SW asiático y golfo de Guinea. Lo que evidencia que el fenómeno, lejos de ser una leyenda popularizada por los peliculeros, es una realidad vigente y problemática para la navegación comercial en distintos puntos del globo.

A. C. i R.

«LA LENGUA MATERNA DE CRISTÓBAL COLÓN» SIMPOSIO INTERNACIONAL IBIZA 2006

En el Salón de Actos de la Universidad de la islas Baleares de Ibiza, tuvo lugar los días 10, 11 y 12 de abril el Simposio Internacional sobre «La lengua materna de Cristóbal Colón», promovido por nuestro veterano colaborador Nito Verdera, oficial de la Marina Mercante, periodista y estudioso investigador de la figura del Descubridor. El simposio ha sido organizado por el Consejo Insular de Ibiza y Formentera con la colaboración de otras instituciones para conmemorar el V Centenario de la muerte de Colón.

Se organizaron tres mesas de trabajo, la del día día 10 fue presidida por el investigador Pere Vilas, presentándose las ponencias: «La lengua de Colón; reflejo de una vida», por el doctor César Hernández; «L'escriptura de Colom» por el doctor Josep Garrido, y «Els Colom d'Eivissa, segles XIV-XVI», por el profesor A. Ferrer Abárzuza.

La segunda mesa, presidida por el arquitecto Joan Prats, contó con las ponencias del doctor italiano L. Formisano sobre «Ramón Menéndez Pidal y la lengua de C. Colón; Palabras catalanas en escritos de Colón», por el profesor E. Vallhonrat, y «Consideraciones a l'entorn de la tesi de Cristóbal Colom catalanoparlant de N. Verdera», por el doctor M. Torres.

La mesa del día de clausura fue presidida por el poeta y filósofo V. Valero y contó con las ponencias de Nito Verdera: «Léxico náutico y toponímico catalán en los escritos de C. Colón; Entorn de *Brazas*», *«Hecho cabeça» i «Ian face»* comunicación del profesor P. Catalá y la doctora E. Irizarry de la Universidad norteamericana de Georgetown, que trató sobre «Los poemas de Colón: vínculos con su origen y religión».

I. C.

Nito Verdera (derecha), ponente y coordinador del simposio, y Vicente Valero (izquierda).

SE PRESENTÓ EN LA ANTIGUA CAPITANÍA GENERAL DE LA ZONA MARÍTIMA DEL ESTRECHO EL LIBRO *LA CARRACA: PRIMER ARSENAL ILUSTRADO ESPAÑOL,* DE JOSÉ QUINTERO GONZÁLEZ

Bajo la presidencia del almirante jefe del Arsenal de La Carraca Juan Serón Martínez y del alcalde de San Fernando, tuvo lugar el pasado 9 de marzo, en los salones de la antigua Capitanía General de la Zona Marítima del Estrecho, la presentación del libro *La Carraca: Primer Arsenal Ilustrado Español*, de José Quintero, ganador del Premio Virgen del Carmen. La presentación corrió a cargo del catedrático de Historia de la UNED Carlos Martínez Shaw, quien destacó del autor sus cualidades de investigador, y su contribución a la historia al fechar definitivamente el nacimiento del Arsenal de La Carraca en 1717. De gran libro de historia industrial, de historia de la economía marítima y de historia del reformismo ilustrado calificó Martínez Shaw el libro.

Seguidamente el autor hizo un recorrido del contenido de su obra, finalizando el acto, al que concurrió una notable cantidad de público, el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, agradeciendo el libro a su autor.

J. S. F.

DONACIÓN DE UNIFORMES AL MUSEO NAVAL

El 14 de febrero 2006, se firmaron en la Sala del Patronato del Museo Naval de Madrid las actas de donación de piezas de uniformes de oficiales de la Armada de principios del siglo XX. La donación fue efectuada por María Jurado Aparicio, y el contralmirante director del Museo, Teodoro de Leste Contreras firmó la recepción.

Estas piezas, en muy buen estado de conservación, muy ligadas a la vida y los recuerdos de la donante, y de momento guardadas en los depósitos del Museo Naval a la espera de una futura reubicación, son:

— Un uniforme de gala de teniente de Sanidad de la Armada, que fue utilizado en su boda por Rafael Jurado López, padre de María Jurado.

— Una capa de oficial de la Armada, que perteneció al contralmirante Cristóbal González-Aller Balseyro, esposo de María Jurado.

M. G. F.

DONACIÓN DE UN CUADRO DEL BUQUE ESCUELA *NAUTILUS* AL MUSEO NAVAL

El día 20 de enero de 2006, tuvo lugar en el Museo Naval de Madrid la firma de actas de donación de un cuadro titulado *Buque Escuela* Nautilus. Es un óleo de 97 x 103 cm pintado por María Ana O'Donnell de Laguno, que fue *accésit* en los premios de pintura «Virgen del Carmen 2001» y pasó a la exposición permanente del Museo Naval de Cartagena.

Representa a la corbeta *Nautilus* vista por la amura de babor, en la mar, con el aparejo aferrado. El buque escuela *Nautilus*, clíper de 1.500 toneladas construido en Glasgow y botado el 30 de octubre de 1868 con el nombre *Carrick Castle*, fue el último buque de gran porte y de propulsión sólo a vela de la Armada. Fue adquirido por el Ministerio de Marina en octubre de 1885, recibió el nombre de *Nautilus*, se clasificó como corbeta, y tras unas obras de acondicionamiento comenzó sus navegaciones como buque escuela en 1888. De sus muchas navegaciones, destacó la vuelta al mundo realizada de noviembre de 1892 a agosto de 1894. En 1922 dejó de navegar y pasó a ser Escuela de Aprendices en Ferrol. Desarmado en 1925, fue dado de baja en 1926 y desguazado en La Graña en 1933.

María Ana O'Donnell de Laguno, nacida en el seno de una familia de artistas, se inició en la pintura desde muy temprana edad. Tras tomar clases de dibujo y técnicas del color, se incorporó a la escuela taller de María de Laguno, paisajista, retratista y copista del Museo del Prado. Realizó su primera exposición en 1981, y a partir de entonces ha participado en varias exposiciones y ha pintado diversos murales.

M. G. F.

EXPOSICIÓN «SOLEDAD, RECUERDOS DEL MAR»

Del 10 de marzo al 11 de abril, Málaga se deleitó contemplando la exposición marítima «Soledad, recuerdos del mar», que la Hermandad del Cristo de la Buena Muerte (Mena) y la Virgen de la Soledad, junto con la Real Liga Naval Española —Delegación de Andalucía—, montaron en el edificio Italcable, propiedad de la Hermandad, en conmemoración de los 250 años de vinculación de la Armada con la Virgen de la Soledad.

Allí se podían admirar seis magníficos cuadros del *Elcano* del laureado pintor Esteban Arriaga, así como numerosos modelos de navíos, fragatas y goletas de la Armada de los siglos XVII y XVIII, como el *Juno* o *Santísima Trinidad*, y modelos del siglo XIX y XX, como el *Alfonso XIII* o *Blas de Lezo*.

También diez maniquíes con uniformes de Infantería de Marina desde el siglo XVIII hasta hoy, barcos en botella de J. Rodríguez del Barrio y L. Marín, multitud de fotografías de buques que han tenido relación con la Hermandad, cartas y otros documentos, así como los estandartes de la Cofradía y el que se custodiará en la Escuela Naval, y que todos los años portarán los guardias marinas en la procesión de la Virgen junto a la bandera pontifica. Todo ello presidido por una pintura de la Virgen de la Soledad, del insigne pintor Revello del Toro.

En la inauguración, el capitán de fragata José C. Fernández pronunció una conferencia sobre las tres Vírgenes con vinculación a la Armada: la del Rosario, del Carmen y de la Soledad.

Los actos fueron presididos por el contralmirante J. Ollero, jefe de Acción Marítima de Cádiz, y el hermano mayor de la Hermandad, Cayetano Utrera.

R. D. N.

DONACIÓN DE UNA FOTOGRAFÍA HISTÓRICA AL MUSEO NAVAL

El director del Museo Naval, contralmirante Teodoro de Leste, recibió una fotografía histórica sobre un hecho notable de nuestra Guerra Civil de manos de Salvador Moreno González-Aller y Olga Martínez Riva de la Calleja, nietos respectivos de los almirantes laureados Salvador Moreno Fernández y Ángel Riva Suardiaz.

El hecho histórico es sobre el apoyo que el crucero del bando nacional *Almirante Cervera* prestó al Cuartel de Simancas en Gijón a principios de 1936 durante los 36 días que duró el asedio por las fuerzas del Frente Popular. Los defensores de Simancas consiguieron el objetivo importante de atraer sobre sí grandes efectivos del enemigo que podrían haberse utilizado en otras acciones contra las fuerzas nacionales y la postura numantina de resistencia a toda costa sin esperanza de socorro, que constituyó una hazaña ejemplar. El comandante del *Cervera* era el entonces laureado capitán de fragata Salvador Moreno, y el teniente de navío Ángel Riva Suardiaz el único de los sitiados miembro de la Armada.

Para recordar aquella gesta el capitán de fragata Moreno le dedicó al teniente de navío Riva una foto del *Cervera* con la siguiente leyenda:

Al teniente de navío Ángel Riva Suardiaz, bravo defensor de Simancas y superviviente de la gesta heroica; con el testimonio de admiración y cariño de la dotación del Cervera *y en recuerdo de días de convivencia espiritual.*

Gijón 21 octubre-938-III A. T.

Salvador Moreno.

J. J.

XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA «DESPUÉS DE TRAFALGAR»

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval se ha celebrado en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, en Madrid, las XXXII Jornadas de Historia Marítima, bajo el título «Después de Trafalgar».

Después de Trafalgar la historia siguió su curso, y una serie de nuevos e imprevistos acontecimientos marcaron el hilo conductor de los comienzos decimonónicos. Los años que van desde Trafalgar hasta el comienzo de la guerra de la Independencia constituyen un paréntesis entre guerras, aunque el fenómeno bélico no está del todo ausente y la guerra contra Inglaterra continúa en el virreinato del Río de la Plata. Napoleón prepara la artera invasión de España tras el Tratado de Fontainebleau, y Godoy despliega sus ambiciones en torno al Consejo del Almirantazgo, mientras que la Marina languidece lentamente.

Aspectos de esa coyuntura fueron tratados por los ponentes de las jornadas, que fueron los siguientes:

El general José Cervera Pery.

— «La monarquía española en la encrucijada (1806-1808)», por Emilio de Diego, catedrático de Historia Contemporánea (UCM).

— «La evolución de la Armada hasta la invasión napoleónica», por el capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón, director de la *Revista de Historia Naval*.

— «La situación sanitaria duranta la época de entreguerras», por el teniente coronel médico Manuel Gracia Rivas.

— «La guerra contra el inglés en el escenario americano», por el general auditor José Cervera Pery.

— «La Marina en el Río de la Plata. El apostadero de Montevideo», por Alejandro N. Bertocchi, profesor del Instituto Militar de Estudios Superiores del Uruguay.

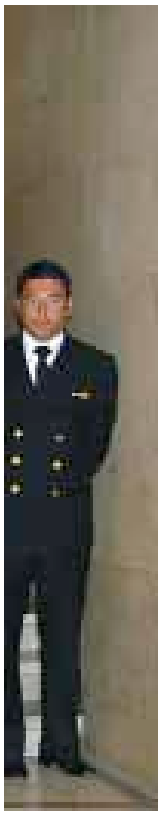
La apertura corrió a cargo del contralmirante Teodoro de Leste, director del Instituto de Historia y Cultura Naval. Las jornadas fueron clausuradas por el contralmirante Jesús Alvargonzález, director de Asistencia y Servicios Generales de la Armada.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.

De izquierda a derecha, el teniente coronel Manuel Gracia Rivas, el catedrático Emilio de Diego y el profesor uruguayo Alejandro N. Bertocchi.

Su Majestad el Rey presidió el pasado 30 de marzo, en el Paraninfo del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN), en Madrid, la primera reunión conjunta de los Consejos Asesores de Personal de las Fuerzas Armadas. En la fotografía, S. M. el Rey, el ministro de Defensa, el jefe del Estado Mayor de la Armada, el almirante de Personal, el contralmirante presidente y miembros del Consejo Asesor de Personal de la Armada.



GACETILLA

Visita de S. A. R. el Príncipe de Asturias al Tercio de Armada

El pasado 15 de marzo, S. A. R. don Felipe de Borbón visitó el Tercio de Armada en su acuartelamiento de San Fernando. A su llegada fue recibido en el patio General Marqués por el AJEMA, almirante general Sebastián Zaragoza, el comandante general de Infantería de Marina, general de división Juan García Lizana, y el jefe del TEAR, general de brigada Jesús Díaz del Río.

Tras rendir los honores de ordenanaza, S. A. R. pasó revista a la fuerza que le rendía honores. Acto seguido, en la Sala de Banderas, asistió a una breve exposición sobre la historia del TEAR, su composición, misión y operaciones actuales en las que participa. A continuación firmó en el libro de honor del TEAR.

Seguidamente se trasladó a la zona de La Clica, donde tuvo lugar la ejecución de un supuesto táctico, en el que participaron medios anfibios y terrestres del TEAR y helicópteros de la FLOAN. La demostración consistió en un rescate de rehenes mientras realizaban una misión de mantenimiento de la

El Príncipe de Asturias firmando en el Libro de Honor del Tercio de Armada.

De izquierda a derecha: ALFLOT, AJEMA, S. A. R. y COMGEIM. En segundo plano, el almirante jefe del Cuarto Militar de S. M. el Rey.

paz bajo los auspicios de la ONU.

Tras la demostración asistió a una exhibición estática de material, donde tuvo ocasión de saludar personalmente a los oficiales, suboficiales y tropa que se encontraban a pie del material.

También visitó los alojamientos, pañoles y oficinas del Batallón Mecanizado de Desembarco.

La visita finalizó con una copa de vino español.

(Fotos: TEAR).

S. N.

Entrega a la Armada de la fragata *Méndez Núñez*

La fragata *Méndez Núñez,* la cuarta de la serie *F-100*, fue entregada a la Armada el pasado día 21 de marzo en un acto celebrado en el arsenal de Ferrol, que fue presidido por el ministro de Defensa José Bono.

El titular de Defensa fue recibido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, acompañado por el jefe del Apoyo Logístico, almirante Miguel Beltrán, el delegado del Gobierno en Galicia Manuel Ameijeiras y el alcalde de Ferrol Juan Juncal.

Tras recibir los honores de ordenanza, el ministro pasó revista a la Fuerza que le rindió honores y después de saludar a las autoridades civiles y militares ocupó el lugar de presidencia.

Seguidamente el personal de la ICO pasó revista de inspección al buque, a lo que siguió la firma de la documentación de entrega de la fragata a cargo del jefe del arsenal, vicealmirante Francisco Cañete, y el director de la Factoría Ferrol-Fene de Navantia.

El comandante de la fragata recibe al ministro de Defensa a su llegada a bordo.

El ministro de Defensa José Bono acompañado del AJEMA pasa revista a la Fuerza que le rindió honores y a la dotación de la fragata *Méndez Núñez*.

Acto seguido, y tras ser bendecida por el vicario castrense de Ferrol, el ministro entregó la bandera nacional al comandante, capitán de fragata Aniceto Rosique Nieto, quien solicitó permiso al ministro para el embarque de la dotación, que ocupó sus puestos de formación en la cubierta del buque.

El comandante del buque, auxiliado por el oficial ayudante de derrota, procedió al izado de la bandera, mientras se le rendían los honores reglamentarios. Seguidamente el ALFLOT, almirante Ángel Tello, embarcó en la fragata y dio posesión del mando del buque al comandante, utilizando el ritual establecido en las Reales Ordenanzas, y acto seguido juró el cargo, izándose seguidamente su gallardete.

Con la interpretación del himno de la Armada y el desfile de la Fuerza y la visita a bordo del ministro de Defensa, finalizó la ceremonia de entrega de la cuarta unidad de las *F-100*, con lo que se completa la primera serie del programa, a la que seguirá la construcción ya encargada y presupuestada, según afirmó el propio ministro de Defensa, de la *F-105*.

(Fotos: ORP, Armada Ferrol).

I. C.

Nombramiento de ALFLOT como presidente de honor del «Rota Club de Golf»

El pasado 7 de marzo de 2006, en el Cuartel General de la Flota, en la Base Naval de Rota, tuvo lugar un acto en el que la Junta Directiva del «Rota Club de Golf» nombró presidente de honor al Almirante de la Flota Ángel Tello Valero.

Por parte del «Rota Club de Golf» estuvieron presentes Miguel García Cerdán, presidente; Jesús Sánchez-Ferragut, secretario; Begoña de Ceclis, vocal de Formación, y Juan Cornago Diufaín, vocal de socios.

El recién constituido «Rota Club de Golf», que aglutina entre sus socios a un nutrido grupo de personal de la Armada junto con personal con vinculación a la misma, da así un paso adelante en sus objetivos de fomentar la práctica de este deporte en un ambiente de deportividad y amistad, de acuerdo con la normativa de clubes deportivos y reglas federativas.

Hay que destacar el aumento de los aficionados a este deporte entre el personal de la Armada, en todos los empleos.

Como es sabido todos los años se celebra el Campeonato de Golf de la Armada, los dos últimos se celebraron en Santander (2004) y Vera (Almería, 2005), y el de este año tendrá lugar en Badajoz

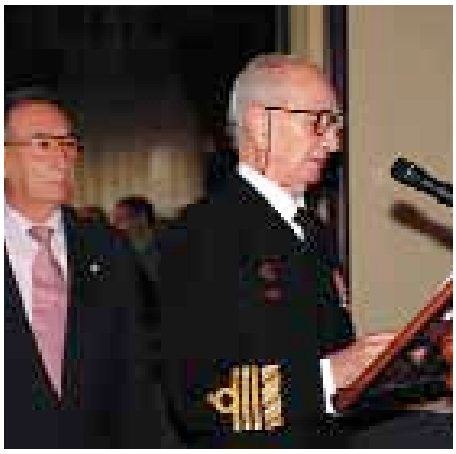
J. S. F.

El Centro Cultural de los Ejércitos nombró socio de honor al almirante general Saturnino Suanzes

El Centro Cultural de los Ejércitos, que preside el general Juan Rodríguez Hérnández, entregó el nombramiento de socio de honor al almirante general Saturnino Suanzes de la Hidalga en una sencilla y emotiva ceremonia que, presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Sebastián Zaragoza, se celebró el pasado 20 de febrero en el salón principal del citado centro, en su sede social de la Gran Vía de Madrid.

Al acto asistieron un buen número de oficiales generales de los tres Ejércitos, junto con familiares, antiguos subordiandos y amigos del homenajeado, quien en unas sencillas palabras agradeció la distinción y el homenaje que se le tributaba, estampando a continuación su firma en el libro de honor del citado centro, en cuya primera página estampó la suya el rey Alfonso XII.

El AJEMA en su intervención hizo un panegírico del almirante Suanzes, haciendo hincapié en sus virtudes militares y humanas, en su capacidad de liderazgo y en los logros y servicios prestados a la Armada a lo largo de su dilatada carrera profesional.



El AJEMA también entregó al presidente del centro una bandera torrotito o de tajamar enmarcada, que izan los buques de guerra en el asta de proa en determinadas ocasiones.

(Fotos: ORP, Armada).

S. N.

Crucero de despedida del submarino *Marsopa* (S-63)

El S-63 *Marsopa*, último submarino de la clase *Daphné* que aún queda en servicio en la Armada, ha efectuado su crucero de despedida, previo a su inmovilización y posterior baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada.

Así, tras salir de la Base de Cartagena, haría escala en los puertos de Tarragona, Castellón, Melilla, Ceuta, Lisboa y Sóller, por ese orden, para desde ahí regresar a Cartagena, donde quedó inmovilizado. En cada uno de los puertos visitados, se efectuarían visitas programadas que desbordaron ampliamente las previsiones, e incluso en algunos se impartieron conferencias sobre la historia del Arma Submarina y la relación histórica de nuestros submarinos con las ciudades del norte de África, que tendrían

Entrada en Taragona.

La dotación del *Marsopa* instantes antes de salir de la Base de Submarinos de Cartagena para el crucero de despedida.

El suboficial más antiguo del *Marsopa* entrega un recuerdo al suboficial mayor del Tercio de la Legión en el Cuartel Millán Astray de Melilla.

como marco el Palacio de Exposiciones y Congresos de Melilla y el Centro Cultural de los Ejércitos de Ceuta, ambas con gran afluencia de público.

En cuanto a visitas relevantes, en Melilla la dotación del submarino fue recibida por el presidente de la ciudad autónoma en el Salón Dorado del Palacio de la Asamblea, mientras que durante la estancia en el Arsenal de Alfeite hubo una recepción a bordo a la que asistieron, entre otras autoridades civiles y militares, el embajador de España en Lisboa y el AJEMA portugués.

Por lo que a Sóller respecta, última escala del viaje, resaltar el homenaje que se realizó al salir de puerto a la dotación del submarino *C-4*, que reposa en aquellas aguas desde el 27 de junio de 1946, en que resultaría abordado por el destructor *Lepanto* en unas maniobras navales, y que consistió en el lanzamiento al mar de una corona de flores y la lectura de la *Oración Marinera*.

Recepción a bordo del *Marsopa*. De izquierda a derecha, vicealmirante Treviño, comandante del *Marsopa*, AJEMA portugués, agregado naval español y jefe de la Flotilla de Submarinos de la Armada portuguesa.

El *Marsopa* atracado en Sóller. A su salida arrojó al mar una corona de flores en recuerdo de la dotación del submarino *C-4*, que reposa en aquellas aguas.

El *Marsopa* recibió numerosos visitantes en el puerto de Sóller.

Tras la llegada a Cartagena, el *Marsopa* quedó inmovilizado, y tal y como está contemplado para estos casos comenzó a desmontársele todo aquel material que aún pueda ser de utilidad para otras unidades de la Armada, en espera de que cause baja definitiva en la Lista Oficial de Buques y se decida su futuro, ya que son varias las ciudades que pretenden hacerse con él, imitando el ejemplo de Torrevieja, que conserva el ex submarino S-61 *Delfín* como museo flotante.

(Fotos: D. Quevedo).

D. Q. C.

V Curso de Altos Estudios Estratégicos para Oficiales Superiores Iberoamericanos

Entre los días 13 de febrero y 31 de marzo del presente año, ha tenido lugar en el CESEDEN, Madrid, el V Curso de Altos Estudios Estratégicos para Oficiales Superiores Iberoamericanos (V Curso AEEOSI), al que han asistido 39 oficiales superiores (generales, almirantes, coroneles, capitanes de navío, tenientes coroneles y capitanes de fragata) pertenecientes a los siguientes países: Argentina (2), Brasil (2), Colombia (2), Chile (2), República Dominicana (2), Ecuador (2), El Salvador (2), Guatemala (2), Honduras (2), México (2), Nicaragua (2), Paraguay (2), Perú (2), Portugal (2), Uruguay (2), Venezuela (2) y España (7).

Este curso nació como consecuencia de un acuerdo de los jefes de Estado y Gobierno en las cumbres iberoamericanas, en donde se acordó que las Fuerzas Armadas de los respectivos países debían participar también en el proceso de diálogo y colaboración que se viene desarrollando auspiciado por las citadas cumbres.

La finalidad del curso es que oficiales que al cabo de unos años asumirán cargos de responsabilidad en las Fuerzas Armadas de sus respectivos países compartan unas semanas de trabajo, en las que se den circunstancias que faciliten el conocimiento mutuo suficiente que permita a todos comprender distintos puntos de vista e interpretaciones, de forma que, paso a paso, las Fuerzas Armadas contribuyan también a la formación y consolidación de una real comunidad iberoamericana.

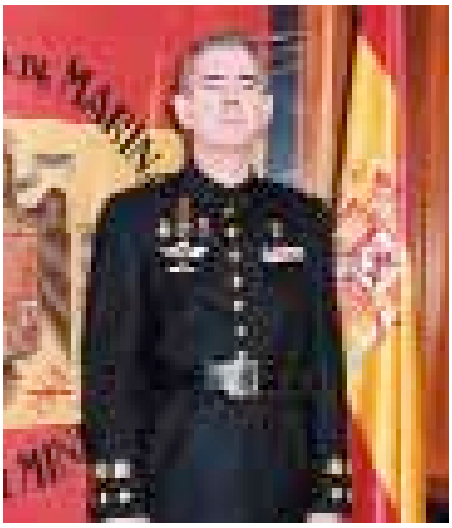
Se efectuaron visitas a diversos centros e instituciones radicadas en Madrid, y viajes de estudios por la región del noroeste de España para visitar instituciones, unidades militares e industrias, así como un viaje a Bruselas para visitar las Instituciones de la Unión Europea y el Cuartel General de la OTAN. También el día 2 de marzo fueron recibidos en audiencia por S. M. el Rey de España.

J. M.ª S.

Ascensos y nombramientos

Jaime Rodríguez-Toubes Núñez, ascendido al empleo de vicealmirante.

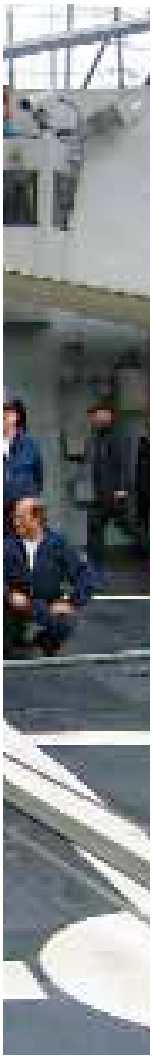
Fernando Lista Blanco, ascendido al empleo de contralmirante.



Juan Antonio Pardo de Donlebún Montesinos, ascendido a general de brigada de Infantería de Marina.

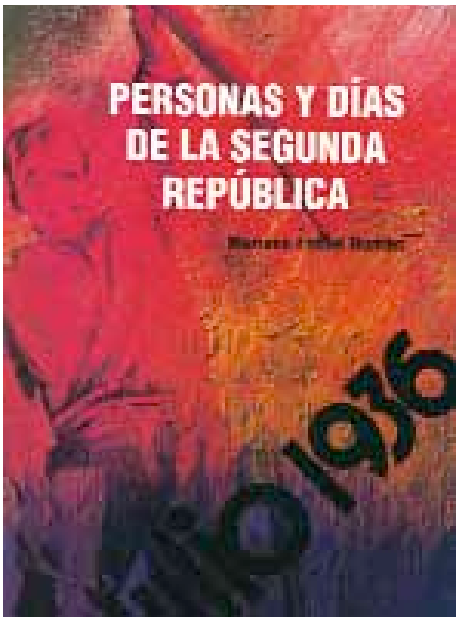
Capitán de navío Guillermo Valero Avezuela, nombrado director de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

·El pasado 23 de marzo miembros de la «Asociación Lepanto» de veteranos de la Armada de Asturias visitaron la fragata *Blas de Lezo* y las escuelas «Escaño» y «ESENGRA». En la fotografía posan en la cubierta de vuelo de la fragata *Blas de Lezo*. (Foto: M. G.).



LIBROS

LLOBET ROMÁN, Mariano: ***Personas y días de la Segunda República.***— (ISBN: 84-609-9802-7). Editado por el autor; marzo 2006; 267 páginas; ilustraciones; PVP: 15 euros. (Pedidos: Artegraf, c/ Oriente, 5-46006 Valencia; e-mail: artegraf@sgprint.com)



Un aniversario redondo sobre un evento histórico trascendental es el mejor abono para una buena cosecha bibliográfica sobre dicho suceso. Ubérrima fue la trafalgareña del pasado año y del mismo cariz se nos presenta la del 75 aniversario de la II República que, el 14 de abril pasado, acaba de cumplirse. Entre las obras que han visto la luz en el primer semestre del pasado año cabe destacar: *Viva la República*, de R. Torres; *La II República*, de J. Gil; *República, periodismo y literatura*, de J. Gutiérrez Palacios; *La Segunda República Española: crónicas parla - mentarias*, de J. Pla; *En el nombre del pueblo*, de R. Cruz; *República y guerra en España*, de S. Juliá. En este frondoso bosque, nos ha llama-

do la atención un árbol robusto, cimero y bien enraizado, que se plantó en forma de artículos, a lo largo del pasado año de 2005 en el periódico *El Mundo,* en su edición de Ibiza y Formentera, que ahora el autor ha recopilado en una magnífica obra, perfectamente estructurada en tres partes. En la parte I, trata sobre los persosajes que trajeron la Segunda República: Ramón Franco, Azaña, Alcalá-Zamora, Maura, Lerroux, Prieto, Largo Caballero, etc., así como el papel que jugaron tres famosos generales: Queipo de Llano, Cabanellas y Sanjurjo, que por paradójico y sorprendente que nos pueda parecer dada su pertenencia al bando franquista, fueron también personajes destacados en la instauración de la República en nuestro país.

En la parte II, *Trabajos y días de la II República*, se tratan temas tan sugerentes como «Su Advenimiento», «La quema de conventos», «Pugnas con la iglesia», «Masonería y República», «La reforma agraria», «La ley Azaña», «La enseñanza», «El Frente Popular», «La República apuñalada», etcétera.

La parte III, nos narra cómo empezó la Guerra Civil, en Melilla, Sevilla, Madrid, Mallorca, Monorca, Ibiza, Barcelona, Valencia, Zaragoza, Burgos, Oviedo, Valladolid, Galicia, etcétera.

En el prólogo, a cargo del ex ministro Abel Matutes Juan, después de recalcar que resulta especialmente oportuno el fino estudio psicológico y el riguroso análisis histórico y sociológico que nos ofrece esta obra, dice: «Me ha llamado la atención un esfuerzo por analizar los hechos en su contexto histórico, así como su capacidad por situar a los protagonistas dentro de sus laberintos, es decir, frente a sus dudas, sus responsabilidades históricas y finalmente frente a sus contradicciones. Es de destacar cómo muchos que contribuyeron al advenimiento de la República, contribuyeron decisivamente a su derrocamiento».

Mariano Llobet, abogado y licenciado en Ciencias Políticas y Económicas es un brillante y veterano colaborador de nuestra REVISTA, aunque él se empeñe en afirmar que no es historiador ni escritor, definiéndose simplemente como «leído escribidor». Gran lector y conocedor de la historia en general, en especial de la República y Guerra Civil, de cuyo periodo posee una especializada biblioteca de más de 2.000 títulos.

Estamos ante una magnífica obra para ilustar a un público no especializado, que deshace más de un tópico, con unas interpretaciones sobre los acontecimientos y sus protagonistas perfectamente contrastados y basados en la amplia blibliografía existente, que el autor ha sabido presentarnos de forma clara y atractiva, donde el rigor histórico y el elegante estilo literario van cogidos de la mano. El contraste está en su módico precio (15 euros), con la excelente edición (calidad del papel, de la encuadernación y de las más de cuarenta ilustraciones a toda página y a todo color). Por todo lo cual, tanto por su continente como por su contenido, recomendamos esta obra a todos nuestros lectores.

S. N.

ORTEGA GAYTÁN, Jorge Antonio: ***Los Marinos (Bitácora Naval Guatemalteca).***—(ISBN: 99922-720-2-3). Centro Editorial y de Documentación Para La Historia Militar (CEDHIM). Guatemala, enero 2005. 530 páginas, algunas fotografías y varios planos.

Alumno del 5.º Curso de Altos Estudios Estratégicos para Oficiales Superiores Iberoamericano, que recientemente ha finalizado en el CESEDEN, el coronel del Ejército guatemalteco Ortega nos ha hecho conocer el libro que recensamos.

En su cuidado trabajo queda reflejada la historia de la Marina guatemalteca, Marina joven, pues nació en 1959 fruto de una intensa colaboración con Suecia, buscando las raíces que la ligan al periodo precolombino, a la conquista de don Pedro de Alvarado y al hito histórico que supone el que, en las riberas del Pacífico guatemalteco, allá por el puerto de Iztapa, naciesen los buques de las primeras flotas que establecieron el tráfico comercial entre Perú, el istmo y la metrópoli.

Del periodo precolombino destaca la síntesis que ofrece de las recientes investigaciones tendentes a demostrar la presencia de una flota china en las costas del Pacífico americano, allá por el 1421, además de sus interesantes apreciaciones sobre la navegación en tiempo de los mayas deducidas de numerosos yacimientos arqueológicos que muestran las embarcaciones de los aborígenes, y las descripciones de éstas hechas, más tarde, por los primeros conquistadores.

En cuanto a la época contemporánea se ocupa de la ya mencionada fundación de la Marina de la Defensa Nacional en 1959, la compra en Suecia de cuatro dragaminas, que formaron la primera fuerza naval de Guatemala, y la contribución de oficiales de la Marina sueca a la creación de la Escuela Naval de Guatemala.

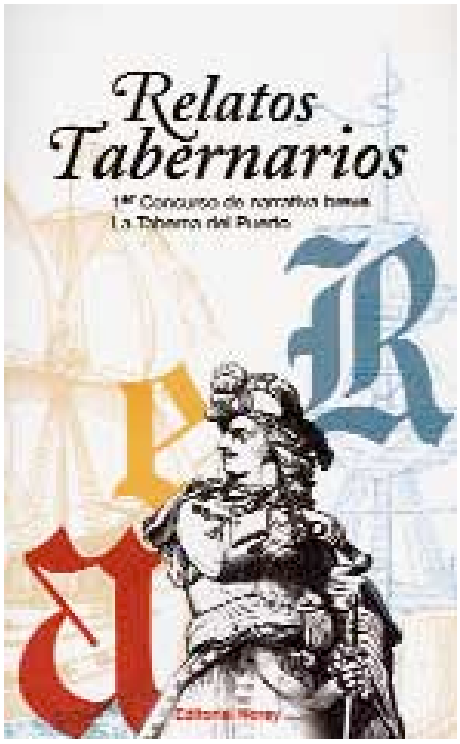
El libro finaliza con una descripción exhaustiva de la actual Marina guatemalteca, su reciente evolución, las unidades con que cuenta y su organización, incluyendo una interesante miscelánea sobre las disposiciones legales (remon-

tándose hasta Carlos I de España y pasando por las constituciones del XIX y XX) que conformaron la actual República.

Podemos considerar el libro de Ortega como modelo de lo que se debe saber de una Marina nacional pequeña pero efectiva e imprescindible por la situación estratégica de la nación de su bandera, cercana al canal de Panamá, a caballo entre dos océanos y que también tuvo y tiene vocación de nexo de unión entre ellos o, si lo prefieren, entre las naciones ribereñas de ambos.

E. C.

VARIOS AUTORES: ***Relatos tabernarios.***—(ISBN: 84-7486-164-0). Editorial Noray, Barcelona, marzo 2006; 112 páginas; PVP: 12,5 euros.



Esta obra recopila una selección de relatos e historias, unos reales, otros fantásticos, sobre el mar y sus gentes. Se trata de los 15 premiados en el primer Concurso de Narrativa Breve que organiza La Taberna del Puerto, un foro de internet (*www.latabernadelpuerto.com*) que nació algo más de dos años, con la intención de compartir consejos náuticos.

Manuel F. Pérez Sola es el autor del relato ganador, *In memoriam*, ambientado en una taberna de la dársena pesquera de Santa Lucía, del puerto de Cartagena y con un viejo marino como protagonista. Todo muy del gusto y estilo del escritor y académico cartagenero Arturo Pérez-Reverte.

Entre los relatos finalistas, destacan dos historias: *El hundimiento del* Sirio, un trasatlántico que naufragó el 4 de agosto de 1906 en el peligroso Freu entre islas Hormigas y cabo de Palos, y *7 de Octubre*, cuyo protagonista es un estudiante condenado a galeras, que encontró trágico fin en la batalla de Lepanto.

También se insertan dos relatos de humor, uno de ellos del llamado negro o macabro, y otro que rezuma ironía y veracidad al relatar las pericias de una

excursión a las Pitiusas a bordo de una embarcación deportiva en plena época estival.

Relatos Tabernarios es un popurrí de cuentos e historias ambientados la mayoría de ellos en la náutica de recreo, aunque todos rezuman espuma y sabor a sal y no pueden ocultar algunos de los sentimientos de sus autores: el amor a los barcos y a la mar.

I. C.

PLACER CERVERA, Gustavo: ***El estreno del Imperio (La guerra de 1898 en Cuba, Puerto Rico y Filipinas).***—Editorial Ciencias Sociales. La Habana, 2006; 398 págs. Ilustraciones.

La historia de España quedó marcada a finales del siglo XIX por una serie de acontecimientos que pronto se conocieron como el Desastre del 98, que supuso el final de la presencia española en Cuba, Puerto Rico y Filipinas —su última supervivencia ultramarina— y el comienzo o «estreno» de un nuevo Imperio: el de los Estados Unidos, bien caracterizado por sus ambiciones hegemónicas e imperialistas de ejercer una decisiva influencia en una amplia área oceánica, tanto del Atlántico como del Pacífico.

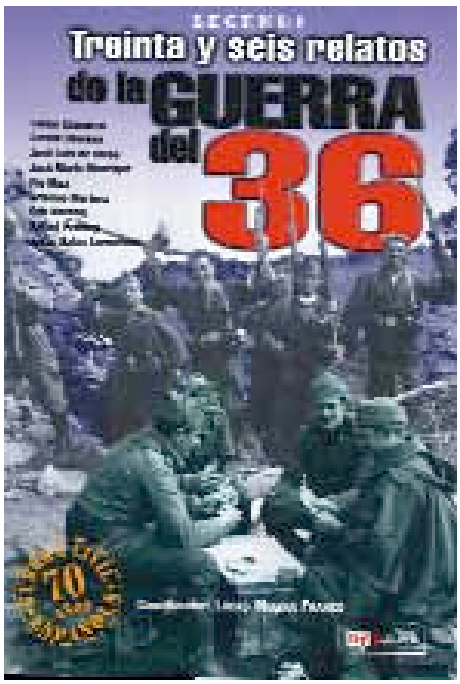
Gustavo Placer Cervera, investigador e historiador cubano de marcado carácter hispanista, que tanta prueba de su devoción a la verdad histórica nos tiene dadas a través de anteriores entregas, culmina con este libro su proyecto más ambicioso y más logrado desde un documentado y bien tratado análisis de las circunstancias que llevaron a la triste situación española y el ascenso en áreas de influencia y dominio de los Estados Unidos de América.

A través de un emsamblado recorrido, expone, matiza y establece los parámetros de este conflicto que tanto afectó a españoles, cubanos, portorriqueños o filipinos, constituyendo todo el libro una obra verdaderamente notable en extensión y alcance.

Es evidente que por el tratamiento temático, sus bien elegidas ilustraciones y una amplia y documentada bibliografía, *El estreno del Imperio* es el exponente de una investigación rigurosa con un excelente hilo conductor, y supone una importante aportación en el campo de la historiografía cubana, pero también de la española, a la que enriquece de modo decisivo y terminante.

J. C. P.

VARIOS AUTORES, coordinador MOLINA FRANCO, Lucas: ***Treinta y seis relatos de la guerra del 36.***—(ISBN: 84-96016-68-4). AF Editores, colección Legendi. Valladolid, 2006; 382 páginas; ilustraciones; PVP: 23 euros:



La Guerra Civil española sigue siendo fuente inagotable de artículos periodísticos, estudios y ensayos históricos, novelas o guiones cinematográficos, pudiéndose afirmar que cuenta con una de las más extensas bibliografías de cuantas guerras se han librado a lo largo de todos los tiempos. Este año, en que se cumple el 70 aniversario de su inicio, se está produciendo un rebrote de títulos en los que se presenta ese conflicto fraticida desde diferentes puntos de vista, alguno de ellos desenfocado y superficial.

Otros se caracterizan por un rigor histórico y objetividad argumental, como es el caso del que ahora presentamos a nuestros lectores y en el que se recogen exactamente treinta y seis historias, un número que coincide, y no por casualidad, con el año del inicio de aquella terrible y trágica guerra.

Se trata de una recopilación de trabajos publicados en el último decenio en revistas de tanto prestigio como *Historia y vida, Historia de Iberia Vieja* o *Revista Española de Historia Militar*, escritos por los autores y colaboradores habituales de AF Editores y de Quirón Ediciones.

De los 36 relatos, debemos destacar los cinco que se refieren a difernetes episodios navales de la guerra. El autor de tres de ellos es Lucas Molina Franco, que además firma junto con otros dos reconocidos especialistas, Artemio

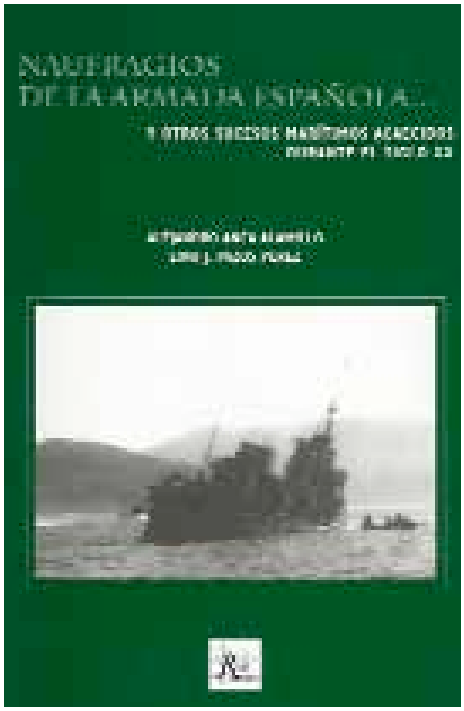
Mortera y Rafael Permy, el trabajo con el que se concluye el volumen: *De contrabandista a crucero auxiliar. El Mar Cantábrico en la Guerra de Espa - ña*. También reseñar el trabajo del capitán de navío José María Blanco Núñez, secretario general de la Comisión Española de Historia Militar y destacado colaborador de nuestra REVISTA, que se ocupa de un tema poco conocido y estudiado: *La Marina de guerra portuguesa y la Guerra Civil española*, y que aborda con el rigor y amenidad a que nos tiene acostum-brados.

El libro está ilustrado por multitud de fotografías, muchas de ellas inéditas o poco conocidas, y al igual que las demás de esta colección está editado en un volumen de gran calidad y esmerada presentación

F. A.

ANCA, Alejandro y PAZOS, Lino J.: ***Naufragios de la Armada española y otros sucesos marítimos acaecidos durante el siglo XX.***—(ISBN: 84-934944-0-2). Real del Catorce Editores, S. L. Madrid 2006; 150 págs.; ilustraciones; PVP: 22 euros.

Es escasa la biografía sobre naufrágios de la Armada española, aunque algunos de ellos tuvieron una gran transcendencia e impacto en la opinión pública, como fue el caso del *Reina Regente*, acaecido a finales del siglo XIX. Es de destacar el libro del vicealmirante Vicente Cuquerella, publicado en 2003, *La odisea de la fragata* Ariete *en la Costa de la Muerte*, naufragio ocurrido hace 40 años y que un buen número de sus protagonistas —náufragos y sus salvadores— han conmemorado en Lira (Carnota), donde se produjo aquel desgraciado accidente en el que, milagrosamente se salvó toda la dotación de 187 hombres..



Ese naufragio fue el último habido de la Armada española y con su detallado relato se cierra la obra que comentamos, en la que también se incluyen dos interesantes anexos, el I, titulado: *Reseña incompleta de otros sucesos marítimos en los que*

estuvieron implicados buques de la Armada (se excluyen acciones de guerra) y Anexo II *Buques perdidos de manera definitiva en diversas acciones bélicas de la Guerra Civil (1936.1939).*

Trece es el número de naufragios que se detallan en la obra, entre ellos además del mencionado *Ariete*, el del crucero acorazado *Cardenal Cisneros*, crucero *Blas de Lezo*, guardacosta *Uad Targa*, cañonero *Condor*, remolcador *Cíclope*, destructor *Císcar*. Todos ellos ocurridos en aguas gallegas, y la mayoría en la Costa de la Muerte en los que no hubo que lamentar víctimas mortales y que tampoco se ocasionaron en la pérdida del acorazado *España* —el buque de la Armada de mayor tonelaje naufragado en el siglo XX— embarrancado en cabo Tres Forcas en 1923. También se detallan los naufragios del submarino *C-4* en aguas de Sóller, en el que pereció toda su dotación (44 hombres), y el del dragaminas *Guadalete*, hace 52 años en aguas del Estrecho, con 36 víctimas mortales.

El libro está escrito por Alejandro Anca, reputado investigador naval y veterano colaborador de la REVISTA, junto con Lino J. Pazos, que al alimón han redondeado una magnífica obra, escrita con gran rigor, fruto de una exhaustiva investigación. Es de esperar que ambos sigan colaborando y que en el futuro nos ofrezcan nuevos títulos sobre aspectos de nuestro pasado naval que tan bien conocen.

Por último destacar la cantidad y calidad de las fotografías que ilustran los bien cuidados textos, que junto con la esmerada edición de este libro —de los llamados de gran formato— lo hacen especialmente recomendable para todos los aficionados al pasado de nuestra Armada.

S. N.

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA