

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

JULIO 2000



Duplicado

REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

CARTA DEL DIRECTOR	3
CARTAS AL DIRECTOR	5
<b>EL PODER NAVAL EN EL NUEVO MILENIO</b>	

Vicealmirante Julio Albert Ferrero ¿VUELVEN LOS ACORZADOS?	7
---	---

**TEMAS GENERALES**

José A. Fernández Palacios LA VIRGEN DEL CARMEN, PATRONA DE LA MARINA DEPORTIVA	15
Dionisio García Flórez LA ISLA DEL PEREJIL	25

**TEMAS PROFESIONALES**

Capitán de navío José L. de Diego Jimena LA FUERZA NAVAL EN LAS OPERACIONES CONJUNTAS	31
Coronel de Infantería de Marina Agustín Rosety Fernández de Castro CAPACIDAD EXPEDICIONARIA: TRADICIÓN Y VOCACIÓN NAVAL	43
Capitán de corbeta Gregorio Bueno Murga LA MANIOBRA ESTRATÉGICA EN LA MAR	51

**HISTORIAS DE LA MAR**

Capitán de corbeta Luis Jar Torre MISIÓN IMPOSIBLE	61
José Luis Infiesta López UN BARCO FAMOSO, LA NAVE DE KYRENIA	77
Agustín R. Rodríguez González VICTORIAS POR MAR DE LOS ESPAÑOLES: CELI- DONIA Y RAGUSA	85

**INFORMACIONES DIVERSAS**

LA «REVISTA»: HACE CIEN AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MISCELÁNEA
ANEC DOTARIO MARINERO
PAÑOL DE PINTURAS
CINE CON LA MAR DE FONDO
LA MAR EN LA FILATELIA
LEXICOGRAFÍA
ESPACIOS MARINOS DE INTERÉS ECOLÓGICO
GALERÍA DE CAPITANES GENERALES DE LA ARMADA
MARINOGRAMA

**NOTICUARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS**

FUNDADA EN 1877  
AÑO 2000  
JULIO  
TOMO 239



Nuestra portada: El transporte de  
ataque Aragón —que acaba de  
ser inmovilizado, paso previo a  
su baja en la Armada— duran-  
te su participación en el ejerci-  
cio PHIBLEX 2000.  
(Foto: J. Navas Camacho).







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.

Edición del Ministerio de Defensa

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

NIPO: 076-00-027-1

---

### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5  
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27:  
Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librera*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- OVIEDO.—Librería-papelería *Gema-Bendet*. Milicias Militares, 3.
- 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*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	275 ptas.	1,65 €
Unión Europea .....	350 ptas.	2,10 €
Otras naciones .....	375 ptas.	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	2.475 ptas.	14,87 €
Unión Europea .....	3.256 ptas.	19,56 €
Otras naciones .....	3.355 ptas.	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: a@regemar@ext.mde.es

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

La Comunidad Valenciana, con sus 466 kilómetros de costa, tiene la particularidad de que sus tres capitales provinciales son puerto de mar. Esa región, la del antiguo Reino de Valencia, ha sido cuna de ilustres marinos: Diego Ramírez de Arellano, Jorge Juan, los hermanos Císcar y Julio Guillén, entre otros. Durante ocho años fue sede del papa del Mar —Benedicto XIII o papa Luna, cuyo principal valedor fue el valenciano San Vicente Ferrer—, que se mantuvo en sus trece en la fortaleza templaria de Peñíscola.



El siglo xv fue para la capital de la Comunidad su siglo de oro, gracias a la fuerte actividad mercantil de su puerto, que convirtió a Valencia en el centro comercial del Mediterráneo occidental. Testigos de aquel esplendor marítimo son las magníficas atarazanas góticas, recientemente restauradas, el Consolat del Mar y el palacio del Almirante, hoy sede de la Consellería de Economía y Hacienda. Sin embargo, Valencia está ávida de mar, pues ha vivido demasiado tiempo dándole la espalda y se considera que está en deuda con él. Pero está convencida de que cuanto más marítima se torne más grande será.

Una de las muestras de la vocación marinera, que Valencia está recuperando a pasos agigantados, es la afición por los deportes náuticos, principal instrumento para crear una mentalidad marinera que difunda la influencia del mar en la vida de los pueblos.

Y en ello —queridos lectores— está empeñado el pujante y activo Club Náutico de Valencia, que acaba de celebrar con gran brillantez, y superado sus anteriores récords, la segunda edición del Trofeo S. M. la Reina, Regata Homenaje a la Armada, que es a la vez la XIII Copa Almirante Sánchez-Barcáiztegui.

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 correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, 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. Otros subtítulos subordinados a éstos llevarán doble subrayado, ondulado y continuo, para su impresión en negrita cursiva. Otros de menor entidad subrayados en línea continua (cursiva). Asimismo 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, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso 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. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. 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, del autor, deberá figurar su firma.



# CARTAS AL DIRECTOR

## CIFI

*Para su rectificación, le hago notar el error observado en la Miscelánea núm. 25.214, titulada El CIFI, de la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de abril. En la relación de oficiales que aparecen en la fotografía, cita al capitán de navío Joaquín Contreras Franco, cuando en realidad el que aparece es el capitán de navío Adolfo Contreras Sánchez.—Capitán de fragata Antonio Contreras Fernández. Rota.*

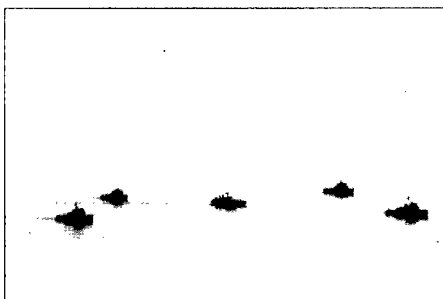


## Hombres de hierro

*Mucho les agradezco la referencia 25.219 de Miscelánea correspondiente al número de abril del presente. Probablemente es de las notas más abundantes y cariñosas con las que se ha definido a los dragaminas costeros, y en especial a la misión a realizar, quizá porque los textos profesionales, más amplios, no se extienden sobre esta misión.*

*Es, por tanto, que deseo puntualizar sobre la cita que (al redactor de la referencia le parece irónica o sarcástica) corresponde a una vieja sentencia inglesa. Ésta puede leerse en toda su extensión en una placa situada en un flotador tamaño 4, en la Base Naval de Porto Pi (Palma de Mallorca), donde estos buques pasaron gran parte de su vida en activo.*

*Corregiré que el lema de dragaminas hasta la fecha ha sido: Hombres de hierro para barcos de madera, clara referencia de las características de sus dotaciones desde el año 1957 hasta nuestros días, y consecuencia directa de la protección de estas unidades frente a la amenaza de las minas de influen-*



*cia magnética. En cuanto a la vieja sentencia finaliza con: No hace falta estar loco para rastrear, pero eso ayuda mucho, entrañable pincelada de humor que da cierta nota de color a las tareas con las que deben enfrentarse, cotidianamente, las dotaciones de estos buques.*

*Desde estos buques, invito a los lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA a conocerlos, y, a aquellos que puedan hacerlo, vivir una aventura única y una experiencia inolvidable.—José L. Vicente Martínez. Cartagena.*

## Buques de la Armada

*¿Qué pescador u hombre de mar (jamás lobo, por favor) que no sea de Santander conoce a la patrullera Marola? Probablemente pocos.*

*Cada puerto suele tener destinado algún buque de la Armada que, a pesar de no participar en grandes misiones o maniobras, prestan inestimables servicios. Son los grandes desconocidos.*

*Me uno a la carta de Paulino Castiñeira publicada en el número de abril de su REVISTA, para sumarme a la idea de crear una sección donde aparezcan todos los buques o series de ellos que estén en la Lista Oficial de Buques actual de la Armada (con fotografía y características más relevantes).*

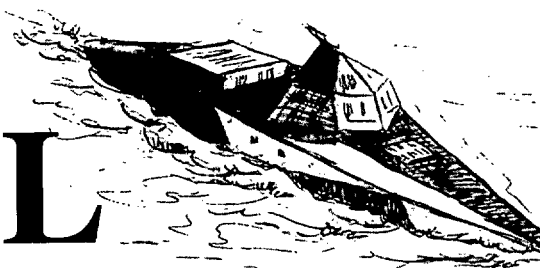
*Sería deseable empezar por esas unidades menores —tan cercanas, tan lejanas— que apenas encuentran un hueco en la REVISTA.—Ramón Santiuste Acha. Santander.*



# EL PODER

# N@V@L

# EN EL NUEVO MILENIO

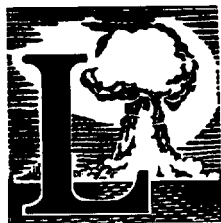


## ¿VUELVEN LOS ACORAZADOS?

Julio ALBERT FERRERO



### Introducción



A estrategia naval soviética, incapaz de ejercer el dominio del mar ante la existencia de los grupos de ataque de los portaaviones norteamericanos, orientó a su fuerza naval al dominio negativo del mar mediante el ataque a las comunicaciones marítimas occidentales y, como consecuencia, creó una extraordinaria fuerza submarina. La reacción occidental consistió en proporcionar a sus fuerzas de superficie gran capacidad antisubmarina con armas y sensores, olvidando a la artillería naval, por lo que desaparecieron los calibres superiores a los 127 mm, empleando fundamentalmente los de 76 mm.

Esta solución no satisfizo a la Infantería de Marina norteamericana, que los consideraba inadecuados para el apoyo de fuego naval. Ésta fue la razón por la que en la guerra del Golfo se alistasen dos acorazados que estaban en reserva.

Las operaciones anfibas han demostrado la necesidad de contar con unidades que montasen artillería de grueso calibre para apoyo de fuego, que requiere una gran masa de fuego que garantice la «satinización» de la zona de asalto.

Los misiles no nucleares, con su elevado coste y con su limitada carga explosiva, no cubren esta necesidad, sirven para neutralizar blancos específicos y para desmantelar los buques de superficie, que tienen que ser rematados con el empleo de bombas de aviación y con torpedos.



## Los acorazados en los últimos conflictos

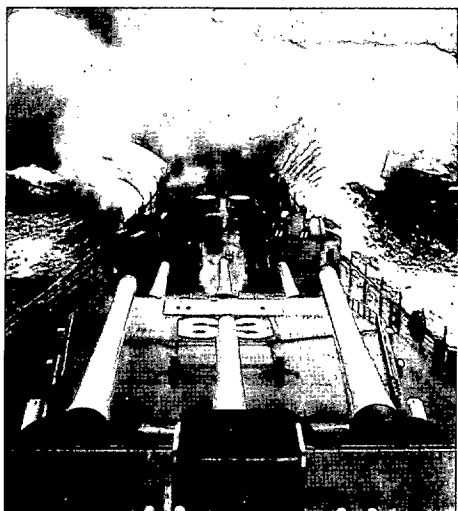
En la primera guerra mundial los acorazados tomaron una parte activa que culminó en la batalla de Jutlandia, el mayor encuentro habido. Intervinieron 24 acorazados ingleses y 22 alemanes; su empleo decayó en la segunda guerra mundial, debido a que la aviación embarcada les impedía llegar al contacto artillero, dando paso al portaaviones como *capital ship*. Posteriormente surgió el submarino nuclear de ataque SSN que, equipado con misiles antibuque, vino a conceptuársele también como *capital ship*.

Durante la segunda guerra mundial los acorazados intervinieron en acciones navales esporádicas, siendo su principal cometido el de apoyo de fuego naval en las operaciones anfibias.

El mayor combate naval entre acorazados fue el del estrecho de Surigao durante el desembarco en el golfo de Leyte, en Filipinas, en donde seis acorazados americanos cortaron la T y destruyeron a dos acorazados japoneses.

En la guerra de Corea se reactivaron los cuatro acorazados de la clase *Iowa* (*Iowa*, *New Jersey*, *Wisconsin* y *Missouri*). En Vietnam operó el acorazado *New Jersey*.

Como consecuencia de las enseñanzas obtenidas en la campaña de las Malvinas, los cuatro acorazados se reactivaron y modernizaron, instalándoles lanzadores de misiles de crucero Tomahawk. En la guerra del Golfo se activaron dos acorazados, el *Winconsin* y el *Missouri*, que llevaron a cabo bombardeos sobre la costa Kuwait y lanzamientos de misiles Tomahawk sobre Irak.

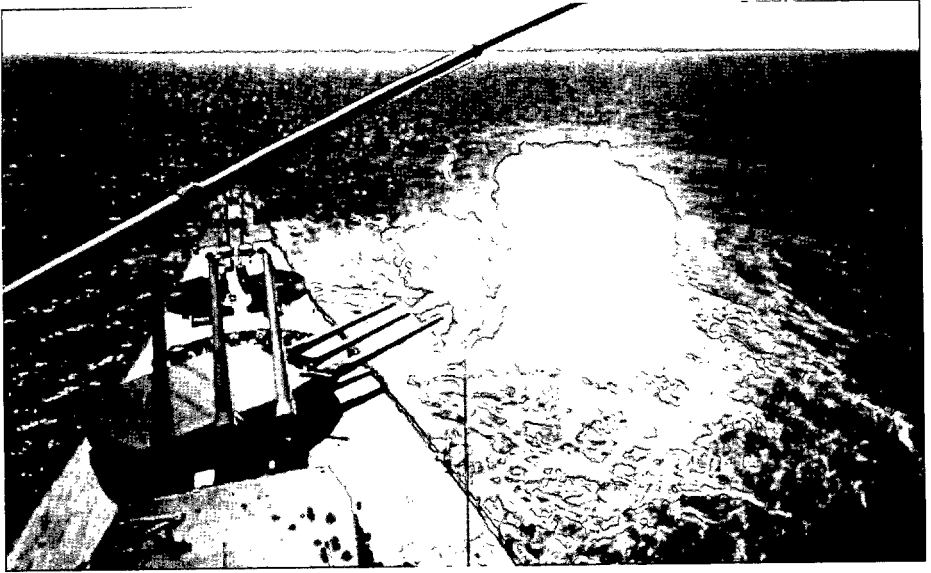


Acorazado norteamericano *Missouri* (1944).  
(Foto: Marina estadounidense).

Actualmente no existe ningún acorazado en servicio.

En los informes al Congreso, la Marina estadounidense considera que unos cuantos cruceros y destructores equipados con artillería de 127 mm (cinco pulgadas) con munición guiada de largo alcance (*Extended Range Guide Munitions*, ERGM) puede reemplazar adecuadamente a los dos acorazados.

Su doctrina establece mantener a sus dos acorazados hasta que puede contar con un apoyo de fuego naval igual o superior al de los acorazados, situación que se vislumbra en el horizonte de los años 2003 a 2005, con la entrada en servicio de los primeros destructores de la clase *DD-21*.



Salva de la artillería de 406 mm del acorzado norteamericano *New Jersey*, de la clase *Iowa*, puesto de nuevo en servicio en 1968-69 durante la guerra de Vietnam para bombardeos costeros. (Foto: Enciclopedia General del Mar. Fabbri).

## La munición guiada de largo alcance (ERGM)

El proyectil de 127 mm ERGM tiene una carga explosiva de 8,62 kilos y no puede destruir un carro de combate. La Infantería de Marina norteamericana afirmó que la munición ERGM no puede proporcionar el volumen de alto explosivo de fuego requerido en las operaciones anfibas y que no proporciona los 2,5 minutos, contemplados en su doctrina de fuego de apoyo, necesarios entre la petición de fuego y el impacto. Los acorazados, por el contrario proporcionan un inigualable apoyo de fuego táctico masivo.

En 1991 la Agencia de Investigación Avanzada de Defensa reveló la existencia de un proyectil subcalibrado para una distancia de 100 millas, disparado por artillería de 406,4 mm, que se basaba en un proyectil de 279,4 mm que en la década de los años 60 alcanzaba las 51,4 millas, con una carga explosiva de 90,8 kilos y un coste de 35.000 dólares, frente a los 45.000, precio estimado del proyectil ERGM de 127 mm, con sólo 8,6 kilos de carga explosiva.

En 1994 la Infantería de Marina, resignada a no poder contar con los acorazados, estableció la necesidad de poder alcanzar una distancia de fuego entre las 16 y las 38 millas desde la línea de costa para batir a la artillería y a los misiles adversarios. La Marina norteamericana, dada la vulnerabilidad de cruceros y destructores, añadió 25 millas de seguridad, llegando, por tanto, a la necesidad de contar con alcance de 38,25, o sea, 63 millas. Asimismo infor-

mó que la artillería de los acorazados no batían blancos a las 63 millas requeridas, distancia exigida a la munición ERGM.

En el año 1995, tras un análisis, al parecer no muy fundamentado, se informó que la munición ERGM cumplía con los requisitos del apoyo de fuego naval y que proporcionaba la mejor solución desde el punto de vista de eficacia/coste.

En 1997 la Marina estadounidense informó que, según la Infantería de Marina, el programa a corto plazo del apoyo de fuego naval no cumplía con las especificaciones requeridas.

La guía primaria de los ERGM la proporciona el Sistema Global de Posición (GPS), sistema susceptible de ser interferido fácilmente, lo que degradaría la eficacia del arma y podría anular las coordenadas exactas de los blancos proporcionadas por el observador avanzado de tiro.

En el programa de 1 D de la munición ERGM existen problemas aún no resueltos. A su vez, está costando el doble de lo considerado y se prevé un retraso del orden de tres años sobre el horizonte de los años 2003 y 2005. Por ello cabe pensar que podría reactivarse el programa de la munición EX-148 con un coste menor, ya que tanto su investigación como su desarrollo están hechos.

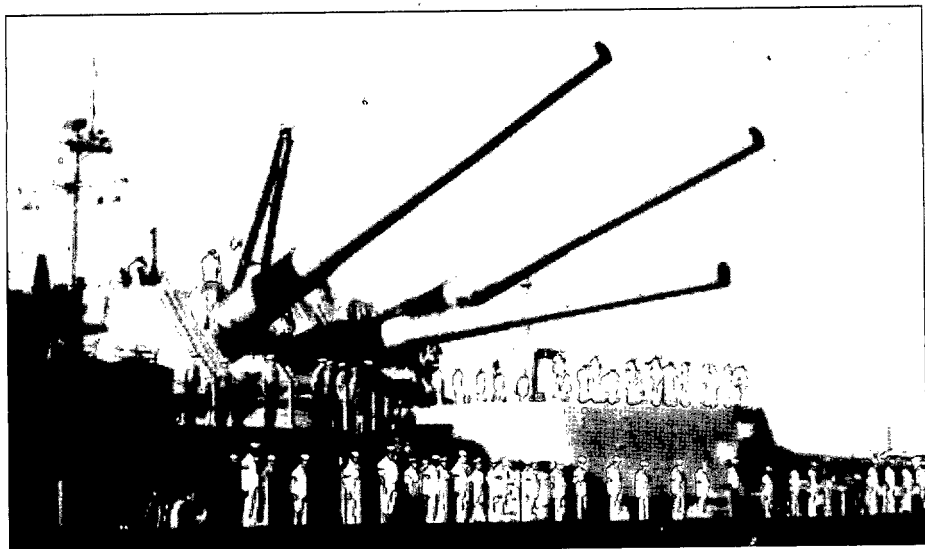
### Los futuros destructores de la clase *DD-21*

Hay cambios constantes y contradictorios en los anteproyectos de los destructores *DD-21*, llamados de ataque a tierra (*land attack destroyer*), equipados con un sistema avanzado de artillería (AGS), que ha pasado de la idea original de montajes dobles verticales a montaje sencillo orientable convencional de 155 mm, calibre superior al que montan los destructores actuales con artillería de 127 mm y que pueden actuar como morteros para aprovechar la segunda rama de la parábola de tiro con el fin de batir blancos por detrás de las colinas. Se espera alcanzar las 100 millas de distancia (?). En este sentido es oportuno señalar que en los cañones de 127 mm de nuestros últimos destructores, procedentes de la ayuda americana, existía una munición subcalibrada que también proporcionaba esta posibilidad.

Las últimas noticias procedentes de la Marina estadounidense estiman contar con estas unidades para el año 2008. Sin embargo, y siguiendo esta información foránea, el sistema Mark-71 de fuego rápido y con munición asistida de calibre 203 mm (igual que la artillería principal del crucero *Canarias*) resultaría más eficaz para estos destructores.

Un informe más reciente, septiembre de 1999, sobre apoyo de fuego, dice que los destructores *DD-21* de la primera fase, es decir, los equipados con munición ERGM, no estarían listos hasta el año 2008, y que los de la segunda





El acorazado norteamericano *Iowa*. (Foto: Marina estadounidense).

fase, que consiste en los equipados con el sistema avanzado de artillería, quedarían operativos en el año 2020. Sin embargo, este informe, respaldado por el Departamento Norteamericano de Defensa, reconoce que ni los destructores *DD-21* de la primera fase ni los acorazados cumplen con el requisito de las 63 millas.

### Ventajas de los acorazados

En abril de 1998 el Centro Naval de Superficie de Dahlgren, en el Estado de Virginia, emitió un memorando por el que establecía la posibilidad de conseguir en los acorazados la capacidad de fuego más allá del horizonte.

La nueva munición de distancia incrementada (*extended range*) de 406,4 mm permite a la fuerza de los acorazados proporcionar apoyo general en todas las condiciones de tiempo, lo cual supone una gran ventaja sobre los portaaviones y buques de superficie de menor porte.

Los programas de munición de 406,4 mm con distancia incrementada comprendida entre las 45 millas y las 100 millas son factibles y han sido probados parcialmente. No obstante, al decidir deshacerse de los acorazados en 1991 se cancelaron todos los programas tan prometedores.

El proyectil EX-148 de 346,71 mm, cuyo peso es de 607,5 kilos, con alcance estimado máximo de 45 millas, cumplía con los requisitos de lanzamiento más allá del horizonte. Se probó con éxito creciente repetidas veces

antes de que fuera cancelado el programa y, dado que los acorazados pueden operar con seguridad desde una o dos millas de la costa el alcance de esta munición, cumplía ampliamente con la distancia eficaz necesaria requerida de 38 millas (según se ha indicado anteriormente).

Otra razón en favor del acorazado es que mientras los destructores proyectados sólo pueden llevar 230 proyectiles ERGM, que permiten un fuego sostenido de 23 minutos, el acorazado transporta 1.220 proyectiles de 406,4 mm, número que fácilmente puede alcanzar los 1.366. La tecnología láser actual y el empleo de aviones no tripulados proporcionaría a esta munición la precisión de los proyectiles dirigidos.

Siguiendo los análisis americanos, una sola salva del acorazado con sus nueve cañones de 406,4 mm (16 pulgadas) equivale, en términos de peso lanzado, al de toda la artillería de un cuerpo de ejército, o sea, a 183 disparos de piezas de artillería de 155 mm.

Un acorazado de la clase *Iowa* sin modernizar proporciona en un solo día el apoyo de fuego equivalente al de 10 portaaviones con tres escuadrones de ataque de aviones F-18 con dos salidas diarias. Con sus 1.000 hombres de dotación y con sus nueve cañones de 406,4 mm requiere el mismo personal que tres destructores que sólo aportan tres piezas de 127 mm.

Se estima que el coste de reactivar, modernizar, mantener y apoyar a dos acorazados supondría sólo una parte del coste del programa ERGM, y también sería menor al precio de un destructor.

Al contar con estos dos acorazados la Marina estadounidense recupera la credibilidad de su capacidad de fuego de superficie y lo que supone tener dos de las unidades más potentes, rápidas, de óptimo coste-eficacia del mundo.

La reactivación de los cuatro acorazados, cuyo coste se estima en la octava parte del precio de un portaaviones, incrementaría la potencia de apoyo de fuego anfibia equivalente al proporcionado por al menos ocho portaaviones.

En la guerra de Corea, el 75 por 100 de los objetivos militares podrían haber sido destruidos por los acorazados. En Vietnam se perdieron 1.067 aviones durante sus ataques a blancos terrestres. El 80 por 100 de estos blancos podrían haber sido batidos con la artillería de los acorazados sin riesgo alguno.

Durante la guerra de Irán-Irak la presencia del acorazado aquietó la situación sufrida por el tráfico petrolero. Ante la adquisición iraní de lanchas chinas lanzamisiles, sólo los acorazados pudieron navegar con seguridad, proporcionando al propio tiempo una demostración de fuerza en el Golfo. Estos misiles capaces de desmantelar o hundir a buques de superficie infligirían daños superficiales a un acorazado.

Otra capacidad importante y demostrada durante el conflicto del Golfo fue la de contar con 32 misiles de crucero Tomahawk (el mayor número a flote), número que podría llegar a ser de 128 si se le instalasen lanzadores verticales. Con pequeñas modificaciones podrían proporcionar las necesidades en las misiones de fuego conjunto integrado.

La crisis de Kosovo demostró la necesidad de fuego pesado en conflictos limitados, que en este caso estuvo a cargo de los superbombarderos B-52 y, por tanto, la artillería de 406,4 mm pudo proporcionar tal potencia de fuego bajo todas las condiciones. Asimismo quedó claro que el apoyo aéreo no sustituye al fuego naval en condiciones de mal tiempo o de baja visibilidad.

Actualmente los cruceros *Aegis*, los destructores *Arleigh Burke* y las fragatas *FFG-7*, necesitan el empleo de la alta tecnología para evitar cualquier impacto, debido a la ligereza de sus cascos y que les ocasionaría un daño sensible. Basta recordar los daños sufridos en la fragata norteamericana *Stark* por impactos de Exocet, que estuvieron a punto de hundirla. Los cruceros sólo tienen una protección de 25,4 mm de acero con Kevlar que protegen algunas superestructuras de aluminio. El impacto de varios misiles, tales como los Exocet, les pueden poner fácilmente fuera de combate; sin embargo, estos misiles se estrellarían contra la coraza de 43 cm que llevan los acorazados.

Las dos minas que prácticamente destruyeron la quilla del crucero *Princetown* en la guerra del Golfo apenas se hubieran sentido en la cubierta de un acorazado.

Lamentablemente, los acorazados fueron retirados a pesar de su actuación estelar en la Operación *Tormenta del Desierto*, en la que se demostraron sus notables capacidades, atestiguadas tanto por el almirante jefe de la Fuerza Naval como por el jefe de la Fuerza Expedicionaria.

Actualmente, la Marina estadounidense no tiene interés en reactivar los dos acorazados clase *Iowa*, que tienen su aplicación como unidades de utilización conjunta, especialmente en la «guerra del litoral».

Los datos y las ideas expuestas son la síntesis del artículo «Keep the Big Guns» del *Proceeding* de enero de este año, escrito por las autorizadas plumas de John Leheman, Jr., capitán de fragata y ex secretario de la Marina estadounidense en la Administración Reagan (autor del interesante libro *Sea Command*), y de William L. Stearman, que perteneció durante cuatro administraciones al Consejo Nacional de Seguridad. Con esto quiero resaltar que no se trata de unas ideas meramente personales, sino que refleja el sentir de un conjunto de autoridades navales altamente cualificadas que lanzan un reto de importancia capital para el devenir de la estrategia naval.

## Consideraciones finales

En la situación estratégica actual de Dominio Relativo del Mar y de Supremacía Aérea que disfrutan los Estados Unidos, el acorazado es menos vulnerable que el portaaviones.

El acorazado representa un símbolo de poder. Recordemos que la rendición japonesa al final de la segunda guerra mundial se firmó a bordo del *Missouri*, y que el general Schwarzkopf, el vencedor de la guerra del Golfo, propuso que



igualmente la capitulación iraquí se firmase a bordo del acorazado *Wisconsin*, propuesta que se desestimó para evitar el protagonismo exclusivo norteamericano en este conflicto.

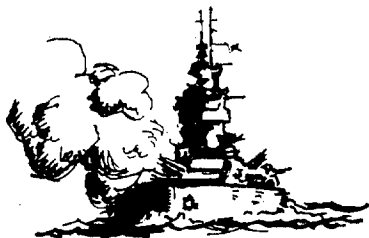
Eliminado al acorazado como *capital ship*, ¿qué es lo que ha sucedido para que ahora se considere la posibilidad de su reaparición? La respuesta es bien sencilla: al tener los Estados Unidos el dominio del mar, las futuras confrontaciones navales serán fundamentalmente en la llamada «guerra del litoral», en la que las operaciones anfibia adquieren especial relevancia, y es ahí precisamente donde el acorazado tiene su papel importante, por las razones anteriormente aducidas.

La relevancia de la guerra anfibia se pone de manifiesto por el hecho de que las únicas fuerzas que en los Estados Unidos no se han reducido son las anfibia y las de Infantería de Marina.

La reactivación o construcción de acorazados no va a ser inmediata, sino que es una decisión que tendrá que llegar a largo plazo, superando la tendencia actual de aumentar los calibres en los buques del futuro, como es el caso del proyecto de los *DD-21*, cuya artillería va a ser, al parecer, de 155 mm. Por el momento hay una insistencia en su favor por parte de la Infantería de Marina frente a una reticencia por parte de la Marina estadounidense.

## Conclusiones

- Necesidad y, como consecuencia, tendencia de aumentar los calibres en la artillería naval.
- La artillería de 127 mm, comúnmente montada en los buques de combate, es ineficaz en muchas contingencias.
- La «guerra del litoral» hace más relevantes las capacidades del acorazado que las que tuvo durante la guerra fría.
- El acorazado representa el mayor símbolo del Poder Naval.
- Para los Estados Unidos, desde la Estrategia Naval de Proyección del Poder Naval sobre Tierra, la reactivación de los acorazados de la clase *Iowa* es rentable.



# LA VIRGEN DEL CARMEN, PATRONA DE LA MARINA DEPORTIVA

José Antonio FERNÁNDEZ PALACIOS  
Doctor Ingeniero de Caminos  
Capitán de Yate  
Vicepresidente de la RAECY y de la RLNE



ACE unos meses, en la bella Colegiata de Santillana del Mar, bello marco y hermoso nombre, un numeroso grupo de capitanes de yate escuchaba devotamente la *Salve Marinera* cantada por un magnífico coro; se cerraba así uno de los actos de la Junta General de 1999 de la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate. No es un caso aislado. La *Salve Marinera*, inicialmente creada y adoptada por la Marina de guerra y después por las demás, es también la *Salve* de la Marina deportiva.

La Marina deportiva, aunque esté sólidamente enraizada y en constante crecimiento, es en términos históricos una recién llegada.

Aunque a lo largo de la historia se pueden encontrar ejemplos de navegación puramente recreativa, en general ejercida por reyes o nobles, no existe la Marina deportiva como grupo numeroso, organizado y reglamentado oficialmente hasta hace muy poco tiempo. Por ello no tiene tradición propia y ha de buscar sus raíces en los usos y costumbres de las demás marinas que cuentan con una historia varias veces milenaria, y a lo largo de ella han modificado usos y devociones. Viene a ser como un injerto vigoroso en el árbol de las otras marinas, participando del tronco, de las raíces y de la savia común.

El patronazgo de la Virgen del Carmen estaba ya establecido cuando nace la Marina deportiva, y los marineros deportivos españoles, que no habían conocido otro, aceptaron gozosos el de la Virgen del Carmen, la Estrella del Mar.

El navegante deportivo busca la mar por pura afición, por amor; «amor a la mar y a los barcos para mayor grandeza de España» es el lema de la RAECY, una de sus asociaciones más antiguas. No puede obtener más satisfacción que la de su afición, el encuentro amoroso con la mar, lo que no significa que no sea, como todo amor, a veces difícil y duro, a bordo de esa maravilla que todavía, a pesar de haber tantas otras, es un barco bien tripulado.

No puede extrañar que esta actitud, que podemos llamar desinteresada y romántica, les llevara a unirse a todos los hombres de la mar en la devoción por la Virgen del Carmen y que la *Salve Marinera*, reciente para las otras



La Virgen del Carmen, conocida por la «Virgen del Hangar», del portaaviones *Príncipe de Asturias*. Estuvo anteriormente en el antiguo Galicia, hasta su baja en la Armada.

marinas, sea para ellos, llegados a la historia de la mar en último lugar, la salve marinera que desde el principio han cantado. Cuando llega la festividad del Carmen, los marinos deportivos, agradecidos por la tradición recibida, participan con entusiasmo y fervor en la celebración del día.

La Marina española ha sido y es cabeza y guía de esta devoción y patronazgo, transmitidos a las demás marinas, entre ellas la deportiva; la mejor manera de agradecerle tan gran presente y tributar un filial homenaje a la Virgen es dedicar algunos minutos a reflexionar sobre Nuestra Señora del Carmen y sobre la bella advocación *Stella Maris*.

Debemos retroceder en el tiempo para ver en pocas líneas cómo se fue gestando el patronazgo de la Virgen del Carmen en los navegantes españoles, partiendo de muy particulares devociones hasta llegar a una Patrona para todos los navegantes, cosa tanto más estimable cuanto menos probable pudiera parecer. Nada más natural que cada marina, con cometidos bien diferentes, tuviera también patronos distintos. Bien lógico hubiera sido, por ejemplo, que la Marina de pesca hubiera tenido a San Pedro, que, curiosamente, a pesar de su origen, nunca fue devoción marinera. La causa de la unificación está en la mar; la mar es tan poderosa, tan exigente, que ha unido los sentimientos de todos los españoles que por ella navegan. Ante la mar poco significan las diferencias de profesión o, como en el caso de los marinos deportivos, de afición. Así como se ha llegado a un léxico general marinero, se ha llegado también a una devoción principal única: todos hermanos en la mar bajo el patronazgo de la Virgen del Carmen. La Marina deportiva quiere hacer presente en esta ocasión que se une gozosa a sus hermanas mayores para acogerse a la misma excelsa Patrona.

Aunque este patronazgo único parezca hoy cosa natural, no siempre fue así. Las distintas procedencias de los marineros, su idioma, costumbres locales y devociones familiares, dieron lugar a la veneración y patronazgo de muy diversos santos. La Iglesia llegó a considerar patronos de los marinos a lo largo de los tiempos por lo menos a 19 santos:

- San Antonio de Padua, el milagroso santo de las modistillas.
- Santa Bárbara, patrona hoy de los artilleros.
- San Brendan (o san Borondón), con la curiosa leyenda de la isla viajera llena de monjes con san Borondón a la cabeza y, según algunos, octava isla Canaria. Una anécdota de hace un par de años: en Tenerife, un colega dijo a un grupo de extranjeros, algunos relacionados con la mar, que la isla de San Borondón era la octava isla canaria, con la particularidad de verse sólo en raras y favorables condiciones. Poco después se dirigieron a mí para recabar información sobre la época y circunstancias más convenientes para poder ver la isla. Quedé perplejo y me costó bastante tiempo convencerles de que todo era una broma.
- Santa Brígida de Irlanda.
- Santa Clara.
- San Clemente I.
- San Cristóbal, el santo que lleva al Niño en sus hombros y es patrón de los automovilistas.
- San Cuthberto.
- San Erasmo (o san Telmo, a través de modificaciones parecidas a las de san Jacobo a Santiago, sant Erasmo, sant Ermo y san Telmo).
- Santa Eulalia.
- San Francisco de Paula.
- San Juan Roche.
- San Julián.
- San Miguel Arcángel.
- San Nicolás de Mira.
- San Nicolás de Tolentino.
- San Pedro González (otro san Telmo que se llamaba Pedro González Telmo y fue conocido por el segundo apellido).
- San Focas.
- Santa Walburga.

No todos estos santos (algunos de existencia bastante discutible y otros de existencia cierta pero con biografía bastante novelada) tuvieron el mismo favor; los más persistentes fueron san Telmo, san Nicolás y santa Clara, asociados al fenómeno físico del fuego de San Telmo, que para los marineros del siglo XVI representaba la presencia espiritual de los tres santos. La relación de Pigafetta sobre la primera vuelta al mundo (1519-1522) cita varias veces la aparición de «los cuerpos santos», como se les solía llamar. Es curioso que la luminiscencia sobre el palo mayor se considerase debida a san Telmo, la del mesana a san Nicolás y la del trinquete a santa Clara. Tal vez sea esta asignación un reflejo de la buena costumbre marinera de encargar a cada hombre una tarea concreta, disciplina de la que por lo visto ni los santos se libraban. La relación habla del consuelo que los marineros recibían con la aparición de



Reina de los Mares. Cartagena, julio 1999.  
(Foto: A. Pintos Pintos).

los fuegos cuya presencia invocaban en momentos de peligro. También parece ser que el excesivo asombro que sentían por estas apariciones los dejaba estupefactos e incapaces de realizar las maniobras necesarias durante algún tiempo, con notable riesgo para la nave, como señala algún marino antiguo, quizá algo escéptico. En el Alcázar de Sevilla, acompañando a la Virgen, cuyo manto cobija a los marineros en una representación hoy poco usual, hay una pintura de san Telmo como patrón de los navegantes, lo que nos indica la importancia de este santo en el siglo XVI. Pero conviene no olvidar que, como se ve en esas pinturas, estas devociones no excluyeron nunca las más importantes a Dios y a la Virgen. Al partir, se encomendaban a la santísima Trinidad. Según Juan Escalante de Mendoza, marino del siglo XVI, la invocación al salir de la barra de Sanlúcar era:

«¡Larga trinquete en nombre de la Santísima Trinidad, Padre, Hijo y Espíritu Santo, tres personas y un solo Dios verdadero, que sea con nosotros y nos dé buen viaje a salvamento y nos lleve y vuelva con bien a nuestras casas!»

Las mayores promesas en momentos de grave peligro se hicieron casi siempre a la Virgen. Por no citar otro caso, recordemos que los pocos supervivientes de la circunnavegación fueron descalzos, en camisa y con cirios encendidos en las manos a cumplir sus promesas a la Virgen de la Victoria y a la Virgen de Antigua. Todavía no se trataba de la Virgen del Carmen, devoción que existía desde hacía siglos, pero no había llegado a los navegantes por entonces.

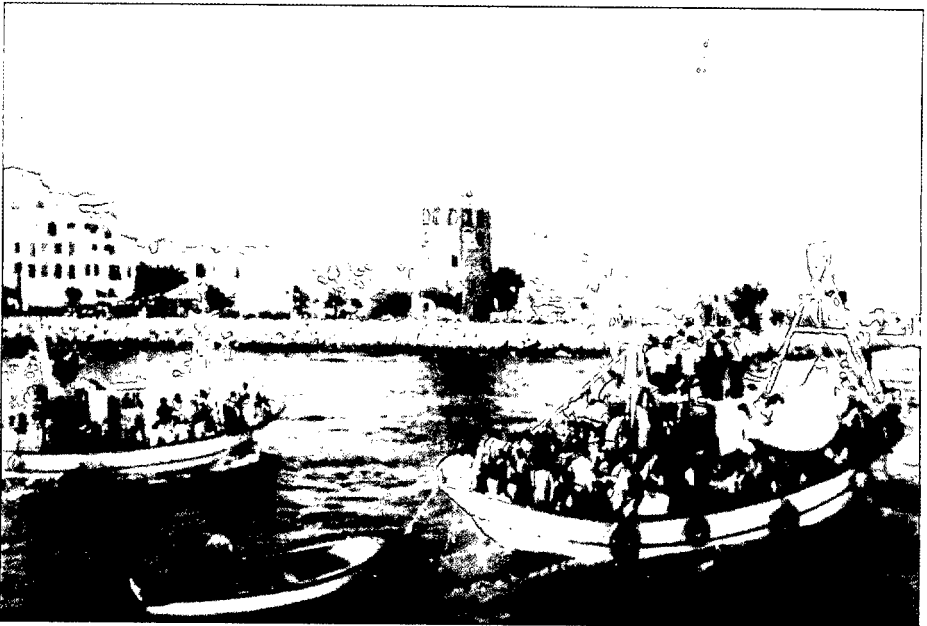
Una muy antigua predecesora de la *Salve Marinera* se encuentra en una oración que se cantaba ya en el siglo XIII, aunque no parece que se conociera mucho entre los marineros. Tiene cinco estrofas de ocho versos; las dos primeras son:

*Salva nos Stella Maris  
et Regina Cælorum.  
Quæ pura Deum paris  
Salva nos Stella Maris  
et per rubum signaris,  
nesciens viri torum;  
Salva nos Stella Maris  
et Regina Cælorum*

*Salva nos Stella Maris  
et Regina Cælorum.  
O virgo specialis,  
Salva nos Stella Maris.  
Sis nobis salutaris  
Imperatrix Cælorum;  
Salva nos Stella Maris  
et Regina Cælorum.*

Tiene una estructura sencilla. Los dos primeros y los dos últimos versos son la misma invocación, *Salva nos Stella Maris et Regina Cælorum*, y los cuatro centrales se utilizan de dos en dos para recordar diversas glorias y atributos de la Virgen.

El comienzo es parecido al de la *Salve Marinera*, pero aquí no se trata de una salve, esto es, una salutación a la Virgen, sino una invocación para que nos salve, *Sálvanos, Estrella del Mar*, en lugar de *Salve, Estrella de los Mares...* La música también se ha conservado, o por lo menos reconstruido, pero no tiene nada que ver con la de la *Salve Marinera*; es música claramente medieval en forma de salmodia repetitiva y sin la vibrante entonación de la *Salve*.



Procesión de la Virgen del Carmen en Puerto Banús.

Con la expansión de la devoción a la Virgen del Carmen que promueven los carmelitas por toda Europa al ser expulsados del Monte Carmelo, va llegando esta advocación a los ámbitos marineros entre los que adquiere un creciente predicamento. Este aparente revés sufrido por los carmelitas es una de las ocasiones en que se manifiesta claramente que los caminos de Dios no son nuestros caminos; si hubieran permanecido tranquilos en el Carmelo es muy probable que no hubieran propagado por toda Europa la devoción a la Virgen del Carmen. No tenía entonces oración propia, pues la salve que se le cantaba era la común de la Iglesia. Llamar a Nuestra Señora Estrella del Mar necesariamente había de resultar atractivo a quienes tanto dependían de las estrellas para navegar; nada más lógico para los marinos que considerar a la Virgen como estrella que guía y protege, pero no se había encontrado una oración especial.

El año 1693 el carmelita Antonio Vázquez de Espinosa cuenta el peligro en que estuvo navegando en una de las naves de la Flota de Nueva España, cómo pedía salvación para todos con el escapulario en la mano y concluye diciendo que dirigió «un novenario a la Virgen del Carmen, patrona y consuelo nuestro, a quien por tal deben tener los navegantes». No cabe duda de que actitudes como la de este fraile, sobre todo teniendo en cuenta que se salvó la nave, habrían de influir en la propagación de la devoción del Carmen entre los marinos.

Hoy somos afortunados por tener la bellísima *Salve Marinera*. Está inspirada en la escena XIV del acto primero de *El Molinero de Subiza*, de Cristóbal Oudrid (autor extremeño más conocido por otra obra, *El Sitio de Zaragoza*), estrenado en el madrileño teatro de la Zarzuela el 21 de diciembre de 1870, representada en Ferrol en 1872, en cuya ocasión fue presenciada por una promoción de aspirantes de la *Asturias*, a la sazón Escuela Naval flotante. Parece ser que por entonces los aspirantes salían al paseo o a otras actividades lúdicas formados y al mando de un oficial, las cosas han variado desde aquellos tiempos. Los aspirantes quedaron muy impresionados por dicha escena, y desde entonces se utilizó como cántico final de la Misa. Pero la versión actual da sentido marineramente a lo que no lo tenía en el original, escena puramente terrestre, empezando por sustituir la Estrella Matutina por la Estrella del Mar (o de los Mares por razones de eufonía). La Estrella Matutina es una imagen simbólica, sugerida por el planeta Venus, de la Virgen que precedió a la salida del Sol, imagen de Nuestro Señor. Claro es que la imagen falla cuando Venus se convierte en vespertina, aunque durante algún tiempo se creyó que el de la tarde era otro planeta. En cambio la *Stella Maris* es el seguro auxilio de los navegantes a los que guía y su comportamiento, tan distinto al del planeta, mucho más acorde con su condición de guía.

Por eso san Alberto Magno (siglo XIII) en un bello discurso justifica lo adecuado de este nombre y además identifica la estrella de la Virgen con la Polar:

«Esta estrella es la más alta y la última de la Osa Menor; nada conviene mejor a la que ocupa la más alta dignidad y es la última en la humildad...

El estado de esta estrella es casi sin movimiento, sin inclinación y sin error y la Virgen no manifestó signos de inconstancia, de caída en el pecado y de error por ignorancia.»

Un poco más adelante cae en el error, común en su época, de explicar la orientación de la aguja como atracción de la propia estrella que dice *atrae al hierro*.

Sin duda, si san Alberto Magno hubiese vivido en el hemisferio Sur, habría debido buscar otra estrella que conviniera a la Virgen y lo hubiera tenido difícil, porque no hay ninguna que esté suficientemente cerca del Polo Sur.

No pensemos que la explicación de san Alberto Magno es una ingenuidad propia de la época medieval. San Alberto era una personalidad de primer orden, y lo que hace es seguir una costumbre de la época, no pretendiendo dar a conocer una realidad física, sino un símil místico que ayudase a recordar y comprender las verdades de la fe, asociándolas a realidades materiales bien conocidas.

La música original de la escena de *El Molinero de Subiza* también fue adaptada para la *Salve Marinera* en varias ocasiones, siendo la versión actual la del músico mayor de la Armada don Camilo Pérez Monllor en el año 1942 (según otros, el director de la Banda de Música de la Escuela Naval, don Jesús Montalbán Vizcón, en ese mismo año).

Vienen a cuento estas precisiones para mostrar que la *Salve Marinera* es, desde que se conoce como tal, una creación de la Armada para la Armada. Pero se tuvo el inmenso acierto de crear un himno esencialmente religioso y marinero, sin referencias que pudiéramos llamar profesionales o militares (que sí se incluyeron en la oración de alguna armada hispanoamericana; la argentina, por ejemplo, posibilitó que rápidamente fuera adoptada por todos los hombres de la mar). Es de justicia que todos los marinos, profesionales y deportivos, agradezcan a nuestra Marina de guerra tan emblemático presente y, más aún la Marina deportiva, la recién llegada, que con el mismo entusiasmo de todos los marinos ha hecho suya la *Salve Marinera*. Aunque dedicada desde su origen a la Virgen del Carmen, su texto es tan flexible que se puede rezar y cantar a cualquier otra advocación de Nuestra Señora.

La advocación de la Virgen del Carmen y la *Stella Maris* son poco más o menos coetáneas. ¿Es la *Stella Maris* la Virgen del Carmen o una advocación independiente? En la Marina argentina, cuya patrona es la *Stella Maris*, parecen haber llegado a la conclusión negativa, ya que la celebran en fecha distinta del 16 de julio, el último viernes de noviembre, pero, respetando esa decisión hay argumentos históricos a favor de la identificación. Nuestra Señora del monte Carmelo, nuestra popular Virgen del Carmen tuvo su primer santuario



en el bíblico monte Carmelo (Carmelo es jardín en hebreo, aplicado al monte por la diferencia relativa entre su vegetación y la de la zona circundante) del profeta Elías, y el convento allí edificado, cerca de Haifa, a unos 500 metros sobre el nivel del mar lleva el nombre de *Stella Maris*.



Se ven dos bellas imágenes de la Virgen del Carmen. La de la izquierda es anterior al escapulario y por tanto no lo lleva, pero sí lleva la estrella. La de la derecha, mucho más moderna y claramente inspirada en la anterior o en otra análoga, lleva el escapulario pero conserva la estrella. Cuando aparece el escapulario con san Simón Stock, la Virgen del Carmen lo lleva siempre. Lástima que la imagería moderna haya olvidado la estrella, quizá por el creciente desconocimiento que de la mar y de sus cosas ha ido invadiendo a la sociedad española.

La primera identificación escrita que hemos podido encontrar pertenece precisamente al carmelita san Simón Stock (siglo XIII) en una bella oración carmelitana, aunque sin ninguna connotación marinera:

«Flor del Carmelo  
Viña floral esplendor del cielo;  
Virgen fecunda y singular;  
oh Madre dulce  
de varón no conocida;  
a los carmelitas  
proteja tu nombre,  
estrella del mar.»

Esta oración no es muy diferente de la primera estrofa del himno latino, ya citado, perteneciente a la misma época.

Cuando los árabes obligaron a abandonar el monasterio, según una antigua tradición, la Virgen (del Carmen) se apareció a los monjes mientras cantaban el *Salve Regina* y les prometió ser para ellos su Estrella del Mar. Una invocación también carmelitana recoge la leyenda:

«Oh Virgen Inmaculada,  
Virgen del Carmen, Estrella  
del Mar, guíanos por  
las aguas difíciles de la  
vida hacia el puerto seguro  
que es tu amado hijo  
Jesús. Amén.»



Aquí la metáfora marinera aparece como base de la oración; las imágenes marineras fueron muy frecuentes en la Iglesia desde sus comienzos, como corresponde a la profesión de pescadores de varios apóstoles, comenzando por san Pedro.

Hasta el siglo xvii no pudieron volver los monjes a su amado Carmelo. Entretanto habían propagado por toda Europa la devoción a la Virgen del Carmen y a su escapulario.

En tiempos actuales el arzobispo de Santiago, don Julián Barrio Barrio, en su carta pastoral en la festividad de la Virgen del Carmen, patrona de los marinos, dice el año 1998: «... confiados en la protección de vuestra Patrona, la Estrella de los Mares. En la Virgen del Carmen encontráis las fuerzas...», donde se ve claramente que considera equivalentes la Virgen del Carmen y la Estrella de los Mares. Advertimos que la advocación es Estrella del Mar, en singular, pero, después de oír la preciosa *Salve Marinera*, que usa el plural por razones de eufonía, ¿quién se acuerda de ello?

Y por último, argumento poderoso, la devoción unánime de todos los marinos españoles de las cuatro marinas que rezan unidos a la Virgen del Carmen llamándola su Estrella del Mar (o de los mares) en la bellísima *Salve Marinera* que, desde su origen, a ella fue dedicada.

Es una pena que en la letanía de Nuestra Señora, entre tantos nombres y alabanzas, no figure la Virgen del Carmen bajo la advocación de *Stella Maris*. Creemos que, tras la *Stella Matutina*, que sí está, podría figurar muy bien la *Stella Maris*, sin que suponga redundancia, pues como hemos visto el sentido

tanto literal como místico son completamente distintos. Quizá algún día veamos corregida esta omisión.

La devoción al escapulario del Carmen es también muy antigua, se remonta al siglo XIII, sin ningún significado marino en su creación.

Inicialmente recordaba una parte del hábito carmelita (algo así como un sobrehábito de trabajo con una parte delantera y otra trasera); después se fue simplificando y hoy puede estar representado por una simple medalla; pero en su forma tradicional conserva, aunque de pequeño tamaño, las dos piezas para el pecho y para la espalda, con cintas que se pasan por la cabeza para quedar a un lado y otro del cuello. Evidentemente al propagar esta devoción, en nada relacionada con la mar inicialmente, los carmelitas no podían caer en la cuenta del parecido de esta descripción con la de algo que todos los navegantes actuales saben muy bien lo que es, un chaleco salvavidas.

Los genuinos símbolos religiosos tienen tan grande fertilidad que acaban por significar místicamente muchas cosas más que la original. Si recordamos la promesa de la Virgen del Carmen a san Simón, la finalidad del escapulario es, precisamente, la de asegurar la salvación de la vida eterna a pesar de los peligros del mundo, como el chaleco físico salva del peligro material. Este escapulario, místico chaleco salvavidas, símbolo de salvación definitiva, es un motivo más para reconocer a la Virgen del Carmen, la Estrella del Mar, como patrona de todos los navegantes que en ella encuentran guía, protección de los peligros del cuerpo y del alma y esperanza cierta de feliz arribada al puerto de la Tierra y al del Cielo.

La Marina deportiva ha recibido y aceptado el bello patronazgo de la Virgen del Carmen, la *Stella Maris*, patrona oficial de la Marina de guerra española por Decreto Real de 19 de abril de 1901 y, de hecho, admitida por tal mucho antes por todos los navegantes, como se reconoce en el mismo decreto. Nadie ha nombrado oficialmente a la Virgen del Carmen patrona de la Marina deportiva; han sido los marinos deportivos los que, sin dudar, la escogieron como suya por sentirse también hombres de la mar. Al aceptar con sus hermanas mayores tan bello patronazgo, la Marina deportiva no puede menos de sentirse agradecida a cuantos a lo largo de los siglos fueron depurando sus devociones hasta llegar a fundirlas en la de Nuestra Señora del Carmen, la Estrella del Mar.

Sirvan estas modestas consideraciones como expresión de reconocimiento y de fervorosa devoción de todos los marinos deportivos por la Estrella del Mar.

# LA ISLA DEL PEREJIL

Dionisio GARCÍA



N islote avanzado de la costa como un farallón más, oculto a los ojos del viajero que salva el Estrecho por proyectar su silueta sobre el escarpado de sierra Bullones: la isla del Perejil.»

De esta manera se nos presenta en una obra clásica sobre el estrecho de Gibraltar esta diminuta y casi desconocida isla española.

El valor que posee este pequeño trozo de tierra viene dado por su inmejorable posición geográfica. Se encuentra situada en pleno estrecho de Gibraltar, entre punta Leona, al este, y la de Almansa, al oeste, en la costa norte de África. Posee unas dimensiones triangulares, de 500 metros por 300, con una altura máxima de 70 metros, formando una especie de meseta. Dista 22 kilómetros de Gibraltar, 13 desde el punto más cercano de la península Ibérica y tan sólo tres kilómetros de Benzú, al este, en Ceuta. Está separada de la costa marroquí por un brazo de mar de unos 200 metros de ancho. La costa del Perejil es irregular y acantilada, de difícil acceso a no ser por dos pequeñas caletas: la del Rey al este y la de la Reina al oeste. Está cubierta de pequeños arbustos y se perciben los restos de una torre y de un aljibe. Esta isla, que figura en todos los mapas de la zona, oculta una historia desconocida pero interesante, que ha sido narrada en numerosas ocasiones en las obras africanistas del siglo XIX, pero que apenas se ha recordado posteriormente.

Algunos historiadores identifican la isla del Perejil con la mitológica «isla Ogigia» donde, según cuenta Homero en *La Odisea*, la ninfa Calipso retuvo a Ulises. La isla fue dependencia portuguesa al ocupar éstos Ceuta en 1415 y posiblemente albergó algún tipo de fortificación para controlar el paso del Estrecho en aquellos días de competencia con el reino de Castilla por la expansión ultramarina. Tras la unión de los reinos de España y Portugal en 1580, bajo el reinado de Felipe II, Ceuta y la isla del Perejil pasaron a ser españolas, confirmándose así tras la separación de España y Portugal en 1640. España devolvió a Portugal todas las posesiones lusas que tenía mediante el tratado firmado el 13 de marzo de 1663, pero Ceuta, junto con su isla del Perejil, decidió ser española, lo que le valió el título de «muy noble y fidelísima ciudad de Ceuta».

La importancia estratégica de esta isla no pasó desapercibida para los gobernantes españoles que ya pensaron en fortificar y artillar la isla en 1580, cuando el conde de Medina-Sidonia escribió, el 17 de noviembre de 1580 desde Badajoz, al capitán Juan de Mena, reclamándole un informe sobre la fortificación de la isla, la cual se abandonó por costosa.

Hubo otros varios proyectos en 1610 y en 1746; también se pensó en artillar, haciéndose planos minuciosos sobre la misma, pero se abandonó la idea nuevamente. En el mapa que se hizo de este último proyecto aparecen anotaciones sumamente llamativas en cuanto al valor militar de la isla, diciendo textualmente que «poniendo la misma guarnición y artillería que el presidio del peñón (se refiere a Gibraltar), es inexpugnable; se puede dar la mano con el castillo de Telmo, situado a su norte en la costa de España, distante nueve millas, todo según va explicado, siendo así que supliendo el arte se puede hacer una dársena para navíos de guerra». Entraña semejante optimismo para tan reducido trozo de tierra, pero de ello se refleja la importancia que para España tenía el que dicha isla no fuese ocupada por ningún país. Es de destacar igualmente que al pie de página de dicho mapa figura una anotación curiosa: «Que dicha Ysla pertenece a España desde tiempo inmemorial por la conquista de los portugueses y por el cardenal Giménez (de Cisneros), siendo sufragánea del obispado de Zeuta hasta Tanger quando aquel país fuese de christianos».



La isla del Perejil, separada tres centenares de metros de la costa africana, conserva restos de la presencia portuguesa. Esta isla, de forma triangular y construcción caliza, horadada por grandes cavidades, no está habitada.

Otro proyecto de fortificación fue elaborado por el ingeniero Alonso de Figueroa en 1762, que en su memorial escribe:

«...que si fortificáramos la isla del Peregil y pusiéramos baterías de veinte y quatro, assi en esta como en las puntas llamadas del carnero y del fray, seríamos tan dueños del estrecho de Gibraltar como del suyo son los dinamarqueses.»

Tal afán por construir fortificaciones en la isla a fin de controlar el estrecho continuó en 1771 con un plano elaborado por el ingeniero Felipe de Paz, y ya en 1779 el gobernador de Ceuta, don José Orcasitas, ordenó practicar un reconocimiento de la misma, el cual se llevó a cabo.

En 1808, ya con la guerra contra Napoleón en su apogeo, y por consejo de Inglaterra, se ocupó la isla con soldados del Regimiento Fijo de Ceuta y de la Compañía de Mar de Ceuta, con el fin de vigilar el paso de buques franceses por el Estrecho. Inglaterra decidió también el envío de soldados de la guarnición de Gibraltar para reforzar la isla, los cuales finalmente la abandonaron en 1813 a petición del monarca español Fernando VII, permaneciendo la guarnición española algunos años más hasta que fue retirada por motivos económicos. Estados Unidos, ya presente en aquella época en el Mediterráneo, se interesó en la isla en 1835 para la instalación en ella de una estación carbonera para sus buques mercantes, pero se abandonó la idea ante las presiones inglesas, que no deseaban competidores en su comercio en la zona, y menos aún una base extranjera enfrente de su peñón. Como consecuencia de los ataques de 1848 contra la plaza de Ceuta y la expulsión del embajador británico Bulwer, Inglaterra trató de ocupar con fuerzas gibraltareñas la isla, enviando España de inmediato tropas del Regimiento Fijo de Ceuta para protegerla. Inglaterra desistió del empeño reconociendo la soberanía española sobre la isla. A partir de entonces la isla cayó en un olvido por parte de España hasta la firma de la paz de Uad-Ras en 1860. El trazado que se efectuó de la frontera de Ceuta no se correspondía con el texto del tratado. El artículo 1.º del tratado decía así: «S. M. el Rey de Marruecos cede a S. M. la Reina de las Españas, a perpetuidad y en pleno dominio y soberanía, todo el territorio comprendido desde el mar, siguiendo las alturas de la sierra Bullones, hasta el barranco de Anghera». Pero la línea fronteriza actual no sigue las alturas de sierra Bullones, una de cuyas estribaciones y continuidad de la misma es la isla del Perejil, por lo que muchos autores criticaron la actitud del gobierno en aquella época al lograr «una paz chica para una guerra grande», y en especial el que no se nombrara explícitamente a la isla del Perejil.

En 1887 España intentó establecer un pequeño faro en Perejil. El ministro de Fomento envió una pequeña expedición en el vapor *Katti*, la cual estudió el emplazamiento y colocó unos piquetes con los colores nacionales. Ante el alboroto suscitado por las autoridades de Tánger, un grupo de marroquíes arrancó los piquetes ante la pasividad de las autoridades españolas. Este acontecimiento fue motivo de un encendido debate político en el parlamento de Madrid: el conde de Toreno hizo una interpelación al Gobierno sobre estos acontecimientos el 3 de diciembre de 1887, contestándole Moret que esa isla pertenecía al Imperio de Marruecos. Estos hechos son referidos por otros autores de manera distinta, pues en 1887 Moret afirmó que dicha isla pertenecía a España, aunque posteriormente cambió de opinión. Varios diputados, como el marqués de Villamagna y García Alix, afirmaron tajantemente que dicha isla era propiedad de España, pues así aparecía en la Guía General Marítima de 1883, aprobada mediante una real orden. El 1 de abril de 1889 el sultán de Marruecos quiso instalar una garita de vigilancia en la isla, pero ante la inquietud y protestas del Gobierno español el sultán hubo de cambiar de

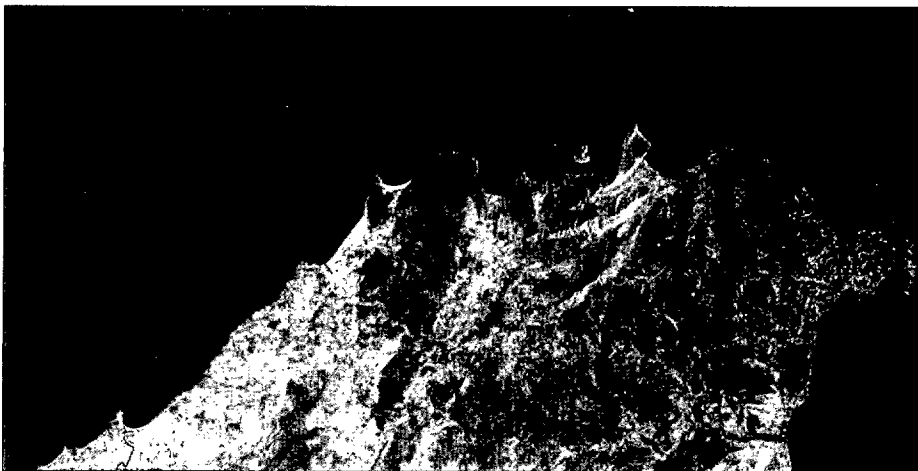


Imagen por satélite LANDSAT (Instituto Geográfico Nacional) de la costa africana del Estrecho, en la que puede apreciarse la isla del Perejil en el centro y a la derecha Ceuta.

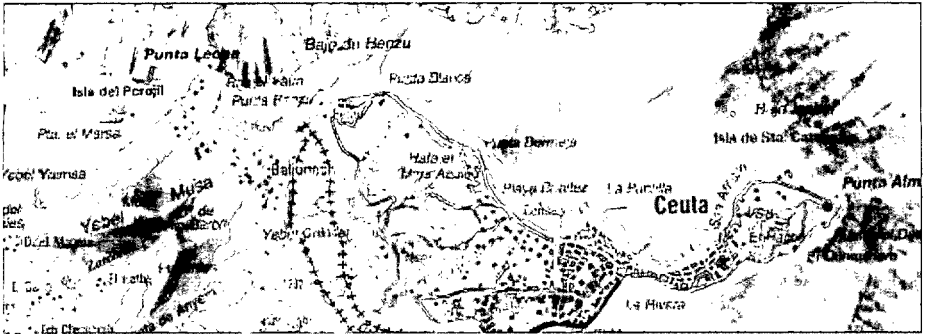
intenciones. En 1894 se extendió el rumor en varias capitales europeas de que el sultán de Marruecos había cedido a Inglaterra la isla del Perejil, pero las autoridades marroquíes lo desmintieron de inmediato, reconociendo de nuevo todas las partes la soberanía española.

Políticos españoles, como Groizard y Sagasta, hablaron de los derechos de España sobre la isla del Perejil. Sagasta se limitó a confirmar que Marruecos no había cedido nada, pues la isla era española. Por último, en 1901 el Gobierno británico solicitó permiso a España, por dos veces, para la extracción de piedra de la isla con el fin de mejorar el puerto de su colonia de Gibraltar. Gran Bretaña mantuvo siempre un vivo interés en la posesión de la isla, ya que ella le permitiría, junto con su base en Gibraltar, un control total del Estrecho.

La importancia estratégica de este islote fue muy valorada por autores de la época, destacando su posición geográfica y su importancia con relación a Gibraltar. Se afirmaba que en caso de perder o ceder el islote la posición de Ceuta quedaría sumamente debilitada.

La isla vivió un tranquilo olvido durante todo el protectorado español en el norte de Marruecos. Con el fin del protectorado no se hizo alusión alguna a la isla, como tampoco se hizo con Ceuta y Melilla. La última mención oficial de la isla vino como consecuencia de la presentación ante las Cortes, el 26 de febrero de 1986, del proyecto de ley referente al «Estatuto de la Ciudad de Ceuta», que en el artículo 2.º del Título Preliminar dice así:

«El territorio de la ciudad de Ceuta es, junto con el peñón de Vélez, La Gomera y la isla del Perejil, el comprendido en la delimitación actual de su territorio municipal.»



Como dicho proyecto de ley no prosperó, la cosa quedó ahí. El islote es denominado «Taura» o «Yesina Maadnu» por los lugareños, pero en la mayoría de los mapas y guías aparece con el nombre español de «isla del Perejil». No se sabe con exactitud a que se debe el curioso nombre de la isla, pues sobre la misma no crece ninguna clase de hierba con dicho nombre; algunos autores piensan que puede ser una corrupción de los apellidos «Pérez Gil».

Actualmente deshabitada y ya sin valor militar alguno, a no ser como punto de observación y control del tráfico del Estrecho, la isla permanece en un olvido soterrado. En los diferentes proyectos sobre estatuto de la ciudad de Ceuta, en el artículo que define su territorio, se tendía a mencionar solamente el término municipal de la ciudad, sin mencionar ningún otro territorio. En el definitivo Estatuto de Autonomía de la ciudad de Ceuta, su artículo segundo define el territorio de la ciudad de Ceuta sin mencionar a la isla del Perejil, aunque se da por hecho que forma parte de su territorio municipal.

Es de destacar como dato importante que en el último mapa oficial de España editado por el Ministerio de Administraciones Públicas (Edición 1995) aparece señalada y nombrada claramente la isla del Perejil como perteneciente a España, reflejando claramente que la españolidad de dicha isla es perfectamente predicable.

En Ceuta las aguas de la isla de Perejil son muy apreciadas para la práctica de la pesca y el submarinismo, destacando su especial belleza subacuática. De vez en cuando, como ocurre con Ceuta, Melilla, Chafarinas, Vélez y Alhucemas, ha habido problemas con las autoridades marroquíes en la cuestión de las aguas territoriales.

La ocupación o no de la isla hoy en día carece de importancia, siempre ha estado deshabitada y nunca ha tenido una guarnición permanente, al contrario que el resto de nuestros territorios norteafricanos. Esta desconocida isla española, como se ve, posee una historia propia que es necesario conocer.



## AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

---

Se comunica a todos nuestros lectores que para el año 1999 la suscripción anual a la RGM mantiene el precio de 1998 (IVA y gastos de envío incluidos):

**2.475 Ptas.** — Nacional.  
**3.256 Ptas.** — Unión Europea.  
**3.355 Ptas.** — Otras naciones.

El importe del número mensual es:

**275 Ptas.** — Nacional.  
**350 Ptas.** — Unión Europea.  
**375 Ptas.** — Otras naciones.

En 1999 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: enero-febrero y agosto-septiembre. Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

También les informamos que pueden domiciliar el pago de su suscripción rellenando todos los datos que abajo se indican, y remitiéndolos a: REVISTA GENERAL DE MARINA, calle Montalbán, 2 - 28071 MADRID. O bien comunicándolo a nuestro teléfono (91) 379 51 07, o Fax (91) 379 50 28.

.....

D. \_\_\_\_\_ les comunica que a partir del día de la fecha le sea domiciliado el importe de la suscripción a la RGM a través de la cuenta número.

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

# TEMAS PROFESIONALES




## LA FUERZA NAVAL EN LAS OPERACIONES CONJUNTAS

José Luis de DIEGO JIMENA



### Introducción

 ESPUÉS de finalizar la guerra de Kosovo, la Comisión de Defensa del Senado de Estados Unidos citó para una comparecencia en octubre de 1999 al vicealmirante Murphy, comandante de la 6.<sup>a</sup> Flota de Estados Unidos y comandante de STRIKEFORSOUTH. En ella el almirante indicó que si los aviones navales hubieran llegado al teatro el primer día de operaciones, la escalada de la limpieza étnica no se habría producido, ya que podría haber sido neutralizada con oportunidad por parte de la aviación embarcada.

Los primeros bombardeos aliados sobre territorio yugoslavo en la «campaña aérea de Kosovo», el día 24 de marzo de 1999, habían recibido una respuesta inesperada. De forma sorprendente empezaba a producirse un fuerte incremento de las actividades de limpieza étnica por parte serbia en territorio

de Kosovo. La medicina aplicada agravaba al enfermo, y lo que se estaba tratando de evitar se intensificaba.

Ante esta nueva escalada y sus posibles repercusiones en la opinión pública, el comandante supremo aliado en Europa (SACEUR), general del Ejército de Estados Unidos Clark, se planteó la necesidad de introducir nuevos objetivos en el plan de ataques aéreos. Lo que estaba necesitando SACEUR era la ampliación inmediata de la lista de blancos a bombardear. Concretamente, la lista de *objetivos estratégicos* que hasta entonces estaban siendo atacados en territorio yugoslavo había que incrementarla con los *blancos tácticos* en territorio de Kosovo, que, representados por pelotones de yugoslavos, eran los responsables de la limpieza étnica en Kosovo.

La ampliación fue consultada al comandante del Componente Aéreo de la Fuerza Conjunta, general de la Fuerza Aérea de Estados Unidos Short, quien manifestó que necesitaba continuar durante varios días sobre la lista de objetivos estratégicos y después podría hacerlo sobre los blancos tácticos.

Mientras tanto el portaaviones *T. Roosevelt*, que llegaría a la zona 14 días después del comienzo de los bombardeos, recibió orden de salir de Norfolk rumbo al mar Adriático. Durante la navegación, el vicealmirante Murphy recibió el encargo de efectuar con sus unidades aéreas embarcadas los ataques a los blancos tácticos citados. Además, dado que estaban constituidos por pequeños grupos de yugoslavos que se movían entre caseríos por carreteras de Kosovo, era imprescindible planear los ataques con el riesgo añadido de la luz del día. En palabras del almirante, el encargo fue asumido sin mayores dificultades.

Los 74 aviones embarcados en el citado portaaviones venían a representar el 8 por 100 del total de aviación dedicada a las operaciones; no obstante destruyó el 30 por 100 de blancos serbios en Kosovo. En plena campaña, cuando había que destruir blancos de oportunidad, se daba tal misión a las unidades aéreas embarcadas o a las plataformas navales lanzadoras de Tomahawk (un ejemplo fue el aeródromo de Podgorica). Por su parte, el resto de los 900 aviones aliados empeñados en la campaña aérea, con objeto de mantener el nivel deseado de seguridad, tenían que seguir estrictamente el procedimiento y la secuencia de objetivos previstos en las órdenes de tarea vigentes (ATO = *Air Tasking Order*).



Vicealmirante Daniel J. Murphy.

Eso era así porque la doctrina de la Fuerza Aérea americana obliga a neutralizar la defensa aérea enemiga antes de actuar sobre otros objetivos. No obstante, como en los 78 días que duró la campaña no se consiguió materializar esta seguridad, tuvieron que desviarse de dicho precepto. La aviación embarcada, en cambio, operó desde su incorporación, asumiendo el correspondiente riesgo sin neutralizaciones previas.

La Marina estadounidense, además de la aviación embarcada, reunió en el teatro nueve plataformas lanzadoras de Tomahawk. Estas nueve plataformas navales (de superficie y submarinos) destruyeron el 50 por 100 de objetivos fijos en territorio yugoslavo y fueron las protagonistas de las dos primeras semanas de operaciones en que, debido al mal tiempo, las unidades de la Fuerza Aérea no pudieron lanzar bombas guiadas por láser.

Los dos elementos citados de *proyección del poder naval* fueron utilizados eficazmente. En general, los misiles se lanzaron sobre objetivos fijos en territorio de la República Federal de Yugoslavia y la aviación embarcada se dedicó a los blancos móviles en el mismo Kosovo. Sin ánimo de establecer comparaciones con la actuación de la Fuerza Aérea, sirva lo anterior para indicar que las alas aéreas embarcadas están entrenadas para planear y ejecutar *strikes* en cuestión de horas.

Los párrafos anteriores responden a la citada comparecencia del vicealmirante Daniel J. Murphy ante el Senado de Estados Unidos, en la que afirmó que la contribución de la Armada estadounidense a la campaña aérea había sido de perfil bajo pero relevante.

Sirvan estos párrafos como ejemplo de la más reciente contribución naval al campo de las operaciones conjuntas y como muestra de la creciente necesidad de entender la actividad operativa de los ejércitos como parte de las operaciones conjuntas.

En este artículo, además, se van a resumir algunos aspectos doctrinales de la acción conjunta; continuará con un análisis de la más reciente *doctrina conjunta* del Reino Unido, de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos y de la Alianza Atlántica. Para finalizar, se incluirán unas conclusiones aplicables a nuestra Armada.

## Lo conjunto

Hasta la primera guerra mundial, el desarrollo de operaciones por parte de los Ejércitos de Tierra y Mar raramente había experimentado interferencias; en consecuencia, no había surgido la necesidad de considerar una actuación conjunta. Con el advenimiento de la aviación, esta situación empezó a experimentar cambios que, tras la segunda guerra mundial, con los revolucionarios avances tecnológicos del siglo XX, han llegado a ser cambios mayores.



En la actualidad, los ejércitos cuentan con unos medios que están obligando al trabajo conjunto. Las magníficas características funcionales de sensores y armas, cuyos alcances les hace posible ejercer su influencia sobre otros campos de batalla donde operan unidades amigas de otros servicios, exigen a éstos cooperar entre sí. Esto viene facilitado por el perfeccionamiento de los sistemas de mando y control, como elemento imprescindible para coordinar ese escenario.

En algunos países, como el nuestro, este requerimiento de *carácter operativo* apareció de forma simultánea con otro de *carácter orgánico*, tendente a unificar algunos elementos administrativos y de gestión. Este no sólo viene justificado por el deseo de obtener una mayor eficacia orgánica y administrativa, sino que fundamentalmente trata de conseguir una mayor economía de medios cada vez más escasos. Como es conocido, los *dividendos de la paz* han conducido a significativos recortes en los presupuestos de defensa y en las plantillas de personal.

Como antecedente reciente para nuestras Fuerzas Armadas, la Ley Orgánica 6/80, de gran vocación conjunta, indica que la organización de los ejércitos debe permitir la eficacia conjunta, y que sus estructuras orgánica y funcional deben permitir igualmente cumplir conjuntamente la misión. Además asigna a los ejércitos la misión específica de desarrollar la estrategia conjunta en el ámbito determinado por sus medios.

Sin necesidad de entrar en otros antecedentes, como pudiera ser el desembarco de Alhucemas en 1925, cuyo estudio sirvió a las grandes operaciones de

la segunda guerra mundial, a partir de la L. O. 6/80 se ha desarrollado una serie de procedimientos que han esquematizado una actividad conjunta para nuestras Fuerzas Armadas. Muestra de ello son las normas y procedimientos para las operaciones Armada-Ejército del Aire (JUJEM, feb. 82), las Normas de Apoyo de Fuego Naval al Ejército de Tierra (JUJEM, jul. 87), un procedimiento para Patrulla Marítima y otro entre ALFLOT y el MACTAE para actividad conjunta en el Estrecho.

No obstante lo anterior, cada Ejército debe mantener sus propias formas de actuación, su carácter y sus peculiaridades. Esta variedad es insustituible y precisamente es la que hace posible la sinergia de las operaciones conjuntas. La experiencia de Estados Unidos como país en la vanguardia de esta forma de operar de los ejércitos indica que lo conjunto debe ser un *punteo operativo* entre lo estratégico y lo táctico, de manera que en el nivel operacional es donde se debe obtener la *fuerza sinérgica* añadida procedente de la conjunción de los ejércitos. En cambio, los intentos de acción conjunta en el nivel táctico nunca son fáciles, ya que el campo táctico es el de actuación de cada Ejército por separado, con sus procedimientos específicos y sus diferentes formas de actuar.

Hay un precepto que se está revelando como imprescindible y que está pidiendo aplicación en todos y cada uno de los programas militares, es el de la *interoperabilidad*. En ocasiones, la introducción de criterios de *interoperabilidad* puede parecer un requerimiento incómodo y poco grato, por lo que significa de trabajo añadido a las muy variadas actividades requeridas para la obtención de unidades y sistemas, pero su necesidad surge en cualquier planeamiento. Hacia ello apuntaba el jefe de Operaciones Navales (CNO) de la Armada de los Estados Unidos, almirante Kelso, un año después de la guerra del Golfo, escribiendo como lección aprendida de la misma que cuando diariamente el mando en tierra de la operación *Desert Storm* emitía su *Air Tasking Order* (ATO), un avión despegaba desde un portaaviones y se desplazaba hasta Riad para recoger el documento en papel. Las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos no tenían comunicaciones plenamente interoperables durante dicha guerra, pero las tuvieron cuando el almirante Kelso escribía esto, ya que al detectarse la necesidad se puso en marcha un proyecto conjunto que dio como resultado que un año más tarde, y desde entonces, las ATOs se transmitan y reciban electrónicamente en pocos minutos.

### Fuerza Naval y acción conjunta

La *doctrina británica* recoge que las actividades militares modernas en los niveles estratégico militar y operacional son conjuntas y con frecuencia combinadas. Para que el mando conjunto pueda obtener el máximo rendimiento operativo de las unidades navales es necesario que comprenda plena-

mente sus características, su potencial operativo y su capacidad de apoyo a las fuerzas que operan en tierra. El cambiante mundo político y militar actual parece diseñado para aprovechar la *flexibilidad* inherente al poder marítimo.

El Reino Unido piensa que en el futuro una buena parte de operaciones militares se efectuarán en las zonas costeras de las grandes masas de tierra, que realmente son los lugares donde se concentran los núcleos de población mundial, los recursos, los centros industriales y el comercio; es decir, donde se realiza gran parte de la actividad productiva humana. Lógicamente, en esas zonas de mayor población y actividad es donde pueden generarse un mayor número de crisis.

En consecuencia, en los últimos años la doctrina británica ha dirigido su mirada hacia el *litoral*, concepto flexible que en la actualidad no sólo se refiere a una zona de mar junto a tierra, sino que incluye las franjas de tierra próximas, incrementadas con el espacio aéreo sobre dicha zona. Por tanto, las operaciones marítimas realizadas en dicho entorno son de naturaleza conjunta, ya que implican actividades en tierra, mar y aire. El concepto litoral resulta más intuitivo para aquellos que operan normalmente en el ambiente marítimo; en caso contrario, las complejidades de operar en el litoral y las posibilidades de aplicar la fuerza con las limitaciones de ese medio no siempre son fácilmente comprendidas.

Para este tipo de operaciones, la respuesta militar del Reino Unido ha sido el diseño del nuevo concepto de *Maniobra*. *La guerra de Maniobra* trata de obtener la iniciativa y se define como un estilo de guerra que busca romper la cohesión y efectividad del enemigo a través de una serie de acciones rápidas, violentas e inesperadas que deterioran la situación, de manera que el enemigo no pueda afrontarla con los medios disponibles.

La introducción de este elemento en el planeamiento está dirigida, más que a provocar la destrucción del enemigo, hacia la eliminación de su posibilidad de coordinar una respuesta eficaz. Esto implica un carácter selectivo con efecto quirúrgico sobre las vulnerabilidades críticas del enemigo. El uso del mar como un medio para el desarrollo de operaciones conjuntas dentro de la guerra de Maniobra ofrece posibilidades únicas en cuanto a movimiento, a concentración de potencia de fuego y a la posibilidad de sorpresa o de presencia descubierta.

Hay numerosas formas en las que las capacidades marítimas pueden cooperar en las operaciones en tierra. En este sentido, el desarrollo del concepto de Fuerza Conjunta 2000 va a contemplar el uso de los *Harrier* no navales operando en forma integrada desde la cubierta del portaaviones. La disponibilidad de helicópteros de un portaaviones, un LPH o un LPD puede apoyar para sostener operaciones en tierra a través de todas las fases de una campaña.

No es una casualidad que los buques de guerra británicos estén frecuentemente en áreas de crisis alistados para intervenir en cuanto haya decisión polí-

tica. Ésa es la razón principal por la que el Reino Unido siempre ha preferido tener desplegada su Armada en lugar de mantenerla en puerto nacional. La libertad de uso de los mares y la ausencia de límites y fronteras hacen de la mar un valioso medio para que la fuerza conjunta pueda emplear el concepto de guerra de Maniobra.

Además de esta nueva doctrina operativa, tras las Malvinas y guerra del Golfo, los británicos hicieron en 1994 una importante reorganización que puso bajo la dependencia del JEMAD a los jefes de Estado Mayor de los ejércitos, dotando a aquél de un EMACON para las labores del día a día y de un Cuartel General Conjunto Permanente para las operaciones.

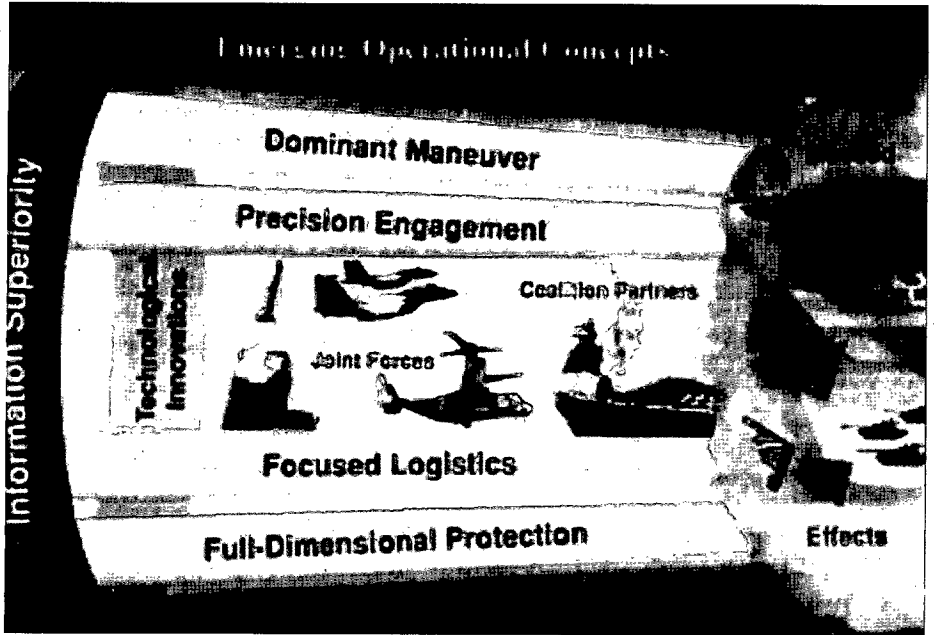
La *doctrina de Estados Unidos* y su actividad conjunta, que se había iniciado en la segunda guerra mundial, experimentó un gran empuje a partir del año 1986, en que se promulgó la Ley Goldwater-Nichols sobre la Organización de la Defensa. Esta ley convertía al JEMAD (CJCS, *Chairman of the Joint Chief of Staff*) en el principal asesor militar del presidente y aseguraba la unidad de mando en el nivel operacional. Los jefes de Estado Mayor preparan sus respectivos ejércitos, pero no forman parte de la estructura operativa.

Los Estados Unidos están plenamente comprometidos con las operaciones conjuntas. El valor de la Fuerza Naval operando de forma conjunta con el Ejército y la Fuerza Aérea ha quedado de manifiesto a lo largo del siglo xx, desde el desembarco aliado en Normandía (1944) hasta la operación *Tormenta del Desierto* para la liberación de Kuwait (1991). Los éxitos logrados por la fuerza conjunta han requerido planeamientos minuciosos, pero también han evidenciado la complejidad de la coordinación de tales esfuerzos. Sus resultados siempre dependen del nivel de cooperación y comprensión mutua entre fuerzas diferentes.

La publicación *Joint Vision 2010* definió una dirección común para las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos con objeto de hacer frente a los nuevos desafíos. En ella, las nuevas tecnologías se integran con nuevos conceptos operacionales en una simbiosis que eleva la capacidad de conducir operaciones conjuntas, tanto en paz como en crisis y guerra. En las operaciones futuras se considera fundamental la *superioridad de la información* que, junto con la renovación orgánica, operacional y tecnológica, va a permitir una concepción de las operaciones basada en cuatro nuevos conceptos operacionales que han de servir al mando conjunto como guía (maniobra dominante, combate de precisión, protección plena y logística concentrada).

Según la doctrina de Estados Unidos, el espacio de combate moderno es multidimensional. Su control continúa siendo un factor importante en la supervivencia y efectividad de la fuerza. Por su parte, el espacio de combate de la fuerza naval no tiene tamaño fijo ni es estacionario, es posible concebirlo como *zonas de superioridad* que rodean una o más unidades o incluso a la fuerza entera. Dichas zonas se mueven y cambian de acuerdo con la situación táctica; en ellas la fuerza naval mantiene el dominio del mar en sus diferentes





«Joint Vision 2010». Esquema conceptual general. (*Proceedings*, septiembre 1997).

dimensiones, y durante el periodo de operaciones detectan, identifican, hacen seguimiento y neutralizan cualquier elemento que se introduce en ella. Este espacio de combate es una base de operaciones que se sitúa encima de cualquier área y desde la que es posible la proyección de poder.

Lo que distingue a las fuerzas navales del resto de fuerzas armadas es la combinación de rapidez y permanencia para crear estas zonas de superioridad. Dependiendo de los alcances de los sensores propios y de los sistemas de armas, las zonas de superioridad pueden extenderse centenares de millas, por lo que es posible proteger a otras agrupaciones como convoyes, grupos anfibios e incluso zonas de tierra. La zona de superioridad navega alrededor de la fuerza, de manera que se establece antes de la llegada a la zona de operaciones, y se va trasladando con la fuerza hasta que finalmente se implanta en la propia zona objetivo.

Hay un caso de especial interés para las operaciones anfibas. Antes de que una agrupación helitransportada se desplace a una posición avanzada de la cabeza de playa como primera ola en una operación anfibia, hay que emplazar una *zona de superioridad* encima de la zona objetivo para proteger sus movimientos. De esta forma, desde la mar las unidades navales pueden efectuar la protección a la fuerza de desembarco mientras ésta se empeña en lograr su emplazamiento y establecer sus propias defensas.

Por su parte, la publicación ...*From the Sea*, editada en septiembre de 1992, ampliada en 1995 con *Forward ... From the Sea*, enfatiza la presencia naval avanzada que, como factor fundamental para la disuasión convencional, debe continuar siendo un elemento a mantener durante los años noventa y con posterioridad. Sin embargo, la citada publicación cambia la orientación de la actividad naval hacia regiones del mundo más inestables en las que se encuentran intereses críticos y vitales de los Estados Unidos. De esta forma pone el énfasis en las operaciones en el litoral, indicando que las operaciones en dicha zona de costa normalmente serán de carácter conjunto.

Al llegar la fuerza a la zona de crisis en el litoral, el componente naval lleva activada una estructura de mando y control muy flexible, de forma que su comandante puede ejercer el mando de la fuerza conjunta manteniéndose a flote o, dependiendo de la situación táctica, transferirlo a otro cuartel general en tierra. Éste fue el caso de la operación *Restore/Uphold Democracy* en Haití, en la que el buque *Uss Mount Whitney* prestó servicio de cuartel general a flote al comandante de la fuerza conjunta (JTF) responsable de la operación. La experiencia se repitió en el del ejercicio *Strong Resolve* en 1998.

Dentro de una completa concepción de las operaciones conjuntas, además de la presencia avanzada y su capacidad de respuesta en crisis, la doctrina americana recoge que la Fuerza Naval puede desarrollar numerosas operaciones diferentes a las de guerra. En el marco del Derecho Internacional, las unidades navales integradas en una fuerza conjunta pueden llevar a cabo actuaciones tales como evacuación de personal no combatiente, operaciones contra terrorismo, apoyo a las sanciones económicas de las Naciones Unidas, operaciones de mantenimiento de la paz, control marítimo para prevenir inmigración ilegal, operaciones de ayuda humanitaria y de apoyo civil y apoyo a operaciones antidroga.

Finalmente, la *doctrina OTAN* manifiesta que a nivel operacional las fuerzas han de realizar operaciones conjuntas. Concretamente, la OTAN considera que los conflictos en la mar no estarán aislados de la campaña en tierra, porque piensa que en ellos siempre habrá objetivos territoriales. Esto implica la existencia de un ámbito aéreo, espacial, naval incluido el anfibio, terrestre y de fuerzas especiales.

Independientemente del control del mar necesario para proteger las líneas de comunicación marítima (SLOC) o interponer bloqueos y embargos, la doctrina OTAN apunta que las operaciones en el litoral también requieren el control del mar en una zona adyacente, de manera que durante las operaciones en tierra, la fuerza naval disponga de libertad de acción para poder efectuar un apoyo efectivo sobre la fuerza terrestre.

En este sentido la alianza indica que la fuerza naval posee unas características específicas que la convierte en un elemento a tener en cuenta para una amplia gama de operaciones. Por ello las operaciones marítimas aliadas deben estar íntimamente relacionadas con las operaciones conjuntas.

## Conclusiones

Del análisis anterior se deduce que los mandos navales de los países occidentales están dando carácter prioritario a la participación de sus fuerzas en las operaciones conjuntas, utilizando sus unidades navales con flexibilidad e imaginación.

Nuestro portaaviones, la fuerza anfibia, los buques de superficie, los submarinos y aeronaves con sus armamentos, y sus dotaciones representan en su conjunto una fuerza armónica con unas capacidades navales muy importantes. Ellas hacen posible la participación en gran número de operaciones conjuntas, desde apoyo en desastres y ayuda humanitaria hasta las operaciones de proyección del poder naval sobre tierra por medio de *strikes*, fuerzas de desembarco, lanzamiento de misiles y apoyo fuego naval.

Aparte de las operaciones navales tradicionales, en el caso de una operación en el litoral, es posible una utilización del Sistema de Mando y Control naval en apoyo de las operaciones en tierra. En este sentido la interoperabilidad de los sistemas de mando, control y comunicaciones debe estar asegurada. Para ello la Armada debe estar dispuesta a contribuir a la *construcción de interoperabilidad* entre los ejércitos y entre aliados. Un avance en ese camino es la reciente entrada en vigor de la Directiva 6/99 (nov. 99) de JEMAD, de *Interoperabilidad entre las Fuerzas de Ejército de Tierra y la Infantería de Marina de la Armada*. En ella se estipula que los programas de adquisición de material deben basarse en requisitos operativos elaborados conjuntamente y en procedimientos operativos comunes.

En este campo de la interoperabilidad conviene considerar la integración de los buques con capacidad de guerra antiaérea en el Sistema de Defensa Aérea territorial, destacando como novedad para este cometido las capacidades que a su entrada en servicio aportarán las fragatas F-100. En este sentido puede ser conveniente reconsiderar la Directiva 12/96 del JEMAD (abr. 96) sobre la *Integración/coordinación de la artillería antiaérea y de buques con los Sistemas de Defensa Aérea*. Por otra parte para nuestra Armada, un despliegue en crisis como parte inicial de una operación conjunta puede contemplar una amplia gama de posibilidades, desde una simple pareja de escoltas con capacidad reducida de proyección de poder sobre tierra, pasando por el grupo Alfa con una mayor capacidad de proyección, hasta un despliegue de los dos grupos con gran capacidad de proyección. Simultáneamente por medio de obtención de información con los sensores embarcados se puede contribuir al esfuerzo de inteligencia conjunto.

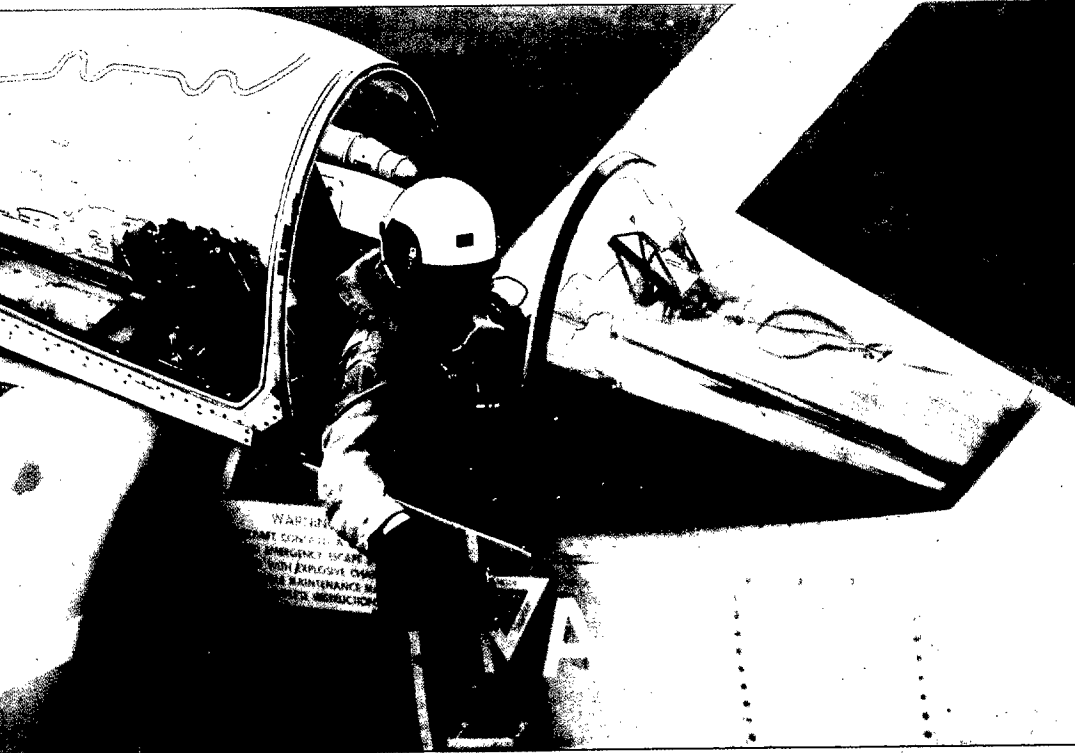
En operaciones de mayor entidad, la Fuerza Naval suele apoyar a la campaña conjunta con la protección de las líneas marítimas de comunicación, con el control del mar y con la negativa de uso del mar. En cuanto al transporte estratégico, la Armada podría considerar su capacidad para liderarlo con las unidades del grupo Delta a las que se unirían los buques adecuados de la flota mercante.

Finalmente, además de lo que supondrán como unidades navales, conviene dejar constancia de la gran aportación a la acción conjunta que representará la incorporación de las fragatas F-100 a la Flota. Aparte de su capacidad de plena integración en el ya citado Sistema de Defensa Aérea territorial, las fragatas F-100 serán los únicos buques de la UE con capacidad para el lanzamiento de misiles Tomahawk. Estas unidades con su sistema AEGIS, su radar SPY-1 y el sistema de lanzamiento vertical Mk-41 serán los escoltas más poderosos de Europa. Según estimaciones, con un coste próximo a la mitad del de los destructores estadounidenses de la clase *Arleigh Burke*, tendrán capacidades similares. *Los que han tenido algo que ver con su obtención pueden estar orgullosos. A ellos y sus futuras dotaciones se dedica este artículo.*



## BIBLIOGRAFÍA

- ... *From the sea*. Department of the Navy USA. September 1992.  
*Forward ... From the sea*. Department of the Navy USA. September 1994.  
*Vision... Presence... Power*, A program guide to the U.S. Navy, 1999. Edition.  
 JOHNSON, Jay L. (CNO): *Operational Concept of the US Navy*. 1997. Forward.  
*Naval Warfare*. Naval Doctrine Publication 1.  
*Naval Command and Control*. Naval Doctrine Publication 6.  
*Joint Warfare of the Armed Forces of the USA*. Joint Pub. 1. January 1995.  
*Doctrine for Joint Operation*. Joint Pub. 3-0. February 1995.  
 Ministry of Defence: *British Defence Doctrine*. JWP 0-01. London (UK).  
 KELSO, Frank B. (CON): *The Wave of the Future*. Joint Force Quarterly (JFQ), summer 1993.  
 JOHNSON, Jay L. (CON): *Navy. A Joint Vision*. JFQ, winter 1996-97.  
 AJP 01. Allied Joint Pub. OTAN.



(Foto: OTAN).

# CAPACIDAD EXPEDICIONARIA: TRADICIÓN Y VOCACIÓN NAVAL

Agustín ROSETY FERNÁNDEZ DE CASTRO



EN 1914 el almirante Miranda, ministro de Marina, elevó al Gobierno un anteproyecto de ley en el que se proponía incorporar el Cuerpo de Infantería de Marina al ramo de guerra. A la sazón el Primer Regimiento Expedicionario, que había desembarcado en Larache en 1911, llevaba tres años operando como fuerza de pacificación en la zona occidental del Protectorado de España en Marruecos. Esa circunstancia sirvió para justificar una decisión que apartaba de la Armada a las tropas que desde su época fundacional, dos siglos atrás, habían constituido su nervio militar.

Tratando de comprender, tal vez sea preciso remontarse al siglo XIX, de triste recuerdo para nuestro poder naval. Las tropas de Marina lo comenzaron luchando en Trafalgar, con auxilio del Ejército para completar sus escasas guarniciones a flote, y lo terminaron combatiendo también junto al Ejército en Cuba y Filipinas. Entre esos dos hitos la capacidad y el espíritu expedicionario de los infantes de marina quedaron demostrados en una larga sucesión de acciones. Pero, con excesiva frecuencia, no fueron expediciones marítimas, lo cual fue motivo de desencuentro con una Marina de guerra obligada a sostener, con sus escasos recursos, un esfuerzo que consideraba ajeno.

El desembarco en Larache sin embargo había sido una típica expedición marítima, emprendida por el Gobierno Canalejas en cuestión de días como respuesta a la crisis internacional desencadenada en Marruecos, en cuyo curso Francia intervino en Fez, y Alemania envió el *Panther* a Agadir. La ocupación de Arcila, Larache y Alcazarquivir tras el desembarco de nuestros infantes de marina fue, según Comellas, la primera y última ocasión en la que España habló fuerte en el lenguaje internacional de aquel difícil comienzo de siglo, y en el plano operacional anticipó la solución que años más tarde se daría al conflicto en Alhucemas. Pero aun balance tan positivo resultaría insuficiente para superar el pasado.

El proyecto de ley de 1914 mereció la aprobación del Congreso en una sola sesión, pero al no obtenerla en el Senado, como era constitucionalmente preciso, no llegó a ver la luz. El regimiento expedicionario permaneció en

África hasta 1922, y la Infantería de Marina quedó como *enquistada* en la Armada, a falta de misión específica. Elevada a la incómoda categoría de problema orgánico, su devenir, poco grato desde entonces, desembocó en su disolución, acaecida como una medida más de reajuste en 1931, un año en el que tantas cosas cambiaron.

Y es curioso observar que este proceso no se detuvo ni tan siquiera con ocasión del desembarco de Alhucemas, en el que un batallón del Cuerpo tuvo una actuación que algún cronista de la época calificó de *interesante*; debemos convenir que el interés al que se refería no era específicamente anfibio, esto es, naval. El gran protagonista de la jornada fue, justo es reconocerlo, el Ejército de África, en cuyas filas habían servido durante más de un decenio los infantes de marina.

### Un puente en el tiempo

Conozco a una anciana y encantadora dama, hija, hermana, madre y abuela de infantes de marina, que aún recuerda el himno del Primer Expedicionario: «Lealtad». En su memoria permanece imborrable aquella vivencia de la infancia, iniciada con su llegada a las playas africanas para reunirse con su padre, capitán con destino en aquel cuerpo. Para quienes tuvieron oportunidad de conocerlo, fue un regimiento distinguido, con elevada moral, que las autoridades del Protectorado retuvieron largos años a causa de la reconocida eficacia de su labor pacificadora, jalonada de frecuentes hechos de armas.

Demasiados años vinculado a aquella misión debilitaron, pese a su título, su carácter expedicionario. Cabe preguntarse, sin embargo, si no era la propia Armada la que lo había perdido tras su repliegue al solar peninsular cuando nos despedimos de nuestro último ultramar. Quizá fuese ésa la causa por la que se consideró innecesario mantener un instituto armado al que no pareció encontrarse más aplicación que servir como infantería colonial bajo mandos del Ejército. O tal vez resultase imposible para el mando militar, bajo la simple perspectiva de la ocupación del territorio y acosado por la insuficiencia de medios, apreciar las ventajas de la maniobra, máxime desde la mar.

Quede para los investigadores la tarea de historiar lo que entonces sucedió. Por mi parte trataré tan sólo de establecer un puente en el tiempo para responder a una pregunta que me parece más interesante aquí y ahora: en estos tiempos en que tanto se habla de «un ejército de proyección», ¿qué perspectivas ofrece a la Infantería de Marina el escenario estratégico previsible? Como no estamos en 1914, la respuesta ya la sabemos y, por obvia, no da para solicitar la atención del lector: realizar operaciones militares en la costa iniciadas en la mar, es decir, operaciones anfibia.

Sucede, sin embargo, que en el momento presente todo resulta afortunadamente atípico. La gran guerra está lejana de nuestras hipótesis y la oportunidad de emprender una operación anfibia puede demorarse tanto como para devol-

vernos al punto de partida: ¿qué perspectivas tiene ante sí la Infantería de Marina? ¿Qué puede aportar a la Armada y en qué debe diferenciarse del Ejército?

Forzoso es admitir lo difícil que resulta ser original, porque cuestiones similares podrían plantearse en relación con otro tipo de fuerzas, desde fragatas concebidas para la lucha antisubmarina, hoy empleadas en misiones de inspección de buques, hasta tropas mecanizadas, aerotransportadas o de montaña dedicadas al mantenimiento de la paz o a la ayuda humanitaria. Ciertamente hay que mantener fuerzas preparadas para una campaña de alta intensidad, pero en tanto no llega el caso sus capacidades tienen que aplicarse en otras circunstancias, de modo que se obtenga el mayor rendimiento posible de los recursos que el contribuyente invierte en su sostenimiento.

La Infantería de Marina es una fuerza de la Armada. Un hecho tan evidente no merecería comentario alguno si no fuese porque ha encontrado eco en la propia legislación: «constituye una fuerza de la Armada», podemos leer junto al mismo enunciado de la misión. Este curioso *conjuro* del fantasma decimonónico no excluye, sin embargo, otra de sus características, también evidente a poco que se repare en ella: «ser una fuerza terrestre». Una fuerza terrestre, por supuesto, especializada en la guerra anfibia y, en consecuencia, organizada, equipada y adiestrada para operar en el marco de la Flota.

## La proyección de poder desde la mar

Las comunicaciones marítimas son el principal objeto de la guerra naval; «las batallas son únicamente el medio de lo que realmente conduce a la terminación de la guerra». Este juicio, formulado por Corbett en 1911, tuvo la virtud de predecir el intenso esfuerzo que sería necesario en las dos guerras mundiales para hacer frente a la amenaza submarina contra el tráfico aliado. Y es que, a veces, cuando lo esencial resulta innovador pasa inadvertido. En nuestros días la seguridad de las comunicaciones marítimas no está severamente amenazada como en los años de la guerra fría, y no se avizoran grandes batallas en la mar, pero las fuerzas navales siguen teniendo una misión esencial, la de proyección de poder.

Esta vez la necesidad de innovar era más evidente. A raíz de la caída del muro de Berlín, la Marina estadounidense concretó la idea en un nuevo concepto: *From The Sea*. La comunidad naval occidental ha venido desarrollando desde entonces los instrumentos necesarios, no solamente las fuerzas anfibas, sino las aeronavales, así como armas de superficie de nueva tecnología. Estos recursos parecen duplicar a los existentes en los inventarios de las fuerzas terrestres y aéreas: tropas, aviones de combate, misiles de crucero. Falsa percepción porque su singularidad se deriva de estar basados a flote, lo que permite mantenerlos en despliegue avanzado en aguas internacionales para hacer uso de sus capacidades desde los primeros momentos de la evolución de una crisis.





Dotaciones de carros *Escorpión* se preparan para apoyar a los batallones de desembarco.  
(Foto: Pepe Díaz).

Por ese motivo, las fuerzas navales son un medio particularmente idóneo para el cumplimiento de las hoy día llamadas «nuevas misiones» de expansión de estabilidad y gestión de crisis. No son el único sistema de fuerzas con capacidades idóneas para ello, ni tan siquiera el más importante; todos son necesarios y más o menos importantes dependiendo del estadio de evolución del conflicto. Pero, por su movilidad estratégica, capacidad de permanencia en la mar y flexibilidad, aquéllas son insustituibles cuando aún no han podido desplegar en el teatro y comenzar a operar las fuerzas terrestres y aéreas basadas en tierra. Y, una vez proyectadas las fuerzas necesarias para entablar combate de alta intensidad, si fuese preciso, las fuerzas navales conservan su potencialidad para apoyar desde la mar las operaciones en curso.

Particularizando el razonamiento anterior a la Infantería de Marina, se tratará por tanto de aplicar las singulares características de las fuerzas de desembarco en el entorno operacional de que se trate. Éstas son en primer término las propias de toda fuerza con vocación expedicionaria: disponibilidad, movilidad estratégica, sostenibilidad. A ellas se unen las que le imprimen los medios anfibios: permanencia en despliegue adelantado, flexibilidad de empleo, penetración en fuerza desde la mar, repliegue táctico. Y como presu-

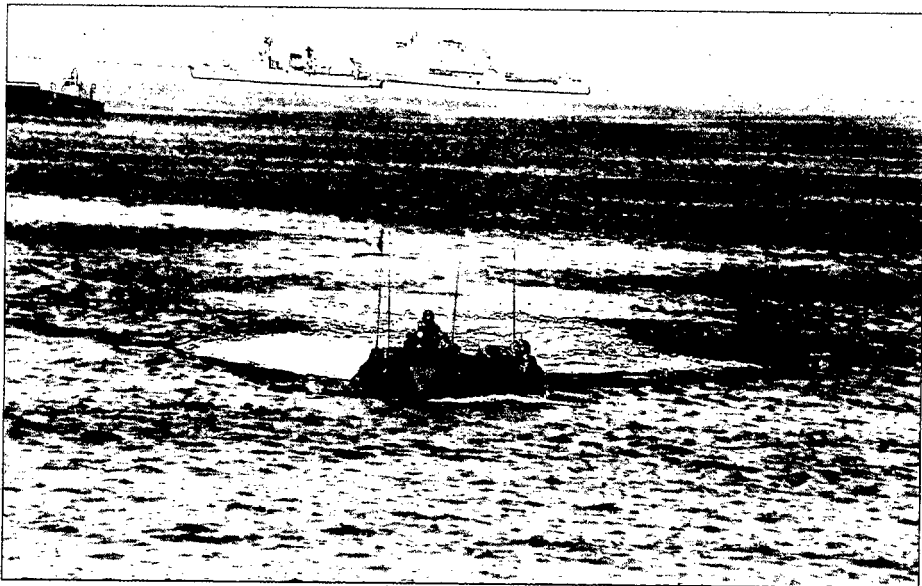
puesto de todas ellas, la capacidad de operar en tierra y enfrentarse a las fuerzas terrestres que puedan oponerse al cumplimiento de su misión.

El empleo de las fuerzas de desembarco en estas condiciones puede dar lugar a una operación desde la mar en una costa, al menos «potencialmente hostil», o tal vez no. La MEU de la VI Flota desembarcó administrativamente en Tesalónica en junio de 1999, en plena crisis de Kosovo. Su actuación no puede calificarse ni de lejos como una operación anfibia, pero sus capacidades expedicionarias, imprescindibles para actuar en un escenario estrictamente anfibia, facilitaron su inmediato despliegue en tierra en el momento preciso.

### Capacidad anfibia, capacidad expedicionaria

Siendo una campaña naval el marco operacional más idóneo para explotar las capacidades específicas de las fuerzas de Infantería de Marina, no es menos cierto que la actuación de éstas como fuerzas expedicionarias, aun separadas de las fuerzas navales, es una práctica habitual en países de nuestro entorno, de lo cual pueden citarse diversos ejemplos más o menos recientes.

Los *Royal Marines* (UK) han operado durante los dos últimos años en muy diversas misiones en todo el mundo, desde el norte de Europa hasta Sierra Leona o el Congo, y desde el golfo Pérsico a Centroamérica. En este sentido es curioso señalar que, por su versatilidad como fuerza expedicionaria, la *Strategic Defense Review*, publicada por el Ministerio de Defensa



Ejercicios LINKED SEAS 2000. (Foto: OTAN).

británico en 1998, cita a la *3rd Commando Brigade* entre las fuerzas terrestres, sin perjuicio de su prioritaria capacidad anfibia como componente de la flota británica.

La Infantería de Marina holandesa ha participado con sus tropas en misiones expedicionarias en el norte de Europa, en la región mediterránea y en Extremo Oriente. En 1991 desplegó unidades en la operación *Provide Comfort*, en la región kurda, que actuaron junto a las del USMC y *Royal Marines*. En su Libro Blanco, el Gobierno de los Países Bajos anunció la creación de un nuevo batallón para hacer frente al aumento de la actividad operativa.

Los *Fuzileiros Navais* de la Marina de Portugal fueron enviados a Timor durante la reciente crisis entre las primeras unidades. Posteriormente participaron con sus unidades de embarcaciones de asalto en las operaciones de ayuda humanitaria en Mozambique, a donde llegaron por vía aérea.

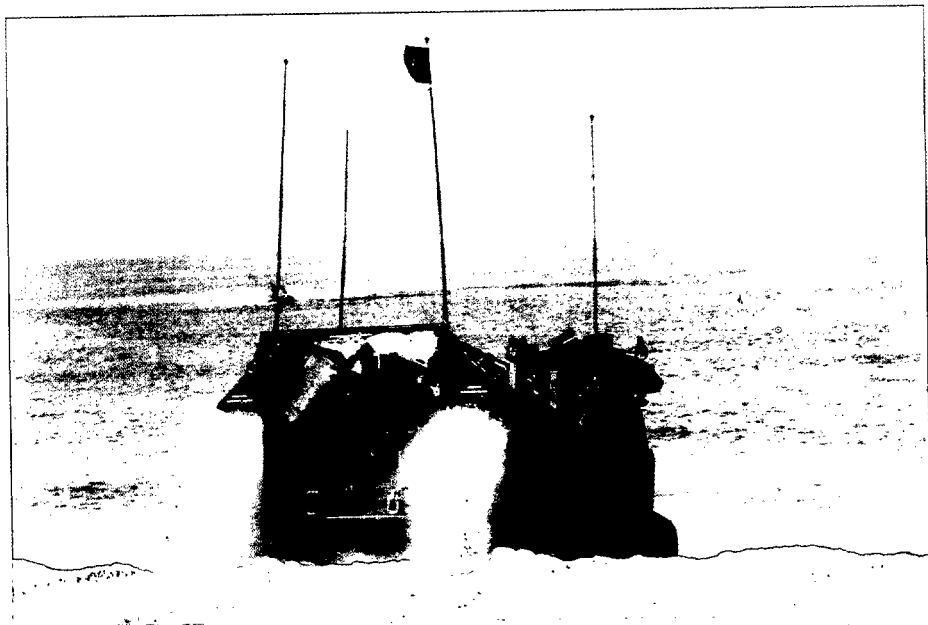
El Batallón *San Marco*, de la Marina de Italia, tiene un largo historial en operaciones de apoyo a la paz, desde Beirut hasta Kosovo, pasando por Somalia y Albania. El caso de esta unidad es una referencia interesante, teniendo en cuenta su integración junto a las unidades de la BRIMAR en la CAFMED, en EUROMARFOR y, en el plano bilateral, en la Fuerza de Desembarco Hispano-Italiana.

Y es que pretender que la actuación de las tropas de marina se circunscriba al marco estrictamente anfibia impediría explotar sus capacidades expedicionarias. En un escenario de recursos humanos y financieros escasos no parece lógico desarrollar fuerzas que sólo van a emplearse en condiciones operativas muy específicas. En este sentido es comprensible el punto de vista británico de clasificar a su brigada de *marines* entre las fuerzas terrestres, por considerar que estas tropas se encuentran entre las más cualificadas para actuar como *spearhead forces* en cualquier crisis en ultramar.

Esto no resulta sorprendente, porque el nivel operacional es eminentemente conjunto. No quiere decirse que todas las operaciones deban serlo —aunque así suceda en la mayoría de las ocasiones—, sino que aun las específicas habrán de responder a un plan para todo el teatro que regule el empleo de todas las fuerzas conforme a sus capacidades. Así pues, las operaciones podrán ser terrestres, marítimas o aéreas, pero no de alguno de los ejércitos o de la Armada en particular.

Desde esta perspectiva, la participación de fuerzas de desembarco en operaciones terrestres, cuando sea preciso, no es un auxilio al Ejército, si bien será necesario ponderar las exigencias de interoperabilidad entre ambas fuerzas que ello supone. En este sentido, las fuerzas de Infantería de Marina deben ser lo suficientemente ligeras para desembarcar con flexibilidad y rapidez, y lo suficientemente pesadas para asumir con éxito sus misiones en el combate terrestre.

La actuación de las fuerzas de Infantería de Marina en un contexto expedicionario amplio, por tanto, no sólo es conforme a su naturaleza y capacida-



Ejercicios LINKED SEAS. (Foto: OTAN).

des básicas como fuerza concebida para operar en tierra, sino que también responde a su vocación y tradición navales, puesto que la Fuerza Naval es en sí misma expedicionaria como instrumento permanente para mantener presencia y proyectar poder en ultramar. La forma operacional o táctica en que se concrete su actuación será anfibia o no, dependiendo de la situación en la zona de operaciones y de las exigencias de las misiones específicas que se le asignen.

## Conclusión

Hora es de atravesar de regreso ese puente que habíamos tendido en el tiempo. Al contemplar la situación a comienzos del pasado siglo, lo primero que apreciamos es una gran diferencia con nuestros días: la misión anfibia que hoy constituye la razón de ser de la Infantería de Marina en el marco de la Armada. Pero no podemos olvidar que, si no con tanta precisión, existía ya un concepto general de empleo de la Infantería de Marina desde la mar, como lo atestiguan frecuentes desembarcos de las guarniciones de los buques en colonias y expediciones marítimas de mayor entidad, como las de México, Santo Domingo, Italia o Indochina, en el siglo precedente, así como las de Tánger y Larache ya a comienzos del xx.

El desembarco en Alhucemas fue un éxito tanto estratégico como táctico. Tanto es así que fue objeto de análisis para la formación del núcleo de doctrina anfibia elaborada por el tándem *Navy-Marines* veinte años más tarde. Cabe preguntarse si una visión más clara de la capacidad expedicionaria naval, a lo que daba pie la experiencia entonces reciente, hubiese contribuido a evitar el estancamiento de las operaciones en el Protectorado, antes de tomarse la decisión de desembarcar en Alhucemas, poniendo fin a la campaña.

Es indudable que el alejamiento de la Infantería de Marina de su misión específica fue el factor decisivo de su declive orgánico, consumado en 1931. Pero no parece menos cierto que el proceso fue acelerado por la interrupción radical de su actividad operativa en 1922, que la apartó de las corrientes renovadoras que desde el año anterior experimentaron nuestras fuerzas militares hasta culminar en la victoria de 1925.

Y ahora quizá podamos deducir alguna respuesta a aquellas cuestiones iniciales: ¿qué perspectivas tiene ante sí la Infantería de Marina en los próximos años? ¿Qué puede aportar a las fuerzas navales en el contexto estratégico previsible? ¿En qué coincidiría y en qué podría diferenciarse de las fuerzas terrestres en ese mismo marco?

Pues bien, la brigada de Infantería de Marina tiene un vasto campo de actuación como componente de las fuerzas anfibias que por serlo son expedicionarias. Ésta es su aportación a las fuerzas navales, una capacidad singular para la proyección de poder desde la mar, de gran valor como instrumento adecuado para actuar en tierra en operaciones de apoyo a la paz y de control de crisis, particularmente en sus momentos iniciales. Posee, pues, las características que le imprime la flota a la que pertenece, en lo que se diferencia esencialmente de otras fuerzas terrestres; pero, una vez en tierra es una brigada más, apta para cumplir una amplia gama de cometidos.

Suele decirse que la función crea el órgano; por el contrario, la falta de actividad lo debilita. Para mantener la capacidad anfibia, uno de los más señalados instrumentos de la proyección de poder desde la mar, es necesario mantener vivo el espíritu expedicionario de las tropas, la conciencia de su misión, la preparación de las unidades para despliegue inmediato. Capitalizar, en suma, las posibilidades de las fuerzas de Infantería de Marina como fuerzas de reacción en todo tipo de misiones, particularmente desde su base a flote.



# LA MANIOBRA ESTRATÉGICA EN LA MAR

Gregorio BUENO MURGA



A formación del oficial de Estado Mayor incluye el planeamiento estratégico de situaciones ficticias que, en algunos casos, pueden ser traspasadas a la realidad, con los lógicos matices. Es frecuente que durante la exposición del planeamiento efectuado por el equipo encargado de ello ante el claustro de profesores de la Escuela de Guerra Naval se le pregunte al expositor cuál es la maniobra que ha diseñado el grupo que representa. La respuesta a esta pregunta no suele ser fácil, pues es difícil sintetizar en unas frases todo el desarrollo de un planeamiento. Como intentaré exponer en las siguientes páginas, la maniobra es la creación intelectual que inspira todo el planeamiento que, usando el instrumento conformado por la documentación preceptiva de operaciones, dará paso a la conducción estratégica.

La maniobra consiste en una creación intelectual que, en el campo militar, es el instrumento a disposición del conductor estratégico para alcanzar los objetivos de una forma eficaz y con el menor coste posible.

El almirante Castex, verdadero tratadista de la maniobra estratégica en el ambiente naval, señala que la maniobra es un procedimiento del que se dispone para mejorar, en provecho propio, las condiciones de



Raoul Castex.

la lucha, aumentar el rendimiento de los esfuerzos y lograr mejores resultados. Resumiendo, en palabras del propio Castex: *maniobrar es realizar movimientos acertados para crear una situación favorable*. Pero de esta definición podríamos obtener la falsa conclusión de que la maniobra se reduce a efectuar movimientos, cuya expresión en la mar es la cinemática, pero la verdad es que la maniobra supera ampliamente a ésta, involucra acciones dirigidas a afectar a la mente y al raciocinio del conductor estratégico enemigo. De esta forma, la maniobra puede ser más acertada de la siguiente manera: *conjunto y secuencia de acciones de carácter material y anímico dirigidas a obtener un objetivo estratégico de la forma más favorable*.

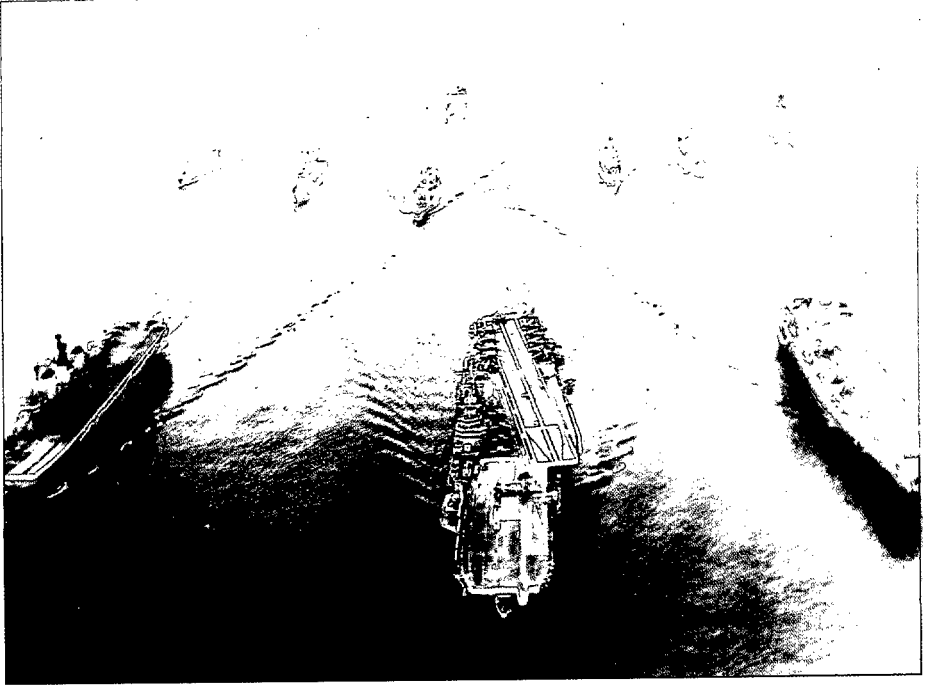
La maniobra es esencial para aquel que cuenta con inferioridad de medios, pero también ofrece ventajas para el que se encuentra en situación de superioridad; a éste le permite ahorrar recursos de todo tipo, incluido el tiempo. Una maniobra bien diseñada proporciona la libertad de acción y la iniciativa, elementos que la propia maniobra se debe encargar de mantener en beneficio propio.

La maniobra tiene dos componentes: la estratagema y las acciones militares tendentes a lograr el objetivo estratégico. La *estratagema* persigue un efecto psicológico, en el que el engaño es la pieza fundamental. La maniobra puede adoptar infinitas expresiones, pero siempre debe estar orientada a la mente del conductor estratégico enemigo y de aquellos que puedan influir en sus decisiones. Entre las acciones a considerar están el presentar situaciones equívocas que le confundan, el obligarle a tomar ciertas decisiones y ejecutar ciertas acciones, el sorprenderle actuando desde distintas direcciones o zonas geográficas o sobre distintos objetivos simultáneamente, ofrecerle un fácil objetivo... Todo ello de tal manera que en el momento en el que se dé cuenta del engaño se encuentre en una situación de inferioridad puntual difícil o imposible de superar.

## El objetivo estratégico de la guerra en la mar

Al existir cuatro objetivos estratégicos permanentes de la guerra en el mar: fuerza, posición, líneas de comunicaciones y territorio, el primer problema que debe solventar la maniobra es la definición del primer objetivo a alcanzar. Determinar el *qué*, a continuación necesita establecer el orden sucesivo de obtención del resto de los objetivos estratégicos. Lo que se ha dicho constituye la determinación del orden cronológico de las operaciones, que en sí es una primera aproximación a la maniobra, a lo que habrá que añadir otras consideraciones para la total definición y expresión de ésta.

En resumen, en el diseño de la maniobra estratégica, *la primera consideración recae en la determinación del objetivo estratégico principal*. Este primer



(Gabinete fotográfico del portaaviones *Príncipe de Asturias*).

objetivo constituye el objetivo principal de la maniobra; por ello se deberá hacer centro de gravedad en él, evitando dividir a la fuerza propia más de lo requerido. Al resto de objetivos es necesario asignarles fuerzas en cantidad y calidad suficientes para garantizar su seguridad, dividir y comprometer medios del enemigo.

El *cómo* alcanzar el objetivo precisa de un exhaustivo juicio de la situación en donde se consideren: los medios disponibles, las fuerzas enemigas y el escenario. Este juicio proporcionará los elementos necesarios para elaborar la maniobra.

### **Gestación de la maniobra. La estratagema**

Según la naturaleza del objetivo (de los cuatro coexistentes) a lograr, la estrategia marítima señala el tipo de operación a realizar: operación naval típica u operación de proyección. Pero esto sólo es la primera parte de la solución. El verdadero arte está en diseñar el modo más eficaz y económico de obtenerlo, es decir, diseñar la maniobra.



La estratagema tiene tres variantes básicas, pero enlazadas y sin límites definidos. El *encubrimiento*, que pretende dejar al enemigo en el desconocimiento sobre la acción planeada. La *diversión*, que intenta dividir la fuerza enemiga, al objeto de que defienda todos los objetivos estratégicos. La *ofuscación* procura mantener al adversario en continuo sobresalto, desgastándolo física y moralmente antes de asestarle el golpe de gracia. Estas tres variantes, junto con la incertidumbre, concurren a generar el engaño que hará que el enemigo pierda la iniciativa y la libertad de acción en caso de que estuviesen en su poder.

Los factores materiales con los que se elabora la estratagema son los mismos que componen la maniobra: fuerza, objetivo estratégico, escenario geográfico, tiempo y espacio. Los elementos anímicos relevantes y que deben ser considerados son: la personalidad del jefe, la idiosincrasia y el adiestramiento del enemigo.

### **Factores de la maniobra. La fuerza**

La fuerza es el elemento dinámico de la maniobra. La fuerza puede ser la organizada, anfibia, antisubmarina, cualquiera de ellas que disponga de capacidad estratégica.

También constituye la protagonista estelar de la estratagema, el resto de elementos trabajan en su beneficio para facilitarle el logro de su meta.

Las acciones desplegadas por la fuerza deben colaborar al engaño o ganar ventajas sobre el adversario. En el mar no hay terreno para ocultarse, por ello la estratagema a realizar por la fuerza descansa en efectuar divisiones, desplazamientos engañosos, adelantamientos al adversario... No obstante, la estratagema incluye riesgos para las fuerzas propias; así la división propia sólo estará justificada cuando genere una mayor división (mayor debilidad) en la fuerza enemiga. En cualquier caso no se debe perder de vista que la guerra en el mar es una guerra de movimientos relativos, por ello se debe tener presente la posible exigencia de una rápida concentración en el tiempo o en el espacio de las fuerzas propias, con objeto de hacer frente a situaciones inesperadas o requeridas por el mando.

Se considerará fuerza aquella entidad pueda ser conceptuada estratégica, o aquella que con menor entidad persiga el logro de un objetivo de carácter estratégico. Así, dentro de nuestra Armada se podrían considerar las siguientes fuerzas estratégicas:

*Flota*: grupo Alfa, grupo Delta, flotilla de submarinos, TEAR, unidades de protección del tráfico, corsarios.

*Fuerzas de zona*: unidades de vigilancia, apoyo logístico, control del tráfico, MCM, minas, FFEE.

*Otras*: aviación de patrulla marítima, defensa de costa.

## **Factores de la manioba. El objetivo estratégico**

El que existan varios objetivos estratégicos alcanzables desde la mar es una realidad que debe ser explotada por la estrategema. Se podrán amenazar o amagar en diversas formas, direcciones o con distintas fuerzas, a fin de producir la deseada división del enemigo y su ofuscamiento sobre el objetivo principal elegido.

Los objetivos estratégicos son fijos o móviles. Los primeros son la posición estratégica y el territorio, y los segundos son los buques de combate, los mercantes o una combinación de ambos. En el caso de objetivos fijos, conviene llegar a ellos antes que el enemigo y, después, permanecer al acecho esperando la reacción de éste. En este caso se debe esperar un fuerte desgaste propio, consecuencia de la proximidad a tierra y de la reacción de ésta sobre las fuerzas marítimas. En el caso de los objetivos móviles, la forma de atraer al enemigo es mediante los apremios e incentivos, que permiten anticipar o canalizar los movimientos de éste, permaneciendo en posición de acecho o de fuerza.

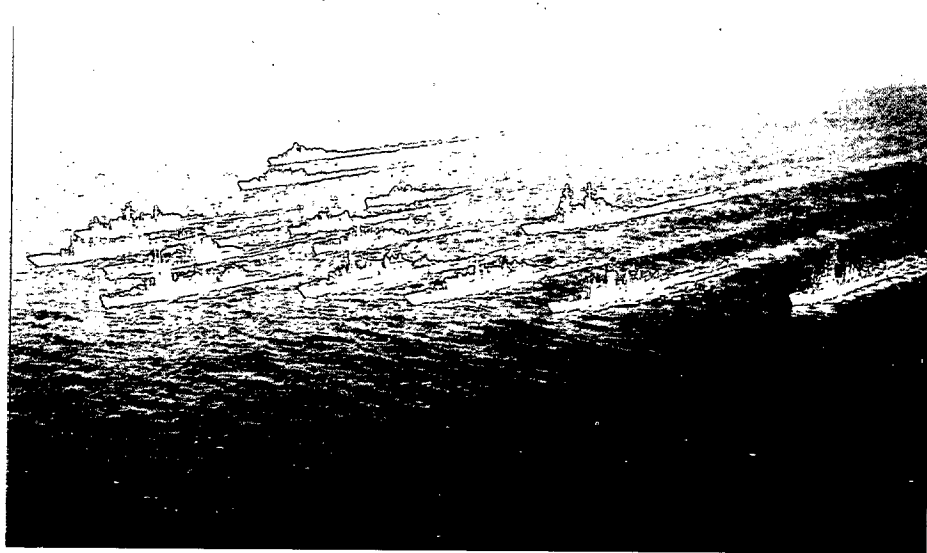
Los componentes de los objetivos móviles cumplen funciones definidas: combate, mando y control, apoyo logístico... En éste caso, el punto de la decisión podría no ser el más fuerte, sino aquel que se considere va a provocar el mayor quebranto en la organización, fuerza, capacidad de combate o de resistencia o moral contraria.

## **Factores de la maniobra. El escenario geográfico**

Es el elemento más permanente de la maniobra. Abarca la superficie del mar, espacios submarinos, aéreos, espaciales y el litoral circundante. Los mares y océanos carecen de accidentes geográficos donde esconderse, pero su intrínseca vastedad permite la aproximación y el ataque desde diferentes direcciones. El concepto de escenario geográfico incluye los condicionantes meteorológicos y ambientales que después de su estudio deben ser explotados en beneficio propio y negados al adversario.

La aproximación de las fuerzas a tierra es uno de los aspectos más delicados, pues el consiguiente aumento de la reacción de ésta no recomienda una excesiva exposición a esta situación de riesgo. Aquí los accidentes geográficos cobran especial, y en algunos casos trascendental, importancia.

Por último, la posición estratégica facilita de forma notabilísima la maniobra. Una favorable posición respecto al objetivo estratégico permite ejecutar la concentración y el alistamiento de las fuerzas. En este caso, la permanencia en la mar se limita a las exigencias de las operaciones, evitando delatar con antelación las intenciones propias, sufrir los rigores de la mar y desgastar la resistencia del personal y el material de forma innecesaria.



STANAVFORLANT y STANAVFORMED operando en el Mediterráneo.  
(Foto: R. Díaz Huélamo).

### Factores de la maniobra. El tiempo y el espacio

El espacio señala dónde atacar y el tiempo cuándo hacerlo. Los dos son determinantes para conseguir la deseada sorpresa, tan citada por Sun-Tzu, para favorecer el éxito bélico, en palabras de él: *Atácale donde no esté preparado, haz una salida donde no se lo espere*. La inmensidad del espacio marítimo proporciona cierta seguridad, precaviendo la sorpresa, facilitando la defensa en profundidad; permitiendo la ejecución de las diversiones, posibilitando el ataque desde distintas direcciones y facilitando la destrucción del enemigo por partes. Mientras más tiempo dure el engaño, mayores son sus alcances, incluyendo la disolución moral del adversario. El tiempo constituye un recurso de disponibilidad muy limitada y se agota con rapidez; por ello precisa ser aprovechado sin dilaciones.

Se dice que el alcance de las nuevas armas y la alta velocidad de las unidades aéreas y navales reducen el espacio y el tiempo. Por esto, las situaciones favorables suelen ser muy breves y transitorias y deben ser aprovechadas sin demora. Se suele emplear una máxima que resume la relación entre tiempo y espacio: *Desplegarse en el espacio pero concentrarse en el tiempo*.

## Factores de la maniobra. La actitud estratégica

La actitud estratégica constituye la postura preponderante respecto a un objetivo estratégico determinado; es necesario puntualizar que esta actitud puede ser distinta para distintos objetivos estratégicos, así no es preciso definir una actitud única, sino matizarla para cada objetivo.

La ofensiva pretende conseguir un objetivo en manos del enemigo; la defensiva intenta mantener un objetivo que previamente se posee.

La ofensiva conoce exactamente cuál es su objetivo, esto favorece su tarea y le permite concentrar sus fuerzas en el punto de la decisión. Por el contrario, la ofensiva es tremendamente costosa en medios de todo tipo, precisa de un continuo suministro que hace que el tiempo juegue en su contra por el desgaste intrínseco a ella.

La defensiva intenta proteger y aguantar los golpes del atacante; sólo puede reaccionar ante los movimientos e intenciones del agresor. A su favor juegan el tiempo y el medio.

Los condicionantes señalados permiten intuir que la actitud debe iluminar el diseño de la maniobra y de la estratagema.

## Factores de la maniobra. Adiestramiento, idiosincrasia y personalidad del comandante

Son los elementos anímicos más relevantes para ser explotados por la maniobra.

El adiestramiento está referido a las actividades propias y del adversario. Cuando está bien llevado infunde confianza y libertad de acción en el desarrollo de la maniobra. Del enemigo, por lo general, se conocen sus medios de combate, pero se desconoce el modo de empleo de los mismos; su conocimiento facilitaría la preparación de contramedidas orientadas a desbaratarlo y ganar la iniciativa estratégica.

La idiosincrasia marca una impronta característica a las resoluciones y actos realizados por un determinado pueblo, sus huellas quedan impresas en la historia y tienden a repetirse con el paso del tiempo.

La personalidad del comandante tiene una importancia crucial para la maniobra. Él es el blanco de la estratagema, a fin de perturbar su mente y su moral. Se procura arrebatarle la iniciativa y que reaccione sometido a nuestras intenciones. Por último, se busca quebrarle la voluntad y que así entregue el objetivo estratégico. En el ámbito psicológico, la dislocación resulta de la impresión ejercida sobre el pensamiento del mando por los efectos físicos ya enumerados; esta impresión se acentúa si el comandante se percata de manera súbita de su desventaja y de si tiene la sensación de que no podrá contrarrestar la maniobra enemiga, en definitiva, de verse sumido en una trampa.

## Fases de la maniobra

### 1. *Reunión de los medios*

Es la concentración de las fuerzas en el área desde la que se pretende iniciar la maniobra estratégica. Se reúnen las fuerzas y los medios de apoyo, continuando el adiestramiento y la comprobación de armas y sistemas. Es importante la observación de medidas de seguridad para asegurar la sorpresa. Esta reunión implica la economía de las fuerzas.

### 2. *Despliegue*

Son las actividades que desarrollan las fuerzas desde el área de concentración, a fin de adoptar el dispositivo apropiado para realizar la maniobra estratégica.

En esta fase tienen cabida los incentivos, apremios, dispersión, amagos, fintas, transmisiones deceptivas, rumbos equívocos, dispositivos falsos y toda medida tendente a conseguir el engaño y la paralización del contrincante.

Cuando el objetivo a proteger es fijo, es recomendable desplegarse en sus inmediaciones antes que el enemigo.

### 3. *Aproximación*

Corresponde al avance de las fuerzas navales sobre el objetivo estratégico asignado. En esta progresión destruye, aparta o evita los posibles obstáculos que se interpongan.

En la guerra marítima, tanto ofensiva como defensiva, la fuerza está obligada a avanzar hacia el enemigo en el transcurso de esta fase. Esta etapa finaliza con el despliegue previo al combate.

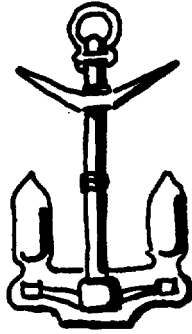
### 4. *Enfrentamiento*

Esta fase tiene un carácter eminentemente táctico. Este enfrentamiento se concreta contra la escolta de un convoy, una fuerza de tarea anfibia o las fuerzas que protegen un objetivo específico.

El enfrentamiento debe ser deliberado, eligiendo el tiempo y lugar para llevarlo a cabo. Un claro y definido fundamento estratégico constituye el requisito para el choque. Éste se persigue al existir una razonable posibilidad de éxito, siempre contando con el factor multiplicador, que significa una maniobra audaz que explote los factores de fuerza propios y minimice los enemigos.

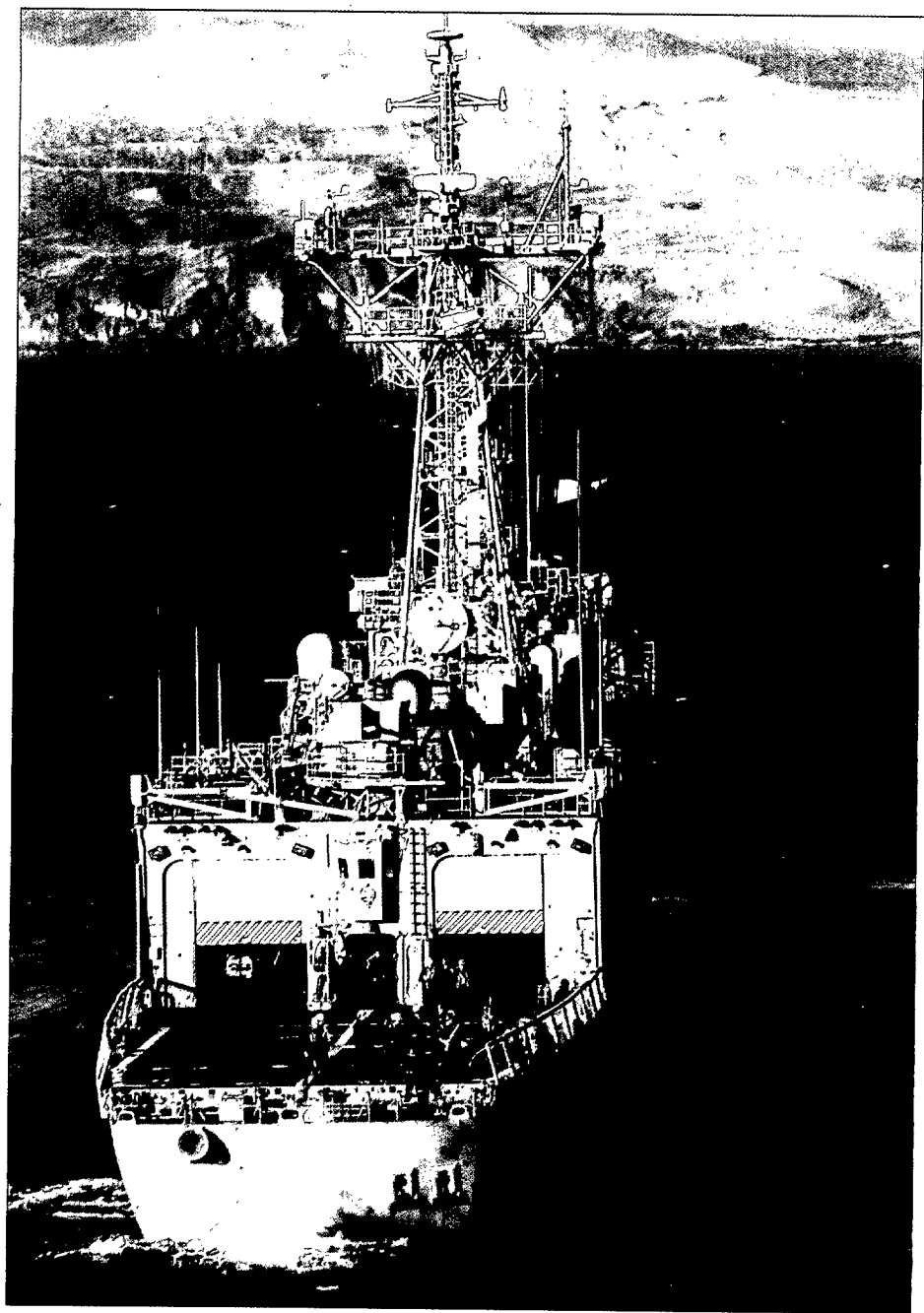
## Resumen

La maniobra estratégica en el mar pretende obtener el objetivo estratégico asignado con el menor coste en medios y en el momento oportuno. Se inicia con la elección de uno de los cuatro objetivos de la estrategia marítima, fijando a continuación el orden cronológico de las operaciones. Enseguida, ella señala el camino de cómo conseguirlo con el apoyo de la estratagema. Ambas, maniobra y estratagema, son productos intelectuales que adoptan múltiples formas. Siempre se apoyan en sus acciones tendentes al engaño y a facilitar el logro del objetivo. La maniobra no se limita a realizar movimientos adecuados, sino que los combina con impactos anímicos, dando lugar a situaciones inesperadas por el enemigo que nos lleven a conseguir el objetivo con el menor coste y en el menor tiempo posible. La decisión se alcanza en la mente del adversario, puesto en una situación insostenible por medio de la maniobra.



## BIBLIOGRAFÍA

- SUN-TZU: *El arte de la guerra*.  
 OYARZUN, Eri Solís: *Manual de estrategia*.  
 HANDEL, Michael I.: *Maestros de la guerra. Pensamiento estratégico clásico*.



Fragata *Canarias*. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).



# HISTORIAS DE LA MAR

## MISIÓN IMPOSIBLE

Luis JAR TORRE



EN 1978 ocurrió un descomunal derrame de crudo en las costas de la Bretaña francesa. Aunque el buque causante había sido construido en Puerto Real, ni su bandera, carga, dotación o propietarios tenían mucho que ver con la ciudad vecina, pero el nombre que llevaba en su amura ha grabado la palabra *Cádiz* en la historia del medio ambiente. En verdad fue un derrame histórico, y no sólo por tratarse del mayor conocido hasta entonces, que lo era. Es que, se mire como se mire, 223.000 t de crudo son demasiadas toneladas para esconder bajo una alfombra; a quienes la cifra no les diga nada les dará una idea de su magnitud compararla con los tres principales derrames ocurridos en las costas gallegas: el *Polycommander* en 1970, el *Urquiola* en 1976 y el *Aegean Sea* en 1993. Como bien recordarán muchos gallegos, cada uno de ellos por separado significó para el entorno marítimo un fin del mundo a nivel local. Pues bien, los tres juntos «apenas» si llegaron a las 200.000 toneladas.

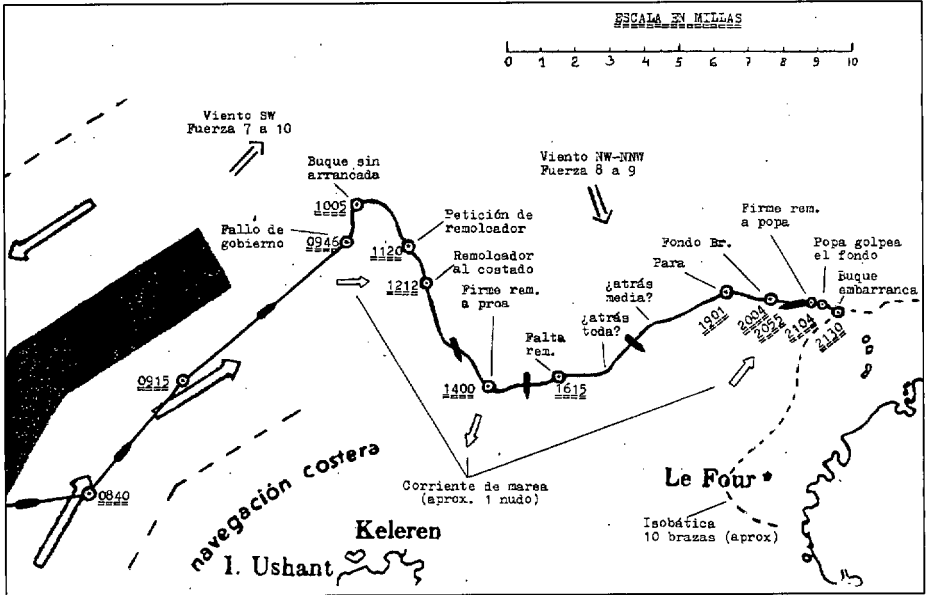
Todo naufragio de magnitudes catastróficas tiene su propia leyenda, y si no se improvisa sobre la marcha, porque las leyendas producen beneficios en el



mercado mediático y también en las personas. Así, nos sentimos exaltados con los héroes, conmovidos con las víctimas, los culpables reciben su justo castigo y, restablecida la paz en el gallinero, todos podemos fingir que se ha tratado de una circunstancia extraordinaria e irrepetible, lo que nos evitará una incómoda sensación de inseguridad. La leyenda de este naufragio nos habla del capitán de un enorme buque a la deriva perdiendo un tiempo que no tiene en discutir el precio del salvamento con su colega del único remolcador disponible en un inmejorable marco escénico: el fragor del temporal que le arroja contra una costa asesina. Consumado el previsible desenlace, y en un perfecto final, a su llegada a tierra ambos capitanes continúan sus discusiones en la cárcel. Pero eliminados los elementos sensacionalistas, tras la crónica de este miserable fracaso trasluce una auténtica tragedia griega, la batalla épica que unos hombres, desde su patética insignificancia, entablan con fuerzas que escapan a su control y, posiblemente, a su comprensión. Hasta los fallos de juicio, el derrotismo y el temor que a veces adivinamos en los protagonistas despiertan nuestra solidaridad al evidenciar lo desigual del combate en esta epopeya wagneriana. Los lectores sabrán disculpar que el autor no esté a la altura de Wagner.

### Un amanecer rutinario

A las 0400 del 16 de marzo de 1978 y a punto de recalar en Ushant desde el SW, el segundo oficial Ralmedo Salvezzi cerró la última guardia «sin novedad» en la historia del *Amoco Cádiz* anotando en el cuaderno de bitácora que navegaba al 032 a 15 nudos; había poca visibilidad, el radar estaba en funcionamiento, el viento soplaba del WSW con fuerza 7 y una mar muy gruesa rompía en cubierta. Un tiempo perfectamente rutinario para una zona que hace bueno el dicho «la mar para los peces»; pero un petrolero de 334 m de eslora ahorra a sus inquilinos muchas miserias y, poco después de dejar el puente, Salvezzi estaría rutinariamente dormido. A su relevo le animó la mañana el «meteo» inglés de las 0539, que pronosticaba viento SW a W de fuerza 7 a 9, localmente 10, para el área que dejaban (Biscay) y NW aumentando a 9 y disminuyendo después a 5 para el área a la que se dirigían (Plymouth), con los aderezos de lluvia, chubascos y visibilidad propios de un frente frío de libro. El buque, abanderado en Liberia y tripulado mayoritariamente por italianos, era propiedad de la Amoco Transport Co, una filial con sede en Bermudas de la Standard Oil de Indiana, y estaba fletado en *Time Charter* a la Shell Oil, propietaria del cargamento. Aquel viaje había comenzado cargando unas 230.000 t de crudo en Kharg Island (Irán) y debía finalizar con su descarga en Rotterdam; pero, como 19,8 m de calado eran demasiados hasta para el mayor puerto del mundo, estaba previsto aligerar a otro petrolero fondeado en Lyme Bay, a unas 150 millas de Ushant. Con la excepción del curso de seguridad



Secuencia de acontecimientos y posiciones del *Amoco Cádiz* (la configuración del dispositivo de separación de tráfico es la de 1978).

impartido a bordo por Lesley Maynard, un antiguo oficial de la Marina británica enviado por Marine Safety Services, el viaje había sido pura rutina.

Que en un petrolero de casi un cuarto de millón de toneladas los muchachos de máquinas no encuentren donde almacenar su maldito aceite lubricante también es pura rutina. En todo caso la rutina se fue al cuerno hacia las 0600 y en pleno dispositivo de separación de tráfico de Ushant, cuando una ola que rompió sobre toldilla (donde estaban «trincados» los bidones) la convirtió en una peligrosa bolera. Así pues, en el lugar equivocado y en el momento menos oportuno, hubo que aproarse a la mar (rumbo W), moderar a ocho nudos y negociar con bidones durante casi dos horas. Quienes conozcan Ushant se imaginarán el lío y quienes, además, hayan navegado en mastodontes recordarán el sudor frío que produce salirse de un dispositivo entre chubascos y verse acosado por docenas de buques que parecen venir de todas partes. Algo antes de las 0800, trincado el último bidón, se pudo volver a rumbo, o al menos intentarlo, ya que había que volver al dispositivo NE para más tarde arrumbar a Lyme Bay, cruzar el dispositivo SW a partir de las 1000 y, de paso, gobernar a todos los buques del mundo.

Las conclusiones que sobre estas horas previas al accidente extrajo el comité liberiano que lo juzgó fueron más prosaicas. Así, quedó claro que la última posición anotada en el diario lo fue a las 0726 (15 millas al 079 de



El *Haven*, gemelo del *Amoco Cádiz*, se hunde en Génova y nos muestra su enorme timón (tiene la altura de un quinto piso).

Point de Creach) y que el rumbo marcado (037) no se correspondía con las posiciones de la carta (043) ni con el que el tercer oficial dijo, haber entrado de guardia a las 0800 (045). El incauto capitán reconoció su navegación como *not very precise*, y el comité, encantado, le endilgó un *The impression left ... is that none of the officers concerned during this period was naving, attention to what was going on...*, que le dejaba listo por adelantado. Ignoro quiénes componían el comité pero, en mi opinión, hubieran podido discernir mejor lo accesorio de lo principal, que para *the officers concerned* sería la seguridad de la gente que tenían en cubierta. Además, apostararía el sueldo de un mes a que aquéllos, hasta tal punto estaban *paying attention* a no tragarse otro buque, que dejarían el diario y la navegación *very precise* para mejor ocasión.

### Una mañana infame

A las 0946, apenas pasado el dispositivo, el *Amoco Cádiz* se quedó sin gobierno por avería del servo. El comité concluyó que el fallo se debió en primera instancia a *wave forces acting on the rudder* y, en última, a un diseño defectuoso; pero el servo de un superpetrolero es un chisme para echarle de comer aparte. La segunda norma que me dieron al «estrenarme» en uno de ellos (tras *no choques con nada*) fue *más de 10 grados de caña en avante toda y la puedes armar*. El problema es el área descomunal de la pala, que transmite y recibe esfuerzos igualmente descomunales a través de una mecha solida-

ría a una barra transversal situada en el compartimento del servo. Sobre cada extremo de esta barra actúa un ariete hidráulico, de modo que, si hay que caer a estribor, el ariete de esta banda empuja su extremo hacia proa, el de babor retrocede y el timón gira. Ahora, póngase todo a escala descomunal, añádanse mini y mega-bombas, tubos, válvulas, ruido y pringoso fluido hidráulico y eso es el servo de un mastodonte.

Respecto a las *wave forces*, en un petrolero cargado podemos olvidarnos de una ola haciendo añicos la pala, que en su mayor parte está sumergida. Pero sí podemos imaginar al timonel metiendo caña a una banda justamente cuando una gran ola cubre y descubre en rápida secuencia un área significativa de pala; entonces puede ocurrir que, en lugar de la contrapresión habitual, la pala transmita al circuito hidráulico una onda de presión. No he podido encontrar en la bibliografía el «mensaje» transmitido por la pala del *Amoco Cádiz*, pero sí el «acuse de recibo» del servo, una brida entre uno de los arietes y la bomba con los pernos cizallados, un *geyser* de fluido en el compartimento y todo el timón a babor. El número y tamaño de los pernos de la brida, quién la diseñó y quién dio el visto bueno han resultado ser la madre del cordero al tratar de localizar un «pagano» para una factura de más de cien millones de dólares. Con el ánimo de no abrir viejas heridas, pasaremos por alto éste pequeño detalle en la tranquilidad de que, ahora, los pernos serán más y más gordos.

Normalmente no se permite a los petroleros aprovechar su estancia en las terminales para desarmar nada en máquinas, y hacerlo en la mar consume un tiempo muy caro. Todo invita, pues, a disfrutar las «ventajas» del mantenimiento correctivo, que en mis tiempos consistía en quedarse más o menos «tirado» dos veces al mes, a veces sin otro preaviso que el lastimero aullido de las turbosoplantes ante una súbita parada «no programada». A juzgar por los *findings* del proceso de responsabilidad civil, publicados en Norteamérica, y sin entrar en excesivos detalles, podemos aventurar que las cosas no debían ser muy diferentes en el *Amoco Cádiz*, lo que explicaría la reacción o, mejor dicho, la falta de reacción inicial de su capitán, Pasquale Bardari. Tras un probable *porca miseria* ordenó parar máquinas e hizo lo que todos hemos hecho docenas de veces, izar las «bolas de sin gobierno», avisar por VHF al «vecindario» y escrutar con impotencia los cuatro puntos cardinales mientras su buque describía una graciosa curva y navegaba por su cuenta durante veinte minutos, hasta detenerse 2,5 millas más al norte. El viento estaba rolando ya al NW y el petrolero se atravesó a una mar muy gruesa del W, dando grandes balances. Ya parados, el capitán bajó a máquinas a ver por sí mismo de qué iba la cosa, y quienes piensen en un sistema de gobierno a mano es que están en otra película.

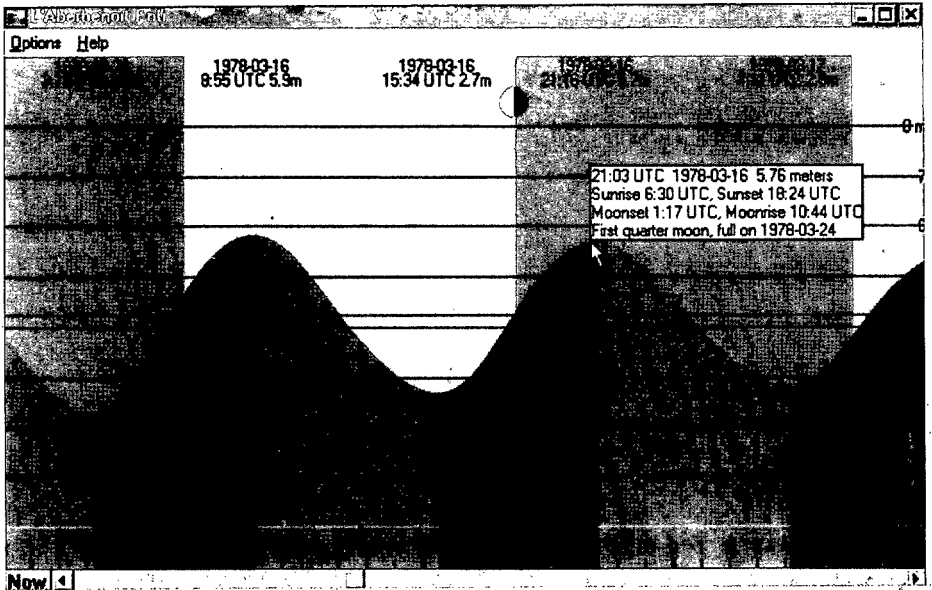
Ocho cubiertas más abajo, los «maquis» negociaban con una avería que degeneraba en estropicio por minutos, al tragar aire y escupir líquido el degollado circuito del servo. Mientras, la descomunal pala, ahora suelta, comenza-

ba a oscilar de banda a banda por efecto del balance y el oleaje, acelerando el desaguisado hidráulico hasta terminar por cargarse otra de las líneas. Todo pasaba por intentar inmovilizar la pala y reparar el circuito, pero igualmente podía haberse intentado detener el giro de la tierra y, un segundo después de colocado un diferencial, la pala se cargó la cadena. Con la serenidad que da opinar desde un sofá, comprendo que no era trabajo para engrasadores con diferencial, sino para contra maestres con cable de acero, mordazas, enormes grilletes, el auxilio de soplete, equipo de soldadura, mucho arte y valor físico. Pero desde un sofá no se perciben matices como los balances que puede dar un buque (cualquier buque) atravesado a un temporal; la picajosa, tóxica y resbaladiza sensación de estar sumergido en fluido hidráulico o el estruendo de una enorme pala *banging* (bonito verbo) bajo los pies. A las 1120 el jefe de máquinas comunicó a Bardari, que había vuelto al puente una hora antes, que la avería era irreparable. Lo que Bardari ya había dejado de hacer durante esa hora resultaría crucial en las siguientes.

Pasquale Bardari tenía treinta y cinco años (notablemente joven). Era su primer viaje mandando el *Amoco Cádiz* y, si hemos de creer a la prensa, había llegado a capitán en 1975 *overcoming a series of unsatisfactory evaluations*; mal escenario para pisar fuerte, y hay que pisar muy fuerte para decir a tu armador que, debido a unos pernos, una parte del costosísimo mastodonte y la valiosa carga que te ha confiado serán el premio gordo de una compañía de salvamento. Porque, en la mar, un cosa es contratar un remolque por una tarifa y otra muy distinta que alguien te eche un «cable» para librarte de un peligro; entonces el «remolque» se convierte en un «auxilio» o «salvamento» y la «tarifa» en un «premio» proporcional al valor de lo salvado y a la magnitud de inminencia del peligro. Resulta obvio que, hablando de premios, el *Amoco Cádiz* y su carga constituían un pleno al quince y que, desde los tiempos de Marconi, los armadores prefieren tener este tipo de situaciones bajo su control antes que animar a sus capitanes a tomar carísimas iniciativas. Para Bardari su armador era un *manager* con oficina en Chicago al que, es evidente, habría largado muy gustoso el «muerto» de la carísima iniciativa. Sorprendentemente, al intentar buscar razones para la indecisión inicial del italiano, ninguna de las fuentes a las que he tenido acceso parece haber caído en la cuenta que, en Chicago, eran las cuatro de la madrugada.

## Un día de perros

Hacia las 1100, poco antes de que el jefe se rindiera, Bardari ya había llamado a Brest Radio para preguntar, y recalco preguntar, cuál era el remolcado más cercano, siendo informado que el *Pacific* estaba en la zona. Poco más tarde, y ya con el informe del jefe, Bardari avisó a la costera de su situación solicitando un remolcador. Brest enlazó con el *Pacific*, a algo menos de



Efemérides astronómicas y mareas en el momento del accidente para L'Aberbenoit (cinco millas al este del punto de varada).

15 millas del *Amoco* y, alejándose hacia el este, invirtió rumbo y contactó con el petrolero por VHF. Nadie mencionó al *Simson*, de la misma compañía que el *Pacific* y más potente, que canal arriba se dirigía a Hamburgo. Pero los remolcadores de salvamento que en 1978 huroneaban por algunos puntos clave no pertenecían a sociedades benéficas, sino empresas privadas que esperaban rentabilizar meses de inactividad con un «pelotazo» como el *Amoco*. Apenas establecido contacto, el capitán del *Pacific* representó su papel y ofreció un *Lloyds Open Form* razonable, contrato-tipo de salvamento cuya primera cláusula es *no cure, no pay* y en el que las discusiones sobre el precio se postergan hasta que, terminado el trabajo, un arbitraje lo cuantifica. Bardari también representó el suyo, indicando que no estaba interesado en ningún salvamento, sino en un contrato de remolque a Lyme Bay. De este modo comenzó una rutinaria obra de teatro, en la que ambos capitanes actuaban cara a sus respectivos armadores y ajenos a numeroso público que seguía la versión radiofónica. Cuando al final de la obra dicho público resultó petrolado, la pita fue monumental, y como veremos, injusta.

Pese al temporal de proa el *Pacific* llegó al costado del *Amoco* a las 1212, dos horas y media tras la avería y una después de ser llamado, un récord que hoy sería difícil mejorar. Aunque el VHF pudo trasladar a la escamada comunidad marítima francesa la impresión de estar asistiendo a un irresponsable trapicheo, los aspectos comerciales jamás interfirieron los operativos y, apenas

estuvieron el uno a la vista del otro, ambos capitanes suspendieron la discusión hasta tener firme un remolque. Como dijo el «viejo» alemán del remolcador: *time is at a premium, let me get a line across*, y dijo bien. Los remolcadores de altura no trabajan con «cabos de remolque», sino con «trenes de remolque»; las bitas y estachas que estamos acostumbrados a ver (incluso las de «remolque») son para una guerra que, generalmente, se desarrolla con calma chicha y en la que nadie «dispara» con tensiones puntuales de cientos de toneladas. Calcular y alistar un gran tren de remolque, sobre todo su enlace con el remolcado, es trabajo de días, y extender en la mar los casi mil metros que puede llegar a medir, asunto de horas, pero se esperaba del capitán alemán del *Pacific* que saliera del paso en unos minutos.

El capitán Weinert era lo que podríamos llamar un lobo de mar con muchos remolques a sus espaldas pero, en 1978, ni su experiencia, ni probablemente la de nadie, incluía echar el guante en pleno temporal a un buque con una masa total cercana a las 300.000 toneladas. Su remolcador tenía 10.000 IHP, sobrados para llevarse de calle a un *Príncipe de Asturias*, pero había que lidiar con otro ganado. Weinert comenzó los preparativos para colocar un remolque en la proa del *Amoco* con idea de arrastrarla a estribor de su rumbo actual (160) y sacar al buque del canal en dirección W. A las 1336 consiguió pasar el remolque, y hacia las 1400 horas, con el tren firme en la amura de estribor y ya extendido, comenzó a aplicar tracción. Apenas caídos 20°, la proa se negó a seguir ganando terreno al viento más allá del 180, impidiendo así que los 30.400 BHP del remolcado ayudaran a ganar arrancada. El petrolero, que continuaba atravesado en una mar muy gruesa, estaba ya a 5,5 millas al NNW de Ushant tras haber abatido 6,5 hacia el SSE, empujado por el viento y la corriente de marea. Mientras, se habían reanudado las negociaciones, que para mayor confusión se celebraban a través de sendos intérpretes, dado que el inglés de ambos capitanes había resultado ser «incompatible». Bardari continuaba negándose a aceptar el *Open Form* y Weinert, insistiendo en su necesidad y animando a Bardari a consultarlo con sus superiores (para mí que el alemán debía estar estupefacto). Una observación de Weinert sobre la mala posición de Bardari para regatear debió ser malinterpretada (o «maltraducida») como amenazante, y en el puente del *Amoco* comenzaron a alterarse los ánimos. Una entrada en su diario dejó constancia, a las 1435, de que *It was observed that the tug had stopped pulling. Tug requested Lloyd's Open Agreement. Agreement refused. Tug told to contact Chicago. Tug threatened to release tow.*

A las 1535 Bardari consiguió finalmente hablar con su manager, quien aceptó de inmediato la *Open Form*, pero ahora Weinert quería algo más sólido que una posible traducción libre y pidió un papel, recibiendo un radiograma a través de Brest: *We agree. Lloyds Open Salvage Agreement. No cure no pay.* Durante todo este tiempo el *Pacific* había continuado tirando de la proa del *Amoco* sin conseguir llevarla más allá del 180 (de creer a los italianos, porque

no usaba toda su potencia) hasta que, a las 1615, el remolque faltó por su parte más débil el improvisado enlace con el petrolero. Esta vez Bardari estuvo al quite y poco después, en su mejor actuación de la tarde, ordenó atrás toda. Debió pillar a su buque tan desprevenido que éste, por una vez, hizo lo que se esperaba y llevó con rapidez la popa al viento, quedando aproado al 130 con el motor girando a 70 rpm. Durante las últimas dos horas, al menos no habían abatido más hacia el S con el vendaval del NW, aunque habían perdido otras dos millas hacia el E por la corriente. Ahora, con su propia máquina aguantándole la popa contra el vendaval, el petrolero comenzó a derivar hacia el NE con la corriente de marea.

### Un paréntesis de cálculo

Como esta historia comienza a complicarse, sería un buen momento para tirar de calculadora y, así, cuando se nos vaya de las manos, tener al menos una noción de las fuerzas a las que sus resueltos protagonistas trataron de echar un pulso. Podemos convertir mediante fórmulas aproximadas los 10.000 IHP del *Pacific* en unos 8.300 BHP, y a estos últimos transformarlos también formulariamente en un *bollard pull* de unas 108 toneladas. En mi época la carga de seguridad era un tercio de la de rotura, y para que este angelito trabajara a gusto habría que hacerle firme a algo de lo que se pudieran colgar 324 toneladas. Pero los tiempos avanzan y una fórmula más actual (en función del BHP) nos exigiría 415 toneladas de resistencia a la rotura para que Weinert pudiera dar estachonazos con sus 108 toneladas de tracción a punto fijo sin romper nada. Y ahora, mis comandantes, ya podemos encargar al contraestre que se busque con rapidez una buena cornamusa y haga todo firme, porque nos vamos a las piedras. Weinert habría hecho el cálculo anterior en una fracción de segundo sin calculadora y, puesto a tirar a gusto, hubiera preferido que alguien (por ejemplo Superman) desengrilletara las anclas del *Amoco*, largara dos o tres grilletes de cadena en cada escobén, uniera ambos ramales en un sólido *folding plate* y engrilletara a él su propio cable. Pero hubo de tirar con mucho cuidado y en el *Amoco* pensaron que no tiraba lo suficiente, sorprendidos quizá al no ver el pesado cable asomar fuera del agua. Weinert usó inicialmente un 80 por 100 de su potencia (todo lo que se atrevió), y después una potencia que se demostró excesiva, ya que el tren faltó en el castillo del *Amoco*, según el alemán, por un defectuoso conformado de la guía sobre la que trabajaba y, según los italianos, por excesivo laboreo con mar gruesa. Puede que no les faltara razón, ya que, como el buque no caía, Weinert hubo de machacar el material tirando «a la mala» durante más de dos horas por el través de estribor del petrolero. Pero... ¿por qué no caía?

Cualquier buque al que se deje en paz en un vendaval acabará buscando una situación de equilibrio. La del *Amoco* (aleta al viento) huele a cierto





Sección de proa del *Amoco Cádiz* (se aprecia la cadena del ancla de Br.).

asiento apopante, mucho viento y proa, haciendo de veleta, aun cargado; por eso arribó como un rayo cuando Bardari dio atrás. Como en las unidades navales hay potencia para dar y regalar, salvo en algún «casado», donde es posible dar avante y navegar de costadillo, no es usual partirse la cara con buques asmáticos para que orcen sin arrancada en una ventolera. Pero todo buque parado es una veleta que, alcanzado su equilibrio, no lo abandona si no se le soborna con caballos. Según aumentan las dimensiones de un petrolero, aumenta más o menos linealmente su potencia, pero el área expuesta al viento es un factor cuadrado y los beneficios un factor cubo, como la capacidad de carga... y como la masa total. Tras un serio accidente en Mildford Haven, un profesor del departamento de Física de la Universidad de Gales realizó un estudio según el cual un viento de 60 nudos podía ejercer sobre un petrolero un empuje de más de 200 toneladas. También calculó que detener con el ancla en 300 m un VLCC a velocidad de gobierno (unos seis nudos), requeriría una tracción de 450 toneladas y eslabones de media tonelada.

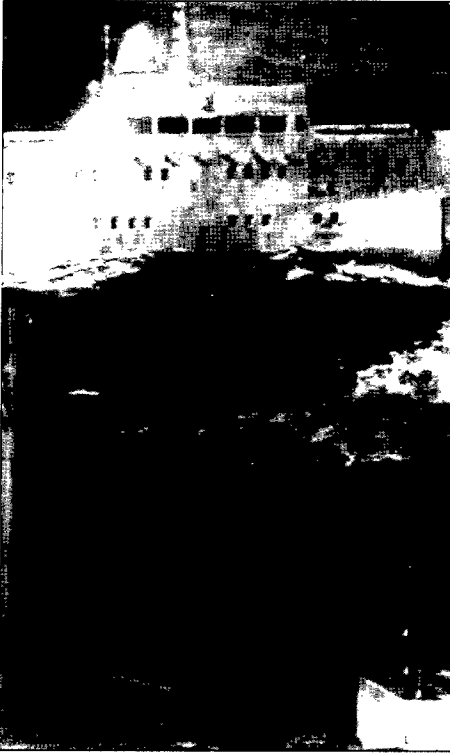
Si sustituimos la Universidad de Gales por fórmulas aproximadas (los errores serán míos) y consideramos un viento de fuerza 8 y balances de  $15^\circ$ , resulta que, el día de autos, empujarían al *Amoco Cádiz* en su posición de equilibrio

algo más de 20 toneladas de aire, pero si Weinert hubiera logrado atravesarlo al viento (lo que de hecho estaba intentando), su 80 por 100 de potencia hubiera tenido que negociar con 76 toneladas de viento tirando de una proa que pivotaba sobre un centro de carena desplazado hacia popa. Si sumamos la mar muy gruesa con crestas rompientes, ya entramos en números rojos. Pero el viento hubo de arreciar a partir de las 1000, cuando roló al NW. Un viento de costado de fuerza 10 (el máximo previsto) empujaría al *Amoco* con una fuerza de entre 103 (adrizado) y 192 toneladas (balance de 15° a sotavento). Sé que en un buque de casi veinte metros de calado el viento es la punta del iceberg, pero el burro ya se nos ha muerto y no conduce a nada cargarle las toneladas extra de corriente de marea y corriente de arrastre del viento. Ver para creer, el *Pacific* transformado de brioso corcel en enclenque pollino.

### Una tarde preocupante

A las 1400 Bardari y Weinert estaban en un embrollo que desbordaba su experiencia, pero un castizo refrán dice cómo se aprende a capar, y a las 1615 los dos ya eran un poco más expertos. Bardari, dueño al fin de cierta iniciativa, se pasó el resto de la tarde dando atrás y manteniendo distancias con la costa bretona que ahora desfilaba ante su proa, mientras abatía otras cinco millas al NE. Por su parte, Weinert ya había descubierto que, descartada la fuerza bruta, debía intentar técnicas de judoka para salirse con la suya; su estrategia sería dar el remolque por la popa, ganar barlovento por la línea de mínima resistencia y dejar «a su aire» la indomable proa del *Amoco*. En el puente del petrolero, conscientes de las limitaciones del remolcador y de la proximidad de la costa (unas cinco millas a las 1900), existía una comprensible irritabilidad, que debía servir de válvula de escape a preocupaciones más serias ante el furioso temporal y la noche que se avecinaba. Los alemanes también estaban irritados por la aparente falta de cooperación de los italianos que, pienso yo, sería más bien inexperiencia en una maniobra muy especializada.

Poco antes de las 1900 Weinert había recogido, reparado y alistado de nuevo el remolque, marca poco valorada por sus impacientes colegas en el mal ambiente que se respiraba (que *some acerbic exchanges* en las comunicaciones no contribuyeron a mejorar). Inicialmente Bardari no estuvo de acuerdo en ser remolcado de popa, sabedor que durante los preparativos tendría que parar máquinas para no arriesgar su hélice; aunque también sabedor de la mayor experiencia de Weinert, acabó aceptando. Siempre he odiado juzgar los toros desde la barrera y mentiría si no reconociera que, en el mismo escenario, hubiera podido cometer todos los errores de Bardari y alguno más. Pero faltaría a la verdad si no confesara que, de estar en su pellejo a las 1900, con la frustrante experiencia del intento anterior y sólo una hélice para defenderme



Sección de popa del *Amoco Cádiz*.

de las piedras, quien intentara acercarse a mi popa recibiría un fulminante ataque pirotécnico y, de arriarse lo suficiente, un megáfono en el cráneo.

A las 1901 el más civilizado Bardari paró máquina a petición de Weinert para recibir el remolque por la popa. Apenas dejó de dar atrás su condenado engendro se buscó una nueva posición de equilibrio, aproándose al 260 (el viento debía haber rolado más al N). Resulta irónico elucubrar que, ahora, quizá hubiera sido un buen momento para dar el remolque por la amura de estribor, pues en avante media se podía ganar cancha, siempre quedaba dar atrás si la cosa se torcía y, en cualquier caso, un tironcito de amura en la dirección correcta no podía molestar mucho. Pero resulta humano entender que el cansado Weinert se ciñera a su plan; una noche que se echa encima con el viento silbando en los oídos y el olor a desastre en el aire no invita a elucubrar, sino a actuar. Por desdicha

Weinert «actuaba» contra lo que Hamlet habría llamado un piélago de calamidades. A las 2004, tras dos intentos fallidos de dar el remolque y con el roquedal de Portsall a dos millas tras la oscuridad, un desesperado Bardari ordenó fondear, y en verdad debía estar desesperado, pues es cosa sabida entre los iniciados que, en un VLCC, la función que las anclas desempeñan más eficazmente es la decorativa. Tras largar el ancla de babor y ocho grilletes en unas veinte brazas de fondo, todo se fue al diablo, apenas hizo cabeza; los buceadores de la Armada francesa descubrirían posteriormente que la descomunal tracción había arranfado sin más las dos uñas de la cruz. Poco después, una metedura de pata con la válvula de vapor liquidó irremisiblemente al molinete y, finalmente, el personal hubo de retirarse porque la mar, que seguía de componente W, rompía peligrosamente sobre el castillo. La falta de previsión de Bardari en alistar el ancla de estribor le impidió el brindis al sol de fondearla, dando munición al comité que le juzgó. También ha suministrado un bonito y pesadísimo monumento para el paseo marítimo de Portsall.

## Una noche como boca de lobo

A las 2033 el *Pacific* consiguió colocar un remolque en la popa y a las 2055 ya estaba hecho firme. Entonces Weinert solicitó al *Amoco* atrás despacio y Bardari respondió lo evidente: inmediatamente por la popa tenía el roquedal y prefería dar avance con el *Pacific* tirando de la popa hacia babor. Pero ni eso podía hacer sin poner en peligro al remolcador, situado por su popa, con el remolque de través y sin suficiente cancha para tirar. Así estaban cuando a las 2104 el *Amoco* se tragó la primera piedra, la cámara de bombas comenzó a inundarse, el petróleo a buscarse la vida y la atmósfera a llenarse de gases. No he visto referencias escritas, pero el aspecto de la hélice en la fotografía que se acompaña sugiere que Bardari tiró de máquina para intentar escapar. Finalmente, en previsión de que algún equipo eléctrico originara una explosión, ordenó parar los auxiliares, y su buque comenzó a morir. A las 2130, la popa golpeó las rocas otra vez a algo menos de tres millas de la costa, esta vez para quedarse, y a las 2145 se intentó arriar el bote salvavidas de babor, que resultó inmediatamente destrozado por la mar. Weinert había continuado tirando del remolque hasta que a las 2212 falló de nuevo a esa hora la sala de máquinas ya estaba inundada, el buque hundido de popa y sus tripulantes agrupados en el oscuro puente luciendo chalecos salvavidas. Una hora después llegó la caballería, el potente remolcador *Simson*, que avisado demasiado tarde había aproado al temporal sólo para hacer de espectador. El *Amoco Cádiz*, embarrancado y ensartado en pleamar, era ya un caso sin esperanzas.

A las 2326 Bardari se arriesgó a activar la alimentación de emergencia para radiar una petición de auxilio y evacuar su dotación; el primer helicóptero, un *Super Frelon* de la Armada francesa, despegó a las 0030, y su piloto, teniente de navío Martin, localizó el oscurecido petrolero gracias al reflector del *Pacific*. Brest Marine indicó al piloto que obtuviera confirmación del capitán antes de evacuar a nadie, pero la pequeña muchedumbre que vio en el alerón de babor bajo la gélida aguanieve le despejó las dudas y, para acortar tiempo de izada, se arriesgó a trabajar desde solo 10 m, pese a las turbulencias que el efecto acantilado de la superestructura añadía a un viento de más de 35 nudos. Lenabat, el buceador de rescate arriado, dijo que «organizó» la muchedumbre auxiliado por *le second*, pero analizando su historia creo que el «ayudante» era Lesley Maynard, el asesor inglés. Tras izar a un herido y a otro tripulante, alguien llamó la atención de Lenabat iluminando un rostro con una linterna, y la esposa del primer oficial fue «colada» en tercer lugar.

Cuarenta y tres minutos más tarde Martin abandonó la escena con veinticinco naufragos a bordo y un segundo helicóptero, que ocupó su lugar, evacuó otros nueve. Cuando ya habían subido a un tercer helicóptero cuatro tripulantes más, Bardari y Maynard se negaron a abandonar el buque (...*tomorrow, tomorrow*) y un excitado tripulante que se negaba a irse sin su

capitán hubo de ser «persuadido» con la ayuda de Lenabat. Solos a bordo, Bardari y Maynard comenzaron a asfisiarse con gases de hidrocarburo y, al salir al alerón de barlovento para ventilarse, Maynard creyó ver relámpagos. Extrañado por la ausencia de nubes de tormenta, comprobó que en realidad veía chispas producidas en cubierta por un pequeño e inadvertido detalle: el buque se estaba partiendo en dos bajo sus pies. Una prudente *tourné* iniciada por el inglés le reveló que podían olvidarse de las balsas salvavidas, pero le proporcionó tres bengalas. Tras dispararlas, es de suponer que apuntando con gran cuidado, ambos fueron evacuados por otro helicóptero a las 0510.

El amanecer del 17 de marzo trajo a la administración marítima francesa una situación que no podía haber imaginado ni en sus peores pesadillas. El buque había embarrancado en el peor lugar posible, alejado de la costa y en un roquedal que, de puro impracticable, apenas sí estaba cartografiado. Descartado el trasvase del crudo a tierra o a buques menores, y con la experiencia de su difícil inflamabilidad adquirida en el *Torrey Canyon*, sólo quedaba el recurso de invertir algunos millones de francos en fregonas y confiar en el efecto detergente de la madre naturaleza pues, a corto plazo, ni siquiera era rentable limpiar las playas por las pleamares equinocciales previstas para el día 26. Días después, y por decirlo finamente, el tramo de costa comprendido entre Brest y Painpol había cambiado de color. El equivalente español sería un tramo Cartagena-Valencia donde, además de la infraestructura turística actual, se ubicara la zona marisquera gallega y donde, además, vivieran las irritadas víctimas del anterior récord de polución (*Torrey Canyon*, 1968).

Sensatamente, y con la pragmática táctica «...de perdidos al río», se decidió volar los restos para que lo que tuviera que salir saliera de una sola vez. El 28 de marzo la mar gruesa impidió a los buceadores colocar cargas explosivas, pero nada impidió que el 29 tres helicópteros antisubmarinos de la Armada francesa endosaran al petrolero doce cargas de profundidad de 350 libras reguladas a 24 pies. El día 30 los buceadores informaron que los tanques verticales de fuel todavía podían estar de una pieza y los helicópteros dieron otro «repasso» a la popa hasta que el último mejunje vio la luz. Los desmoralizados restos del *Amoco Cádiz* permanecieron en su sitio once meses más, hasta que el invierno siguiente otro temporal del NW se los tragó.

### Unas conclusiones para ir tirando

Aunque soy de natural escéptico, algo hemos debido aprender desde 1978, al menos así lo indica que se haya pasado de 24,1 vertidos anuales superiores a 700 toneladas en los setenta a 8,8 en los ochenta y a 7,4 en los noventa. Paralelamente también ha disminuido la tolerancia del vecindario al «petroleado» de sus playas, baste recordar el escándalo a cuenta de las 37.000 tonela-

das de crudo derramadas en Alaska por el *Exxon Valdez* en 1989, o la «movida» de las pasadas Navidades por las 10.000 de fuel que acabaron en las playas francesas tras partirse en dos el *Erika*, deprimentes desastres en sí mismos, pero meras salpicaduras en comparación con las 223.000 del *Amoco Cádiz*. Por desgracia, el notable mosqueo ciudadano ha hecho todavía más peligroso el ya arriesgado oficio de náufrago, pues, en estos tres casos, el alojamiento inicialmente asignado a los tres capitanes fueron otros tantos calabozos, igualitario hospedaje para méritos muy desiguales. Aunque en España ya estamos acostumbrados a aparatosos sedantes para la «alarma social», la lectura del informe preliminar sobre la pérdida del *Erika* me augura que la detención de su capitán indio le reportará a la justicia una gloria particularmente menguada.

El *Amoco* nos deja la enseñanza de que, en un mega-buque, no hay que dar nada por sentado y conviene «ampliar estudios» acerca de las fuerzas que actúan bajo nuestros pies. Y que tampoco sobra algo de ingenio: cuando el *María Alejandra* (un gemelo del *Amoco Cádiz* con tripulación española) sufrió la misma avería en otro temporal, sus imaginativos tripulantes consiguieron inmovilizar la mecha a costa de quedarse sin colchones. Quede aquí un recuerdo para su dotación, desaparecida en su mayor parte cuando el buque estalló en 1980 en un episodio particularmente traumático y doloroso para la comunidad mercante de mi generación. Respecto al *Pacific*, si alguien piensa que era poco potente (ha ocurrido) no debe hablar muy alto en España, un *Alonso de Chaves* (lo mejorcito de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo) tiene un *bollard pull* de 105 toneladas y unos 8.700 caballos; un *Las Palmas*, ni eso. De hecho, en un *Lloyd's List* del pasado agosto sólo figuraban 40 unidades con un *bollard pull* superior a 100 toneladas y apenas tres con más de 200, llevándose la palma el *Fotiy Krylov*, un percherón capaz de dar «tirones» de 248 toneladas.

Tampoco estuvo mal el tirón (de orejas) que dio el comité liberiano al diseño del servo y a la «inexcusable delay» de Bardari. Es de justicia reconocer que el italiano podía haber usado las máquinas de modo más creativo (y alistar las anclas de paso), pero pretender que solicitara un remolcador antes que el jefe se rindiera es ignorar cómo funcionan las cosas. Pese a la detención inicial de ambos capitanes, en este naufragio no hubo causa penal. En cambio, la embrollada causa civil subsiguiente es ya un clásico del derecho internacional que, en forma de caso práctico, se usa universalmente para catear al alumado. Resumiré diciendo que el Gobierno francés, los pescadores y las comunidades costeras demandaron al astillero (mal diseño) y al *Amoco* (mala actuación). A su vez, *Amoco* demandó al astillero (ídem), al armador del *Pacific* (servicio «poco satisfactorio») y al gobierno francés (no impedir el accidente y daños extra por limpieza chapucera). Finalmente, en 1988, tras una enorme instrucción y demandas de hasta 769 millones de dólares, el juez Mc Garr de la Corte Federal de Chicago concedió 32 por buque y carga y 85



Hélice del *Amoco Cádiz* con las palas rotas.  
(Foto: Yves Gladu).

Génova en 1991. Finalmente, tras hacer lo propio frente a Sudáfrica en 1983 y hundirse con 252.000 toneladas de crudo y fuel, la medalla de oro es para... ¡su otro hermano de grada, el *Castillo de Bellver*! No es una familia como para sentirse orgulloso pero es la verdad, y personas particularmente bien informadas opinan que la verdad nos hará libres.

Tras contar su verdad al comité y verse libre, se pierde el rastro mediático de Pasquale Bardari hasta 1998 cuando, con motivo del veinte aniversario del naufragio, el diario *Ouest France* le dedicó un reportaje: tenía 55 años y trabajaba como representante comercial. Su esposa dijo que jamás hablaba del *Amoco Cádiz*.

#### BIBLIOGRAFÍA

- BANSELGA RODRIGÁNEZ, Mario: *El Remolque en la Mar*. Sevilla, 1981.  
CAHILL, Richard A.: *Strandings and their Cause*. Fairplay Publications, London, 1985.  
DÍAZ FERNÁNDEZ, Cesáreo: *Problemas de teoría del buque*. Barcelona, 1974.  
DISNEY, M.: *The Hazardous Physics of Massive Oil Tankers*. Univ. of Wales, 1998 (\*).  
MARRIOT, John: *Disaster at Sea*. Hippocrene Books, New York, 1987.  
HOPPER, M.: Programa informático «WXtide32, v2.5», 1999.  
TOOMEY, S.: *Spills: a Matter of Liability*. Anchorage Daily News, Anchorage 1989 (\*).  
VIGIER DE TORRES, A.: *Curso de Derecho Marítimo*. Subsecretaría Marina Mercante, 1969.  
VARIOS: *Atlas of Oceans-Three Tanker Disaster*. Times Books Ltd. London 1983.  
VARIOS: *Oil Spill Intelligence Report*. Cutter Information Corp. (\*).  
VARIOS: *ITOPF, Oil Spill Database* (\*).

(\*). Las fuentes marcadas han sido consultadas a través de Internet.

# UN BARCO FAMOSO, LA NAVE DE *KYRENIA*

José Luis INFIESTA PÉREZ



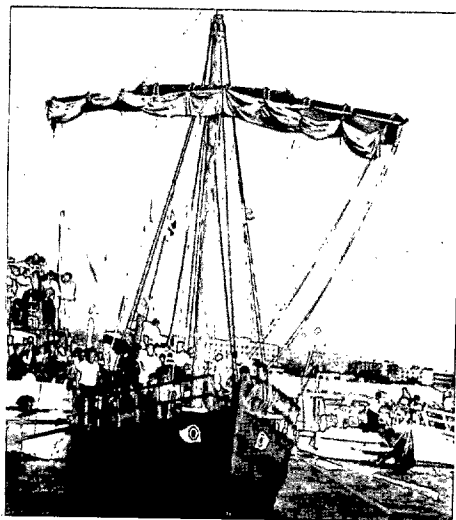
E trata de uno de los barcos más importantes de la historia de la Humanidad: una de aquellas pequeñas embarcaciones comerciales griegas de antes de nuestra era que, con sus cargamentos de ánforas con aceite o vino, de avellanas y miel, o de todo lo que se presentase, cruzaban el Mediterráneo llegando hasta España, para surcar también las aguas del Atlántico, como antes lo habían hecho por las del mar Rojo... una de aquellas naves que aparecen en *La Iliada* y en *La Odisea*, de las que teníamos noticias a través de algunos vasos decorados —posiblemente el más conocido sea la cratera de Ulises del British Museum—, barco asimismo, protagonista del bellissimo libro *El maravilloso desembarco de los griegos en Ampurias* de Manuel Brunet, y que igualmente figura entre las naves comprendidas en una exposición itinerante que ya ha visitado varias ciudades españolas, dedicada a barcos de la antigüedad con el título *La mar de Ulises*, organizada por la Fundación la Caixa, instalada hace unos días en el palacio Almudi de Murcia, y de la que, ¡cómo no!, pueden encontrarse noticias y bellas ilustraciones en Internet, alguna de las cuales reproduzco en este artículo.

A partir de 1937 fue cuando, por haberse descubierto los restos de la llamada nave de *Kyrenia* y ser minuciosamente estudiados, empezamos a tener conocimiento directo de estos primitivos barcos griegos pero, en términos generales, no fue necesario hacer grandes retoques a los datos que ya poseíamos, pues coincidían bastante con ellos, sin que esto quiera decir que su hallazgo no fuera importantísimo para la historia de la navegación: ¡se trataba de los restos de la nave más antigua hasta entonces descubierta por el hombre!

## El pescador de esponjas Andreas Cariolou

A partir de 1960 comenzaron a correr noticias de que este humilde pescador de esponjas había descubierto un gran campo de ánforas sumergido en la costa norte de la isla de Chipre. Su riqueza debía ser muy grande, pues lo explotó durante una serie de años, hasta que la posibilidad de que bajo ellas se encontrasen los restos del barco que las transportaba llegó a oídos del arqueó-





La Kyrenia 2.º en el puerto de El Pireo.

logo George Bass, que fue quien logró interesar a un grupo de estudiosos de la Universidad de Pensylvania que, tras obtener la pertinente autorización del Gobierno griego, iniciaron los trabajos de recuperación y salvamento del supuesto barco y de su carga, recibiendo la ayuda económica de varias instituciones culturales y comerciales.

En 1967 los esposos Michael y Susan Katzev, por encargo del Instituto Americano de Arqueología Náutica y con el soporte de expertos de 12 nacionalidades, trabajaron durante ocho años (de 1967 a 1974), emprendiendo la medición, y localización *in situ* del yacimiento de ánforas, bajo el cual confirmaron se

encontraban los restos de un barco. Realizaron varias exploraciones, que incluían fotografías y trabajos de magnetometría para localizar, si los había, objetos metálicos, pudiendo determinar así la zona que se debía explorar, que establecieron en una área 6x20 pies.

Durante las siguientes campañas se retiró la arena y se recuperó la mayor parte del cargamento, con un total de 404 ánforas, la mayor parte procedentes de Rodas y Samos, según señalaron los especialistas, precisando además que las había de once tipos distintos —identificadas por Virginia Grace como pertenecientes a los siglos III a I antes de Jesucristo—, así como 29 ruedas de molino de Nisseros, algunos otros objetos y más de 10.000 almendras, extraordinariamente bien conservadas a pesar de su larguísima permanencia entre las arenas del fondo del mar. A finales de año se empezaron a reconocer las dos porciones en que se encontraba dividido el barco, que se habían mantenido muy bien por la protección de la arena que lo había cubierto, ambas correspondientes a su porción inferior, es decir, a su obra viva.

En su recuperación se trabajó la mayor parte del verano de 1969, pudiendo establecerse que principalmente había sido construido con madera de pino de Aleppo, pero que también había algunas piezas de cedro y roble, maderas más duras que fueron analizadas y estudiadas, mandando muestras al doctor Kukachka, del Departamento Forestal de los Estados Unidos.

Cuando todo el cargamento se encontraba en tierra, bien almacenado en el cercano castillo de Kyrenia, los submarinistas empezaron a estudiar la manera de recuperar el casco; se decidió desarmarlo en el fondo del mar y llevarlo a tierra pieza a pieza, ante el temor del que pudiera perjudicarles su exposición

al aire y la luz. Para ello se trazó un detallado plano del mismo y los buceadores fueron provistos de centenares de etiquetas de plástico que debían pegar en las diferentes piezas que sacaban del fondo del mar, en las que se especificaba su situación y disposición de acuerdo con la numeración establecida en el plano. Cada pieza que se recuperaba era cuidadosamente colocada, en tanques de agua pura repetidamente renovada, al objeto de quitarles todo indicio de sal, considerada como perjudicial; cuando se estimaba que ya estaban suficientemente limpias eran puestas a secar y tratadas seguidamente para evitar que se encogieran o deformasen, para lo que se utilizó polietileno glicol —sustancia que había dado muy buenos resultados en la recuperación del navío sueco *Wasa*— que impregnando la madera le da gran solidez al mismo tiempo que le hace escupir el agua que aún pudiera contener, quedando así cada pieza endurecida por el plástico en ella infiltrado.

### Una sorpresa

Con todas las piezas en tierra, al ir armando el barco y estudiar minuciosamente los tablones que formaban su casco, se vio que estaban unidos entre sí por otras piezas menores de maderas más duras situadas en profundas mortajas y entalladuras labradas en las mismas, donde se las había introducido a presión, a golpe de martillo, para unir de esta forma las diferentes tablas del casco a medida que éste era construido, haciendo suponer a algunos que sólo a partir de este momento se podían empezar a poner por su interior las cuader-



El campo de ánforas, arena y algas bajo el que se encontraba la nave (Foto: M. Katzev).

nas, que en definitiva iban a darle la suficiente solidez. Tales cuadernas, muy numerosas, estaban colocadas las unas muy cerca de las otras, con la curiosa característica de que muchas no eran completas, sino formadas por dos o más piezas y que algunas no llegaban hasta la quilla. En toda la construcción se empleaban millares de clavos de cobre o bronce.

El hecho de que se empezaran a colocar las cuadernas sólo cuando ya estaban contruidos el fondo y costados del barco pienso que seguramente fuera debido a que sus primitivos constructores, con sus rudimentarias herramientas, no podían hacer las sucesivas cuadernas con perfiles en disminución que, en definitiva, son las que configuran la forma de un barco.

Tuvieron que pasar muchos años para que los barcos se construyeran

como se hace ahora, colocando la quilla y sobre ella las cuadernas, formando un esqueleto, una serie de costillas (cuadernas), sobre las que se dispone la tablazón del casco, que puede colocarse canto contra canto o superponiendo ligeramente las tablas unas sobre otras, «en tingladillo».

A medida que las piezas llegaban a tierra y eran tratadas, se depositaban en una de las grandes salas del cercano castillo de Kyrenia, en la costa chipriota, fortaleza que acabó por dar su nombre a la nave. Con infinito cuidado se fueron disponiendo tal como se habían encontrado en el fondo del mar, pero acoplando los dos pedazos en que el barco se encontró.

La conservación de este tesoro arqueológico quedó a partir de entonces a cargo del Gobierno de Chipre, que se ha preocupado de disponer las instalaciones climatológicas necesarias para su perfecta conservación, tal como podemos verlo en alguna de las fotografías que ilustran este trabajo.

Según las conclusiones a que han llegado los especialistas, se ha determinado que el barco fue construido el año 389 antes de Cristo y que aún navegaba 104 años más tarde, que fue cuando se produjo su naufragio, el cual se debió a su prolongada vejez. Estudios mediante carbono 14, permitieron determinar que los árboles empleados en su construcción habían sido cortados el año 389 antes de Cristo, con lo que quedó probado que cuando se hundió tenía más de un siglo de existencia.



La nave se encontraba en dos trozos en el fondo del mar.

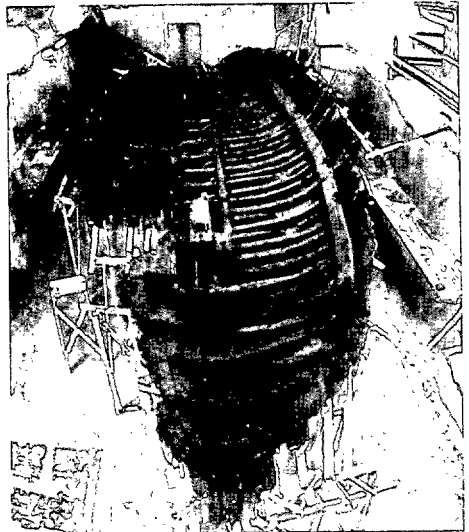
## Historia

A partir del siglo VIII antes de Cristo fue cuando los griegos empezaron a dedicarse al comercio marítimo en mayor escala, haciendo pronto gran competencia a los fenicios. El barco de *Kyrenia* se ocupaba en dicho comercio como un humilde mercante costero en navegaciones de cabotaje, tomando mercancías en los diferentes puertos a los que llegaba de isla a isla entre las del Egeo, las costas de Siria, las de Anatolia y las del canal de Sicilia, hasta llegar a España y al Atlántico.

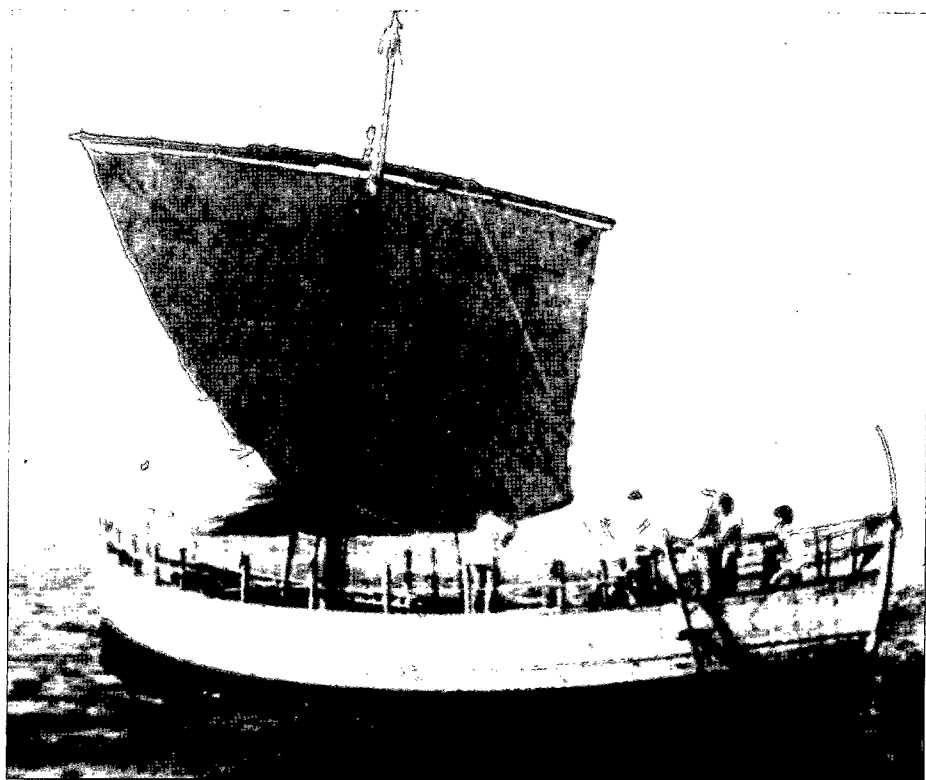
Una vez reconstruidos los restos del barco se pudieron determinar sus características: eslora, 47 pies; manga, 15; desplazamiento de unas 50 toneladas.

La capacidad de carga se estimó que cuando naufragó llevaba una carga de 18 toneladas de mercancías. Estas características coinciden, esencialmente, con las de los dibujos hasta entonces conocidos trazados en algunos vasos de cerámica los más importantes los ya citados del British Museum, tal vez el más célebre aquel que muestra a Ulises atado al palo de su modesta nave para poder resistir el canto de las sirenas, mientras que su tripulación, 6-8 hombres, se afana en seguir dándole a los remos. Para su propulsión disponía de una vela de cruz que se estima de unos 300 pies cuadrados de superficie, proporcionándole probablemente una velocidad de cuatro a cinco nudos. Usaba también los remos cuando el viento era poco propicio o para ganar puerto. Su gobierno se conseguía mediante un par de espadillas conectadas transversalmente entre sí. El barco debía ir pintado en colores vivos —tal vez rojos y verdes— con un gran ojo en su proa.

Considerando el cargamento que llevaba, se ha querido deducir que en su último viaje salió de Samos, pasando después por Rodas y naufragando finalmente en las costas de Chipre, es decir, una navegación cercana a la costa turca. La mayor parte de las ánforas que transportaba se han identificado como pertenecientes a un modelo construido en Rodas entre el año 330 y el 300 antes de Cristo; los molinos de mano seguramente los cargó en Nisseros y las almendras en cualquier puerto turco. Algunas monedas —pocas, pues era un barco pobre— han permitido confirmar las fechas dadas, ya que pertenecen al siglo IV antes de Cristo.



La nave ya montada, tal como puede verse en una de las grandes salas del castillo de Kyrenia.



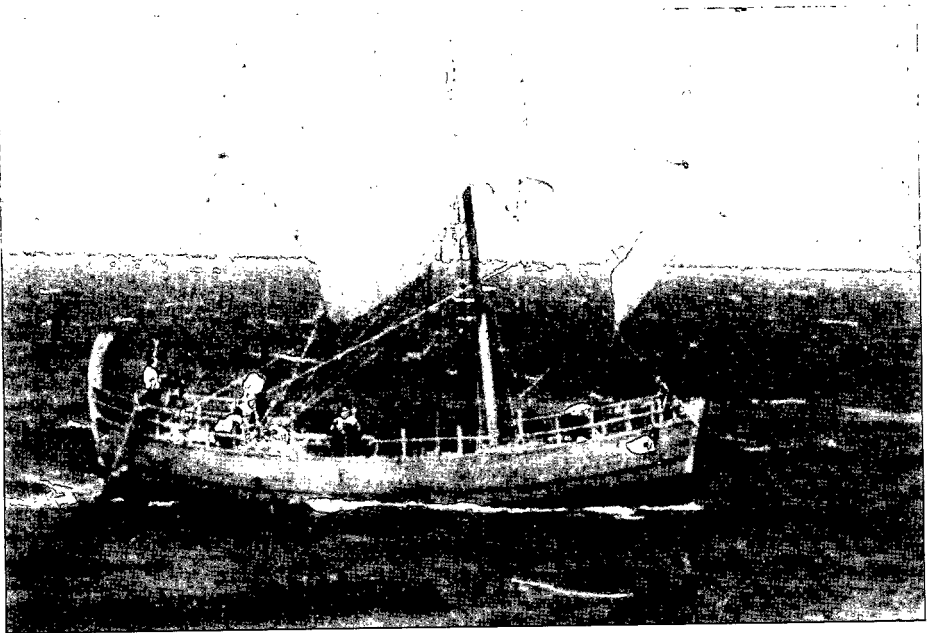
Navegando a la vela.

Entre los objetos también recuperados se encuentran muchos plomos de red de pescador —comían de lo que pescaban durante las travesías—, así como cuatro platos, cuatro cántaros y cuatro fragmentos de cuchara, lo que hace pensar que su tripulación se componía de un capitán, o patrón y al menos tres marineros.

Como se ha dicho, los restos del barco se guardan en la fortaleza de Kyrenia en Chipre, isla a la que, sometida a diversos avatares tras su partición entre griegos y turcos, no llegan muchos turistas. Se puede pasar de una zona a otra por contados puestos fronterizos; el principal, el que transcurre junto al monte Trodos para descender a la pequeña ciudad de Kyrenia apiñada junto a su fondeadero. Es posible visitar el castillo y la nave, con un poco de paciencia y alguna propina. Una vez ante la nave ha de tenerse imaginación y ciertos conocimientos marineros para ver en aquellos curvados y reseco leños a un barco que, lleno de luz y color, navegó por todo el luminoso Mediterráneo hace muchos cientos de años.

## El *Kyrenia 2.º*

Pueblo eminentemente marineru, los griegos se han mostrado muy identificados con el hallazgo de este barco, sintiendo que haya quedado depositado en la zona turca de la isla. Por ello la idea de construir una réplica de la nave hallada fue asumida pronto por muchos de ellos y también por varios extranjeros, entre los que se encuentran el profesor de historia naval John Morrison, el arquitecto naval John Gates y el banquero y gran aficionado Frank Wells. El primero se ocupó de acumular el mayor número posible de datos sobre los barcos de la época, en tanto que Gates inició el dibujo de los planos del barco, estableciendo contactos con el Museo Naval de El Pireo y con la Marina griega. Sin embargo, el *Kyrenia 2.º* se empezó a construir en 1982 bajo la dirección de técnicos griegos pertenecientes al Instituto Helénico para la Conservación de las Tradiciones Navales. Terminado en 1985, parece ser que en su construcción se utilizaron los mismos procedimientos arcaicos que en la nave original. Fue botado al agua el 22 de junio de 1985 y salió de El Pireo en su primer viaje el 6 de septiembre de 1986, siendo despedido por la ministro de Cultura del Gobierno griego Méliua Mercouri, la conocida artista, que entregó una rama de olivo a su capitán. Siguió la ruta que se presume realizó la nave original en su último viaje, tocando en diez puertos griegos, en los que tomó



En el segundo viaje el *Kyrenia 2.º* atravesó el Atlántico representando a Grecia en el centenario de la estautu de la Libertad y en el aniversario de la independencia de los Estados Unidos.

una carga simbólica —cerámica de Ithus, aceite de Nassos, ánforas de Rodas, vinos de Samos, molinos de mano de Nisseros, etcétera—. Durante la última etapa de su viaje le escoltó el destructor de la Marina griega *Egee*, alcanzando Chipre después de catorce días de viaje.

«A pesar de las manifestaciones de algunos derrotistas, convencidos de que el barco no podría construirse por los procedimientos antiguos y que además sería difícil hacerlo navegar —manifestó Glafcos Cariolou nieto del pescador de esponjas descubridor del barco, que era uno de los miembros de su tripulación—, se comportó magníficamente durante la travesía» Según su capitán, Antonis Vassiliadis, «demostró ser muy marinero, tomaba muy bien los vientos alcanzando en ocasiones los ocho nudos, no pudiendo imaginarse que un barco dotado de un aparejo tan arcaico fuera capaz de realizar el viaje con tanta rapidez y facilidad».

El 2 de octubre el *Kyrenia 2.º* echó el ancla en el puerto chipriota de Paeos, acogido con gran entusiasmo patriótico por la población griega. En su discurso de bienvenida el presidente de la República de Chipre, Mrypianou, subrayó el hecho negativo de que la nave no pudiera llegar hasta Kyrenia, «la bella ciudad griega de la que toma su nombre», por estar ocupada por los turcos aunque, sin embargo, su viaje a través de los siglos había representado una importante circunstancia en la historia naval, al tiempo que expresaba «su deseo de que persistiese el helenismo, en la isla de Chipre y en el futuro de la nación».

Algunos periódicos griegos publicaron por entonces la noticia de un posible viaje a través del Atlántico para llegar a los Estados Unidos. Dicho viaje se realizó felizmente algo más tarde, representando a Grecia en Nueva York el 4 de julio durante la celebración del centenario de la estatua de la Libertad y el aniversario de la independencia de los Estados Unidos. Actualmente ambos *Kyrenia*, el original y su réplica, se encuentran en el castillo de Kyrenia.





## CELIDONIA Y RAGUSA

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
del Círculo Naval Español



S común en las obras anglosajonas que tratan de la historia de los conflictos marítimos el que se refieran con cierta suficiencia al hecho de que los españoles siguieran utilizando galeras en sus escuadras hasta bien entrado el siglo XVIII, como si no pudieran darse cuenta que las, en otros tiempos, magníficas naves de remos estaban ya completamente superadas táctica y técnicamente. Así narran con deleite las veces en que sus galeones y navíos triunfaron sobre ellas, alegrándose de que sus adversarios, tal vez por una mezcla de obcecación y tradicionalismo, no supieran comprender los cambios tecnológicos. De nuevo, la tópica visión de que los españoles se veían poco menos que forzados por la vastedad de su imperio a librar una lucha para la que no estaban preparados ni mental ni técnicamente.

### La inferioridad de las galeras

Realmente no había que ser un lince para comprender que las galeras no podían enfrentarse en combate regular a navíos de alto bordo, ya desde la segunda mitad del siglo XVI al menos. En efecto, las largas naves de remos no podían clavar su espolón en los robustos flancos de sus enemigos sin sufrir graves daños estructurales. Su artillería se limitaba por lo común a cinco



piezas en proa, de las que sólo la de crujía era de gran calibre, y tal armamento no podía compararse con la andanada de cualquier galeón mediano, que podría triplicarla o cuadruplicarla. Además, las bajas galeras estaban dominadas por la arcabucería y mosquetería enemiga desde las más altas bordas de un galeón, por lo que atacando de proa toda la cubierta de la galera podía ser batida casi impunemente de enfilada mientras intentaba inútilmente tomar al abordaje al mucho más alto enemigo.

Concebidas para las aguas mediterráneas, las galeras carecían en sus largos y finos cascos (diseñados así para lograr altas velocidades) de la resistencia estructural suficiente para las navegaciones atlánticas. La casi total ausencia de alojamientos a cubierto, especialmente para los forzados o remeros, las impedían igualmente afrontar largas campañas en aguas frías, y sus reducidas bodegas implicaban por último que sus navegaciones no fueran muy largas. Recordemos a este respecto que sólo cuatro partieron con la mal llamada «Invencible», y que ninguna de ellas llegó a las costas inglesas.

Es cierto que las galeras podían, gracias a los remos, huir de sus enemigos bogando contra el viento, o aprovechar su escaso calado para ponerse a buen recaudo (lo que explica que pocas de esas victorias británicas fueran decisivas), pero resultaba evidente su inferioridad en un combate naval, a no ser que calmara o cayera el viento, en cuyo caso sus perspectivas mejoraban. En cualquier caso, y en el Mediterráneo, España se vio obligada a mantener varias escuadras de tales embarcaciones, por el hecho fundamental de que el enemigo, turcos y berberiscos, disponía de ellas, y con su gran capacidad anfibia y la independencia del viento eran unos magníficos buques para el corso y la guerra anfibia, desde el desembarco en fuerza al golpe de mano. Por todo ello, eran necesarias las galeras para los españoles, tanto porque eran los únicos buques entonces capaces de darlas caza, como por responder al enemigo en aquella secular guerra de frontera marítima.

Pero deducir de esta necesidad que los españoles no eran conscientes de sus limitaciones parece al menos excesivo. Ya hemos visto cómo se renunció a su uso, salvo en circunstancias y zonas muy concretas, fuera del Mediterráneo. Y mucho antes del conflicto con Inglaterra, en las batallas de Prevesa y de Lepanto, los españoles habían sido testigos del poder defensivo de buques de alto bordo bien artillados contra no importa qué número de galeras contrarias, en ambos casos a costa de los turcos.

Y por si faltaban ejemplos, uno rotundo tuvo lugar en las aguas del cabo de Celidonia entre los días 14 y 16 de julio de 1617.

## La escuadra de Nápoles

Como es bien sabido, el duque de Osuna, don Pedro Téllez de Girón, era por entonces virrey de Nápoles, vieja posesión española. El nuevo virrey creó

una importante escuadra, que resultó modélica entre las muy profesionales de entonces en nuestra Marina.

Al frente de una de sus divisiones puso al capitán Francisco de Rivera, de Toledo, que ya se había distinguido antes. Su capitana era la *Concepción*, de 52 cañones; la *Almiranta*, de 34 cañones, iba al mando del alférez Serrano; el resto eran la *Buenaventura*, de 27, al mando del alférez Íñigo de Urquiza; *Carretina*, de 34, al mando de Valmaseda; *San Juan Bautista*, de 30, al de Juan de Cereceda, y el patache *Santiago*, de 14, al mando de Garraza. Para reforzar la escuadra, se embarcaron en ella mil mosqueteros españoles. Como puede observarse, eran todos buques de tipo galeón y no de gran tamaño, excepto la capitana. Abundan entre los comandantes los apellidos vascos, lo que prueba que Osuna pudo elegir a su gusto fuera de los límites de su virreinato, y su baja graduación, de alférez, el hecho de que se trataba de una escuadra de nueva formación.

Dispuesto a llevar la guerra a aguas enemigas, Rivera recaló sobre Chipre, y tras reconocer Famagusta y otros puertos se puso de crucero sobre el cabo de Celidonia, esperando que el enemigo, confiado en el escaso número de sus buques, no tardaría en atacarlo.

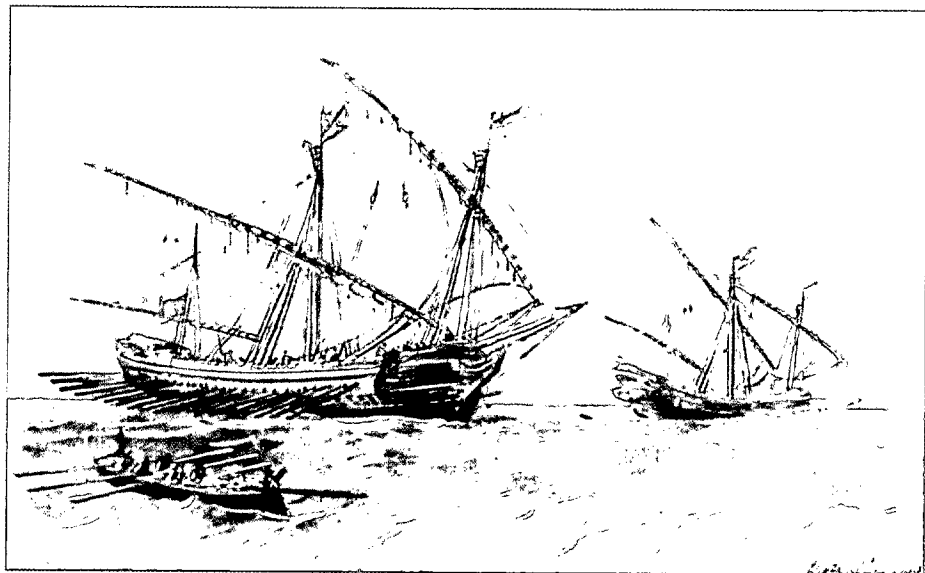
No tardó éste en presentarse, en forma de una potente escuadra de 55 galeras, que no dudó en que aplastaría a la media docena de imprudentes buques cristianos. Por inferiores que fueran las galeras, lo cierto es que los turcos, a cinco piezas por barco, reunían no menos de 275 cañones contra las 95 piezas de cada banda que sumaban los galeones, y unos doce mil hombres (aparte los remeros) contra los 1.600 españoles. La victoria parecía fuera de toda duda.

## Un combate de tres días

Al divisar a su enemigo, Rivera ordenó a sus buques ceñir al viento con trinquete y gavia, cuatro de ellos en línea y popa con proa: *Concepción*, *Carretina* y *Almiranta*, apoyados por el patache *Santiago*, mientras las otras dos quedaban en retaguardia como reserva.

Los turcos se acercaron en su formación tradicional de media luna, dando por descontado que envolverían a sus temerarios enemigos. Se rompió el fuego a eso de las nueve de la mañana, durando hasta la puesta de sol, en que los turcos se retiraron con ocho galeras escoradas por los balazos españoles, y sin que hubieran podido llegar a acercarse a los galeones y abordarlos, sufriendo mucho de la artillería de sus enemigos.

Tras una noche pasada en recriminaciones, arengas y nuevos planes, al día siguiente volvieron al ataque, acercándose más y poniéndose a tiro de mosquete, lo que no hizo sino agravar sus pérdidas, retirándose al caer la noche con diez galeras escoradas. En esta jornada se destacó especialmente la



Principios del siglo XVII.

*Carretina*, batiendo al enemigo con un eficaz fuego de enfilada. Los turcos, divididos en dos grupos, atacaron preferentemente a las capitana y almiranta españolas.

Nueva noche de preocupación, de reparación de averías y de planes entre los dos veces rechazados, que juzgaron con su tradicional valor y tenacidad que seguramente el tercer intento sería el definitivo y pondría fin a la insolencia del enemigo.

El día 16 realizaron su último y mayor esfuerzo, llegando por dos veces a meterse bajo los cañones de la capitana, aprovechando su ángulo muerto en depresión. Pero el patache *Santiago*, situado previamente a su proa con esta misión, las acometió de flanco e hizo que huyeran a eso de las tres de la tarde, tras haber perdido una de sus galeras, hundida, dos completamente desarmadas y 17 más gravemente averiadas.

Otras relaciones de la época afirman que fueron cinco las galeras turcas hundidas y dos más volada; en cualquier caso, la escuadra turca quedó virtualmente deshecha tras exponerse durante tres días consecutivos al demoledor fuego de los galeones a corta distancia. Sus bajas se estimaron en unos mil jenízaros y otros dos mil entre marineros y remeros; pero con ser tan grandes las pérdidas, lo peor fue el haberse visto vencidos por un enemigo tan inferior en apariencia y en sus propias aguas.

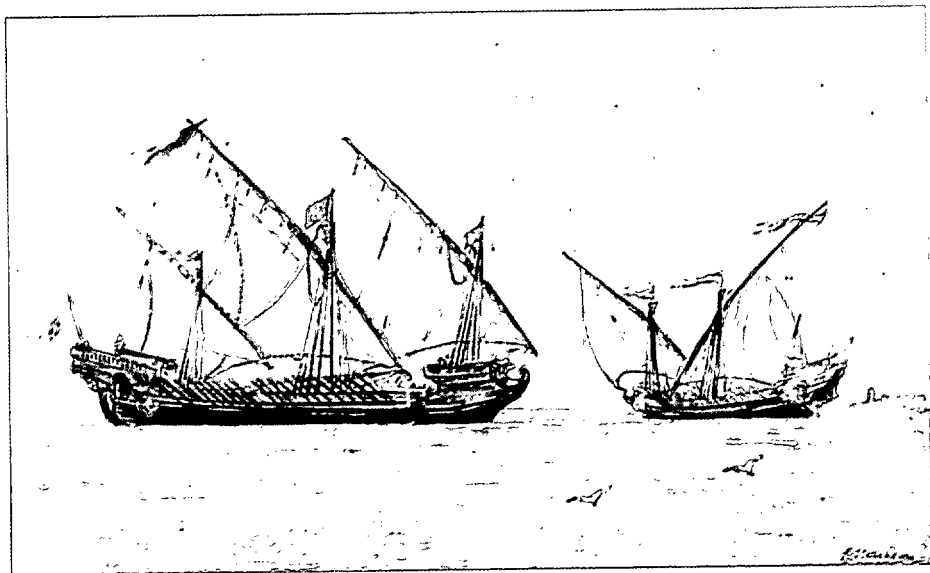
Por lo que se refiere a los vencedores, sufrieron 34 muertos, 93 heridos graves y muchos más leves por astillazos y contusiones. La artillería enemiga

había causado graves destrozos en los aparejos y, en especial, la capitana *Concepción* y el patache *Santiago* tuvieron que ser remolcados por sus compañeros. En cualquier caso era un coste mínimo para tan gran victoria, la mayor sobre los turcos desde Lepanto.

La alegría se desbordó al conocerse los hechos, tanto más por cuanto no era difícil de imaginar lo que hubiera podido suceder de llegar las 55 galeras con 12.000 hombres de desembarco a las costas sicilianas o calabresas. Un agradecido Felipe III recompensó a Rivera con el título de almirante y concediéndole el hábito de la orden de Santiago. Luis Vélez de Guevara escribió la comedia *El asombro de Turquía y Valiente toledano*, en la que encomió la gesta y ensalzó a Rivera.

Sin embargo, a nadie se le ocurrió pensar por ello que las galeras estaban de más: poco después, el virrey de Nápoles envió diez al Egeo, con la misión de atacar el tráfico enemigo y fomentar la rebelión de los dominados griegos. Estando en ello, se toparon con otra turca de igual fuerza, que conducía a dos presas genovesas. Tras una dura batalla de dos días, las españolas hundieron a dos, apresaron cinco e hicieron huir a las tres restantes, recuperando las presas. Y es que en esta ocasión las galeras enemigas no pudieron seguir su táctica cuando habían sido rechazadas por buques de vela: huir navegando contra el viento a fuerza de remos.

Observando que las ventajas de galeones y galeras eran complementarias, y que, aún más, éstas podían remolcar a aquéllos si faltaba el viento, fue lógico que muchos pensarán que la solución estribaba en reunir escuadras mixtas



Fin del siglo XVII.

de ambos tipos de embarcaciones, y de hecho, tales escuadras se remontaban a la Edad Media y a los tiempos de Ramón Bonifaz, primer almirante de Castilla. Y eso, cuando la pólvora aún no se había incorporado a la guerra en el mar.

Claro que coordinar los movimientos y evoluciones de buques tan dispares en todos los sentidos era complicado, pero bien merecía la pena el arrostrar tales dificultades ante las expectativas. Pero si no se maniobraba adecuadamente podía suceder que todo degenerase en una confusión de la que podría aprovecharse un enemigo diestro y decidido.

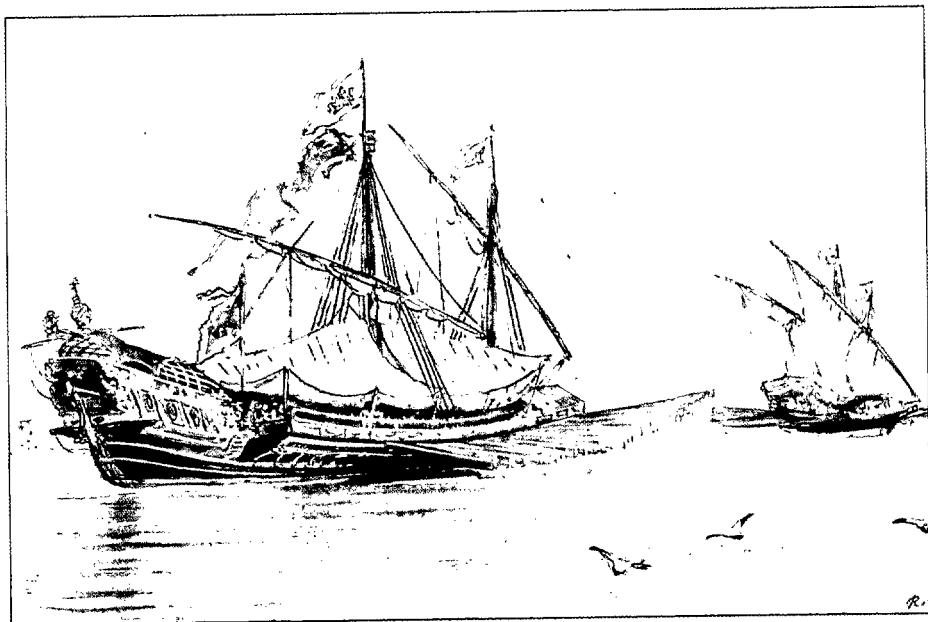
## El combate de Ragusa

El mejor ejemplo de ello se tuvo poco más de un año después del combate de Celidonia, cuando surgieron complicaciones con la República de Venecia. Tras diversas operaciones, en las que la escuadra de Nápoles impuso su dominio en el Adriático, de nuevo Rivera, al mando de 15 galeones, zarpó de Mesina el 9 de noviembre de 1617, dejando atrás las galeras porque la mucha mar las hacía peligrar.

Tras tocar en Brindisi, Rivera penetró en el Adriático, y aunque sus órdenes le prescribían patrullar el estrecho de Otranto, las corrientes y vientos le hicieron derivar hasta Ragusa, donde llegó el 19. Allí descubrieron a la escuadra española los venecianos, que contando con 18 galeones, 6 galeazas y 34 galeras dieron por suya la victoria, tanto más teniendo por almirante a un Veniero.

La tarde del 21 desplegaron los venecianos en media luna, acercándose ya al anochecer a los buques españoles. Las sombras impidieron el combate, permaneciendo unos y otros parados sobre las aguas con los fanales encendidos. La situación de los españoles era muy peligrosa, pues el viento había caído por completo y los buques estaban desperdigados y sin poderse prestar apoyo. Las galeras venecianas podían, en tales circunstancias, remolcar a sus galeones y rodear a cada buque español.

Con las primeras luces, tres horas antes de amanecer, los venecianos se pusieron en movimiento, pero al poco se levantó un viento del este que, aunque era favorable a los venecianos, permitió a los españoles reagruparse y formar su línea. Dispuesto a pasar al contraataque, Rivera, ciñendo todo lo que podía con su capitana, un soberbio buque de 68 cañones, se lanzó contra el enemigo, todavía en media luna y con las galeras en vanguardia remolcando a sus galeones. Por un momento pareció que la capitana española iba a ser rodeada, pero toda la línea la apoyó inmediatamente, rompiendo un vivísimo fuego sobre los desconcertados venecianos, cuando las galeras y dejando los remolques, apelonándose los buques en la mayor confusión y retrocediendo en suma frente a un enemigo tan inferior como decidido. Las galeras no se decidían a abordar, y los galeones venecianos habían quedado dispersos frente



Siglo XVII. Galeras.

a la bien formada línea española, y todos recordaban la mortal eficacia de los mosqueteros españoles a corta distancia, por lo que ninguno intentó en tales condiciones un abordaje. Tampoco lo intentaron los españoles, pues, aparte de su inferioridad numérica, el viento les era desfavorable ante un enemigo que se retiraba lentamente, reduciéndose así todo a un continuo cañoneo.

El combate duró sin embargo 14 horas, hasta la noche, retirándose los venecianos completamente derrotados: habían perdido hundidas cuatro galeras y muchas más averiadas, y de sus galeones, el *San Marcos*, capitana, quedó acribillado y desarbolado, teniendo que ser rescatado a remolque, así como otros. En total sufrieron unas cuatro mil bajas entre muertos, heridos y ahogados, por unas trescientas de los españoles.

Rivera, tras la noche, persiguió a sus enemigos, pensando en obtener una victoria completa y decisiva, pero éstos, que pese a sus pérdidas seguían siendo superiores en número, se declararon en abierta retirada. Apenas separadas las escuadras, estalló una violenta tempestad, debiendo ir los españoles a Brindisi y los venecianos a Manfredonia. Sin embargo, las dañadas embarcaciones venecianas lo pasaron mucho peor, hundiéndose nada menos que 13 galeras y una galeaza en la travesía, con unos dos mil hombres, como si los temporales, que tantas veces resultaron trágicos en nuestra historia naval, quisieran favorecer a los tan gallardos como hábiles vencedores, completando su obra.

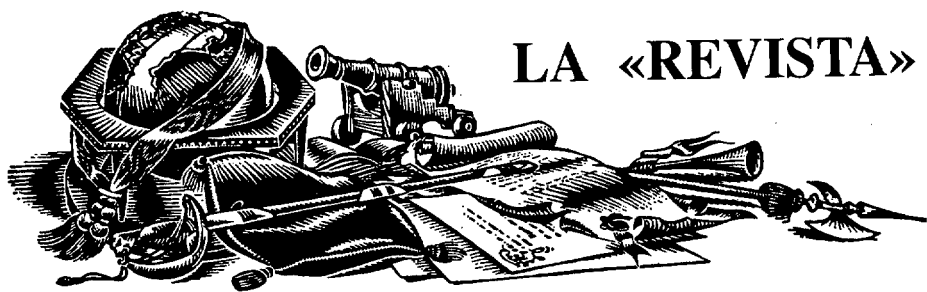
## Conclusión

Creemos que basta con los dos ejemplos expuestos para mostrar la inexactitud de tantos juicios que sólo pueden basarse en el desconocimiento de nuestra historia naval, que si es disculpable en extranjeros, resulta difícilmente explicable entre nosotros. Bien pudiéramos haber puesto otros ejemplos, que no faltan, pero queríamos, de paso, reivindicar la figura de otro de nuestros grandes almirantes, Rivera, tan injustamente olvidado. Aparte de otros hechos honrosos de su poco conocido historial, el de haber vencido a 55 galeras turcas con sólo cinco galeones y un patache, y a una escuadra veneciana de 18 galeones, 6 galeazas y 34 galeras con quince galeones, le acreditarían como uno de los grandes almirantes de todos los tiempos.

Venció así no sólo a galeras, hecho, aunque esperable por cuanto hemos explicado, de gran mérito por la desproporción de fuerzas, sino a una escuadra mixta muy superior, a la que supo imponerse con decisión en el momento crucial.

Así que nadie tuvo que venir a informar a los marinos españoles que las galeras eran inferiores a los galeones en combate: lo habían comprobado ellos mismos y ante adversarios nada medianos.





# LA «REVISTA»

## HACE CIEN AÑOS

REVISTA GENERAL  
**MARINA**

PUBLICADA EN EL  
DEPÓSITO LEGISLATIVO

TOMO XLVII



ARMADA NACIONAL  
DEPÓSITO LEGISLATIVO

Abre este cuaderno de julio de 1900 un artículo, tomo XLVII, titulado *Algo más sobre observaciones con el sextante*, por el conde de Cañete del Pinar, capitán de fragata retirado. Siguen: *La defensa de las costas*, es su autor don Salvador Carvia, teniente de

navío. *¿Qué es estrategia?* «Carta de un teniente de navío excedente», por don Manuel Andújar, teniente de navío.

*Noticias sobre organización de algunos arsenales en el extranjero*, por M. E. M. C. Barthes, teniente de navío de la Armada francesa, traducido por don Francisco de Llano, teniente de navío de 1.ª clase. *Estudios sobre la caldera Ni Clausse*, por don José Espinosa, teniente de navío. *Cálculo de la potencia luminosa de los faros*, por don Pedro Pérez de la Sala, ingeniero de Caminos.

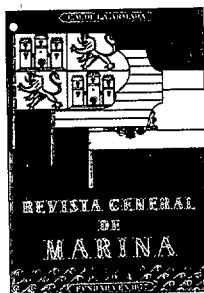
*Liga Marítima española*, sobre su «Reglamento». *El eclipse total de Sol del 28 de mayo*. «Observado desde Naval Moral de la Mata» (Cáceres), por don Mateo García, teniente de navío.

*Asociación de los Cuerpos de la Armada*: «Sesión de la Junta General Ordinaria, celebrada en Madrid el día 26 de mayo de 1900».

*Noticias varias*: trae un buen número de ellas, de distintos temas.

*Bibliografía*: con la reseña de varios libros y periódicos.

## HACE CINCUENTA AÑOS



Se inicia este número de julio de 1950, tomo 139, con un artículo titulado *Ética y fonética en nomenclatura marinera*, por don Francisco Serra y Serra, capitán de la Marina mercante. Siguen: *Estabilización eléctrica de servomecanismos*, por don Enrique Golmayo, capitán de corbeta (E). *Alrededor de un problema de Infantería de Marina*, es su autor don Antonio Martín Giorla, teniente coronel de Infantería de Marina. *Submarinos y personal submarinista*, por don José M. López de Roda y Blein, teniente de navío.

*Notas profesionales*: «La victoria en el Pacífico. Corrosión de los barcos. Nuevo blanco A/A. El cohete *Loon* lanzado desde un submarino. Nuevos combustibles. Motor submarino a reacción. Investigación del rayo cósmico».

*Una información*: «Una división naval norteamericana en Palma de Mallorca».

*Historias de la mar*: «La peste del mar», por don Ricardo Teijeiro Formoso.

*Miscelánea*: varias y de diferentes temas.

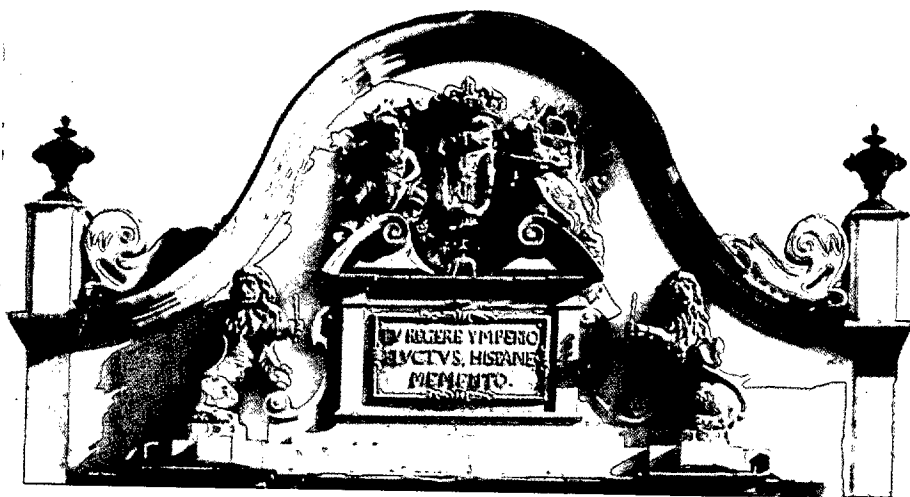
*Libros y revistas*: Con la reseña de cierto número de ellas, nacionales y extranjeras.

*Noticario*: «Crónica internacional del mes de mayo», y otras cuantas sobre distintos temas.

Acompañan al número 65 ilustraciones.

J. F. G.





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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE JULIO

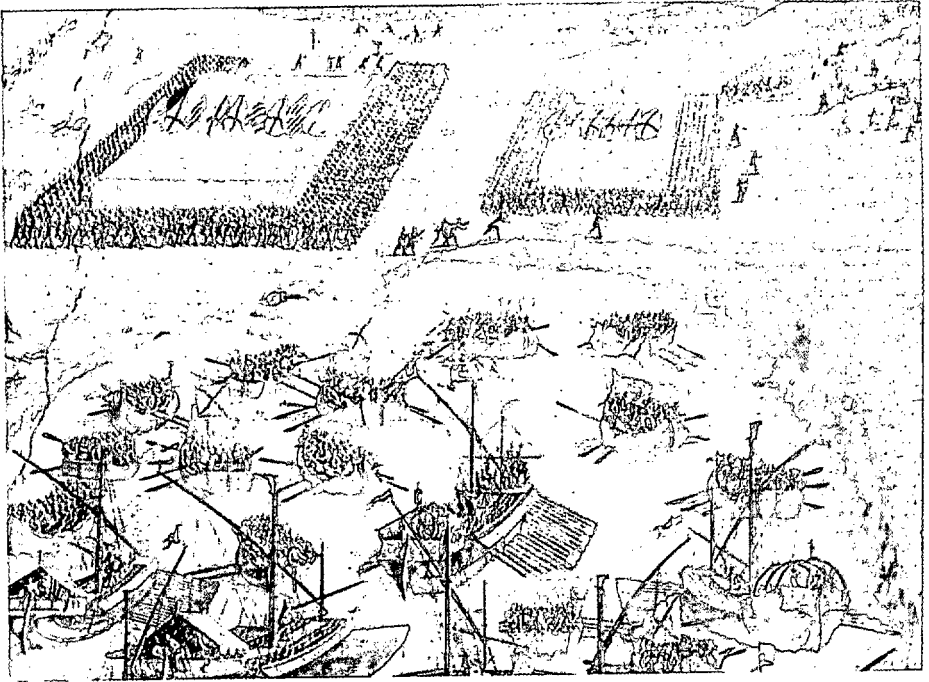
### La Tercera o Azores

Comprende esta efemérides dos días en años sucesivos y ambos parece que estén unidos por la idea del señor Santiago, «Patronos de lides nuevas». Uno de los días es el de la batalla naval del año 1528. En él don Álvaro de Bazán derrota cerca de Punta Delgada (isla de San Miguel) a una escuadra enemiga muy superior en «número». Es una escuadra francesa mandada por Felipe Strozzi, que ha enviado la reina de Francia, María de Médicis, para apoyar al prior de Crato pretendiente a la corona de Portugal, contra los derechos de Felipe II de España, que los tiene por su madre, la princesa de Portugal... Y Francia no está en guerra con España.

Es una de las batallas navales de su tiempo y de los colindantes. La escuadra de Bazán es mitad en número que la enemiga, pues no había llegado la de Martínez de Recalde que había de reforzarla, debido a los malos tiempos. Nuestra escuadra quema y echa a pique a

doce naves y galeones de los contrarios, les causa unos 1.200 muertos y en total unas 3.300 bajas, y unos 313 prisioneros que, al no estar en guerra las naciones son considerados como piratas, siendo ajusticiados con arreglo a la ley que regía entonces estos asuntos de guerra... Esto ocurría el día 26 de julio; el día antes se habían encendidos luminarias en nuestros buques en honor del santo apóstol «Patrón de las Españas».

Y al año siguiente (1583) (parece celebración de un aniversario) Bazán desembarca en la isla Tercera para derrotar a las tropas que tiene el prior de Crato. Desembarca donde no es esperado, pues la playa que escogre, la de Las Molas, es de las peores para ser abordada (estrategia de aproximación indirecta, diríamos ahora). Cuando llegan los refuerzos enemigos ya está escuadronada nuestra Infantería. Se distingue la de don Lope de Figueroa que manda un tercio de los dedicados a la Armada (desde entonces se llamó «de la Tercera»). Y el más distinguido fue antes el



Desembarco en la isla Tercera de las Azores (1583).

mismo Bazán, «echando el Santiago» (¡Santiago y cierra España!), desembarcando uno de los primeros... Los refuerzos de Angra («do heroísmo» ahora) no pudieron hacer ya nada ante el ímpetu de nuestra Infantería. Se cobraron buques bien artillados, amarrados en los puertos y muchos cañones de campaña.

Desde la Tercera se conquistaron islas cercanas que aún tenían guarnición portuguesa partidaria del prior o de extranjeros amigos de él. Aquél perdió toda esperanza y embarcó en un buque que pudo huir llevándolo a Inglaterra. Felipe II pudo ceñir la corona de Portugal ya sin ninguna oposición seria.

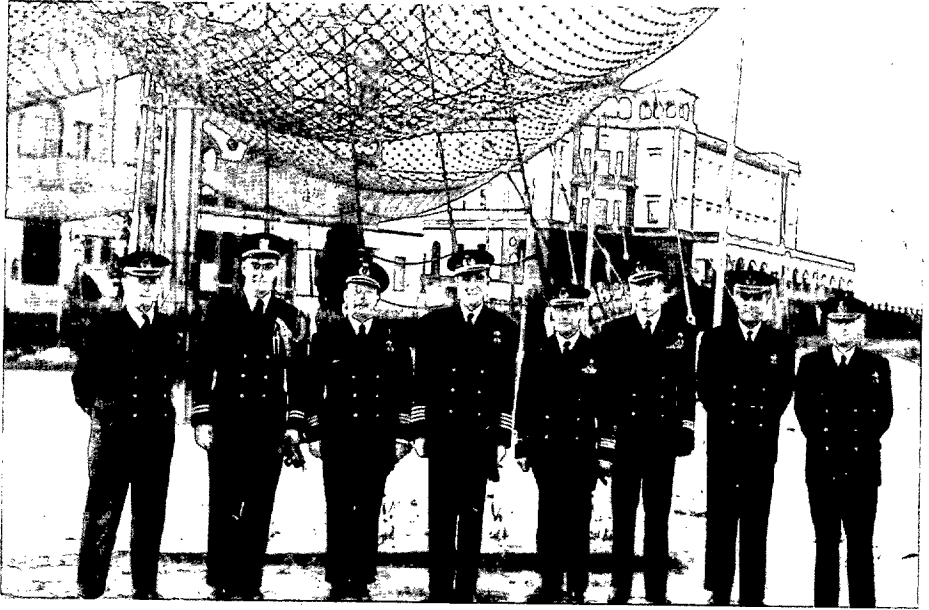
Don Álvaro de Bazán se consideró desde entonces como el mejor de los generales de mar y tierra. El rey le dio la Grandeza de

España y le hizo capitán general del Mar Océano.

Terminamos con una lección de la Historia: se ensoberbizó y prometió al rey hacerle soberano de cualquier reino. Le animó hacia la conquista de la metrópoli enemiga, de Inglaterra, mandando él la expedición. Ya sabemos como acabó todo... La contraofensiva pudo haber sido el corso en masa (como el de los enemigos); corso que las más de las veces rechazaron los reyes de España... ¡Ofensiva! Sí, pero analizando las posibilidades. No se trataba del valor ardoroso propio para asaltar un parapeto.

CAPITÁN MARVAL

# VIEJA FOTO



Al pie del palo mayor..., en 1954, se fotografiaba la Plana Mayor de la Escuela Naval, con motivo de la visita del contralmirante Milton E. Miles, de la Marina de los Estados Unidos, comandante, a la sazón, del 15.º Distrito Naval, que era el que tenía cabecera en Balboa, Zona del Canal.

El propio almirante norteamericano debió ser el que «disparó» la cámara, pues en la fotografía sólo aparece su ayudante.

Los fotografiados son los siguientes jefes:

1.—Capitán de corbeta don Manuel Pérez-Pardo y de la Peña (jefe de instrucción marinera).

- 2.—Ayudante del contralmirante Milton.
- 3.—Capitán de fragata don Francisco Núñez Olañeta (2.º comandante-subdirector).
- 4.—Capitán de navío don Andrés Galán Armario (comandante-director).
- 5.—Capitán de fragata don Felipe Pita da Veiga y Sanz (ayudante mayor).
- 6.—Capitán de corbeta don Gilberto de la Riva Ribero (jefe de estudios).
- 7.—Capitán de corbeta don José Antonio Peral y Torres (secretario subdirector).
- 8.—Comandante de Infantería de Marina don Francisco José Burgos y Díaz-Varela (coadjutor de Infantería de Marina).

E. C.





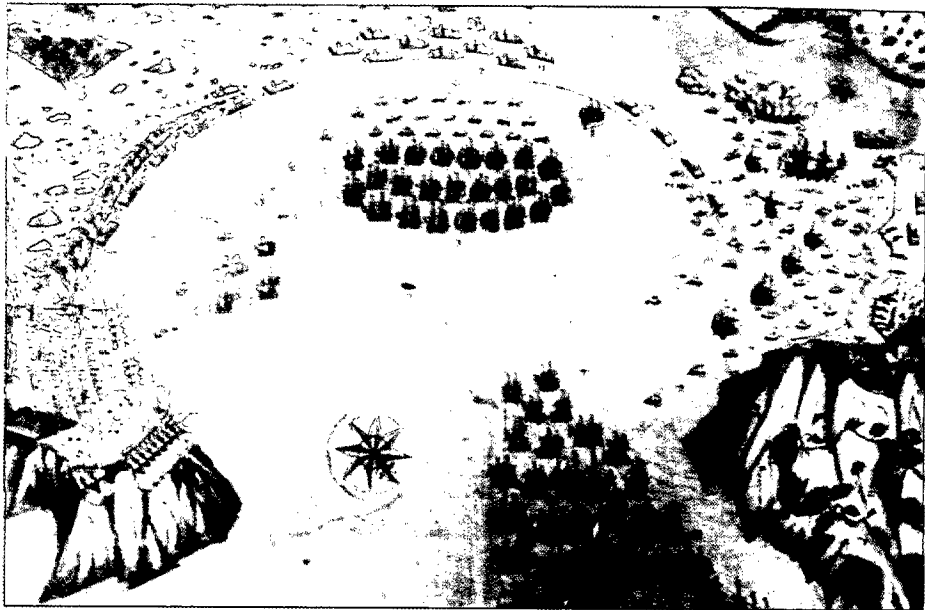
## MISCELÁNEA

“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.

### 25.284.—Arzobispo de Burdeos

Este viejo grabado es contemporáneo al hecho: de 1639. Representa el formidable ataque a Santoña y a Laredo por el general de la mar, francés, Escableau de Sourdis, arzobispo de Burdeos! Lo llevó a cabo en el mes de agosto del año antes dicho, antes de batir en Guetaria a la armada de don Lope de Hoces, muy inferior en fuerza a la suya, y al que obligó el de Olivares a salir de La Coruña donde él había rechazado al guerrero arzobispo (cosas que se han visto en nuestra historia).



En el grabado podemos apreciar los dos puertos y el arenoso puntal de Laredo: vemos las baterías en tierra, las fuerzas del ejército, formados sus escuadrones... Vemos también profusión de lanchas cañoneras. Nada valió, pues Laredo y Santoña fueron quemados. También vemos un galeón español ardiendo. Su dotación le pegó fuego para que no cayese en poder de los atacantes.

Hemos de significar que don Lope de Hoces se portó en Guetaria de acuerdo con lo que le pedía su estirpe y su historial: era el heroico vencedor de los holandeses en el Brasil... Perdió un brazo en la acción.

Y hemos de hacer notar también la potencia naval del enemigo y la figura del arzobispo de Burdeos, uno de esos casos en que falla eso de «zapatero a tus zapatos», pues hacía muy bien eso de mandar escuadras de guerra... Pese a ello había sido batido en La Coruña por el de Hoces. ¡La suerte alternativa de las guerras! Preparemonos para que esa suerte esté siempre a nuestro lado. Que ocurra ese *nec sorte* de los enamorados de la *eficacia*.

C. M.-V.



## 25.285.—Colonización



Si hay casi general unanimidad en considerar a Colón como uno de los navegantes más grandes de todos los tiempos, y es también casi unánime la creencia de que fue un pésimo colonizador, ¿no es una ironía que colonizar venga de Colón?

J. M.<sup>a</sup> M.-H.

## 25.286.—Frase



«Mucho más digna cosa es que esta nuestra nao sea colocada y ensalzada entre las estrellas que la en que navegó aquel griego» (1). Maximiliano Transilvano, en carta de fecha 5 de octubre de 1522, en Valladolid, comentando el retorno de Elcano en la nao *Victoria*.

J. F. G.

(1) Se refiere a Jasón.

## 25.287.—El vizcaíno y el florentino



Un refrán de comienzos del siglo XVI muy acertadamente aconsejaba:

«Marinero vizcaíno  
y mercader florentino.»

J. M.<sup>a</sup> M.-H.

## 25.288.—Barcos rusos comprados en 1818



En la *Historia del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla*, de Joaquín Guichot y Parody, de 1896, en su tomo IV, páginas 152 y 153, leemos:

«Con motivo de una contribución impuesta a cada uno de los vecinos de la ciudad de Sevilla, de un real de vellón “excepto a los jornaleros y pobres de solemnidad”, a fin de reunir la cantidad suficiente para atender a la construcción y armamento

de un “místico buque costanero o guardacostas, destinado a perseguir el contrabando que se hacía por el río Guadalquivir”, fueron muchas las murmuraciones y el descontento público de esta nueva y “humillante” contribución.»

Se vieron luego muy acrecentadas con el suceso que, como el anterior, se refería a la Marina de Guerra «afectando poderosamente la honra y el crédito de la nación y poniendo en evidencia la incapacidad de su gobierno».

El embajador de Rusia en Madrid ofreció al Rey barcos de guerra mejores y a menos precio que pudieran obtenerse en ningún país ni construirse en los arsenales de España. Aceptado por Fernando VII con gozo y reconocimiento este generoso ofrecimiento del Emperador de Rusia, vinieron a Cádiz varios navíos y fragatas procedentes de los puertos militares rusos, que costaron sumas enormes, pero tan viejos y en tan mal estado sus maderas, que a juicio de nuestros marinos sólo uno de los primeros y otro de las segundas se encontraban en medianas condiciones para cruzar los mares. Fueron tan vivas y tan fundadas las protestas y clamores que se alzaron contra un negocio vergonzoso en que el gobierno ruso aparecía como estafador y el español como cándido y estafado, que Fernando VII no encontró mejor recurso para acallar las murmuraciones y volver por la honra de sus consejeros y la de sus aliados, que dar un decreto prohibiendo que se hablase de aquel asunto, justamente calificado de negocio, «bajo pena de ser acusado de herejía quien maldijese de la flota».

J. M.<sup>a</sup> C. T.

## 25.289.—Obispo de Camboya



Recientemente ha sido nombrado obispo, en Camboya, monseñor

Figaredo Alvargonzález, hijo del capitán de corbeta retirado don Alberto Figaredo Sela, que da muestras continuas de llevar la Marina en el corazón.

El nuevo obispo también es sobrino de don Juan Alvargonzález, capitán de corbeta

retirado, pero por su condición de naviero tan cerca de la mar creímos de justicia darles la enhorabuena, ya que ambos son asiduos lectores de la REVISTA. El interés por la Armada sigue en activo en estos marinos de tan entrañable recuerdo.

C. N.

**25.290.—Valor de las naves**



Colón y la cultura americana no pueden ser comprendidas sin conocer las naos y las carabelas, los galeones y los clíperes. La nave ha tenido de siempre un papel importante en los movimientos del hombre y en sus ideas.

J. M.ª M.-H.

**25.291.—Los olvidados**



La escampavía «Guipuzcoana», cuyo patrón era don Francisco Ituarte,

durante la guerra carlista, sin descansar apenas un día, se dedicó a llevar partes, conducir tropas y heridos, transportar efectos, cruzar constantemente de Guetaria a San Sebastián, siguiendo al abra de Portugalete, con el ejército que fue a salvar a Bilbao; apresando lanchas enemigas, temidas de los carlistas y sin jamás temerles; de este modo prestó importantes servicios.

Don Francisco Ituarte nació en Guetaria el 23 de marzo de 1823, y murió en su villa natal el 26 de febrero de 1886.

Le fue concedida la cruz de plata del Mérito Naval el 23 de noviembre de 1872; la de primera clase con distintivo blanco en 30 de octubre de 1874; con distintivo rojo en 31 de enero de 1876; el grado de alférez de fragata otorgado en 15 de junio de 1875 y el de alférez de navío en 31 de marzo de 1876.

Sin embargo, su hecho más notable y desconocido se produjo el 13 de mayo de 1875, cuando una mina carlista abrió una brecha en el *Portillo de San Roque*; los 15 tripulantes de la escampavía se lanzaron a cerrarla. Sin embargo, como se hacía necesario reclamar un auxilio a San Sebastián, don

Francisco decidió dejar 10 de sus hombres defendiendo la brecha y con tan sólo cinco en pleno temporal y bajo un fuego artillero intenso, se hizo a la mar. A las nueve de la mañana del mismo día 13, la escuadra de Sánchez-Barcáiztegui, avisada por don Francisco, surgía en aguas de Guetaria, permitiendo, al atraer el fuego enemigo que se cerrase la brecha y se salvase la villa de Guetaria.

L. M.

**25.292.—Academia**



Cuando Cádiz era aún departamento marítimo existía en la calle Santo

Domingo, en lugar cercano al convento de Nuestra Señora del Rosario, patrona de la ciudad, una real academia de artilleros de Marina, que en 1768, al trasladarse el departamento a la Isla de León, se estableció en la población de San Carlos, en la parte que hoy es residencia de oficiales, del soberbio edificio destinado a alojar a los batallones.

J. M.ª B.

**25.293.—Astillero en el Marañón**



Gracias a que don Diego de Aguilar y de Córdoba se determinó «...el Año de setenta y ocho (1578) de escribir esta *Jornada de Lope de Aguirre...*», y a que en el más reciente de 1990, en los faustos del V Centenario, don Guillermo Lohmann lo estudió y lo reeditó primorosamente (Ediciones Atlas. Madrid, 1990), podemos seguir la fundación de uno de los primeros astilleros de Hispanoamérica, el ubicado en el Marañón para la exploración del fiero Aguirre por el Amazonas.

El Marañón, o Tunguragua en la lengua aborigen, es para muchos la verdadera fuente del Amazonas, y debía haber conducido a nuestros exploradores hasta el soñado Eldorado.

Pero lo que nos interesa es el astillero:

«Para una Jornada tan incierta larga y peligrosa, Necesariamente los pertrechos

della avian de ser iguales. A la dificultad que su confusa noticia aseguraba, lo qual considerando maduramente Pedro de Orsua y la obligación, en que la confianza hecha de su persona le ponía y los favores que el Marqués le hacía, después de haber recibido los Papeles, instrucciones y poderes y de haberlos publicado en el Piru al principio del año de 1559, Teniendo ya alguna gente junta se partió en el invierno de aquel año de la ciudad de los Reyes, con veinticinco hombres, oficiales de hacer navíos, y doce negros carpinteros y aserradores, con mucha brea y clavazón y otras cosas necesarias para hacer los navíos que para el viaje avia menester. Llego con esta gente a la provincia de los Motilones y discurrendo por las riberas del Marañon que por ella pasa, escogió un sitio que pareció dispuesto para fundar un astillero veinte leguas mas debajo de un pueblo que poco antes avia fundado un Capitán Pedro Ramiro, hombre práctico en aquellas provincias, al que había puesto por nombre Santa Cruz de CapaÇabaque.» (He modernizado algo la ortografía para hacer más legible esta miscelánea).

J. B. N.

## 25.294.—Veleros veloces



Hay muchos que creen que los barcos empezaron a ser veloces con el vapor; ahí van algunas cifras que demuestran que no fue así. El velero *Lancing* era capaz de sobrepasar los 20 nudos, y el cliper *Champion of the Seas* recorrió en un día casi 460 millas, lo que representó una velocidad promedio sobre el fondo de unos 19 nudos.

M. G. F.

## 25.295.—Hospital de Marina en Cádiz



Al Hospital del Rey concurrían todos los enfermos de la guarnición de la plaza y sus inmediaciones, y los de la Armada. De él dijo un profesional: «se curan y ven en él más enfermedades, por lo regular en un mes, que en la mayor parte de los hospitales de España en un año».

Los estatutos del Colegio de Cirugía fueron decretados por Fernando VI en San Lorenzo el Real, en noviembre de 1748, en tiempos del marqués de la Ensenada.

El Hospital Real fue una clínica que hoy llamaríamos universitaria. Los maestros y cirujanos impartían clases semanales para profesores y alumnos. Asistían los profesionales de Marina y, como voluntarios, la mayor parte de los médicos civiles. En los primeros cursos abundaban los bachilleres y los doctores. Los estudios de bachiller en artes se cursaban en sus aulas, lo cual era un raro privilegio, al no ser institución universitaria. En resumen, era una institución extrauniversitaria, modelo de facultades universitarias.

J. M.<sup>a</sup> B.

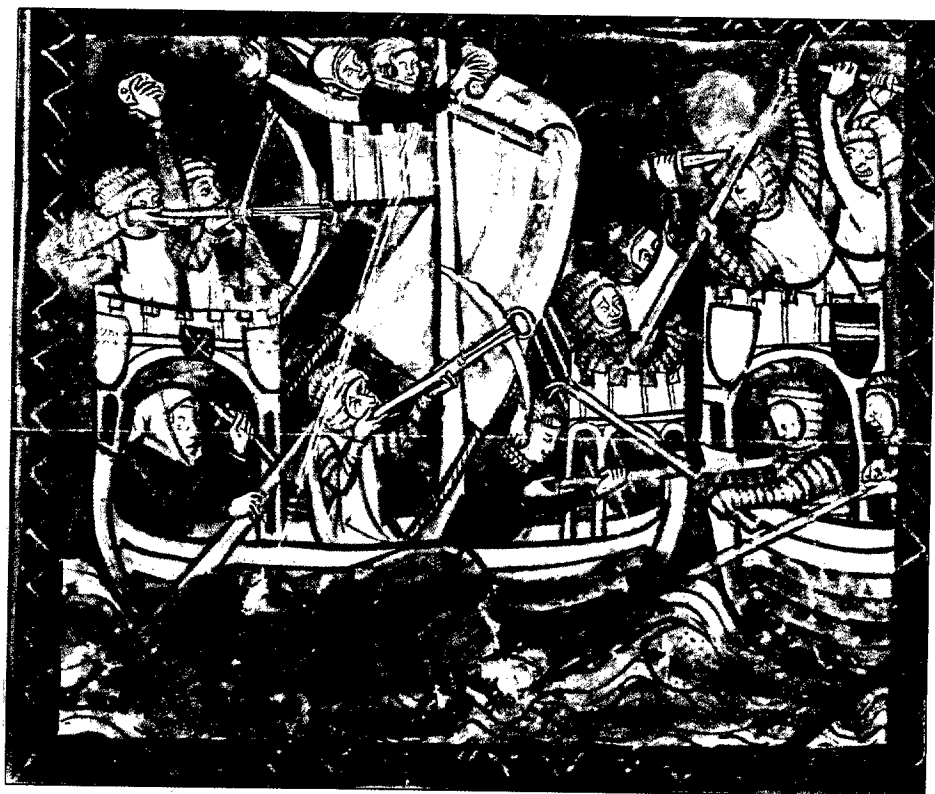
## 25.296.—Vieja estampa



Representa un combate naval de 1270, es decir, 23 años después de que

Bonifaz formase flota para atacar a Sevilla por el río (para entrar en él hubo de combatir con los buques del Rey de Marruecos). El grabado es una estampa del libro de Vegetius, *De Re Militari*, que hay en el museo Fitz William de Cambridge. La utilizó la universidad en sus pósters de anuncio de un curso de verano... Con la exageración del tamaño de los hombres propia de los dibujos de la época, se nos ponen de manifiesto los modos de combatir a bordo entonces: se ven los castillos de las naves, a proa y a popa, hasta con almenas (seguramente de madera). Desde ellas los combatientes tratan de dominar a los contrarios. Se lanzan flechas, viratones y piedras (a mano). Dice el grabado de naves de un solo maste; con cofa por la popa de él (sin estorbar el movimiento de la verga de la vela, esta rayada)... Los castillos tienen a modo de grandes ventanales; por una se ve un timonel manejando la espadilla y a la nave de la derecha asoma un combatiente cubierto de cota de mallas que maneja una especie de bichero o garfio de abordaje (guarnido en palo), que utiliza como arma... Cae al agua un guerrero herido con uno de esos artilugios o bisarmas... Los escudos, no utilizados en





estos combates, penden de las almenas de los castillos... Los hombres que combaten y no van armados con cotas de malla deben ser marineros (que luchan como los guerreros); éstos son los «sobresalientes» de que habla Alfonso el Sabio, «Omes señaladamente para pelear»...

Todo esto nos dice la estampa antigua; algo se puede quedar «en el tintero»... A la Universidad de Cambridge: ¡gracias!

Capitán Marval

25.297.—Viaje



El día 7 de agosto de 1829 salió de Ferrol una división del mando del jefe de escuadra don José Sartorio y Terol,

destinada a traer a España a doña María Cristina de Borbón, para contraer matrimonio con el rey Fernando VII; sería ésta su cuarta esposa.

J. F. G.

25.298.—Mala suerte



Mala suerte fue la que tuvo el *Bermuda*, barco construido en el año 1927.

Con sólo cuatro años de edad, en junio de 1931 sufrió un aparatoso incendio en el puerto de Hamilton, del que salió muy mal parado. Para proceder a su reconstrucción fue remolcado a Belfast, y en noviembre del mismo año, cuando las obras estaban casi terminadas sufrió un nuevo incendio que lo dejó totalmente inutilizado, por lo que se

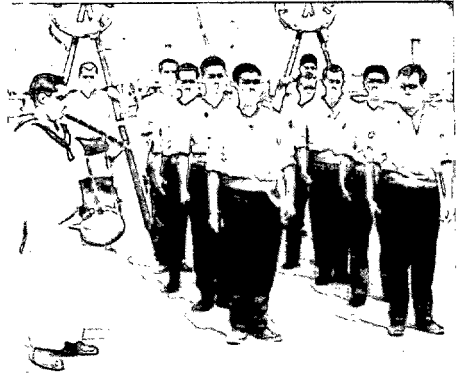
vendió como chatarra. Cuando el remolcador *Seaman* lo llevaba a su último destino, una fuerte tormenta hizo zozobrar al *Bermuda* —o lo que de él quedaba—, que se hundió frente las se hundió frente las costa de Escocia.

M. G. F.

25.299.—Danza



Danza singular y a lo vasco, podemos aclarar. Un día del Carmen, en los festejos, nos sorprendieron los *chós* (muchachos) en instrucción con una danza guerrera, marinera y ancestral: se presentaron, el grupo en dos filas de a cuatro hombres (según la parte [a] de la figura), con el chistu al lado y el respaldo de dos mozetones que portaban, «como si nada», sendos pares de remos cruzados sobre un salvavidas: como si nada llévanse, repito.



en pie y ejecutaba una espatadanza, blandiendo él a su vez una corta espada (machete bayoneta, en realidad). Sus saltos eran grandes y los aguantaban «como si nada»; el jefe ahora *espatadanzari...* Y sonaba el chistu con aires de alegría... con cierto tinte de añoranza.

Una bella danza, sin duda, que decía de antiguos tiempos y de heroicos guerreros, *gudarís*, de una noble causa.

C. M.-V.



La primera evolución consistía en pasar a columna de a tres, con tres de ellos en la del medio y otro pasaba a quedar tendido, rígido, sostenido por los demás...: era «el jefe muerto en combate»... Los de las columnas exteriores (dos en cada una) tendían sus machetes, a modo de cortas espadas, rindiéndolos al héroe caído. Todo esto se hacía armoniosamente, al son guerrero del chistu.

Y había una tercera evolución, que era sostener, en vez de al jefe caído, una pequeñísima tarima, donde el jefe revivido se ponía

25.300.—Informe



Por el año 1767, elevaba escrito el ingeniero y constructor de la Marina

Francisco Gose, francés, manifestando que de todos los barcos que se hallaban en Ferrol, «no había uno solo capaz de aguantar un tiempo ni sostener largo combate.»

J. F. G.

25.301.—Coche automóvil



«A fin de disponer de medios propios para conducir diariamente al

personal y material a los vértices de las triangulaciones, estaciones de sondas y de taquimetría, con ventajas de tiempo y rendimientos en los trabajos, consiguiendo al mismo tiempo una gran economía, se interesó la adquisición de un coche automóvil, habiendo

sido adquirido, por el Arsenal de La Carraca, uno para esta comisión y otro para la subcomisión Hidrográfica del Norte»

Esto decía el capitán de navío don José González y González, comandante del aviso *Urania*, trabajando en la barra de Sanlúcar y la bahía de Cádiz el año de 1922.

La otra comisión del norte, la mandaba el capitán de corbeta don Joaquín Cervera Valderrama, y estaban trabajando en los planos del fondeadero de Tazones y la barra y ría de Villaviciosa.

Lo que no sabemos es cómo se desplazaban estos señores jefes, oficiales, cartógrafos, suboficiales y marinería cargados de aparatos antes de que se compraran estos coches oficiales.

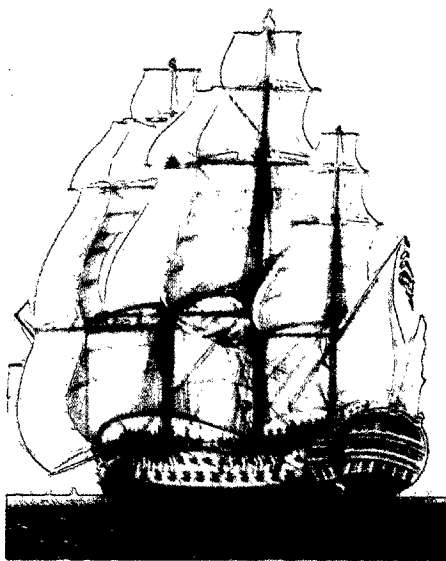
J. M.ª C. T.

### 25.302.—Botadura



La del navío *Santísima Trinidad* se efectuó en el arsenal de La Habana,

en el mes de junio de 1769; de cuatro puentes y ciento cuarenta cañones, fue en su época el mayor del mundo.



Navío *Santísima Trinidad*.

Formó parte de la flota del Mediterráneo, como insignia de los almirantes José de Córdoba, Juan de Lángara y Luis de Córdoba.

En el desgraciado combate naval de Trafalgar (21-10-1805), tuvo un glorioso final.

J. F. G.

### 25.303.—Creación el Servicio de Cirugía Plástica del Hospital de San Carlos



El Hospital de Marina de San Carlos, siempre celoso en mantener una tecnología sanitaria punta, acorde al prestigio ancestral de sus instituciones marineras, en el otoño de 1980 decide crear el Servicio de Cirugía Plástica y Reparadora, ya instaurado en la Policlínica Naval de Madrid, en razón del auge adquirido y el contenido de la citada especialidad, en cuyo ámbito entra el tratamiento de las grandes quemaduras, así como de los defectos y deformaciones congénitas, la cirugía de la mano, la colocación de injertos, tanto por úlceras tórpidas, como por pérdida de sustancia por traumatismos o por actuaciones quirúrgicas mutilantes, el tratamiento y reparación de cicatrices deformes y monstruosas, y la cirugía plástica de la mama, entre otras. En el escrito de solicitud de autorización a las autoridades de Marina, elaborado por el coronel médico director don Rafael Lario, se puntualizan estos extremos, catalogando de necesaria dicha instauración. El soporte sanitario estaba asegurado, ya que el cirujano de dicho hospital, teniente coronel médico don Mariano Grau Sbert, estaba en posesión del diploma de dicha especialidad, no existiendo, por otra parte, problemas de relevo en su destino, ya que el segundo del Servicio de Cirugía, comandante médico doctor Benbenuty, gozaba de ganado prestigio al estar dotado de amplios conocimientos, tanto teóricos como prácticos. La propuesta fue bien acogida y tuvo los parabienes del director de Sanidad, general Padilla, que consideró el proyecto de gran utilidad y de idóneas las designaciones de los doctores Grau y Benbenuty. En igual sentido se manifestaron el capitán general del Estrecho y, por supuesto, el almirante de Personal. Las obras

de adaptación para la nueva clínica se aceleraron y no tardó en estar operativo el comentado Servicio de Cirugía Plástica, que pronto tuvo logros y éxitos destacables.

M. M. C.

**25.304.—Pedro Navarro. Maquiavelismo**



Era bravo capitán que unía a su bizarría el ser el primero en utilizar minas de pólvora. Su fama era grande y el rey Católico lo utilizó (maquiavelismo adelantado) en hacer sombra nada menos que al Gran Capitán, don Gonzalo Fernández de Córdoba... Así se las gastaba *El Príncipe*.



El cardenal Jiménez de Cisneros había financiado como arzobispo de Toledo la expedición a Orán (1509) y fue nombrado por don Fernando capitán general de ella: puso de segundo a Navarro, y éste, aún en el favor real, eclipsó la gloria militar del cardenal que se volvió rápidamente a Cartagena, punto de partida de la expedición.

Y le llegó el turno a Navarro, que estaba muy engreído: guerreando en Italia cayó prisionero de uno de los príncipes enemigos

de don Fernando... Y ¡fue el momento!: don Fernando no le quiso rescatar y lo hizo el rey de Francia con lo que Navarro, dolido, pasó a su servicio.

Eran tiempos en los que aún no se comprendía el patriotismo que luego siguió y los súbditos podían *desnaturarse* del mismo modo que, a la inversa, los príncipes podían *repudiarles*... Y es que muchas de las cosas del pasado son dignas de mejorarse, y son mejoradas ¡gracias a Dios!

Navarro era conde de Oliveto, nombrado por el rey Fernando por su invento de las minas. Era natural del valle del Roncal. Murió en Nápoles, encarcelado, pues fue nuevamente cogido prisionero, esta vez por los españoles.

Capitán Marval

**25.605.—La Orden de la Banda**



La opresión a que estaban sometidos alaveses y vizcaínos por sus señores feudales en la primera mitad del siglo XIV los llevó a pedir el amparo del Rey de Castilla, a la sazón Alfonso XI. Dice la «Crónica» de este rey que en 1330:

*...venieron a él procuradores de esta Cofradía de Álava (salvo las villas de Vitoria y Treviño, que ya eran del Rey), omes, fijosdalgo e labradores con procuración escrita de todos los otros; et dijeron al Rey que le querían dar el señorío de toda la tierra de Álava et que fuese ayuntado a la corona de los reynos; et que le pedían merced que fuese a rescibir el señorío de aquella tierra, et que les diese fuero escrito por do fuesen juzgados, et pusiese oficiales que feciesen justicia...*

Reunióse, pues, el Rey con ellos en el campo de Arriaga:

*... et todos los fijos-dalgo et labradores, diéronle señorío de aquella tierra et pidiéronle merced que les diese fuero escrito, ca fasta allí no lo avían sino de alvedrío...*

Pues sin tener que atenerse a ningún compromiso escrito, el señor los gobernaba enteramente a su capricho.

No tardó en unirse a la iniciativa Vizcaya (Guipúzcoa se había incorporado a Castilla, en pugna con Navarra, mucho antes, hacia 1200, reinando Alfonso VIII), y en 1332, encontrándose Alfonso XI en la villa de Orduña:

*...venieron los de la tierra de Ayala et de las Encartaciones, et otorgáronle el señorío de aquellas tierras; et el rey envió sus merinos et sus alcalles et sus oficiales.*

Para celebrar, pues, la liberación de los vascos de sus opresores locales, a la que coadyuvó también eficazmente el obispo de Calahorra, instituyó el Rey en Vitoria la Orden de la Banda, cuyo distintivo era precisamente una banda, blanca primero y roja o carmesí después, que llevaban sobre la armadura los caballeros que se habían hecho acreedores de ella.

*Et esto fizo el rey porque los omes, cobdi-ciando aver aquella banda oviesen razon de facer obras de caballería.*

El propio Rey fue investido como maestro de la Orden con toda solemnidad ante el sepulcro del apóstol Santiago, siendo en la misma ocasión armado caballero.

Es interesante recordar algunas de las obligaciones de los Caballeros de la Banda:

Con el Rey tenían que ser leales, hablar poco y con verdad, siempre en pro de su tierra y de los intereses del reino; si se les sorprendiera una mentira tendrían que ir sin espada durante un mes; debían mantener siempre su palabra y ser fieles a la amistad;

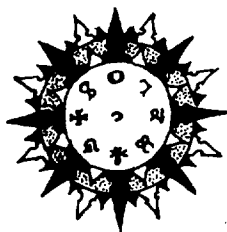
no debían caer en vulgaridades ni hacerse los graciosos; si alguno se permitía lisonja o adulación al Rey se le castigaba obligándole a ir un mes a pie sin poder montar a caballo y permanecer otro en su casa bajo arresto domiciliario. No podían quejarse de sus heridas, ni referir sus hazañas, ni jugar a ningún juego, ni apostar sus armas ni sus ropas, ni decir cosa alguna que molestase a otro caballero.

Con relación a las damas, no podían entablar pleito ni entrar en controversia con doncella o mujer hidalga, so pena de no poder acompañar a ninguna dama ni en palacio ni en ninguna otra parte, y si alguna solicitud de él algún servicio sería llamado en palacio por las damas «caballero mal mandado y no bien comedido».

También es curioso consignar que, además de ser mucho más elegante, esta Orden se adelantó en casi veinte años a la de la Jarretera, creada en Inglaterra en 1350 por Eduardo III; sin embargo, mientras ésta aún subsiste y es bien conocida en todo el mundo, la de la Banda se extinguió, no sabemos cómo ni cuándo. Somos poco inclinados a dar lustre a nuestros valores, pero si no es recuperable la desaparecida orden, no nos vendría mal, al menos, el espíritu de aquellos caballeros...

La banda, de aspecto parecido, creada por decreto de 18 de julio de 1940, nada tenía que ver con esta Orden pues no suponía recompensa ni distinción y su uso era obligatorio con uniforme de gala para todos los oficiales de categoría igual o superior a teniente de navío. Instituida para conmemorar la guerra civil, fue suprimida años después con el cambio político.

G.





## CENTINELA LÓGICO

La anécdota que vamos a contar sucedió en Cartagena hace muchos años.

La Capitanía General del Departamento Marítimo tiene su puerta principal por las puertas de Murcia. En la parte trasera existe otra puerta que, a través de un jardín, accede a la dependencia donde también está la residencia del capitán general.

La guardia militar que velaba por la seguridad de la Capitanía estaba compuesta por soldados de Infantería de Marina del Tercio de Levante y, por tanto, no pertenecían a la dotación de la Capitanía y su presencia allí era coyuntural.

Normalmente el capitán general entraba y salía por la puerta principal, donde la guardia militar le rendía los honores correspondientes. Su familia usualmente accedía a la vivienda por la puerta del jardín o

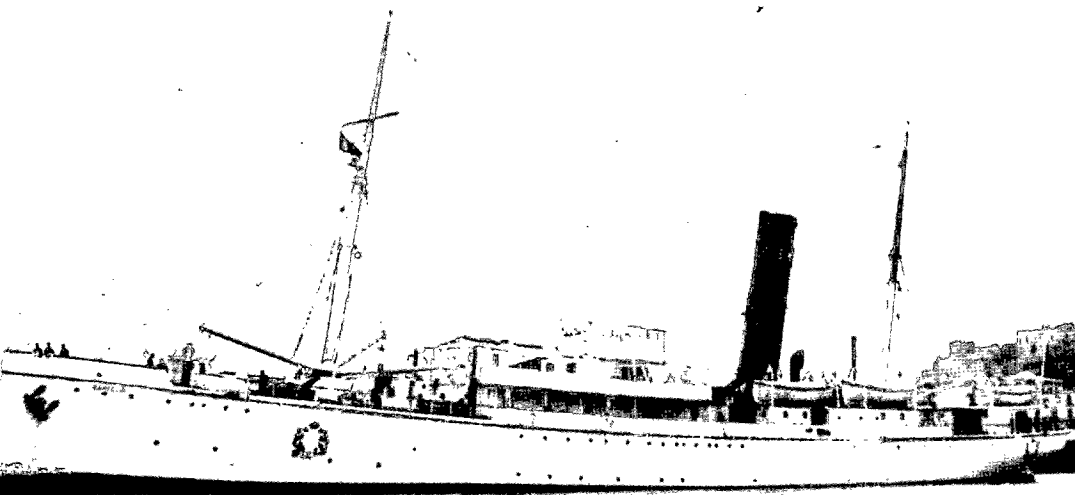
también por otra puerta lateral que daba a una calle.

En esta ocasión, el capitán general y su esposa se disponían a entrar por la puerta del jardín. El centinela que controlaba este acceso les dejó pasar sin identificarles y sin efectuar saludo militar alguno.

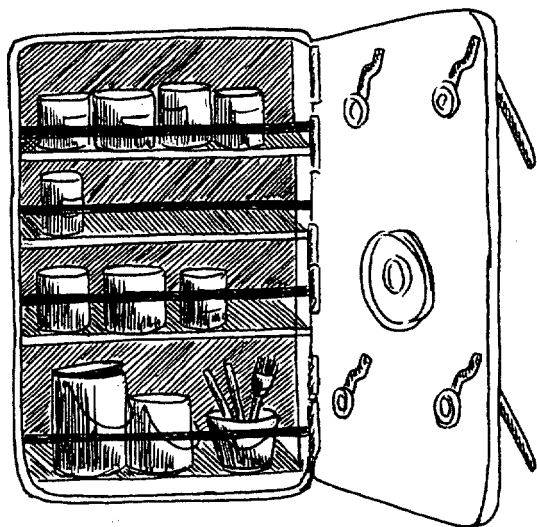
El capitán general extrañado por esta actitud se dirigió a él y le preguntó: «Oye chico, ¿tú sabes quién soy yo?» El centinela le respondió: «Yo, no señor». Entonces el capitán general volvió a la carga: «¿entonces ¿por qué me dejas pasar sin identificarme?», a lo que el centinela contestó: «Hombre, como usted va del brazo de la esposa del capitán general he supuesto que usted es persona de confianza».

Lo que pasó después no lo sabemos.

J. A. F.



Durante la guerra de África, el Gobierno habilitó el buque mercante *Barceló* de la compañía Trasmediterránea (cuyo gallardete luce en el palo proel) como buque hospital para traer heridos desde el frente de batalla hasta Cartagena, donde fue tomada la fotografía. Para ello, se pintó su casco de blanco y sobre las amuras y aletas el emblema de la Sanidad Militar. Que se sepa, ningún otro buque en la historia naval española fue habilitado de buque hospital, aparte de éste. (Colección: D. Quevedo Carmona).



# Pañol de Pinturas

## RAFAEL ESTRADA GIMÉNEZ

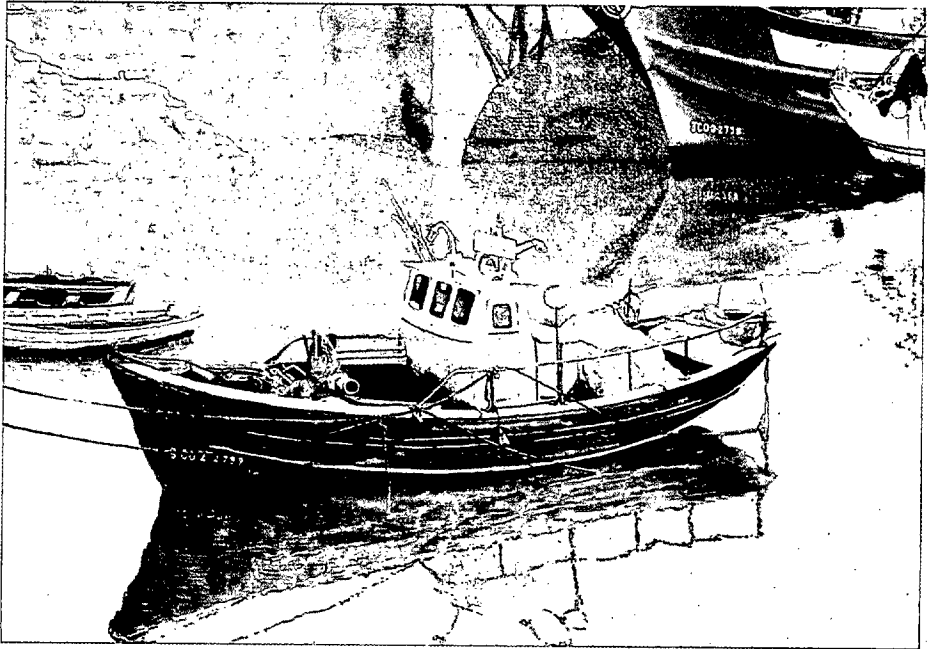
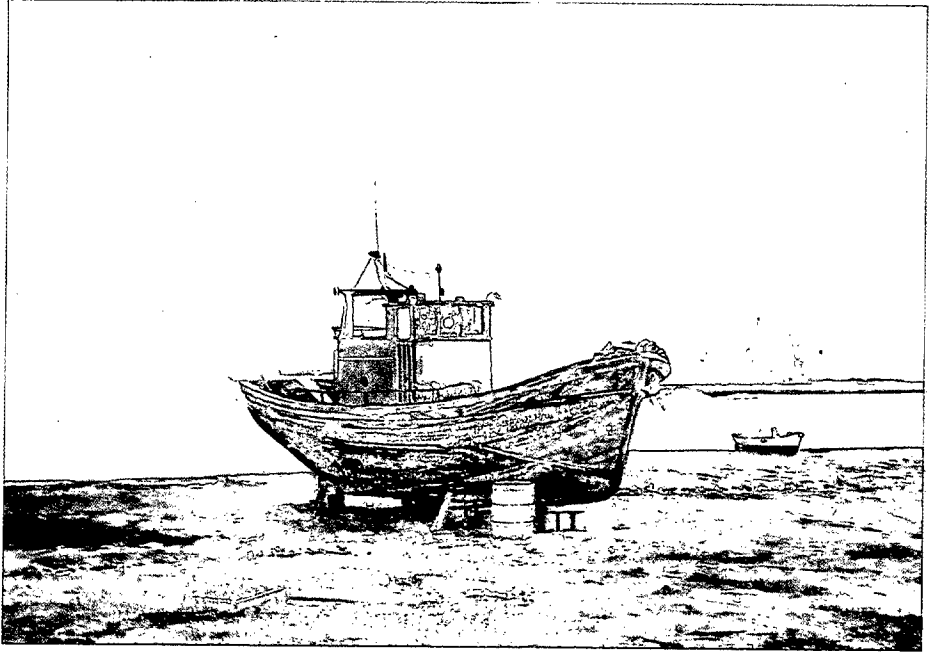
Como excepción a lo que viene siendo habitual y por razones que evidentemente no son susceptibles de explicación, ya que por sí solas aclaran el tema, la crónica del *Pañol de Pinturas* para presentar a Rafael Estrada Giménez (Vimianzo, La Coruña, 1937), coronel de Intendencia de la Armada en situación de Reserva y destinado en el Instituto de Historia y Cultura Naval donde desempeña el cargo de jefe del departamento de Cultura Naval, que simultanea con el de director de la *Revista de Historia Naval*, la escribo con mucho agrado y por ser conocedor de la obra de Estrada.

Sabía que su afición al dibujo, primero, y más tarde a la pintura nacieron prácticamente el mismo día en ese lejano año de 1937. En más de una ocasión recibió alguna que otra reprimenda en el colegio por dedicarse a dibujar en horas que estaban programadas para el latín o las ciencias naturales.

Durante muchos veranos, siendo niño, en los que no salía de Madrid y se quedaba en casa dibujando sin parar y tomando como modelos las abundantísimas fotografías hechas por su padre, gran aficionado a este «deporte», el teniente de navío Manuel Estra-





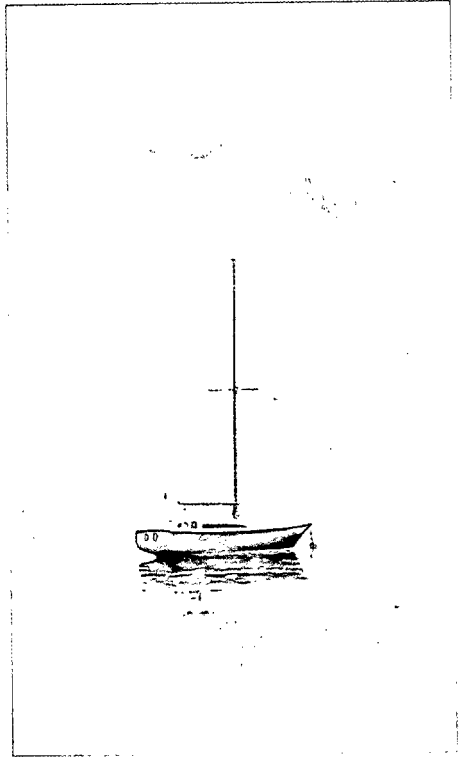


da Berro, que perdió la vida en julio de 1936 al comienzo de la guerra civil.

Pasado el tiempo y sin haber abandonado nunca su inclinación al dibujo, llegó a Ferrol en 1960, estrenando destino como teniente de Intendencia en el arsenal. Allí tuvo la suerte de compartir cuarto de baño en la residencia de oficiales del Campo de Batallones con el entonces teniente de navío Cándido Conde, admirable pintor de óleos con el que Estrada compartió muchas horas de charla y contemplación de su forma de trabajar.

Decidido ya a empezar con la pintura hizo las compras necesarias y convirtió su habitación de la residencia en habitáculo multiusos, estableciendo en ella su primer estudio.

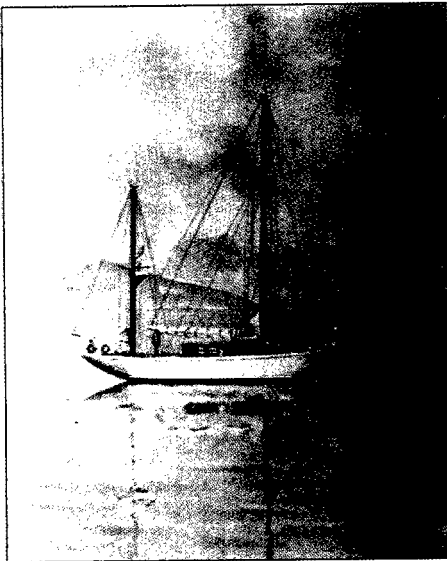
Sin embargo, los destinos impiden con frecuencia dedicar todo el tiempo que se quiere a estas aficiones y además es necesaria una «infraestructura» nada fácil para llevar en un camarote. Lo cierto es que durante sus periodos de embarco abandona casi totalmente su quehacer artístico, que renace para no dejarlo nunca en su periodo de profesor de la Escuela Naval Militar, durante el que asiste a clases del pintor y amigo Manuel Aramburu Núñez, leonés afincado en Pontevedra, del que aprende a enfocar con seriedad su obra.



En septiembre de 1981 llega destinado a Madrid, donde ha permanecido hasta la actualidad. Durante nueve años es el responsable del Gabinete de Prensa y de la Oficina de Relaciones Públicas del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, circunstancia que propició el que pudiese dar a conocer al gran público esta afición a la pintura que sin duda existe en la Armada, organizando con la autorización y apoyo del AJEMA la exposición de *Los Marineros pintan la mar* en el Círculo Ecuéstre de Barcelona y, más tarde, en México (México D. F., Puebla, Veracruz, Acapulco, Tampico y Cuernavaca), con gran asistencia de público y en general una magnífica crítica.

Pintor de amplia y sugestiva obra, de fino dibujo y paleta luminosa.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES Y  
LÓPEZ-OBREGÓN



EXPOSICIONES COLECTIVAS

1965 diciembre. Club Naval de la Escuela Naval Militar.

1965 diciembre. Asociación de Cultura y Arte Santa Cecilia de Marín.

1968 enero. Club Naval de la Escuela Naval Militar de Marín.

1980 agosto. Asociación de Cultura y Arte Santa Cecilia de Marín.

1980 octubre. Ministerio de Cultura. Salón Militar de Pintura de la Zona Marítima del Cantábrico. La Coruña.

1982 mayo. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. VIII Certamen de Artes Gráficas de Funcionarios. Madrid.

1982 julio. Sala de Arte Labirinto de Pontevedra.

1983 mayo. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. IX Certamen de Artes Plásticas de Funcionarios. Madrid.

1983 mayo. Casino Ferrolano. Temas de la Mar y Militares. Día de las FAS.

1983 junio. Cuatro exposiciones en la Agrupación Social Deportiva del Canal de Isabel II. Madrid.

1987 enero. Salón Náutico Internacional de Barcelona.

1988 marzo. A beneficio de Vía María (Asociación de la Madre Teresa. España). Hotel Ritz.

1988 mayo. Caja de Madrid. Madrid. *Los Marinos Pintan la Mar*.

1988 diciembre. Círculo Ecuestre de Barcelona. *Los Marinos Pintan la Mar*. (Obras distintas a la anterior).

1989 abril. A beneficio de Vía María. Hotel Castellana.

1989 mayo. Obra seleccionada en el Concurso Nacional de Pintura por la Asamblea Nacional de Círculos y Casinos Culturales de España (Murcia).

1989 septiembre. Organizada en el Sporting de La Coruña por la Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR).

1990 mayo. I Salón de Modelismo y Pintura Naval. Organizado por la Liga Naval Española y Galerías Preciados.

1990 junio. Obra seleccionada en el Premio Ejército.

1990 agosto. Exposición Nacional de Pintura Naval. Centro Cultural de la Misericordia. Sala Guillén Mesquida. Palma de Mallorca. Organizada por la Liga Naval de Baleares.

1990 septiembre. Accésit en pintura en el XVIII Salón de la Pintura y Escultura. Aula Militar de Cultura de Cádiz.

1991 mayo. Grupo Tambo. Exposición de cuatro pintores en el Centro Cultural Valle Inclán de Madrid.

1991 septiembre. Artista invitado a la III Gran Exposición de Arte. Sala Ramón Cuyás. Villafranca del Penedés.

1992 Los Marinos pintan la mar. Exposición itinerante en México. México D. F. Puebla, Veracruz, Tampico, Acapulco y Cuernavaca.

1994 mayo. I Exposición de la Asociación Española de Marinistas (sala del BBV de Madrid, paseo de la Castellana)

1997 mayo. Obra seleccionada Premio Almirante de Pintura de la Zona del Cantábrico. Agosto, exposición de pintura Grupo Ancla en el Ayuntamiento de Cedeira (La Coruña) *Mares e terras*.

1998 mayo. Obra seleccionada Premio Almirante de pintura de la Zona del Cantábrico.

EXPOSICIONES INDIVIDUALES

1986 noviembre. Caja de Madrid. Sala de Eloy Gonzalo, n.º 10, 1989 Mayo. Club Naval de Oficiales de San Fernando (Cádiz). 1989 Diciembre. Sala Museum (*Art from Spain*). Houston (Texas) USA.

DISTINCIONES

Primer Accésit Aula Militar de Cultura de Cádiz, año 1990 (segundo clasificado). Segundo Accésit, II Premio «Almirante» de Pintura Naval 1997 (tercer clasificado), de la Consellería de Cultura de la Xunta de Galicia. Obra seleccionada en el IX Concurso Nacional de Pintura en la XIV Asamblea Nacional de Círculos y Casinos de España (1990), en Murcia. Obra seleccionada en el Premio Ejército de 1990. Primer Accésit Aula Militar de Cultura de Cádiz, año 1997 (segundo clasificado).

POSEE OBRAS EN

Museo Naval de Madrid. Club de Oficiales de Ferrol. Club de Oficiales de San Fernando. Jefatura de Apoyo Logístico. Residencia Oficial del Almirante de la Flota. Colegio Ntra. Sra. del Carmen de Madrid. Colecciones particulares de: España, Alemania, Argentina, México, Estados Unidos.



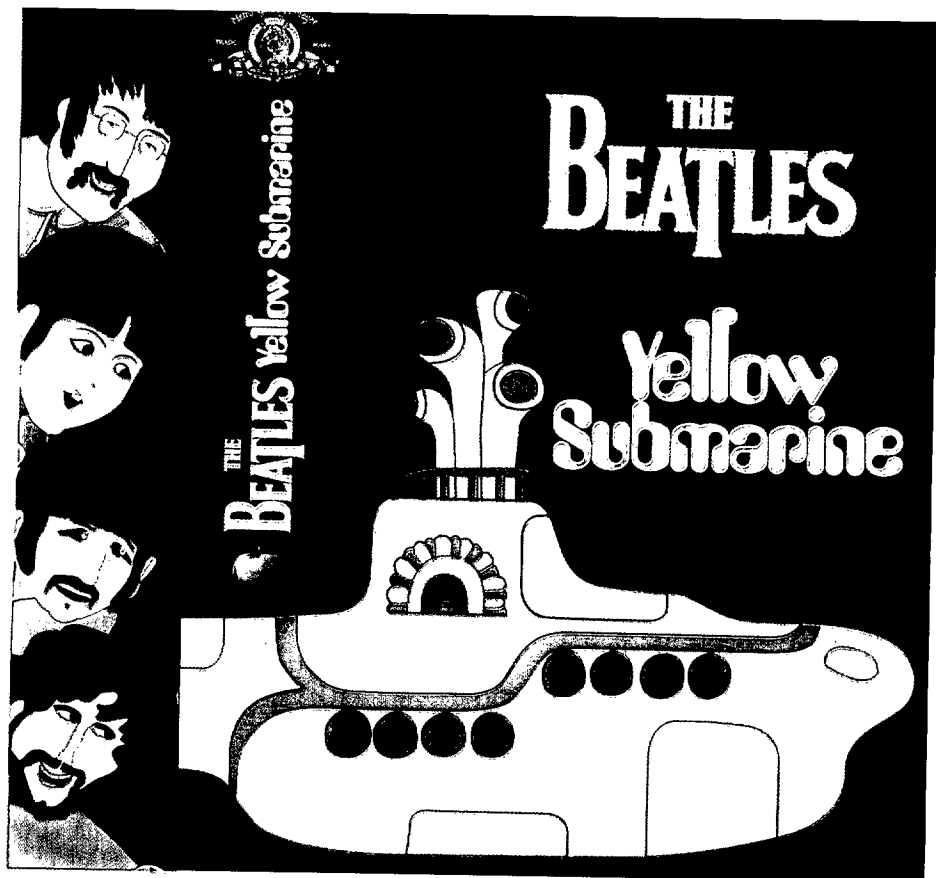
## *YELLOW SUBMARINE:* A LA FELICIDAD POR LA MÚSICA

La historia a narrar es de una gran simpleza y afecta en su desarrollo tanto a la gente menuda (así ocurrió en España en el año de su estreno, 1968) como al universo del adulto. Se inicia lógicamente con el tópico de siempre cuando se relata un cuento, que es en definitiva de lo que se trata, y así estaba en la mente de sus creadores: érase una vez... Y acto seguido se introduce al espectador en el mágico universo de un país de fantasía llamado Pepperland, un universo tan especial (de especial lo es tanto que por desgracia es imposible su ubicación en el planeta Tierra. Pero ésa es otra historia) y, de forma simultánea, único. Allí, en una especie de paraíso perdido y ahora recobrado, reinan y se hacen soberanas la felicidad y la música. Tal cual en la inolvidable cinta dirigida por Berlanga y Bardem, *Esa pareja feliz*, todo un clásico del cinema español, el eslogan que presidía la acción del filme era «a la felicidad por la electrónica». Estábamos en la España de los

cinquenta, en los inicios de un tímido desarrollo y despegue económico, con la aparición en el mercado de aparatos electrónicos domésticos. En *Yellow Submarine* la frase es, o podía ser, «a la felicidad por la música», que fue una de las constantes más sólidas derivadas de toda la llamada filosofía *hippie*. La felicidad, el saber bien estar, la tranquilidad de ánimo y de espíritu, llegaba y se retrasmítía desde y a través de la música.

### Un submarino original

Sobre este terreno tan idílico, en esta área tan singular y de especial protección de los cuatro miembros del grupo de Liverpool, John, Paul, Ringo y George irrumpirán en escena. En Pepperland todo es paz, amor y solidaridad, hermandad plena entre los seres humanos. Pero la sombra ¿inevitable? del maligno aguarda y acecha para destruir aque-



llo que le molesta. Es la representatividad del mal frente a las fuerzas del bien. Un maligno, ahora representado por los Malditos Azules, eternos sembradores de la discordia. Poseídos por la ambición, el odio y el egoísmo, no pueden tolerar aquel marco de paz idílica. Las tropas del mal encabezadas y lideradas por Guante Volador organizan la estrategia, la gran batalla. El problema parecía de fácil solución. Y la destrucción total de Pepperland inminente. Es entonces cuando los Beatles, a bordo de un pintoresco submarino amarillo, toman cartas en el asunto. El gran país de la fantasía, la armonía y la felicidad está en peligro, y ellos (pero sólo ellos) pueden evitar el caos y la tragedia que se avecina. Lo lograrán.

Los aguerridos del ex imperio británico no sólo han de luchar contra las fuerzas del mal y de las tinieblas del oscurantismo, sino contra otras iguales (o más) feroces: a lo largo de la navegación tropiezan con un muy encrespado mar que pone a prueba, por una parte, la solidez moral y de combate; por otra parte, la solidez estructural y de fabricación del propio submarino. Al final, lógicamente, triunfan de manera alegre y gozosa los ejércitos del Bien. Los Malditos Azules se batan en retirada, muerden el polvo de la miseria y de la derrota para ser enviados después a un mundo de tinieblas donde todo es llanto y crujir de dientes. La música, una vez más, devuelve al universo una paz que, de manera fragmentada al menos, estuvo en peligro.

Articulada la película en su línea argumental a través de textos de canciones originales de los Beatles (en total son doce las baladas que se interpretan a lo largo del filme). En el diseño, la eterna personalidad del mítico Heinz Edelmann, sobre una historia escrita por Lee Minoff, un guión muy bien elaborado por el citado Lee Minoff con la colaboración de Al Brodax, Jack Mendelsohn y Eric Segal. En la producción final, el inevitable George Martin, uno de los artífices de los grandes logros artísticos del conjunto musical. Dirigido el entramado, George Dunning sobre la base de unos dibujos animados originales, bellos y hermosos, que lo alejan en todo momento de la estética de Walt Disney. A destacar, de forma esencial y resolutiva, la utilización del color en todas sus gamas y matices, rojos, verdes, amarillos; el empleo de la luz con las fuertes tonalidades y contrastes de una mar salvaje que también en esta ocasión se erige en uno de los protagonistas de esta obra maestra del cine de animación que, sin duda, es, al cabo de treinta y dos años, y sigue siendo, éste singular submarino de insólito (provocativo) color amarillo.

### Los Beatles, todo un espectáculo

Todo un espectáculo, toda una emoción, toda una moda. Moda más o menos impuesta, como todas las modas, pero moda al fin y al cabo. Los Beatles, una prolongación en el mundo de la canción, primero, en el universo del cinema también, aunque con variada y diversa fortuna. Por ejemplo, *Qué noche la de aquel día* (1964), *Help* (1965), donde concurren felizmente una forma fructífera de revalorizar la comedia musical —que no musical, que es otra cosa— a base de ingenio e inteligencia, de cómo poder incrustar la música con la imagen. En los dos primeros filmes, en la dirección, de Richard Lester, el feliz autor de *Petulia*. Los Beatles, el universo onírico y a la vez muy real, muy pegados a la tierra. Otras cintas a destacar fueron *Magical Mystery Tour* (1968), *Let it be* (1970) y, lógicamente, *Yellow submarine*. Desde el punto de vista, desde la óptica más tópica y a la vez menos original (pero, no obstante, menos cierta) manera, y aún todavía, toda una

época, en realidad una década, 1960-1970, que abarcó desde muy al principio de los sesenta y clausuró (no definitivamente, como es lógico) en los umbrales de los setenta.

De forma oficial, y así quedó escrito para siempre, y para los anales de la historia, un 30 de abril de 1970 (tres décadas ya, querida lectora, apreciado lector) los propios interesados y a través de un comunicado de prensa anunciaron, y de manera irreversible, su separación como grupo musical, su disolución como conjunto, como entidad económica, como unidad empresarial que abarcaba toda una promoción y expansión comercial que generó en su momento miles y miles de dólares. Millones. Una máquina formidable de hacer dinero con una eficacia, con una efectividad a prueba de bomba.

John Lenonn (1940, asesinado en la ciudad de Nueva York en 1980) y su guitarra rítmica, sobre la cual realizaba verdaderos prodigios; por otra parte, gran compositor en compañía de Paul McCartney (1942), guitarra baja y uno de los pilares fundamentales del grupo; George Harrison (1945), guitarra solista y que posteriormente, tras la disolución del grupo, lanzara una de las más bellas canciones de estos últimos tiempos, *My sweet Lord* y, cerrando el grupo, Ringo Starr (1940), el increíble, el dinámico, surrealista casi en la línea de los Hermanos Marx, batería.

De entre sus álbumes más famosos y más recordados destacan, por su innovación, revolución y creatividad: *Please, please me*, *A hard day's night*, *Help*, *Rubber soul*, *Revolver*, *Sargent Pepper's*, *Lonely Hearts Club Band*, base esencial del film *Yellow Submarine*. Los Beatles con el tiempo montaron su productora, la *Apple*, nombre también de sus míticos estudios, donde grabaron toda su obra musical. En 1965 —año de sus actuaciones en Madrid y Barcelona— fueron nombrados por la reina Isabel II caballeros del Imperio Británico. Su recuerdo en la mente de varias generaciones permanece vivo y actual, y su música es habitual en variados y diferentes climas y ambientes. Sí, los Beatles marcaron toda una época, y otras que llegaron después; pero el futuro también es suyo. Ésta es su grandeza eterna.

Toni ROCA



El día 13 de mayo de 2000, a las 1935h, el teniente de navío Francisco Berna Candel, durante el transcurso de maniobras LINKED SEAS 2000, realizó la toma 10.000 de ala fija en la cubierta de vuelo del portaaviones *Principe de Asturias* con un AV8 Plus (*Cobra 16*) de la Novena Escuadrilla.

# La Mar en la Filatelia



## LOS DESEMBARCOS DEL EMPERADOR CARLOS EN ÁFRICA

### Centenario

En el presente año se conmemora el V Centenario del nacimiento de Carlos I de España y V de Alemania, que tuvo lugar en Gante el 24 de febrero de 1500. Carlos fue rey de España del 1516 al 1556 en que cedió el trono a su hijo Felipe II, y fue emperador del Sacro Imperio Romano Germánico del 1519 al 1558, en que falleció en el monasterio de Yuste. Hijo de Felipe el Hermoso, muerto en 1506, y de Juana la Loca, declarada incapacitada para gobernar, desde muy temprana edad se vio dueño y responsable de vastos territorios heredados de sus abuelos paternos y maternos, que le hicieron el monarca más poderoso de la tierra.

Aprovechando la ocasión que brinda este centenario vamos a recordar una de las facetas que marcaron el mandato del emperador Carlos: su lucha contra la piratería turco-berberisca en el Mediterráneo, que le llevó a efectuar diversas operaciones de desembarco en el norte de África.



El emperador Carlos V.



## El emperador contra Barbarroja

Además de los enfrentamientos con Francia —que se sentía amenazada por el inmenso poder del emperador— y el problema planteado por el protestantismo en Alemania, Carlos tuvo que luchar por el dominio del Mediterráneo contra la expansión otomana y contra la amenaza de la piratería turco-berberisca, representada por Jeysein Barbarroja y sus sucesores.

Cuando Carlos I llegó al trono de España los turcos ya estaban en el Mediterráneo occi-



Galea y nao.

dental, y el pirata Bárbarroja, dueño de Argel, había rendido vasallaje al sultán turco Selim I, había convertido el Mediterráneo en el teatro de sus fechorías, había extendido su influencia a Tremecen y Túnez, y contaba con la colaboración de los moriscos españoles.

## Argel en 1518

Para tratar de poner fin a la amenaza que suponía el poderío berberisco, Carlos I envió en agosto de 1518 una fuerza de 80 naves y 5.000 soldados para tomar Argel. La fuerza desembarcó cerca del peñón de Argel, pero las tropas muy superiores de los berberiscos y un fuerte temporal convirtieron la operación en un desastre para las fuerzas españolas y un afianzamiento del prestigio de Barbarroja.

La guerra del emperador contra Francisco I de Francia permitió a los berberiscos volver a hacer de las suyas de forma impune. Barbarroja extendió y fortificó sus dominios, las incursiones de los corsarios aumentaron, y sus correrías de pillaje por todas las costas mediterráneas, con sus grandes barcos o sus ligeros jabeques, se hicieron tan frecuentes y sanguinarias que a los cristianos ribereños el grito «¡hay moros en la costa!» les causaba verdadero espanto.

## Túnez en 1535

Cuando el Emperador regresó a España en 1533 se encontró con el clamor popular que pedía acabar con Barbarroja, quien por aquella época también se había adueñado de Túnez. Carlos decidió actuar contra dicha plaza para evitar que se convirtiera en una segunda Argel, y porque su situación en el canal de Sicilia era clave para el dominio del Mediterráneo. Preparó la operación de forma cuidadosa y con todo detalle, organizó una fuerza naval de mas de 400 barcos entre galeas, naos, galeotas, carabelas, fustas, urcas y de otros tipos, procedentes de todos sus dominios y de países aliados (Portugal, Estados Pontificios, Sicilia, Nápoles, Malta y Génova, entre otros), con una fuerza de desembarco formada por unos 30.000 infantes y 2.000 jinetes.

El 13 de junio de 1535 la fuerza inició su movimiento hacia Túnez al mando del propio Emperador, que navegaba en el grueso con carabelas portuguesas en vanguardia y galeas españolas en retaguardia. El desembarco tuvo lugar en las playas del golfo de Túnez, a unos cuatro kilómetros de La Goleta —puerto y plaza fortificada a unos nueve kilómetros

de Túnez—y las tropas se dirigieron inmediatamente al asalto de dicha plaza bajo la protección del fuego de las galeras. La Goleta fue tomada, las tropas continuaron su avance hacia la ciudad luchando contra una gran fuerza de Barbarroja que fue vencida, y el 21 de julio de 1535 se apoderaron de Túnez, donde unos 20.000 cristianos cautivos recobraron la libertad y las tropas se adueñaron de más de 100 naves. Poco después Túnez fue devuelto a su rey legítimo a cambio de la plaza de La Goleta y vasallaje. Por desgracia, el éxito no fue explotado del todo, ya que Barbarroja huyó, no se capturó Argel, que siguió en sus manos, y una nueva contienda con Francia desvió la atención de Carlos hacia otros objetivos.

### Argel en 1541

Durante este tiempo los turco-berberiscos continuaron sus incursiones —como la de 1536 a Ciudadela—, por lo que en 1541 Carlos I decidió atacar de nuevo a Barbarroja en Argel con una operación similar a la de Túnez. El desembarco se desarrolló de forma ordenada a unos seis kilómetros de la plaza; la fuerza dispersó al enemigo, tomó las principales cotas y cortó las vías de comunicación con Argel. Pero cuando todo estaba saliendo de acuerdo con lo planeado, un fuerte temporal obligó al reembarque, con lo que la operación fracasó. El emperador, que había ido al frente de la expedición, se salvó en una galera que regresó a España tres meses después.

### Franceses y turcos

El nuevo fracaso de Argel animó al Rey de Francia a aliarse con los turcos para actuar contra España, a lo que accedió Solimán, sucesor de Selim I, que envió una flota de 110 galeras y 40 galeotas al mando de Barbarroja para reunirse en Marsella con la flota francesa y efectuar el asalto a España. El intento falló y el asalto no tuvo lugar porque entre otras causas Andrea Doria vigilaba desde el golfo de Rosas. Barbarroja pasó el invierno basado en Tolón, efectuó incursiones de pillaje por las costas italianas



El sultán Solimán.

y españolas y regresó a Constantinopla con un gran botín que ofreció a Solimán para aplacar su ira por el fracaso de la misión. Al poco tiempo, Barbarroja murió con 80 años de edad.

### Mehedia en 1547

Barbarroja dejó tras de sí aventajados discípulos, como Dragut, asentado en la bahía de Hammenet, Túnez, y dueño de los puertos de Susa, Monastir y Mehedia —que era el puerto principal desde donde atacaba a las costas sicilianas y al tráfico por su canal—. En 1547 las tropas del rey de Sicilia, don Juan de la Vega, efectuaron un rápido desembarco para tomar Mehedia con el apoyo de las galeras de Andrea Doria, pero encontraron la fuerte resistencia de las tropas de Dragut, que estuvo a punto de hacer fracasar la operación. La situación se resolvió al construir los asaltantes una batería flotante a partir de dos galeras desarboladas, entre las que pusieron una plataforma con piezas de



Fusta y carabela.

artillería de grueso calibre. Con el fuego de la improvisada batería flotante, el de las galeras, y el de los cañones en tierra, lograron abrir brechas en las murallas por las que entró la Infantería y se apoderó de la plaza. El desembarco fue un éxito, pero Dragut consiguió escapar.

Este fue el último desembarco de importancia realizado en las costas del norte de África durante el reinado de Carlos I. Mehedía fue abandonada en 1553 por lo difícil de su mantenimiento. Carlos I abdicó en 1556 y la proclamación de su hijo Felipe II como rey de España coincidió con el momento de mayor pujanza del Imperio Otomano, que llevaría al enfrentamiento en Lepanto.

### Carlos y su entorno en la filatelia

Con motivo del V Centenario del nacimiento del emperador, el 24 de febrero de 2000, España y Bélgica realizaron una emisión conjunta de dos sellos y una hoja bloque, que en el caso español tienen un facial de 35, 70 y 150 pesetas, respectivamente. Los sellos reproducen retratos de Carlos en su madurez y vejez, y la hoja bloque reproduce el retrato del emperador a caballo, «Carlos V en Mühlberg», realizado por Tiziano.

Ésta no es la primera vez que el emperador Carlos aparece en los sellos españoles. El 30 de julio de 1958 la filatelia española le rindió homenaje en el IV Centenario de su muerte con una serie de ocho valores y cuatro motivos que muestran su efigie tomada de un retrato de Strigel, del cuadro de Tiziano, «Carlos V en Mühlberg» (el mismo que ahora reproduce la hoja bloque), de la estatua realizada por Leoni, y de otro retrato pintado por Tiziano. El 22 de noviembre de 1979 Carlos volvió a aparecer en un sello de una serie de cinco valores dedicada a los reyes de la Casa de Austria. El 28 de noviembre de 1990 reapareció el emperador en un sello de una serie de cuatro, dedicada a tapices del Patrimonio Artístico Nacional. Por otra parte el 15 de noviembre de 1965 se emitió una bella serie de tres sellos dedicados al monasterio de Yuste, donde Carlos I pasó sus últimos días.

En cuanto a personajes notables de aquella época —marinos, reyes, conquistadores, sultanes, etc.—, y barcos de los entonces utilizados —galeras, naos, carabelas, fustas, etc.—, también han aparecido con cierta frecuencia en sellos españoles y de otros países.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





# LEXICOGRAFÍA

(Limpia..., brilla... y da esplendor)

## MÁS RECORTES

La última entrega de esta sección de *Lexicografía* terminaba pidiendo la colaboración de los lectores que, con sus aportaciones, podrían alimentar nuevos capítulos con las piezas cobradas, en forma de recortes, de las diversas curiosidades lingüísticas con que nos obsequian las distintas publicaciones al referirse al mundo naval. Ha habido éxito. Hombre, no es que se hayan formado largas colas ante la puerta de la redacción de esta REVISTA con colaboradores espontáneos ansiosos de entregarnos sus hallazgos, ni que la estafeta se haya bloqueado ante la afluencia de correspondencia por este mismo motivo. Pero uno sí nos ha remitido el producto de su pesquisidora curiosidad, lo que demuestra dos cosas: primera, que tenemos por lo menos un lector, lo que ya es de agradecer; segunda, que los disparates navales, náuticos o marítimos, no florecen solamente en las imprentas de seco, ya que las que nos llegan ahora se publicaron en uno de los diarios más antiguos y con mayor solera de una de las ciudades más tradicionalmente marineras de nuestra España. Quienes han perpetrado estos escritos se han criado al olor de las marismas en bajamar, arrullados por el crepitar de las rompientes y el chillido de las gaviotas, adormecidos,

quizá, con el lúgubre ulular de las sirenas en alguna noche de niebla... Y sin embargo... Pero vayamos al grano.

### Una escora excepcional

El ferry varado en Denia  
*se escora 180 grados por  
el mal tiempo*

Indudablemente lo es, aunque la foto debieron de haberla tomado bastante antes de alcanzar semejante límite. Lo que sí es algo sorprendente es que tras haber «girado unos 180 grados» se temiera que se causara «el vuelco de costado de la embarcación». Caben dos posibilidades: o el redactor de la noticia no sabe lo que es escora o qué son ciento ochenta grados (¿podrían ser Fahrenheit?), o tal vez ignore ambas cosas.

### Modelismo y teología

El ejercicio de la de teología parece compatible con cualquier otra actividad.



El tráfico entre los puertos de Baleares y Denia se desviará hacia el de Gandía hasta que sea retirado el ferry *Isla Tagomago* de la entrada del puerto, para evitar situaciones de peligro. De madrugada, el mal tiempo provocó que el ferry girara unos 180 grados, lo que podría haber causado el vuelco de costado de la embarcación. Los servicios de emergencia evacuaron a las 12 personas de la tripulación. En la imagen, el ferry escorado en Denia.

Indudablemente se puede ser doctor en Medicina, modelista naval y teólogo, y para esto último se diría que basta con proponérselo; por ejemplo, hay quienes se atribuyen la condición de teólogos —disidentes, por supuesto—, autotitulación que en cualquier otra actividad conduciría a una inmediata denuncia por intrusismo, sin que ello suponga el menor inconveniente. Veamos el siguiente recorte:

#### **CHARLAS SOBRE MODELISMO NAVAL.**

—Joaquín Bustelo, doctor en Medicina y presidente honorario de la AA. MM., ofrecerá hoy una conferencia sobre «¿Cómo era la Santísima Trinidad?», dentro del ciclo de Modelismo Naval que organiza la Asociación de Amigos de los Museos de Marina. El acto se iniciará a partir de las ocho de la tarde en las instalaciones del Club Naval de Oficiales.

Pronunciar una conferencia sobre «¿Cómo era la Santísima Trinidad?» dentro de un ciclo sobre modelismo naval es, empero, destilar ya la quintaesencia de la multidisciplina, aparte de que el tema de por sí se las trae: nada menos que uno de los misterios que ponen más a prueba la fe de los cristianos. Hacerlo a la luz del modelismo naval es una hazaña difícil de emular.

Claro que todo sería muy distinto si el asunto tratado hubiera sido el navío nombrado, el *Santísima Trinidad*, el mayor y más poderoso de su tiempo, verdadera joya para los modelistas, desafío inimitable para los cultivadores de este arte.

#### **Turquía, a barbas de gato**

Washington destaca la necesidad de *anclar a Turquía en Occidente*

*Anclar*, como todos sabemos, es sinónimo de *fondear*, o *tender* el o las anclas, aunque es palabra con cierto regusto terrícola que rara vez emplea el hombre de mar. Pero se usa (y abusa) de ella mucho más en sentido metafórico que en el directo. Hablando de política se emplean muchas y ya muy manidas metáforas náuticas, y éste parece ser uno de esos casos.

En efecto, es conocida la teoría geológica de la deriva de los continentes, pero no parece que a Washington sea esto lo que le preocupe, sino más bien la adhesión a Occidente de este país, a caballo entre Oriente y Occidente. Porque amarrar la península de Anatolia a través del Bósforo y los Dardanelos a la parte europea de Turquía con anclas para evitar un incontrolado ensanchamiento de ambos estrechos parece tarea harto ardua. Aunque se hiciera a barbas de gato (de Angora, naturalmente).

### Hoy las ciencias adelantan...

«...Que es una barbaridad», decía la zarzuela. Pues no parece ser éste el caso, según vemos en el siguiente titular:

Una *antorcha* balizará la punta del espigón contra el mar de leva

Que para balizar la punta de un espigón haya que recurrir a una antorcha revela lo poco que se ha progresado en algunos lugares a punto de iniciarse el tercer milenio. ¡Si Thomas Alva Edison, inventor de la lámpara incandescente en 1879, levantara la cabeza! Pero tampoco está nada claro eso de balizar la punta del espigón *contra el mar de leva*. En pocas palabras: casi no caben más dislates en menos palabras.

### Escaladores

138 buques *escalaron* en la bahía durante septiembre

*Escalar*, tr: Entrar en una plaza u otro lugar valiéndose de escalas.//Subir, trepar a una gran altura.//Por ext. Entrar subrepticia o violentamente en alguna parte o salir de ella rompiendo una pared, un tejado, etc.//Levantar la compuerta de una acequia.//Abrir surcos en el terreno.//Fig. Adelantar, subir, no siempre por buenas artes, a elevadas dignidades.

Primero: si *escalar* es verbo transitivo, sobra la preposición *en*. Pasemos esto por alto.

Segundo: ¿realizaron alguna de las acciones definidas por ese verbo nada menos que ciento treinta y ocho buques en la bahía (se sobreentiende, de Cádiz)? Daría cualquier cosa por verlo. A la gran variedad de buques mercantes especializados en funciones de todas clases (portacontenedores, petroleros, transbordadores, butaneros, graneleros, etc.) y de guerra (portaaviones, fragatas, cruceros, destructores, submarinos y otro largo etcétera), ahora tenemos que añadir los *escaladores*. ¿Para qué? Escojan ustedes de entre las diversas acepciones del verbo *escalar* las que más gusten, y ya me dirán.

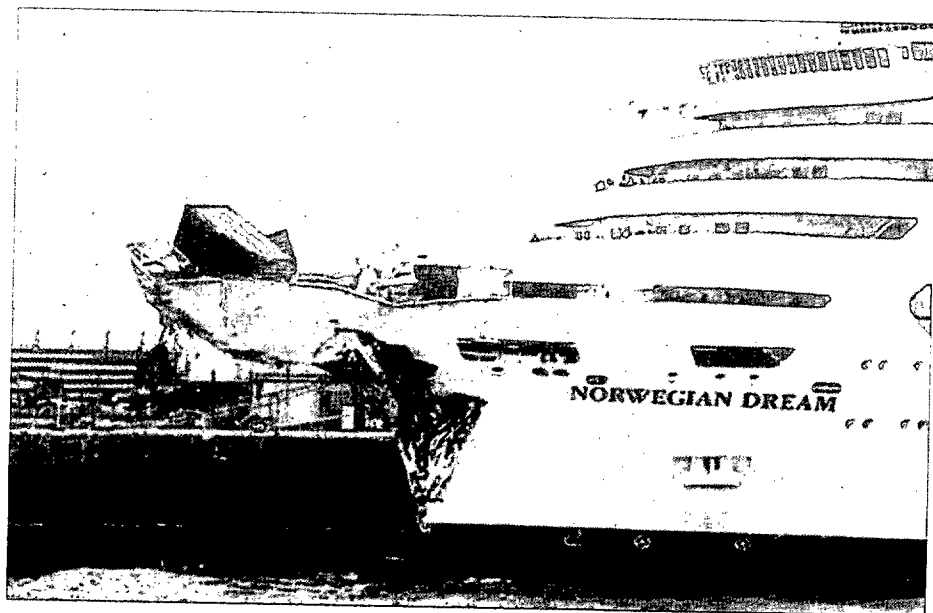
### ¿Quién es el culpable?

Un carguero choca contra un crucero en aguas inglesas

Sólo tres de los 2.400 pasajeros del *Norwegian Dream* resultaron heridos a causa de la colisión

«El buque de crucero *Norwegian Dream* sufrió daños de importancia después de que chocara contra su proa el carguero *Ever Decent*, de bandera panameña, en aguas próximas al canal de la Mancha, en Inglaterra.»

Las compañías de seguros suelen recomendar a sus asegurados que no se declaren culpables desde el primer momento: ya se encargarán luego los abogados de enredar la cuestión hasta que no haya la menor duda de que no está clara. Ahora bien: por la foto que



Así quedó la proa del *Norwegian Dream*, que aparece amarrado en el puerto de Dover tras el choque.

ilustra la noticia y por su misma redacción, sin entrar en detalles cinematógicos que no se nos dan, por lo que no podemos sacar conclusiones definitivas, da la impresión de que afirmar que «chocó contra su proa» podría ser un poquito parcial. Recuerda aquella declaración de un conductor para subrayar su inocencia: «Choqué contra un camión estacionado que venía en dirección contraria...». Por cierto, me gustaría aprovechar la ocasión para denunciar el abuso del tiempo subjuntivo que se ha puesto de moda. ¿Por qué «después de que chocara» y no «después de chocar»? Los periódicos y noticiarios ya nos tienen acostumbrados —mejor sería decir hartos— con esta cursilería. El modo subjuntivo generalmente necesita juntarse a otro verbo para tener significación determinada y cabal; indica que una acción está subordinada a otra y que es dudosa, deseada, posible o necesaria. Por ejemplo: «nadie temía que los

barcos chocaran». Pero es que hoy se escribe mal y se habla peor.

### Final

No puedo poner punto final a este pequeño trabajo sin agradecer calurosamente al lector a quien aludía al principio, que me ha enviado los textos para comentarlos en esta sección. El capitán de navío don Julio del Cuvillo es quien ha salido de cacería y ha cobrado las piezas. Yo sólo las he condimentado y adobado: si al final han quedado por lo menos apetitosas, a él se le debe el mérito de la materia prima.

Juan GÉNOVA SOTIL





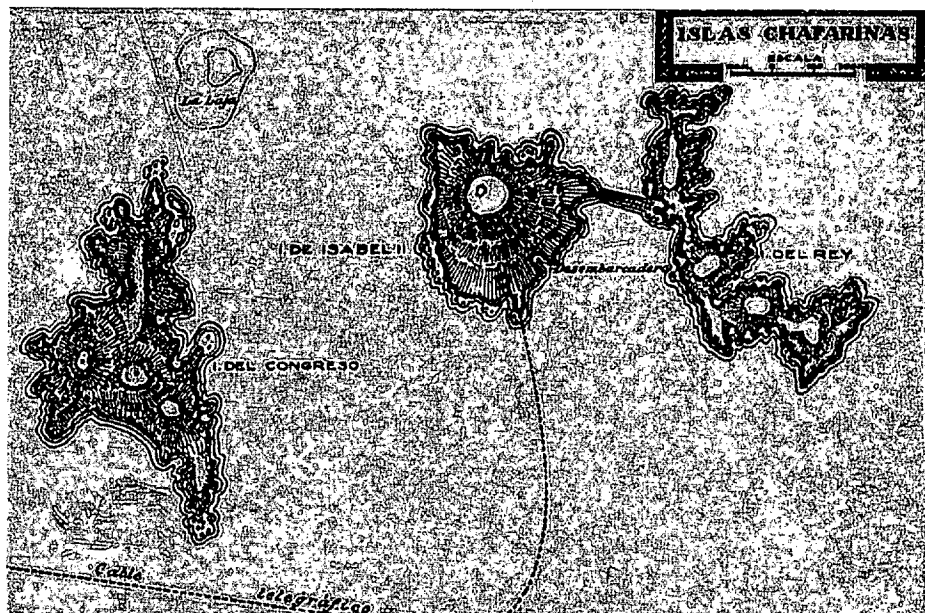
## LAS ISLAS CHAFARINAS

Las islas Chafarinas se encuentran a unas 27 millas al este de la ciudad de Melilla y a más de 30 kilómetros de la frontera argelina; están muy próximas a la costa africana, a poco más de tres millas del cabo de Agua y del poblado de Ras el Má, que constituyen las últimas estribaciones de la arisca y movida sierra de Kbdana, con una interesante fauna y flora desérticas, entre las que resaltan los chacales, jabalíes, rapaces norafricanas y algunos reptiles que, como la tortuga mora, se van quedando relegados a lugares tan salvajes y deshabitados como el que tratamos. En este tramo de costa se puede observar también al camaleón, primitivo reptil cuya más cuidada y mayor población española vive dentro del perímetro de la Base Naval de Rota. Chafarinas es uno de los más importantes reservorios de la fauna mediterránea, y su indiscutible valor ecológico debe contemplarse como formando parte de la sierra citada, del río Muluya y su desembocadura, muy cercana y con gran influencia geológica en las islas, y con la mar Chica, otra cercana albufera que por sus características físicas y morfología nos recuerda mucho a nuestro mar Menor, en el litoral de Murcia. Completa el ecosistema

el cabo Tres Forcas, prácticamente lindante con Melilla, y que atrae a las aves marinas en sus vuelos migratorios. Este tramo de costa y todos los puntos reseñados, por la escasez de su población humana y por sus excepcionales valores naturales, amén de la interdependencia ecológica que relaciona y condiciona a todos y a cada uno de ellos, forma parte del ambicioso proyecto del Parque Natural Internacional de la Amistad Hispano Árabe, que desde hace ya muchos años se viene solicitando desde los medios más solventes del conservacionismo europeo y español, aunque las dificultades legales y diplomáticas que entrañan este tipo de figuras proteccionistas, compartidas entre dos países, lo vayan demorando en el tiempo.

Desde siempre nuestras islas fueron para los comerciantes bereberes las «Xaferín» o «Zaffarinas», es decir, las islas de los piratas, tres moles rocosas que eran tierra de nadie y que nadie quería, hasta que en 1848 el futuro general Serrano, el general «bonito», toma posesión de ellas para la corona española, al mando de una pequeña tropa embarcada en los navíos *Vulcano* y *Piles*, que con tal fin habían partido de Málaga en la madrugada





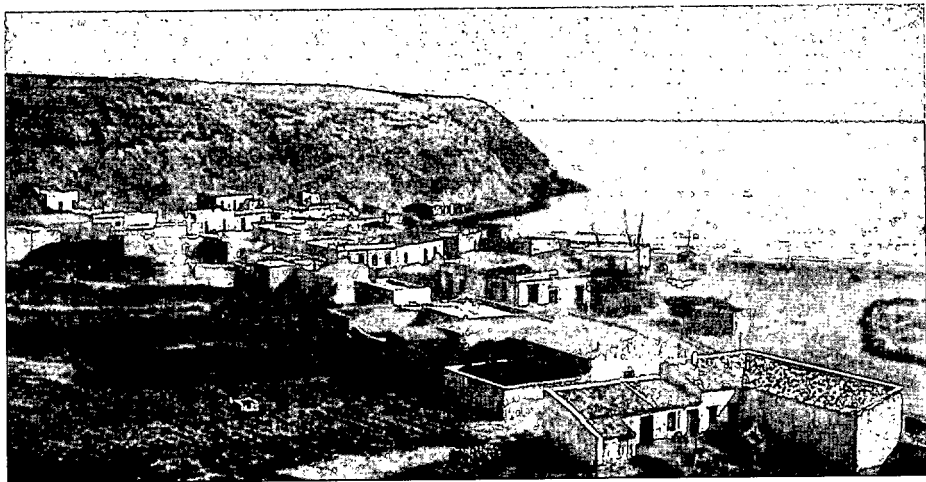
El grupo de las Chafarinas, de origen volcánico, y de cuyas islas sólo una se encuentra habitada, se halla próximo y al norte de cabo de Agua. Ha sido la adquisición más moderna (1848) de nuestros territorios de soberanía del norte de África, ocupándolas momentos antes de que Francia se dispusiera a hacerlo.

del día de Reyes, navegando a todo vapor en una carrera contrarreloj con la Armada francesa, que había hecho zarpar de Orán con idénticas intenciones al vapor *Veloz*, que, desdiciendo su nombre, llegó con unas horas de retraso a un destino en el que ya ondeaba la bandera española, por más que le costase a Francia reconocer nuestra soberanía, pues no es hasta bien entrado 1849 cuando el país vecino admite su derrota contra el tiempo.

Casi desde el principio se construyó en Chafarinas un presidio, obviamente en la isla más plana y accesible del archipiélago, que se bautizó con el nombre de la reina castiza, Isabel II, la cual estuvo durante varios años unida a la isla del Rey (Rey Francisco en algunos mapas y cartas), por un grueso espigón de 250 metros de largo que fue destruido por un fuerte temporal acaecido en marzo de 1914, y cuyos actuales restos sumergidos se consideran como unos arrecifes sumamente apetecibles para los pescados en freza y la instalación de muchas especies marinas

bentónicas. La tercera isla, que es la mayor y la más escarpada, cuenta con una altura máxima de 137 metros y una longitud que raya el kilómetro; se llama del Congreso y, al igual que la del Rey, se encuentra actualmente deshabitada por lo que, unido al carácter quebrado de sus costas, con multitud de peñones, bajos, rompientes, entrantes y cuevas, alguna de gran belleza, y altivos acantilados que las hacen inabordables, cobijan unas colonias reproductoras de aves marinas y otros animales que no tienen igual en ninguna isla mediterránea desde Tarifa hasta Estambul, como pronto veremos.

En la isla de Isabel II se trazó un primer proyecto de acondicionamiento en 1858, que poco a poco se fue materializando con la edificación de un poblado con plaza, iglesia, bares, escuela, fortificación de paredones encalados, puerto y faro, aunque los muertos los fueron dejando para la isla del Rey, donde, fue emplazado un pequeño cementerio que al igual que los que hemos tratado de



Frente a Chafarinas, el promontorio de cabo de Agua deja, al este, en su regazo, al pequeño pueblo que lleva este último nombre, habitado por algunos pescadores y agricultores.

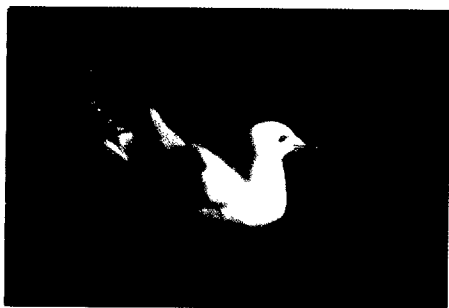
Columbretes, Cíes, Alborán, etc., me da a mí que son páginas mudas de una historia densa de dureza y de sufrimientos. En el año 1887 el censo insular era de 703 habitantes, de los que tan solo 104 eran mujeres, proporción que nos sugiere que otras páginas, éstas de encendida letra, también pudieron ser escritas por aquella curiosa mezcla de presos, soldados, damas y sirvientas, pescadores, nativos y cantineras peninsulares... En las guerras del Rif llegarían a concentrarse en las islas 2.000 habitantes y nuestra artillería isleña se convirtió en un terrible y temido castigo para el enemigo costero.

Pero poco queda en la actualidad de aquel *Beau Geste* y la sombra de la Madelón también ha menguado en Chafarinas al compás de los tiempos, pues ya en los años setenta del pasado siglo o por lo menos del pasado milenio —que en esto parece que no se pone de acuerdo el personal— un máximo de cien soldados cumplía su servicio militar en Isabel II, cantidad que ahora queda reducida a las dos docenas de regulares que constituyen la guarnición isleña, a la que sólo acompaña el cabeceo meditabundo de las embarcaciones marroquíes de pesca que dormitan buscando el socaire y el abrigo de Chafarinas, de las que podemos afirmar que dos de sus islas, El Congreso y Rey, ya sólo pertene-

cen a las gaviotas, a las pardelas, al águila pescadora y también al sol y al viento.

Fue precisamente cumpliendo el servicio militar en Melilla, en el año 1974, cuando mis amigos los doctores en biología Eduardo de Juana y Juan Varela, que también en el número de la REVISTA del mes pasado encontrábamos en Alborán, estudiando su fauna, oyen comentar a los soldados que vienen de permiso desde las Chafarinas sobre las ingentes cantidades de gaviotas y los merodeos de las últimas focas monje españolas por aquellos bravíos peñones (veinticinco años después, en 1997, Eduardo en su cátedra de Vertebrados de la Universidad Complutense de Madrid tendría como curioso alumno al viejo amigo y coronel que suscribe, que a sus sesenta años aprobaba la «asignatura que tenía pendiente» para terminar la carrera de biológicas). Pues bien, a Eduardo y a Juan se deben los primeros trabajos científicos publicados sobre Chafarinas y alguno de tanta importancia como el referente a la etnología (estudio de la conducta) de la gaviota de Audouin o gaviota mediterránea (*Larus audouini*), que es la única gaviota que tiene el triste privilegio de figurar en el *Libro Rojo de Animales en Peligro de Extinción*, de la IUCN, pues Bournonville, en 1964, cifraba sus efectivos mundiales en la exigua cantidad

de tan sólo 240 individuos adultos y un número indeterminado de inmaduros, aunque ya desde la década de los 50 el ornitólogo francés Brosset, que trabajaba en la cercana Argelia, había advertido la constante presencia de numerosas gaviotas de Audouin en la desembocadura del río Muluya, por lo que suponía que tenían que hacer el nido en las aledañas islas de Chafarinas y, aunque intentó en varias ocasiones desembarcar en ellas, debido a su condición de funcionario francés y al enfriamiento de las relaciones entre España y el país galo, no se le autorizó a hacerlo hasta muchos años después (cosas que entonces se hacían, ya veis), en concreto el 20 de abril de 1966, fecha en la que el mundo científico se entera de que en Chafarinas anidan nada menos que 500 parejas de esta peculiar gaviota, que se creía que únicamente lo hacía en pequeños grupos dispersos, por lo que ni se podía sospechar que en estas tres pequeñas islas españolas pudiese existir una población que cuadruplicaba el censo mundial de la especie, estimado dos años antes por Bournonville en 240 individuos reproductores, como acabamos de decir.



Gaviota de Audouin (*Larus audouini*), con el llamativo diseño de su pico y coloración. Jamás se la ve posada en tierra, ni sigue a los barcos, ni come en los basureros.  
(Foto A. Valledor).

En 1976 Eduardo de Juana y Juan Varela desembarcan en Chafarinas con el apoyo de nuestro Ejército, y la colonia de gaviotas de Audouin se había duplicado con respecto a 1966, pues contaba ya con 1.000 parejas reproductoras, logrando ambos biólogos interesar al World Wildlife y al Icona en su

conservación; y en 1979 se llega a la conclusión de que las Chafarinas acogen nada menos que a las tres cuartas partes de la población mundial, lo que las convierte en un enclave de proyección internacional que preocupa y admira a muchos países.

Pero la gaviota de Audouin, seguramente obligada por su propia superpoblación en Chafarinas y por la competencia que le presenta la gaviota argéntea, hoy llamada vulgarmente Patiamarilla (*Larus cachinans michaellis*), con la depredación de sus nidos y pollos por parte de esta última, que es muy voraz, facilita su dispersión y expansión por el Mediterráneo y aparecen nuevos puntos de cría que arrebatan la primacía a Chafarinas, aunque no merman su importancia. Según datos de 1977 la población española asciende a 17.000 parejas, que suponen el 92 por 100 del censo mundial, con el siguiente reparto: en Chafarinas, 2.700 parejas (en 1972 llegaron a criar 4.000); en el delta del Ebro, 11.600 (cuando yo andaba por allí era imposible ver un solo nido, y en 1987 se censaban 1.800 parejas); Baleares, 1.650 parejas; Columbretes, 525; isla Grossa, 400, y Alborán, 100.



La gaviota Patiamarilla (*Larus cachinans michaellis*) es una peligrosa competidora de la de Audouin. Depreda sobre sus huevos y pollos. En Chafarinas anidan más de mil parejas.

A mediados de abril ya han llegado a Chafarinas todas las gaviotas de costumbre, las de Audouin y las Patiamarillas. Es el instante cumbre de perpetuar la especie y, aunque actualmente no esté muy de moda el

asunto, ambas gaviotas son monógamas de por vida, a pesar de que los inviernos acostumbra la pareja a pasarlos cada uno a su aire, quizá apartados sus dos miembros entre sí por miles de kilómetros o compartiendo el mismo lugar pero ignorándose el uno al otro. Las de Audouin proceden de la costa de Mauritania y de la del antiguo Sáhara español, así como de las costas de Marruecos, y las más lejanas como remate traen remite del remoto Senegal. Al llegar a Chafarinas los progenitores de siempre se reconocen por medio de unas este-reotipadas pautas de conducta ritual y especialmente por ciertos matices de sus graznidos que saben localizar, reconocer y diferenciar en medio del barullo de alas y algarabía de voces que miles de gaviotas elevan al unísono con la inquietud y apreturas que requiere el momento, pues en las dos islas desiertas apenas sí cabe ahora un alfiler, debido a la alta densidad de 50-60 nidos por 100 metros cuadrados de terreno con la que las dos citadas especies sacan adelante a sus polluelos, más bien juntas que revueltas y, literalmente, dándose empujones entre sí. En ambas gaviotas es frecuente la puesta de tres huevos, y menos normal las de dos y de cuatro. Tras una incubación de 28 días las nuevas gaviotillas abren los ojos al renovado milagro de la vida, y al poco tiempo abandonan el nido para esconderse en sus proximidades al resguardo de un sol africano que en esa época suele amenazar con recios colmillos y, a finales de julio, el proceso reproductor concluye con la dispersión de las familias, yéndose cada uno por su lado, adiós muy buenas y hasta el año que viene.

Excepcionalmente en la familia de los láridos, la gaviota de Audouin es un ave cazadora y pescadora al mismo tiempo. Aunque la mayor parte de su dieta la constituyen los peces, capturados a larga distancia de las islas y, en concreto, en los atardeceres y amaneceres, también caza multitud de pajarillos migradores, incluidas las raudas golondrinas y los veloces vencejos, con los que completa el aporte proteico que exige el rápido y sorprendente crecimiento de unos pollos que en una semana duplican su peso y que en un mes alcanzan el de sus padres. La gaviota de Audouin es un ave libérrima que aún no se ha bajado las plumas y no se ha sometido a la

dependencia del hombre (y de las mujeres), pues jamás se la ve siguiendo a los barcos, ni posadas en tierra, excepto en la época de cría, ni merodeando en los basureros, como suele hacer la gaviota Patiamarilla, de las que anidan en Chafarinas más de un millar de parejas, que además de comer de todo a lo que se le pueda hincar el pico, depreda vorazmente sobre las crías y huevos de la de Audouin, a los que accede fácilmente por ser ésta de menor tamaño y, por tanto, más débil, aunque tampoco desdeña los huevos y pollos de su misma especie que al menor descuido suyo o de sus padres pagarán con su vida los imperativos de la selección natural a la que todos los seres vivos deben someterse para que únicamente los mejor dotados tengan la oportunidad de sobrevivir y con ello transmitir los genes más interesantes para la especie.

También cuenta Chafarinas con más de mil parejas reproductoras de la Pardela cenicienta (*Procellaria diomedea*), que en ellas y en la tunecina isla de Zembra sitúan sus únicas colonias de nidificación conocidas en la costa norteafricana. Destaca también en nuestra isla la presencia de uno o dos nidos de la extraña águila pescadora (*Pandion haliaetus*) y de algún halcón peregrino (*Falco peregrinus*), que en las inmediaciones de su casa en la isla del Congreso dispone de abundante despensa, gracias a la población de la bella pechugona, libérrima y tornasolada paloma bravía (*Columba livia*) que anidan por cientos en sus más imponentes acantilados.

Pero no son las gaviotas, ni las palomas con pecho de tenor, ni las pardelas viajeras, ni la excepcionalidad de las águilas pescadoras, ni el límpido fondo submarino prolijo en vida multicolor los que hicieron populares a las islas Chafarinas, sino las últimas focas monje (*Monachus monachus*) que con carácter sedentario habitaron en España y, con fama estelar, el viejo macho conocido por «Peluso», del que De Juana y Varela ya nos hablan en 1976, aunque entonces de forma innominada, pues «Peluso» no salta a la prensa con todos los honores hasta que en 1998 el Ministerio de Defensa organiza una expedición para capturar, anestesiarse, curar, vacunar y devolver a la libertad al conocido macho de foca que está en trance de morir porque el



La dos gaviotas de Chafarinas normalmente ponen tres huevos y, menos frecuente, dos y cuatro.

grueso anillo de plástico procedente de una nasa se le ha incrustado en su cuerpo y a modo de hiriente cinturón ha hendido su carne en una terrible herida, cuya patente infección amenaza su vida sin remedio. El éxito coronó aquella expedición cívico-militar, y el equipo de biólogos y veterinarios militares que la componía tuvo que superar tales dificultades y todos los medios de comunicación se volcaron en divulgar calorosamente su actuación, conquistando una de las mayores popularidades en las últimas décadas.

Una vez «Peluso» apareció por Chafarinas en compañía de una hembra, pero nunca se llegó a demostrar que hubiese tenido descendencia, aunque las últimas apariciones esporádicas de foca hayan sido las de una madre con su cría. Las más recientes observaciones de «Peluso» se han registrado en Argelia, en las islas Habibas y, claro es, genio y figura hasta la sepultura, cortejando a una hembra a mucha distancia en el espacio y en el tiempo de su última morada española.

«Peluso» era una de las últimas 200 focas monje que sobrevivían en el Mediterráneo, especialmente en ciertas islas griegas solitarias y en el litoral moroteafricano; «Peluso» era una de las 500 últimas focas monje que sobrevivían en el mundo, cuya mayor concentración se daba en unas cuevas próximas a La Güera, al sur, pero dentro de las fronteras de nuestra antigua y añorada provincia del Sáhara español, donde quien suscribe tuvo el privilegio de hacer la cartografía de su costa, destinado como habilitado

durante más de tres años a bordo del viejo planero *Tofiño*, un barco, un desierto, unos años (1960-1963) y unos hombres: don Narciso Pardo, don Miguel Zafra, don Manuel Colorado y tantos otros jefes y compañeros, que con su irrepitible personalidad mantienen en nuestras almas, resonando para siempre el indeleble eco de la llamada



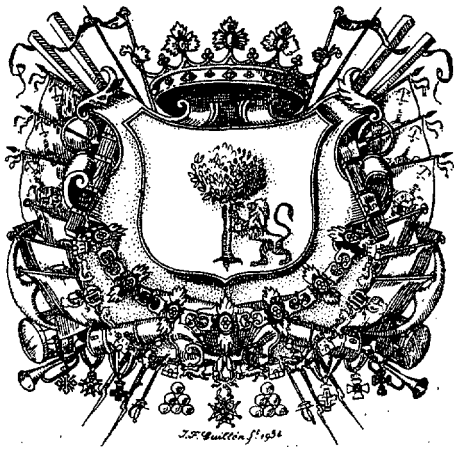
El fondo submarino es magnífico en el archipiélago, pero Chafarinas perdió la fauna con las últimas focas monje españolas.

de África. Esta colonia de La Güera acaba de padecer una epidemia de un virus que la ha diezmando, dejándola al borde de la extinción, dicho sea sin tópicos ni lugares comunes al uso. «Peluso» fue la última foca española que vivió en tierra y agua españolas. Actualmente aún perdura un grupito relicto de media docena de focas que recorre el tramo de costa correspondiente a la sierra de Kebdana, en la desembocadura del río Muluya y el cabo Tres Forcas. De vez en cuando aparece alguna de ellas por Chafarinas y después se va. La gran esperanza es que un día se quede definitivamente.

Yo también me voy. Escribiendo este artículo final se me ha encendido la lucecilla del recuerdo, y cuando se llega a mi edad no hay quien pueda apagarla así como así. Ya véis qué cosas. Y en este trance ya no sería capaz de escribir de otra cosa que no fuese sobre la inmensidad del desierto. Que me dispense la foca monje y dispensadme también vosotros.

José CURT MARTÍNEZ





# Galería de capitanes generales de la Armada

## ANTONIO GONZÁLEZ DE ARCE Y PAREDES

VI Capitán General de la Armada  
Caballero de la Orden de Santiago  
Gentilhombre de Cámara de S. M. con ejercicio  
Director e Inspector de la Real Armada  
Consejero nato en el Supremo de la Guerra

Nace en Madrid en 1718. Sienta plaza de guardia marina en 1735. Con este empleo embarca en el navío *Europa* en el año 1738 y, seguidamente, entre los años 1739 y 43 en el paquebote *Triunfo* y navíos *Castilla* y *Santa Ana*. En el intermedio, y con el empleo de alférez de fragata (1740), sirvió de voluntario en la expedición que se alistó en el puerto de La Habana en el año 1742 contra los ingleses. En 1744, al mando del bergantín *San Macario*, es batido y hecho prisionero por una fragata inglesa a la altura de la isla Tercera. Asciende a alférez de navío en 1747 y es nombrado teniente de la primera compañía del 5.º Batallón de Marina, embarcando de guarnición en el navío *Europa* con destino a Lima; al ascender a teniente de fragata en 1749 es nombrado ayudante del Departamento de Ferrol, donde permanece hasta el año 1752. Con el empleo de teniente de navío —había ascendido en 1751— embarca en el navío *San Felipe* en 1753, y en 1757 en el *San Fernando* como oficial de Órdenes de la Flota del jefe de Escuadra don Joaquín de Villena, con la que navega a Nueva España, desembarcando en Rota al año siguiente para conducir *Pliegos* a la corte, dando noticia de la llegada venturosa de dicha Flota. Asciende a capitán de fragata en 1760 y es nombrado ayudante mayor general de Cartagena. En 1766 asciende a capitán de navío y, al mando del navío

*Septentrión*, vuelve al Mar del Sur, haciéndose cargo del apostadero de El Callao y de las fuerzas navales allí existentes, hasta que en 1771 es nombrado mayor general de la Armada. Ascende a brigadier en 1773 y a jefe de escuadra el año siguiente. En 1775 participa como segundo jefe de la escuadra del teniente general don Pedro Castejón en la expedición contra Argel, y al año siguiente es nombrado inspector general de Marina, cargo que desempeña hasta su ascenso a teniente general en 1779, en que al mando de una escuadra de Ferrol, compuesta de ocho navíos y dos fragatas, se incorpora a la combinada española-francesa, mandada por los generales don Luis de Córdova y el conde D'Orvilliers en la campaña del canal de la Mancha, desembarcando al ser nombrado capitán general del Departamento de Ferrol, cargo que desempeña doce años, durante los cuales hizo notables mejoras en el arsenal, gradas de construcción, obradores y demás establecimientos de la Marina, y de ayuda a la ciudad. En 1796 es nombrado capitán general y al mismo tiempo director e inspector de la Real Armada, con residencia en Madrid, siendo el primer director general que se traslada a la corte, ya que con anterioridad estos cargos permanecían en el Departamento de Cádiz con el mando a la vez de dicho establecimiento. Muere en Madrid en 1798. La ciudad de Ferrol lo recuerda con su nombre en una calle.

Pasó como inteligente general del mar, con acrisolada lealtad a toda prueba y como excelente orador, como señala un zoilo de la época, dando acogida a los elogios hiperbólicos e inconvenientes del general Barceló:

*Ulloa*, gran escritor; / *Cordoba*, gran santulario; / *Castejon*, gran perdulario; / *Gaston*, gran pompa exterior; / *Arce*, muy gran orador; / ...

De todos los capitanes generales de la Armada se dispone de al menos un retrato, a excepción del correspondiente a don Antonio González de Arce, que hoy tratamos en nuestra *Galería*. Nuestras indagaciones hasta el momento actual no han sido positivas, aunque seguimos buscando; espero más de la sagacidad y conocimiento de los lectores que de mis esfuerzos para completar esta galería.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES



# MARINOGRAMA NÚMERO 368

Por DOBLAN

I	J	2	C	■	3	L	4	J	5	E	■	6	H	7	K	8	C	9	E	10	I	11	G	12	S	13	K	■	
14	F	15	R	16	K	■	17	E	18	K	19	G	20	A	21	Ñ	22	I	23	J	24	E	25	K	■	26	O	27	P
28	C	29	J	30	J	31	I	32	E	33	Ñ	34	F	35	Ñ	■	36	N	37	K	■	38	L	39	E	40	E	■	
41	H	42	M	43	C	44	P	45	H	46	Ñ	■	47	N	■	48	M	49	H	50	L	51	M	52	E	53	A	54	A
■	55	K	56	B	57	B	58	H	59	Ñ	60	Ñ	61	B	62	D	■	63	M	64	I	65	M	66	Ñ	67	I	68	H
69	O	70	C	71	M	72	O	73	F	■	74	C	75	J	■	76	O	77	F	■	78	D	79	Ñ	80	A	81	G	
■	82	J	83	M	84	I	85	C	■	86	G	87	M	■	88	Ñ	89	Q	90	F	■	91	N	92	Q	93	Ñ		
94	G	95	A	96	N	97	Q	■	98	B	99	D	■	100	H	101	F	102	K	■	103	L	104	D	105	D	106	A	
107	N	108	I	109	A	110	D	■	111	P	112	O	113	D	114	B	115	C	116	N	117	C	118	G	■	119	G	■	
120	P	121	H	122	C	123	A	124	B	■	125	B	126	J	127	R	128	B	129	J	130	J	131	R	■	■	■		

## DEFINICIONES

## Palabras

A.— Zool.: Nombre común que se aplica a las diversas especies de aves acuáticas pertenecientes al genero *Mergus*, de la familia anátidas, orden anseriformes .....

54 109 80 95 123 106 53

B.— Man.: Enderezar, poner derecho algún objeto, o el buque cuando está tumbado o escorado .....

61 98 57 114 124 56 125

C.— Zool.: Nombre que también se da en Galicia a la navaja .....

43 117 2 115 28 74 70 122 85 8

D.— Arq. Nav.: En los buques de madera, es la parte inferior de la embarcación donde se depositan las aguas filtradas por los costados y cubiertas y desde donde las extraen las bombas .....

110 99 105 113 104 62 78

E.— Met.: Nombre que se da en Almería al viento del noroeste, por soplar en su bahía del pueblo de Roquetas de Mar .....

5 32 40 52 24 17 39 9

F.— Zool. (Plural): Esturión .....

90 101 77 14 34 73

G.— Pesca. (Plural): Tanza de baja calidad hecha del cáñamo .....

118 86 94 81 11 119 19

H.— Nav.: Practicaje .....

100 121 6 49 68 45 41 58



# DEFINICIONES

# Palabras

- I.— Arq. Nav.: Número indicatriz para determinar los escotillones con arreglo a los reglamentos de construcción. . . . . 31 64 84 67 108 10 22
- J.— Biol.: Se aplica a fenómenos biológicos de tipo cíclico que reproducen fases idénticas con un ritmo aproximado de 24 horas . . . . . 75 30 82 130 126 29 1 129 4 23
- K.— Pesca. (Plural): Boyarín de corcho usado para que no se enreden en las rocas los calamentos . . . . . 16 7 13 55 37 102 18 25
- L.— Río que desemboca en la playa de Gijón . . . . . 103 60 50 131 38
- M.—Astr. y Geom. (Plural): Cualquiera de las sesenta partes del minuto de tiempo o de arco . . . . . 65 51 48 42 87 71 83 63
- N.— Bot.: Nombre que se da a las cédulas especiales llenas de un contenido refrigerante en cuya composición entra en gran parte el yodo. . . . . 47 107 36 116 91 96
- Ñ.— Der. Mar.: Observancia de las leyes y ordenamientos de una profesión o instituto . . . . . 33 21 35 59 79 66 88 60 46 93
- O.— Mit.: Ninfa, hija de Océano y de Tetis. Hay una tradición que no admite que naciera Afrodita de la espuma del mar, sino que la supone hija de Dione y de Zeus. . . . . 69 26 72 112 76
- P.— Pieza grande de piedra o de otra materia, cóncava y profunda, donde cae o se echa el agua para varios usos. . . . . 120 44 27 111
- Q.— Ejercicio o práctica general de una cosa. . . . . 92 97 89
- R.— Miro, observo . . . . . 127 131 15
- S.— Primera vocal del abecedario . . . . . 12

MARINOGRAMA NÚMERO 367

Por DOBLAN

1	L	2	M	3	K	4	D	5	F	6	P	7	A	8	M	9	N	10	E	11	C	12	D	
M	A	R	C	H	A	B	A	N			P	O	R											
	13	G	14	J		15	J	16	D	17	E		18	C	19	J	20	E	21	C				
E	L			M	A	R						T	R	E	S									
22	N	23	H	24	D	25	N	26	C	27	J	28	M	29	J	30	Q		31	K	32	K		
C	A	R	A	B	E	L	A	S										A	L					
33	L	34	O	35	G	36	O	37	N	38	G	39	A		40	E	41	A	42	I		43	O	
I	M	P	U	L	S	O									44	E	45	L	46	I		47	G	
44	K	45	G	46	A	47	L		48	P	49	D	50	D	51	A	52	I	53	J	54	K	55	I
E	N	I	O									C	A	S	T	E	L	L	A					
56	Q	57	N		58	C	59	B	60	C	61	F	62	B	63	E	64	B	65	E	66	F		
N	O			M	A	R	C	H	A	B	A	N												
67	I	67	N	69	A		70	J	70	H		72	B	73	D	74	A		75	E	76	M		
P	O	R				E	L					M	A	R					T	E				
77	K	78	G	79	F	80	I	81	C		82	N		83	L	84	N		85	H	86	F	87	E
N	D	I	D	O																				
										91	M	92	C	93	O	94	G	95	A		96	D	97	Q
96	Q	99	G	100	L	101	O	102	I		103	M	104	R		105	B	106	G	107	G	108	L	
E	R	T	E	S																				
109	F	110	N	111	E	112	G	113	J		114	H	115	P	116	Q	117	J	118	N				
R	O	S	A	S																				

# NOTICARIO

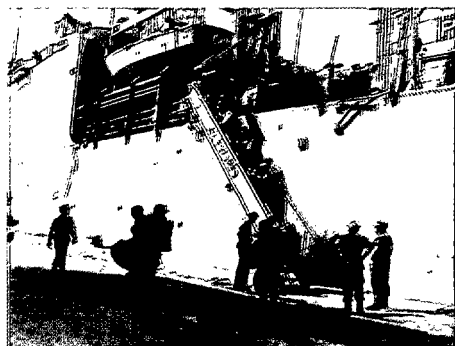


## MARINAS MILITARES

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación CHARLIE-SIERRA.**—Una fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XIII), basada en el Subgrupo Táctico «Ristori Granados», está integrada por un periodo de cuatro meses, hasta mediados de agosto, junto con componentes de la BRIMZ X del



Desembarco en el puerto de Ploce del subgrupo táctico «Ristori Granados». (Foto: División Multinacional Sureste. Agrupación Española. Oficina de Información Pública).

Ejército de Tierra, el SPAGT XIII, dentro de la Stabilisation Force (SFOR) desplegada en Bosnia-Herzegovina.

#### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORMED.**—Compuesta por el destructor *Themistocles* (GR), y las fragatas *Orucreis* (TU), buque insignia, *Augsburg* (GE), *Montrose* (UK), *Tjerk Hiddes* (NL), *Espero* (IT), *Kaufmann* (US) y *Canarias*. Estas unidades participaron en el ejercicio DYNAMIC MIX. Al finalizar el ejercicio realizaron una escala en Palermo (Sicilia) del 5 al 11 de junio. Posteriormente se dirigirán a participar en el ejercicio PFP COOPERATIVE PARTNER, que se desarrolló en el mar Negro del 17 de junio al 1 de julio.

**STANAVFORLANT.**—Compuesta por *Moosbrugger* (US), que actúa como buque insignia; *Frederickton* (CA), *Karel Doorman* (NL), *Vasco da Gama* (PO), *Campbeltown* (UK), *Mecklenburg-Vorpommern* (GE) y *Baleares*. Estas unidades hicieron escala en Ferrol, para un periodo de mantenimiento del 29 de mayo al 12 de junio. En este puerto se celebró entre el 6 y el 7 de junio la STANAVFORLANT OPC (*Operational*

*Planning Conference*) 2001, reunión en la que se diseña el calendario que desarrollará la Agrupación durante el próximo año. Al salir de Ferrol las unidades efectuaron un periodo de adiestramiento (*Work-Up*), en el que colaboraron unidades españolas, y una escala en Kiel del 20 al 26 de junio.

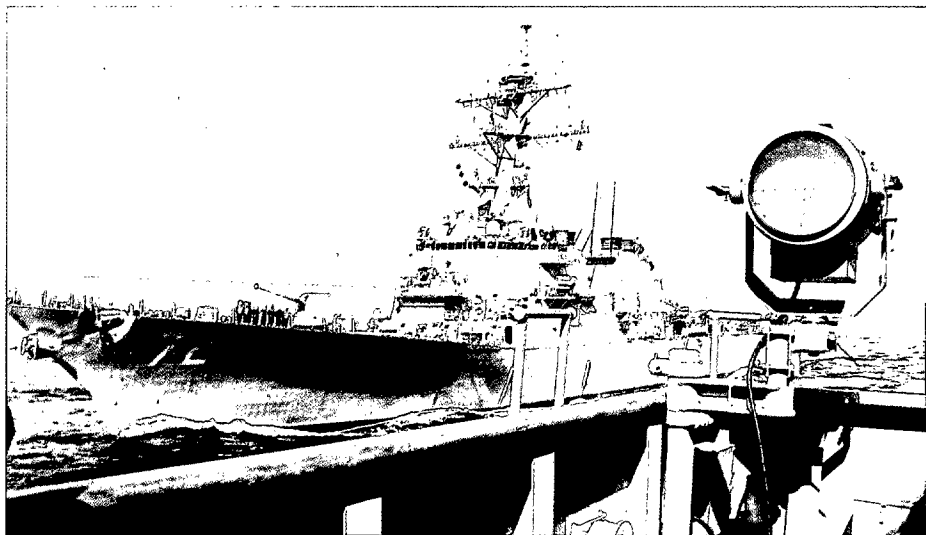
## Ejercicios

**Ejercicio DYNAMIC MIX (20 de mayo-5 de junio).**—Ejercicio OTAN, de tipo LIVEX con un componente CPX (*Command Post Exercise*) programado y dirigido por CINCSOUTH; que se desarrolló en aguas del Mediterráneo oriental y central, Grecia, Turquía e Italia, coordinado con el ejercicio DAMSEL FAIR, de guerra de minas, siendo su objetivo mejorar las capacidades de las fuerzas, permanentes y asignadas a la Región Sur de la OTAN, para implementar la estrategia de la Alianza, conducir y sostener operaciones y manejar varias crisis simultáneas. Participaron unidades navales, anfibas, aéreas, terrestres y de operaciones especiales de 14 países: Francia, Italia, Dinamarca, Alemania, España, Portugal, Hungría y República Checa, así como las agrupaciones de

STANAVFORMED y MCMFORMED, sumando alrededor de 15.000 hombres, 65 buques y 290 aeronaves. Durante el desarrollo del ejercicio se efectuaron operaciones anfibas, terrestres, navales, aéreas, de mantenimiento de la paz y de ayuda humanitaria.

La participación de la Armada consistió en la fragata *Andalucía*, corbeta *Vencedora* y buque de desembarco *Pizarro* (embarcando a una compañía reforzada del TEAR y un equipo de la UOE). Al finalizar el ejercicio, estas unidades iniciaron tránsito a sus respectivas bases, excepto la *Vencedora*, que se dirigió a Marín para participar en el crucero de instrucción de alumnos de la Escuela Naval Militar.

**Ejercicio RECO (5 de junio-23 de junio).**—Como continuación de la CALOPCO que efectuó durante el mes de marzo, conjuntamente con la fragata francesa *Surcouf*, la *Numancia* se dirigió a Tolón, donde entró el día 5, para participar en la última fase del RECO (un adiestramiento similar a la CALOPCO, programado por la Marina francesa para sus unidades), que entre el 20 de mayo y el 23 de junio efectuó el *Surcouf* y en el que también participó la fragata italiana *Maestrale*.



Ejercicio DYNAMIC MIX 2000, DDG-72 USS *Mahan*. (Foto: J. R. Dolarea Fernández).

**PASSEX SP/GE (5-7 de junio).**—La corbeta *Diana* y los patrulleros *Laya*, *Barceló* y *Deva* efectuaron ejercicios de guerra de superficie y de comunicaciones en aguas del Estrecho, mar de Alborán y Baleares, con una agrupación alemana compuesta por los patrulleros *Greif*, *Kondor*, *Puma*, *Hermelin*, *Nerz*, *Zobel* y el auxiliar *Elbe*.

**MOST (17 de mayo-4 de junio).**—El cazaminas *Segura* efectuó un adiestramiento en el MOST (MCMV *Operational Sea Training*) en Ostende, en el que colaboró el *Sella*, que actuó como buque de apoyo, con personal de la OVAD embarcado. Los buques permanecerán en Ostende, sede del MOST, del 17 de mayo al 2 de junio, con salidas a la mar los días 22, 24 y 25 de mayo y durante el periodo comprendido entre el 29 de mayo y el 2 de junio.

Una vez finalizada su participación en el MOST, el *Sella* se dirigió a Ribadesella, donde hizo escala del 7 al 11 de junio para presencia naval y entrega de la bandera de combate, que le fue efectuada en esta localidad. El *Segura* hizo escala en Ferrol del 7 al 12 de junio, regresando ambos buques, a continuación, a su base en Cartagena.

**PACEX COMANFEX (22 de mayo-2 de junio).**—Ejercicio para unidades de operaciones especiales que tiene como objetivo incrementar el adiestramiento de la UOE en el planeamiento, ejecución y análisis de operaciones de reconocimiento especial y acción

directa en el ámbito de la guerra naval especial y anfibia. El ejercicio fue realizado por la Unidad de Operaciones Especiales, con la colaboración de un destacamento del TEAR, alumnos del VIII curso de Operaciones Especiales, submarino *Siroco* (sólo en la fase táctica), patrullero *Acevedo*, helicóptero de la Flotilla de Aeronaves y un avión T-19 del Ejército del Aire.

El ejercicio se desarrolló en dos fases: fase de adiestramiento (22-27 de mayo), durante la que se realizaron, entre otros, ejercicios de infiltración desde submarino y patrulleros, lanzamientos de paracaidistas, *Fast-Rope* desde helicópteros, navegación con embarcaciones neumáticas, buceo y natación de combate, tiro y demoliciones submarinas; y fase táctica (28 de mayo-2 de junio), durante la que se ejecutaron tres ejercicios completos de reconocimiento especial y acción directa con acciones simultáneas y coordinadas en distintos objetivos.

**PASSEX SP/GE (28-30 de mayo).**—La fragata *Victoria* y el patrullero *Laya* efectuaron ejercicios de guerra de superficie y de comunicaciones en aguas del golfo de Cádiz, con una agrupación alemana compuesta por *Brandenburg*, *Luetjens*, *Emden*, *Gluecksburg*, *Rhoen* y *Odenwald*.

**PASSEX SP/FR (30 de mayo).**—El patrullero *Laya* efectuó un ejercicio de guerra de superficie con el destructor francés *Jean Bart*, en aguas del golfo de Cádiz.



Destructor francés *Jean Bart*.

## NOTICARIO

**PASSEX SP/UK (2 de junio).**—El patrullero *Ízaro* efectuó un ejercicio de guerra de superficie con el destructor británico *Malborough* en aguas del Estrecho.

### Adiestramientos

**«Galicia» (30 de mayo-5 de junio).**—Efectuó medición de la superficie equivalente radar en las instalaciones de Mariteleradar, de la Marina italiana. Una vez finalizada la medición inició tránsito de regreso a Rota.

**Ejercicio CARO-04 (8 de junio).**—Ejercicio de defensa aérea que se efectuó en la Base Naval de Rota, en colaboración con el MAAA. Participaron aviones AV-8 de la 9.ª Escuadrilla y helicópteros de la 6.ª Escuadrilla de la Flotilla de Aeronaves, BIA Mistral del TEAR, la fragata *Victoria* y el grupo de cañones 35/90 del GAAAL II/74 y la BIA Mistral del Ejército de Tierra, con la colaboración del *Príncipe de Asturias* y de las fragatas de la 41.ª Escuadrilla (atracadas en Rota). El ejercicio tuvo como objetivo realizar prácticas de reacción e integración en AAW de buques y baterías antiaéreas, así como incrementar el conocimiento mutuo entre los participantes. Durante su transcurso se efectuaron ataques a buques surtos en puerto y al aeródromo de la Base Naval de Rota, desde aviones y helicópteros.

**Agrupación de Infantería de Marina de Canarias (14-22 de mayo).**—Efectuó un campamento en la isla de La Palma durante el que se desarrollaron ejercicios de adiestramiento individual avanzado y básico, y básicos de unidad. Entre el 17 y el 18 de mayo colaboraron tres helicópteros del BHELMA VI y una sección de fusiles del BIL La Palma.

### Comisiones, colaboraciones y pruebas

**LXXI crucero de instrucción del buque escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 de enero-10 de agosto).**—El *Elcano* se encuentra participando en la Regata Tall Ships 2000, en el tramo comprendido entre Cádiz y

Hamilton (Bermudas), donde efectuará escala del 8 al 13 de junio. A continuación se dirigirá a Norfolk, donde hará escala del 22 al 26 de junio.

**Crucero de instrucción alumnos Escuela Naval Militar (9 de junio-9 de julio).**—El buque de desembarco *Hernán Cortés* y las corbetas *Infanta Cristina*, *Infanta Elena*, *Cazadora* y *Vencedora* efectuarán un crucero de instrucción para prácticas de fin de curso de alumnos de la Escuela Naval. Durante el desarrollo del crucero, se realizarán diversos ejercicios y actividades, incluyendo la participación de las corbetas en el ejercicio EOLO y un PASSEX, del 13 de junio al 8 de julio, con la fragata portuguesa *Sacadura Cabral* que se encuentra efectuando un crucero similar.

Los buques, excepto la *Vencedora*, que se incorporó en la mar procedente del DYNAMIC MIX, salieron de Rota el 5 de junio para entrar en Marín el día 7. Durante el crucero se efectuarán las siguientes escalas: Lisboa (11-13 de junio), Cartagena (15-17 de junio), Palma (19 al 21 de junio el *Hernán Cortés* y del 21 al 23 de junio las corbetas), Alicante (del 23 al 25 el *Hernán Cortés*, y del 26 al 28 la *Infanta Elena*, *Infanta Cristina* y *Cazadora*), Málaga (del 27 al 29 de junio, sólo el *Hernán Cortés*), Melilla (30 de junio-2 de julio), Cádiz 4-6 de julio, entrando de regreso en Marín el 9 de julio.

**«Hespérides» 30 de mayo-13 de junio.**—Efectuó escala en Vigo del 1 al 3 de junio para colaboración con la Facultad de Ciencias del Mar. A continuación se dirigió a Wilhemshaven (Alemania), donde hará escala del 6 al 13 de junio para participar en la Expo-2000.

**«Segura», «Sella» (4-12 de junio).**—Una vez finalizada su participación en el MOST, los cazaminas *Segura* y *Sella* salieron de Ostende el día 4 de junio. El *Sella* se dirigió a Ribadesella, donde hizo escala del 7 al 11 de junio para presencia naval y entrega de la bandera de combate en esta localidad. El *Segura* hizo escala en Ferrol del 7 al 12 de junio, regresando ambos buques, a continuación, a su base en Cartagena.

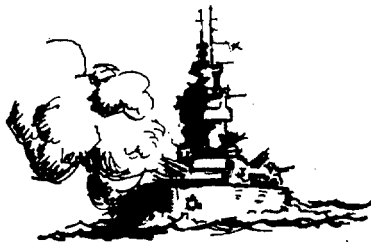


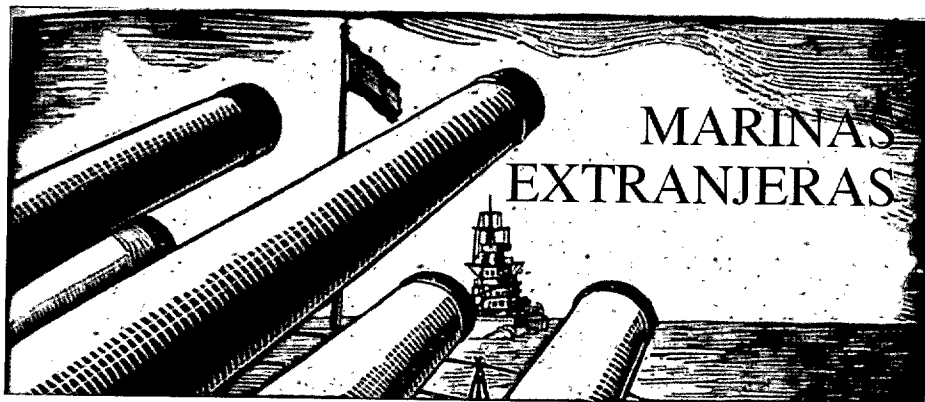
Escolares a bordo de la corbeta *Diana*.  
(Foto: V. Cepeda Celdrán).

**Día de las Fuerzas Armadas (28 de mayo).**—Con motivo de la celebración de este día, cuyos actos principales tuvieron lugar en Barcelona, el *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Santa María*, *Reina Sofía* y *Extremadura*, el buque anfíbio *Galicia* y el cazaminas *Tambre*, efectuaron presencia naval en dicho puerto del 26 al 29 de mayo.

Asimismo, durante la semana buques de la Armada realizaron presencia naval y bautismos de mar de escolares en los siguien-

tes puertos del litoral español: Melilla (*Infanta Elena*), Cartagena (*Diana*, *Guadalmedina*, *Ebro*, *Tajo*, *Sil*, *Ordóñez*), Valencia (*Ordóñez*, *Toralla*), Alicante (*Formentor*), Mahón e Ibiza (*Anaga*), Mallorca e Ibiza (*Deva*), Málaga (*Conejera*), Almería (*Ízaro*), Ceuta (*Laya*), Algeciras (*Malaspina*), Rota (*Barceló*), Sevilla (*Cazadora* e *Infanta Cristina*), Lanzarote y Fuerteventura (*Tagomago*), Gijón (*Mahón*), Ferrol (*Serviola* y *Bergantín*) y La Coruña (*Atalaya*).





### Alemania

**Oferta para la construcción de cinco corbetas.**—Como resultado de la finalización de la fase de definición del proyecto que ha durado 18 meses, el consorcio formado por HDW, STN Atlas y otros socios menores, han realizado una oferta para la construcción de cinco corbetas clase *K-130* de 1.450 toneladas para entregar entre los años 2004 y 2008. El sistema de combate sería realizado por STN Atlas, e incluiría misiles antibuque Arpón, misiles SAM Poliphem y el sistema antimisil RAM, además de un cañón Oto Breda de 76 mm. A pesar de su pequeño desplazamiento, la corbeta contaría con una cubierta de vuelo para helicópteros. La dotación estaría formada por 60 hombres.

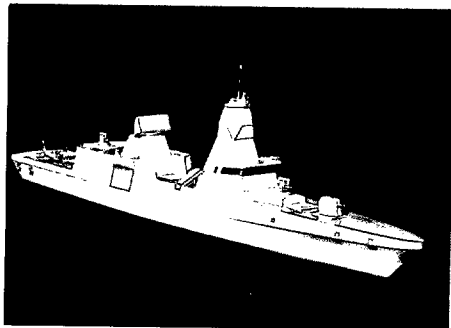
### Argentina

**Patrulleros nuevos para la Prefectura naval.**—Para un mejor control de las fronteras costeras y fluviales, Argentina ha recibido cuatro nuevos patrulleros de la clase *Alucet 1050*, fabricados en los astilleros Damen de Holanda. Estos patrulleros tienen 11,45 m de eslora, 3,60 m de manga y pueden alcanzar hasta 28 nudos de velocidad. Su autonomía es de 270 millas.



### Australia

**Baja de un destructor.**—El destructor HMAS *Hobart* fue dado de baja el pasado 12 de mayo. Este buque perteneciente a la clase norteamericana *Charles Adams*, fue construido en los astilleros Defoe de Michigan en 1965 y modernizado en 1978. Sus dos hermanos de serie, el *Perth* y *Brisbane*, serán igualmente dados de baja a corto plazo, estando previsto su relevo por dos fragatas tipo MEKO 200 diseñadas para la guerra antiaérea.



**Nuevo sistema de combate para los SSK «Collins».**—La necesidad de solventar los problemas del sistema de combate de los seis submarinos clase *Collins* ha motivado las propuestas de cuatro compañías especializadas en este sector. El costo para reemplazar el

actual sistema de combate, diseñado inicialmente por Rockwell, se estima en unos 50.000 millones de pesetas.

Las cuatro compañías que han ofertado sus sistemas son Lockheed Martín, Raytheon Systems, STN Atlas Elektronik y UDS de Thomson. Lockheed Martin ha ofertado el Nautronix, Raytheon ofrece su Combat Control System Mk-2, la alemana STN Atlas su versión del ISUS90-55 y la francesa UDS su sistema SUBTICS.

Los trabajos comenzarán en los submarinos *Dechaineux* y *Sheean*, bajo la supervisión del contralmirante Peter Briggs, responsable del *Submarine Capability Team*.

## Canadá

**Relevo en la cúpula de mando.**—La cúpula de mando de las Fuerzas Armadas canadienses ha sufrido recientemente una completa remodelación de todos sus componentes. Así el general de división del Ejército del Aire Lloyd Campbell ha sido ascendido a teniente general y nombrado jefe del Estado Mayor de su ejército. A su vez el general de división del Ejército de Tierra Michael Jeffery ha sido nombrado jefe del Estado Mayor de Tierra y en lo referente a la marina el contralmirante Bruce Maclean ha sido nombrado comandante de las Fuerzas Marítimas del Atlántico, reemplazando al contralmirante Duncan Miller, actual jefe de Estado Mayor de SACLANT en Norfolk, Virginia.

## Estados Unidos

**Mujeres en los submarinos.**—Un grupo de trabajo de la secretaría de Marina, formado por almirantes y funcionarios de alto nivel, recomendará al secretario de Marina la admisión de las mujeres a bordo de los submarinos, levantando así la última barrera que hasta ahora tenía el sexo femenino en la Marina estadounidense.

Para ello la comisión recomienda comenzar admitiendo en el curso de submarinos para oficiales a alféreces de navío femeninos procedentes tanto de la Academia Naval de Annapolis como de la reserva (NROTC), para

pasar posteriormente destinadas a uno de los 18 submarinos nucleares balísticos o SSBN clase *Ohio* basados en Bangor o Charleston, que al ser buques de 18.000 toneladas, ofrecen mayores posibilidades para habilitar alojamientos y servicios destinados exclusivamente al personal femenino.

**Nuevos asientos eyectores para los aviones.**—El Mando de Sistemas Aéreos de la Marina norteamericana está buscando en la industria local nuevos asientos eyectables para sus aviones navales. En esencia se pretende aplicar nuevas tecnologías para evitar que los pilotos al eyectarse en caso de emergencia, sufran daños físicos que les creen secuelas que les impidan seguir volando en el futuro, tal y como viene ocurriendo actualmente cuando un piloto se eyecta y sufre daños en sus vértebras con relativa frecuencia. Los estudios para conseguir un nuevo asiento eyectable durarán tres años y tendrán un presupuesto de 1.200 millones de pesetas.

**Implantación del sistema antimisil RAM.**—La Marina norteamericana ha concedido a la compañía Raytheon un contrato por un importe de 36.000 millones de pesetas para adquirir 45 sistemas antimisil RAM Mk-49 (*Rolling Airframe Missile*), que dotarán a otros tantos buques del tipo destructor durante los años fiscales 2000 a 2004, reemplazando así al menos efectivo CIWS Vulcan Phalanx.

## India

**Ofensiva diplomática.**—La Marina india ha decidido incrementar sus relaciones con otras marinas asiáticas próximas, realizando ejercicios bilaterales con unidades de la Marina japonesa y vietnamita en el mar de la China Meridional a finales de 2000. Fuentes oficiales confirmaron que la jefatura de operaciones expresó en una reciente conferencia de prensa la necesidad de incrementar los contactos con otras marinas regionales, saliendo así de su tradicional aislacionismo. Dentro de esa política de buenas relaciones con sus vecinos, está igualmente previsto realizar ejercicios con la Marina surcoreana.



Con esta política de nuevas amistades, la India envía un mensaje entre líneas a su poderoso vecino y potencial enemigo, China, cuya política actual es convertirse en una potencia naval, la más importante del sureste asiático. El ministro de Defensa indio, George Fernández, ha recordado públicamente que los intereses navales indios abarcan desde el mar Arábigo hasta el mar de la China Meridional, y que Japón y Vietnam ya han actuado como aliados de Nueva Delhi para combatir la piratería en estas concurridas aguas.

### Indonesia

**Centro antipiratería.**—La Marina indonesia tiene prevista la creación de un centro especial para puntear todo el tráfico a través del estrecho de Malaca, para de esta forma reprimir la piratería en esta concurrida vía de tráfico marítimo.

La Oficina Internacional Marítima (IMB) informó que un total de 19 ataques realizados por piratas tuvieron lugar en el primer trimestre de este año, lo que duplica el número de ataques sufridos en el mismo periodo de tiempo en 1998, y representa un tercio de todos los incidentes internacionales de piratería.

El centro antipiratería está previsto se instale en la isla de Batam, enfrente de Singapur y controlará el estrecho de Malaca y las aguas adyacentes, dependiendo de los informes que emitan los buques mercantes. Este centro descansará en los equipos informáticos y una flotilla de lanchas rápidas y aeronaves de reconocimiento. Indonesia mantiene una gran base naval en Tanjung Pinang en la isla adyacente de Bintan.

Los ataques piratas en el sureste asiático han llegado a ser cada vez más violentos en los últimos años, asaltando los buques en aguas alejadas de los puertos, asesinando o abandonando a sus tripulaciones en embarcaciones a la deriva.

### Israel

**Producción naval.**—La industria de defensa israelí se está especializando en

productos navales; así, la compañía Israel Aircraft Industries, que hasta la fecha era conocida por sus aviones de caza y ataque, especialmente el *Kfir*, ha derivado hacia buques y misiles navales, ofreciendo patrulleros como el *Super Dvora* Mk-II, de su división Ramta, capaz de dar 50 nudos de velocidad y navegar 1.000 millas. A su vez el sistema antimisil Barak, de despegue vertical para defensa de punto, que equipa a sus corbetas clase Eilat, es igualmente un desarrollo de IAI/MBT, que está siendo adquirido por otras marinas de guerra. Por último, el misil antibuque Gabriel, que dota a todos los patrulleros y corbetas de la marina israelí, es otro sofisticado producto que ha sido exportado a varias naciones, después de haber sido probado con éxito en combate.

### Malasia

**Nueva base naval.**—La Marina malaya planea la construcción de una base de submarinos en Teluk Sepangar, cerca de Kota Kinabalu, en el Estado de Sabah. Para ello las autoridades navales esperan la autorización para la construcción de dos submarinos bajo el 8.º Plan Naval que cubre el periodo 2001-2005. Recientemente el jefe de la Marina, vicealmirante Datuk Seri Abu Bakar Jamal, confirmó su propósito de que los nuevos buques estuvieran basados en Teluk Sepangar, teniendo la nueva base dos secciones, con el cuartel general y los alojamientos sobre tierra y los atraques bajo construcciones de hormigón, siendo capaces de acoger permanentemente dos submarinos.

La Marina malaya cuenta actualmente con tres bases: Lumut, Labuan y el recientemente abierto centro de adiestramiento de Tanjung Pengelih, habiendo comenzado los trabajos en una cuarta base en la bahía de Sepangar, que proporcionará a Kuala Lumpur un mejor control sobre el este de Malasia.

### Nueva Zelanda

**Baja de una fragata.**—El pasado 5 de mayo fue dada de baja la fragata HMNZS

*Wellington*, perteneciente a la clase *Leander*, con lo que la Marina se queda con tan sólo tres buques de este tipo. La *Wellington* fue adquirida en el Reino Unido en 1981. La HMNZS *Canterbury*, la última de las cuatro fragatas clase *Leander*, continuará hasta que entren en servicio las dos nuevas fragatas clase *Anzac*, a finales del año 2003.

## OTAN

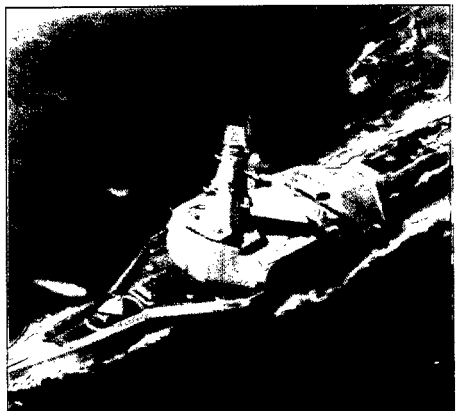
**Cambio de mando de la MCMFORMED.**—El pasado 8 de mayo tuvo lugar la ceremonia de la entrega de mando de la Fuerza Permanente Aliada de MCM del Mediterráneo (MCMFORMED), del capitán de fragata griego Ioannis Grammatikatis, al de su mismo empleo Michele Cassotta, de la Marina italiana. La MCMFORMED fue establecida en mayo de 1999 en La Spezia, Italia y, aunque tiene su área de actuación en el Mediterráneo, puede acudir allí donde las autoridades aliadas decidan para efectuar operaciones de limpieza de minas similares a las realizadas en el Adriático después del conflicto de Kosovo.

## Reino Unido

**Botadura de la última fragata Tipo 23.**—La decimosexta fragata del Tipo 23, la HMS *St. Albans*, fue botada el pasado 6 de mayo en los astilleros BAE Systems de Glasgow. Este buque, último de la serie, deberá entrar en servicio en abril de 2002. Las diez primeras, numeradas F-229 a F-239, están basadas en Portsmouth; integradas en la 4.ª Escuadrilla, mientras que las seis restantes, curiosamente numeradas desde la F-78 a F-83, formarán parte de la 6.ª Escuadrilla en Devonport.

**Entra en servicio una nueva fragata.**—La decimocuarta fragata del Tipo 23, bautizada HMS *Kent* (F-78), construida en los astilleros de BAE Systems en Scotstoun a orillas del Clyde, entró en servicio el pasado mes de abril. Botada en mayo de 1998, esta fragata operará en el canal de la Mancha, estando basada en Devonport.

**Pruebas de mar del trimarán «Triton».**—El prototipo de lo que puede ser una nueva generación de buques de superficie, el RV *Triton*, fue botado el pasado 6 de mayo en los astilleros de Vosper Thornycroft en Southampton. El *Triton* será utilizado inicialmente para averiguar el comportamiento en la mar y su resistencia estructural, así como para conocer las formas ideales del futuro buque de combate de superficie o FSC que entrará en servicio en la Marina británica en el año 2013. El *Triton* ha sido financiado por la Agencia de Investigación y Evaluación de la Defensa o DERA, que ha invertido 4.000 millones de pesetas en este proyecto. Este buque, con sus 90 metros de eslora, es el trimarán mayor construido en la historia, pero es tan sólo dos tercios del tamaño final del FSC. Su casco ofrece tan sólo un 80 por 100 de la resistencia al avance de un buque normal cuando navega a altas velocidades, al mismo tiempo que presenta una gran estabilidad de plataforma, y aumenta la superficie de su cubierta principal en un 40 por 100, proporcionando más posibilidades a su UNAEAMB. Las pruebas de mar comenzarán en julio, para finalizar en agosto, en su primera fase. Una segunda fase abarcará desde octubre de este año hasta marzo de 2001.



**Avería de un submarino nuclear clase «Trafalgar».**—El submarino nuclear de ataque HMS *Tireless* (S-88), de la clase *Trafalgar*, entró en Gibraltar el pasado 18 de mayo impulsado por sus baterías, al sufrir

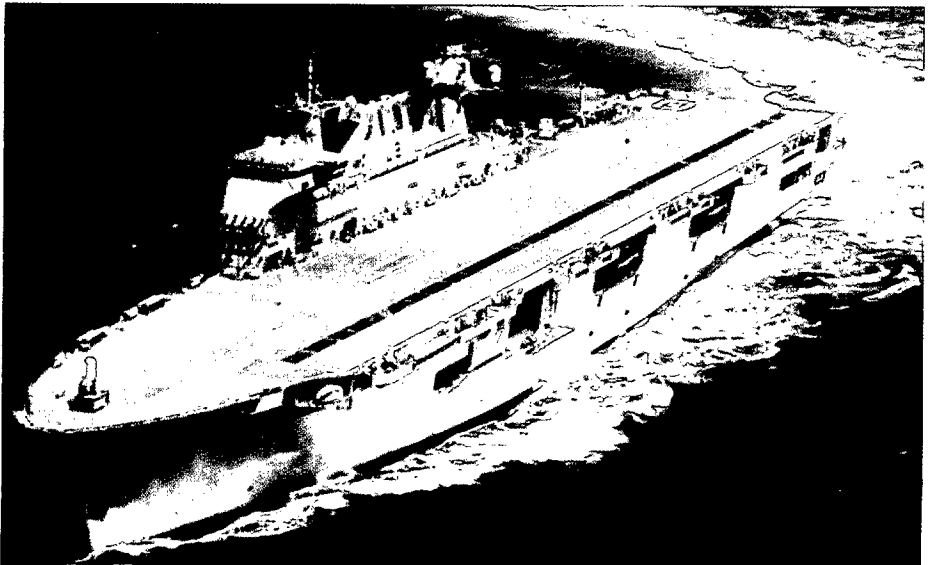
una avería en el sistema de refrigeración de su reactor nuclear, que tuvo que ser parado para evitar riesgos. Este submarino, tercero de una serie de siete SSN, entró en servicio en 1985, aunque sufrió una modernización a lo largo de 1999. Perteneció a la segunda Escuadrilla de Submarinos y tiene su base en Devonport. Se espera que las reparaciones realizadas por los astilleros de la colonia británica le permitan continuar su tránsito hasta las islas británicas, con objeto de acometer en los astilleros de Vickers en Barrow-in-Furness la reparación definitiva.

**Grupo anfíbio destacado a Sierra Leona.**—El ARG o *Amphibious Ready Group* británico salió hacia Sierra Leona el pasado 9 de mayo con el 1.º Batallón del Regimiento de Paracaidistas a bordo. Los paracaidistas serán desplegados en los aeropuertos de Freetown y Lungi, para asegurar la integridad de los ciudadanos del Reino Unido y Commonwealth residentes en esta antigua colonia británica. A su vez el portaaviones HMS *Illustrious* fue destacado desde los ejercicios LINKED SEAS, en los que participaba para unirse al ARG, compuesta por el LPH *Ocean*, con 600 hombres y 42 infantes de

marina; la fragata HMS *Chatham*, del Tipo 22, y los LST *Sir Bevidere* y *Sir Tristan*, más el buque de aprovisionamiento RFA *Austin*. El HMS *Ocean* transporta dos helicópteros *Chinook* en adición a los dos *Lynx* y dos *Gazelle* de dotación del buque.

### Singapur

**Llegada del primer submarino.**—En la primera semana de mayo llegó a Singapur el primer submarino de su historia. El buque bautizado RSS *Conqueror*; es de construcción sueca y pertenece a la clase Sjöormen, habiendo entrado en servicio en el año 1965. Dado de baja en 1995, sufrió una serie de obras para modernizar su sistema de combate, así como para permitirle navegar en aguas tropicales, tan distintas a las heladas aguas del Báltico. El viaje desde Karlskrona hasta Singapur, iniciado el 29 de marzo, se realizó a bordo del buque mercante *Dock Express 10*. El siguiente submarino de esta clase, el RSS *Centurion*, iniciará su tránsito hacia el sureste asiático a finales de 2001, siguiéndole con intervalos de un año los otros dos submarinos adquiridos.



HMS *Ocean*.

Las dotaciones singapureñas se encuentran en Suecia desde 1996, habiendo realizado primero el curso de submarinos y posteriormente el adiestramiento básico que les permita manejar este tipo de buques, del que carecía su Marina de guerra. La clase *Sjöormen* desplaza 1.200 t y tiene una dotación de 23 personas.

## Sudáfrica

**Sistema de combate para los nuevos submarinos.**—Los astilleros HDW de Kiel han seleccionado el sistema de combate ISUS 90/45 (*Integrated Sensor Underwater System*) de STN Atlas para los tres nuevos submarinos del Tipo 209, recientemente ordenados por la Marina sudafricana. STN Atlas fue elegida por dos razones principales: ISUS es el único sistema de combate operativo capaz de unir la cadena funcional entre sensores, procesadores electrónicos y armas en un solo sistema integrado. Otro factor decisivo fueron las contrapartidas, proporcionando a la industria sudafricana el *know-how* y la transferencia de tecnología. Tres innovaciones esenciales distinguen el ISUS 90/45 de sus predecesores: está equipado con la última consola BM 2000, de pantalla plana, la señal es procesada a través de la cadena funcional, desde las antenas hasta las pantallas, ahorrando espacio y preamplificadores; por último, el software del sistema operativo ha sido reconvertido a Windows NT, de forma que los programas comerciales puedan ser utilizados con el ahorro consiguiente en el costo.

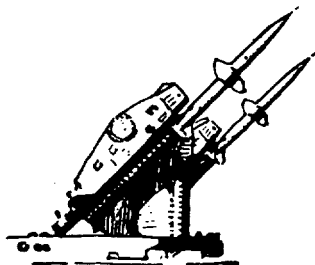
## Turquía

**Compra de una fragata.**—La Marina norteamericana ha decidido vender una fragata clase *Oliver Hazard Perry* a la Marina turca por un importe de 10.000 millones de pesetas, repuestos incluidos. Ésta sería la séptima fragata del tipo FFG que adquiriría Turquía, que tiene cinco operativas, con una sexta, la ex USS *Duncan* (FFG-10) para canibalizar sus repuestos.

La Marina turca cuenta con 21 fragatas, ocho de origen alemán del tipo *MEKO 200* y el resto de origen norteamericano: ocho de la clase *Knox* y cinco del tipo FFG, teniendo previsto construir hasta seis fragatas más de defensa aérea, denominadas TF-2000, que sustituirían a las veteranas *Knox*.

**Planes para la adquisición de un portaaviones.**—La Marina turca se encuentra realizando estudios para la adquisición de un portaaviones ligero de unas 14.000 t de desplazamiento. Con esa premisa conceptual, se abren posibilidades para los astilleros españoles e italianos especializados en la construcción de ese tipo de portaaviones, al haber construido, en el primer caso, los *Príncipe de Asturias* y *Chakri Naruebet*, y el *Giuseppe Garibaldi* en el segundo. La Marina turca es una fuerza naval emergente que va en camino de convertirse en la cuarta de la Alianza después de los Estados Unidos, Francia y el Reino Unido, careciendo hasta ahora de aviación de ala fija embarcada.

J. M. T. R.





### **ANAVAS y el Gobierno vasco promoverán el *short sea shipping***

La Asociación de Navieros Vascos (ANAVAS) tiene previsto acometer durante el presente año un ambicioso y completo programa cuyo objetivo será potenciar el *short sea shipping* frente a la alternativa del transporte por carretera, siendo su ámbito de actuación el País Vasco.

El citado plan, que surge como fruto de un acuerdo de colaboración con la Consejería de Transporte del Gobierno vasco, supondrá un esfuerzo importante debido al elevado número de actividades que comprenderá, así como por su dotación presupuestaria.

Una de las decisiones tomadas al respecto es la próxima participación de ANAVAS como expositor en el certamen «Fitrans», donde acudirá con objeto de defender el *short sea shipping*.

### **Cenargo solicita autorización para una nueva línea de carga**

La Naviera Cenargo ha solicitado a la Dirección General de la Marina Mercante autorización para establecer una línea de mercancías entre Melilla, Almería y Málaga antes del próximo verano, previendo cubrir el nuevo servicio con un buque ro-ro con capacidad para transportar 55 camiones, que realizaría seis viajes semanales desde Melilla.

Esta naviera tiene ya una línea de pasajeros entre Almería y Nador, y numerosos enlaces entre la costa oeste de Inglaterra y la este de Irlanda, y considera que el puerto de Melilla puede tener un importante potencial, ya que la ciudad se abastece principalmente por vía marítima.

### **El catamarán *Milenium***

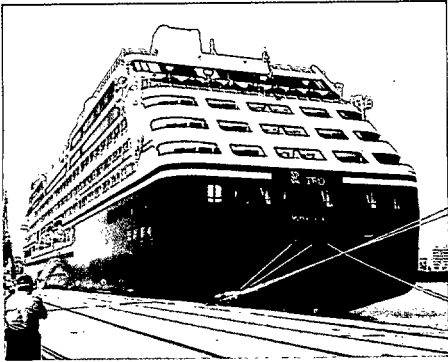
La tripulación del nuevo catamarán *Milenium* se ha trasladado a los astilleros de Tasmania, donde un equipo técnico trabaja con el objeto de traer el catamarán a su destino, el puerto de Barcelona.

El catamarán *Milenium* se ha construido con los últimos avances tecnológicos en embarcaciones de alta velocidad e incorpora un estabilizador de proa que evita las aceleraciones verticales y, consecuentemente, mejora el confort del pasaje con el buque en navegación.

El nuevo catamarán tiene capacidad para 900 pasajeros, 90 vehículos y 380 metros lineales en *car-deck* o 260 vehículos, y se incorporará a la línea Barcelona-Palma de Mallorca en los primeros meses del verano, pudiendo realizar la travesía en tres horas.

### **Reestructuración de servicios en la Naviera Pinillos**

Naviera Pinillos ha efectuado una reestructuración en los servicios marítimos que



mantiene entre la península y las islas Canarias, principalmente en lo que afecta a la distribución de buques en los diferentes tráficos que cubre.

Concretamente, en el puerto de Alicante los buques asignados han sido *Nenufar Atlántic* y *Charo B*, que mantendrán una frecuencia semanal con los puertos de Tenerife, Las Palmas, Lanzarote y Fuerteventura, mientras que en lo referente a los puertos de Valencia y Barcelona, los buques que cubrirán la rotación con los puertos canarios son el *Lola B* y el *Gema B*. Por su parte, en Bilbao y Marín harán escala los buques *Nieves B* y *Rocío B*. Todos estos cambios obedecen a la futura puesta en marcha de las nuevas unidades que se van a incorporar, como es el caso de *Montserrat B*.

### Confianza en el mercado de cruceros

Las compañías de cruceros continúan mostrando se confianza en el futuro de este mercado con nuevas contrataciones de buques. De acuerdo con los datos de GP Wild relativos al último trimestre del 99, el área de mayor crecimiento de cruceros continúa siendo el Caribe, que dispone de una capacidad aproximada a las cien mil plazas disponibles durante la temporada alta. Durante el pasado año se destinaron a la zona 122 buques, con un total de 2.032 cruceros realizados, esperándose un mayor incremento en este próximo verano.

### UGT defiende el acuerdo entre las tres navieras del Estrecho

Las secciones sindicales de UGT en las navieras Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebús, que operan en la línea Algeciras-Ceuta, defienden el acuerdo comercial suscrito entre las empresas y por el que la Dirección General de la Marina Mercante les ha abierto expedientes.

El coordinador de las secciones sindicales apoyó en un comunicado el agrupamiento comercial que junto al incumplimiento de los horarios ha motivado la apertura de los expedientes. El representante sindical consideró que el acuerdo que equipara precios y horarios confiere estabilidad a las navieras y a los cerca de mil empleos directos que generan las tres compañías entre Ceuta y Algeciras, y que el intercambio de billetes y la diversidad de horarios reporta ventajas a los usuarios.

### Compañías navieras amplían los viajes diarios entre Ceuta y Algeciras

Las compañías navieras que operan en la línea marítima del estrecho de Gibraltar han decidido ampliar a 18 el número de rotaciones diarias entre los puertos de Ceuta y Algeciras como consecuencia de las quejas de los usuarios ante la disminución de estos servicios por el acuerdo entre las tres compañías operadoras.

Dichas navieras han acordado recuperar el número de rotaciones y horarios existentes con anterioridad al citado acuerdo, por lo que se efectuarán 18 viajes de ida y otros tantos de vuelta diariamente.

Las compañías prestarán servicio desde las 0630 de la mañana, con la salida del primer barco desde el puerto de Algeciras, hasta 2245 que está determinada la última salida diaria desde el puerto de Ceuta.

Con motivo de la operación «Paso del Estrecho», las rotaciones y horarios se verán sensiblemente revisados o incrementados al objeto de satisfacer las necesidades de ese tránsito anual.

J. C. P.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### España defiende la prórroga en las ayudas al sector naval

La Comisión Europea presentó a los ministros de Industria de la UE un segundo informe sobre la situación del sector naval a escala mundial. Corea del Sur ha incrementado durante los tres últimos años de manera considerable su presencia en el mercado y los precios continúan reduciéndose entre un 15 y un 30 por 100 por debajo del coste.

El Gobierno español considera que los astilleros europeos tienen capacidad para competir, «pero no en estas condiciones». A finales de año expiran las ayudas operativas al sector, y la ministra de Ciencia y Tecnología española defendió ante el Consejo, junto a Grecia e Italia, que se concedan «ayudas excepcionales y vinculadas a la competencia desleal para que el sector no se vea afectado».

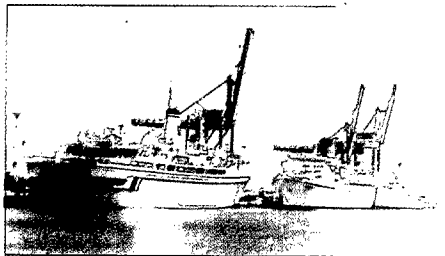
Sin embargo, la propuesta no ha tenido éxito, ya que el comisario europeo responsable de la competencia, junto con las delegaciones danesa, alemana, holandesa, finlandesa, sueca, británica y francesa, las rechazó de plano, manifestando que «las ideas por las que se decidió abolir las ayudas operativas siguen siendo hoy absolutamente válidas», considerando al problema como «meramente comercial, que debe ser tratado a través de otros instrumentos».

### Astilleros de Huelva construye buques rápidos

Astilleros de Huelva construirá buques rápidos de alta tecnología para una empresa italiana tras el acuerdo al que llegaron las dos entidades por el que la factoría onubense también se encargará de la venta, reparación y mantenimiento de estos barcos. La empresa italiana transferirá a la onubense la tecnología punta para la construcción de estos barcos, que alcanzan una velocidad de más de 28 nudos.

### Asticán facturó 4.000 millones en 1999

Astilleros de Canarias (Asticán), empresa dedicada a las reparaciones navales, facturó



*Monterrey, Albatros y Mermoz.*

durante el pasado año unos 4.000 millones de pesetas, cerrando el ejercicio con beneficios, pero a pesar de este buen resultado el récord sigue estando en el año 1997, cuando casi a la cifra de 6.500 millones de pesetas.

El total de buques atendidos fueron 343, entre varados y a flote. En cuanto a la distribución de reparaciones, hay que destacar que a la flota española le correspondió un 13 por 100, y en los países de la Unión Europea, exceptuando España, el porcentaje fue de un 37 por 100. Por lo que respecta a banderas de países americanos se llegó al 7 por 100 y el resto ocupó un 43 por 100.

### La Península Ibérica acaparó un tercio de la reparación mundial de cruceros

Los astilleros mediterráneos, y en concreto de la Península Ibérica, acapararon durante el año pasado una tercera parte del volumen de la industria de reparación de buques de crucero en todo el mundo.

Los datos han sido facilitados de acuerdo a un estudio realizado por la consultora estadounidense Steller Carson Associates, que informa que esta industria representó en 1999 alrededor de 1.000 millones de dólares a nivel mundial, incluyendo los costes de material y de subcontratación.

En total en 1999 se llevaron a cabo 120 proyectos de reconversión de buques, que fueron ejecutados en cuarenta y dos astilleros diferentes.

J. C. P.

### Actividades de Astano

El día 26 de mayo tuvo lugar, en la ría de Ferrol, la entrega a la empresa Transocean Off Shore de la tercera de las plataformas construidas en el astillero de la ría ferrolana Astano para esta compañía.

La plataforma, con el nombre de *Discoverer Deep Seas*, es gemela de las dos anteriores: *Discoverer Enterprise*, entregada en agosto de 1998 y que protagonizó el mes de



El *Discoverer Spirit* zarpa de la ría de Ferrol con destino a Estados Unidos.

enero de 1998 el accidente en el que dejó inutilizado el puente de As Pías sobre la ría ferrolana, y *Discoverer Spirit*, entregada en octubre de 1999.

Tiene 254 m de eslora, 38 m de manga, 19 m de puntal y capacidad para 200 trabajadores; cuenta con seis propulsores azimutales de 5.000 kW. cada uno. Está preparada para resistir vientos de hasta 150 km/h y olas de 12 m, y operar con normalidad con olas de 5 m y vientos de 70 km/h. Puede perforar bolsas petrolíferas sumergidas en aguas de hasta 3.000 m de profundidad, para lo que cuenta con un sistema de posicionamiento dinámico controlado por vía satélite y un mecanismo de doble perforación. Puede llegar a almacenar hasta 144.000 barriles de crudo. Se ha empleado el sistema de construcción integrada, lo que ha permitido acortar los plazos; además se han realizado diversas mejoras respecto al proyecto inicial, como aumento de la superficie del puente de gobierno, disminución del nivel de ruidos y modificación de los pedestales de las grúas.

El coste total de cada unidad ha superado los 20.000 millones de pesetas. La plataforma operará para las multinacionales Unocal y Chevron, en el golfo de México. El buque instalará la torre de perforación en la ciudad norteamericana de Corpus Christi para comenzar a operar antes de finales de año.

A. P. P.



## PUERTOS

### **El Gobierno de Canarias destinará 30.000 millones a la mejora de sus puertos**

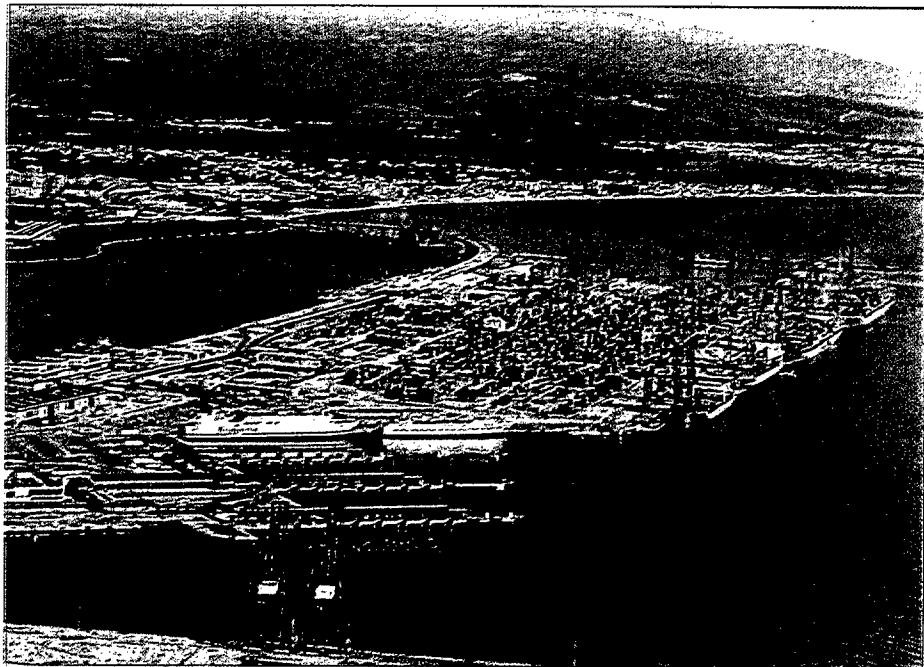
La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Aguas de Canarias tiene previsto invertir 30.000 millones de pesetas en los quince puertos más importantes de las islas y en la construcción de otros nuevos en los próximos años, a través del Plan de Puertos que se encuentra en fase de contratación, y comenzará a ejecutarse a partir del año próximo.

Igualmente el gobierno de Canarias está pendiente de que la Comisión Europea apruebe su propuesta para su incorporación a la Red Transeuropea de Transporte de otros puertos, al menos uno más en cada isla, además de los previstos por la comisión, que se refieren en principio a las instalaciones de interés general.

La Consejería de Obras Públicas confía en que el Parlamento de Canarias apruebe este año la Ley de Puertos de Canarias, que dotará al Servicio de Puertos de una normativa de funcionamiento que es difusa en la actualidad, afianzando la cobertura legal de sus acciones. Además dará salida al traspaso de competencias a los cabildos en materia de puertos a los que tienen derecho por ley.

### **Algeciras en el puesto 21 del ranking mundial de contenedores**

En 1999 Algeciras ha mantenido un año más su posición como primer puerto español en tráfico de contenedores. Sin embargo, y pese a aumentar su tráfico un 9,1 por 100



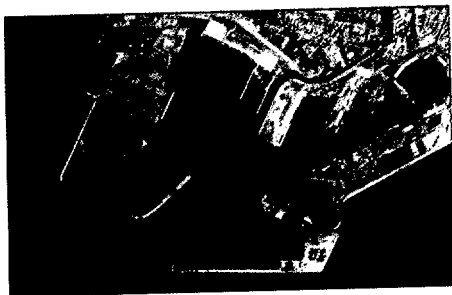
Puerto de Algeciras.

hasta dos millones de teu, cayó del puesto 20 al 21 en el *ranking* mundial. En el Mediterráneo, Algeciras sólo es superada por Gioia Tauro, que ocupa el 16.º puesto mundial, con 2,25 millones de teu y un aumento del 6 por 100.

### IPEC invertirá 370 millones en formación

La fundación Instituto Portuarios de Estudios y Cooperación de la Comunidad Valenciana, formada por las autoridades portuarias de Castellón, Valencia, Alicante y la Generalidad, tiene previsto invertir un total de 370 millones de pesetas en el programa de trabajo para el año 2000.

El IPEC pretende continuar con las líneas de trabajo ya abiertas, potenciando las actividades de estudio, investigación y desarrollo, así como las de formación, actuando como un instituto tecnológico del sector portuario.



Puerto de Valencia.

Las actividades de la fundación se centran en dos grandes bloques de actuación: el apoyo a la innovación dentro del sector portuario y el fomento de la actividad portuaria y su acercamiento a la sociedad.

Las actuaciones específicas comprenden la realización de estudios, proyectos de investigación y desarrollo tecnológico, acciones de formación dirigida a los diversos colectivos portuarios, así como información sobre aspectos tecnológicos, legislativos y comerciales.

En un segundo bloque se encuentran acciones y proyectos de cooperación con otras entidades españolas y extranjeras.

J. C. P.

### Previsiones del puerto de La Coruña

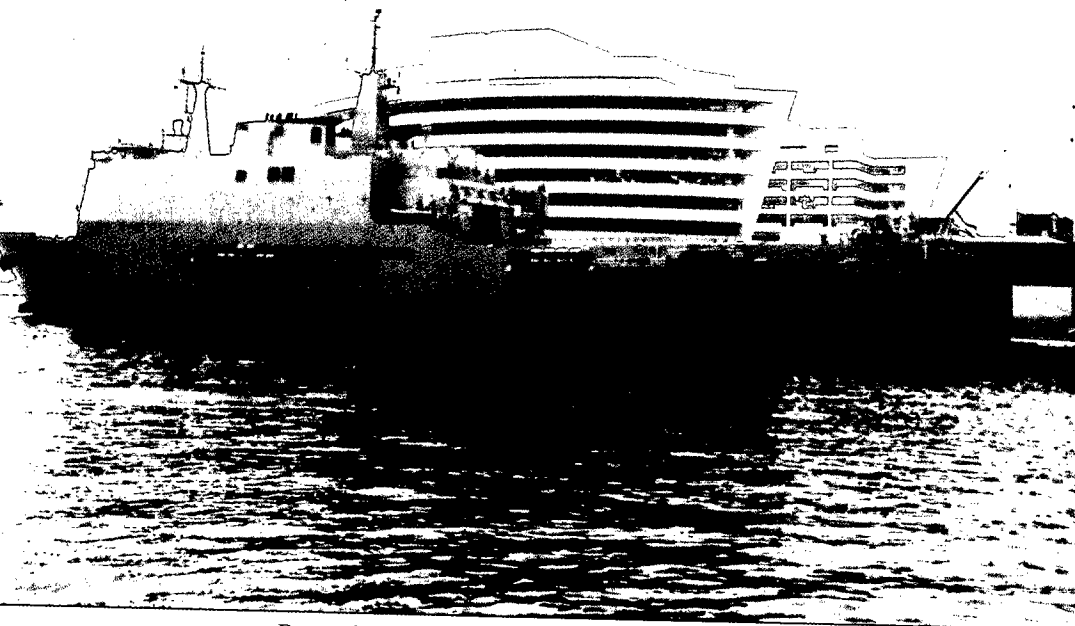
Según los datos previstos por la Autoridad Portuaria de La Coruña, se espera que el puerto alcance en el ejercicio del año 2000 los 12.839.000 t, lo que supone un incremento de casi 500.000 t respecto al volumen de mercancías del año 1999.

Del total previsto, los graneles líquidos supondrán un volumen de 7.810.000 t, de los que 5.300.000 ton serán de importaciones de crudo, 2.445.000 t de productos petrolíferos refinados y el resto de graneles líquidos varios. Los graneles sólidos supondrán un volumen de 3.343.000 t, de las que más de 700.000 serán de carbón para la térmica de Meirama. En mercancía general se espera alcanzar un tráfico de 291.000 t y se espera conseguir un aumento de las descargas de pescado fresco hasta las 45.000 tonenaldas.

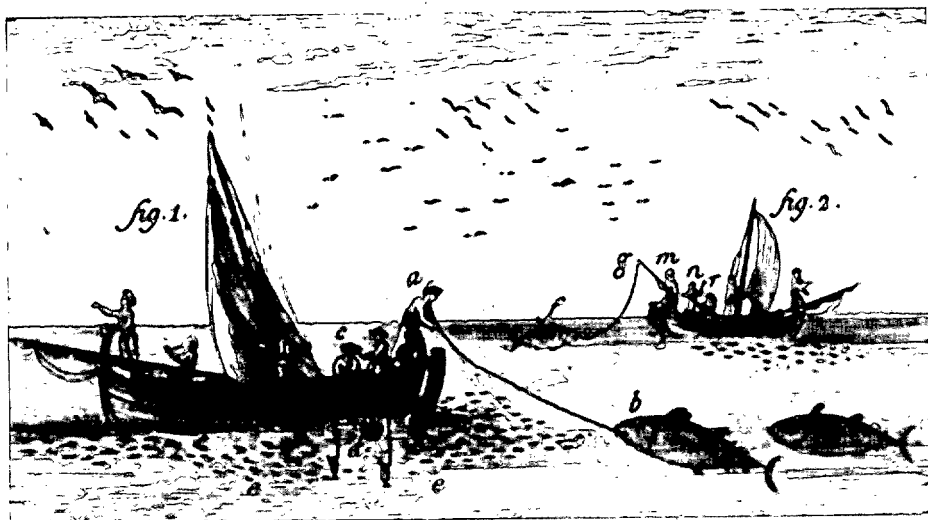
El puerto espera consolidar su posición como lugar de escala para cruceros turísticos. La posición geográfica, a medio camino entre el norte de Europa y el Mediterráneo, convierte a La Coruña en puerto ideal para la escala de estos buques. Para mantener la tendencia actual de estas escalas se han lanzado diversas iniciativas turísticas, como el *Celtic Cruise*, en conjunción con puertos británicos, irlandeses y Brest, y el *Costa Verde Cruise*, que incluye a los puertos de Gijón, Santander y Bilbao.

Para el año actual están confirmadas un total de 41 escalas que hacen factible alcanzar a final de año una cifra cercana a las 55 escalas. En todas ellas, se hace un seguimiento puntual entre el puerto y la naviera correspondiente para detectar los posibles inconvenientes y tratar de mejorar los puntos negros detectados. Como complemento importante, las tarifas portuarias se ajustan para conseguir mantener la atención de los operadores por el puerto coruñés.

El puerto se encuentra inmerso en una etapa de renovación y construcción de nuevas instalaciones, entre las que hay que destacar la nueva lonja en el muelle Linares Rivas, aparcamiento subterráneo y complejo de usos terciarios en el muelle de trasatlánticos, ampliación de la zona de depósito en el muelle del Centenario, y diversas remodelaciones en la urbanización de todo el conjunto portuario.



Buque de desembarco *Galicia*. (Foto: A. Ortigueira Gil).



## MARINA DE PESCA

### El Gobierno aprueba el proyecto de la nueva ley de pesca

El Consejo de ministros ha aprobado el proyecto de ley de Pesca Marítima, de bases de ordenación del sector y de comercialización de los productos pesqueros con el objetivo de establecer un marco legislativo básico que permita una explotación equilibrada de los recursos pesqueros.

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación explicó en conferencia de prensa, tras la reunión del Consejo, las líneas básicas que regirán el futuro de los 17.300 buques que capturan 1.3 millones de toneladas con un valor de 3.000 millones de euros, que dan empleo directo a 67.000 tripulantes y 300.000 en tierra.

La nueva ley de pesca es un documento marco por el que se regulan las extracciones en el sector, desde la parte extractiva a la comercialización, y que acota el ámbito de competencia exclusiva estatal sobre la pesca marítima.

También desde el gobierno se pretende responder a las exigencias de las normativas internacionales y comunitarias y a la vez

respetar las competencias que en esta materia tiene cada comunidad autónoma.

La norma persigue la explotación equilibrada y responsable de los recursos, favoreciendo su desarrollo sostenible, mediante un régimen basado en el equilibrio de las disponibilidades existentes y su explotación racional.

Entre los puntos de mayor interés destaca el establecimiento del ámbito de aplicación de las medidas de conservación, protección y regeneración de los recursos pesqueros, el régimen de gestión de la actividad pesquera,



la regulación de la pesca no profesional y las medidas de control e inspección.

También la futura ley regula que las posibilidades de pesca se repartirán entre los buques en función de su capacidad, esfuerzo de pesca o presencia histórica en la zona.

En el sector pesquero ha sido bien acogido el proyecto ley, ya que permitirá armonizar toda la dispersión legislativa actual y evitará los conflictos de competencia.

### **La flota española que faena en Marruecos acusa a la UE de insensibilidad**

Los representantes de los armadores y pescadores andaluces han achacado a la «insensibilidad» de la UE al escaso interés demostrado para la negociación del tratado con Marruecos, afirmando que «Bruselas está todavía muy lejos de Andalucía».

Dichos representantes también lamentan la «desidia del organismo comunitario» y la «absoluta debilidad del Gobierno español» para plantear ante la UE los términos para negociar un nuevo acuerdo pesquero. Este tratado, en opinión de los representantes del sector, debería ser «tradicional» y conservar características similares al actual, porque medidas alternativas como la búsqueda de otros caladeros serían imposibles de asumir por la flota andaluza, mayoritariamente artesanal.

Armadores y pescadores se muestran dispuestos a emprender diversas movilizaciones si no hay avance en las negociaciones para renovar el acuerdo, que en Andalucía afecta a unas 200 embarcaciones y a 2.400 tripulantes.

### **Marruecos niega que exista la reunión de julio que anuncia la UE**

El ministro de Pesca de Marruecos, Thami Jiari, ha afirmado rotundamente que no hay negociaciones a nivel técnico con la Unión Europea (UE) para un acuerdo de pesca porque subsisten las diferencias a nivel político.

El ministro destacó que Marruecos considera a la UE y a España, el país que más se beneficiaba del acuerdo expirado, como

«socios estratégicos» y que la decisión de no renovar el acuerdo obedece por tanto a «bases objetivas».

El pasado 7 de junio, con ocasión de la visita que realizó a Marruecos el ministro español de Asuntos Exteriores Josep Piqué, su homónimo marroquí, Mohamed Banaissa, insistió en que no habrá más pesca directa de barcos europeos en los caladeros marroquíes y aseguró que no hay negociación ni agenda para un nuevo acuerdo pesquero.

El panorama, por tanto, de no cambiar las cosas, no puede ser más oscuro para los 389 barcos españoles procedentes de Andalucía, Canarias y Galicia que faenaban en los caladeros marroquíes, y que prácticamente se encuentran sin esperanzas de futuro.

J. C. P.

### **Nuevos caladeros para la pesca española**

El amarre forzoso de la flota que faenaba en el banco pesquero sahariano, a la espera de la negociación del nuevo acuerdo con Marruecos, ha obligado a parte de esa flota a buscar nuevos caladeros:

Parte de los buques con base en Ribeira han obtenido las licencias adecuadas para trabajar en nuevas zonas de Brasil, Perú y México. En los tres países, la campaña se va a centrar en la palometa, merluza y mero; además, en Brasil se podrá pescar pez espada.

La condición fundamental para trabajar en aguas de otros países ha sido la contrata-



ción de dotaciones nativas. Los acuerdos firmados tienen la libertad para ser rotos en caso de permitirse el retorno al banco sahariano.

Además, se están realizando una serie de campañas experimentales para la obtención de nuevos caladeros. Entre éstas, destaca la llevada a cabo por el buque *Puente Sabarís* de la empresa Pereira, que ha finalizado con el descubrimiento de un importante banco de maruca azul en aguas internacionales del Atlántico. Estas campañas se realizan bajo el auspicio del Instrumento Financiero para la Orientación Pesquera (fondos comunitarios IFOP), con la colaboración de la Secretaría General de Pesca y del Instituto Español de Oceanografía.

También se están llevando a cabo negociaciones para conseguir cuota de pesca de bacalao en Groenlandia, Rusia e Islandia. Actualmente la flota española tiene asignadas unas capturas de 16.000 toneladas anuales en el caladero de las islas Svalbard, pero tiene vetada su entrada en el caladero NAFO de Groenlandia para esta pesquería.

Rusia y Noruega son los principales usufructuarios del banco de las Svalbard, pero se considera difícil conseguir que España pueda aumentar las capturas autorizadas en este caladero. Con Islandia existe un acuerdo de relaciones pesqueras, entre la UE y este país, vigente para la etapa 1993-2003 y abierto a la renovación por periodos de seis años; en este caso, podría ser factible incluir capturas de bacalao para la flota comunitaria.

### Expomar-2000 en Burela

Entre los días 18 y 22 de mayo se ha celebrado en Burela la feria náutico-pesquera «Expomar-2000».

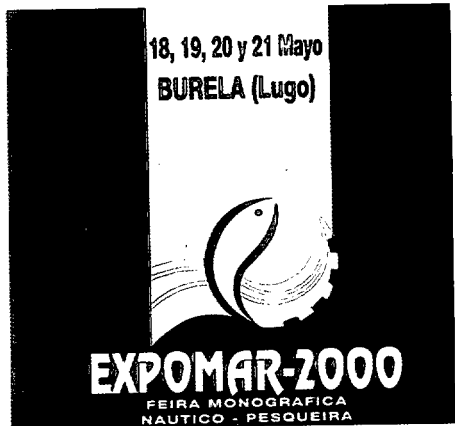
Empresas de países como Alemania, Holanda, Noruega, Japón, Italia, Suecia, Francia y por supuesto España han estado presentes en la muestra, bien directamente o a través de sus distribuidores en España. Astilleros, equipos de comunicaciones, equipos de navegación, radares, artes de pesca, equipos de refrigeración, congeladores de tratamiento de aguas, motores marinos, pinturas, lubricantes y combustibles, servicios portua-

rios, grúas, pilotos automáticos, luces de navegación, sondadores, giroscópicos, maquinaria auxiliar, radiobalizas y un sinnúmero de equipos y materiales de aplicación en el sector, han estado presentes en los pabellones de la exposición.

La feria, organizada por la fundación Expomar, ha contado con la participación de más de setenta empresas y entidades públicas del sector. Tiene carácter anual, y ésta es su séptima edición desde su nacimiento (compartiendo recinto con la Feria de Muestras) en 1994 y posterior arranque como feria monográfica en 1995. Organizada, en un principio, por la patronal del sector de Burela, lleva ya dos años organizada bajo los auspicios de la fundación Expomar.

Sus objetivos principales son acercar a los profesionales de la pesca las nuevas tecnologías, potenciar la comercialización de los productos del mar, desarrollar foros adecuados para estimular la seguridad en la mar, dar a conocer el mundo de la pesca y la náutica y colaborar en la creación de nuevas infraestructuras y servicios para el sector pesquero.

Las jornadas no se han limitado a la mera exposición de las últimas tecnologías de aplicación pesquera, sino que se han completado con unas jornadas dedicadas al estudio y debate sobre los problemas sectoriales pesqueros (análisis de la situación por parte de los armadores gallegos, la situación laboral en el mundo de la pesca, las cajas azules y



los fondos estructurales europeos de aplicación en el sector) y con una mesa redonda sobre seguridad marítima.

Entre los colaboradores, hay que destacar la presencia del patrullero *Atalaya* de la Armada española, que estuvo abierto al público y efectuó salidas de Bautismo de Mar. También el Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo de la Xunta destacó a su helicóptero *Pesca 2*, y el pesquero *Reina del Carmen*, convertido en aula didáctica, estuvo atracado en el puerto de la villa lucense.

Con esta séptima edición, la feria ha logrado afianzarse como único certamen de carácter anual en el norte de España, dedicada en exclusiva al sector pesquero.

### Nuevos caladeros para la pesca de atún

La flota atunera española va a tener la oportunidad de aumentar sus caladeros, tras la firma del acuerdo de Pesca entre la Unión Europea y Kiribati, islas Salomón y Papúa-Nueva Guinea.

En una primera aproximación de la flota española a la zona de la Melanesia, se permitirá faenar a 14 cerqueros en aguas de Kiribati, con la condición de aceptar el seguimiento vía satélite de los buques, permitir la presencia de observadores extranjeros, alijar el pescado capturado en los países donde se faena y pagar un canon cercano al 6 por 100 del valor de las capturas.

En aguas del Pacífico se extrae el 60 por 100 del atún mundial y se opera fundamentalmente desde las costas de Centroamérica y Sudamérica (Panamá, Guatemala y Ecuador).

En la operación, alguno de los grupos favorecidos serán los españoles Jealsa y Calvo. Esta última empresa posee ya varias licencias de pesca en las islas Salomón y tiene previsto enviar a la zona un atunero actualmente en construcción en Vigo.

### Conferencia Europea del Atún 2001

Los días 18 y 19 de septiembre de 2001 se celebrará en Vigo la Conferencia Europea del Atún, en la que está previsto participen más de 120 empresas.

La Comisión Europea ha cifrado en el 7 por 100 el crecimiento anual de este sector del que la Unión produce 310.000 t de atún enlatado, de las que 160.000 son de producción española. Además, la Unión Europea importa otras 250.000 t de otros países, como Tailandia, Filipinas o Indonesia, cuya producción conjunta llega a las 380.000 toneladas.

La flota atunera española, con 40 barcos de pabellón español y 27 con bandera de conveniencia, es la mayor de la flota europea dedicada a este sector; le siguen Italia, Francia, Gran Bretaña y los Países Bajos.

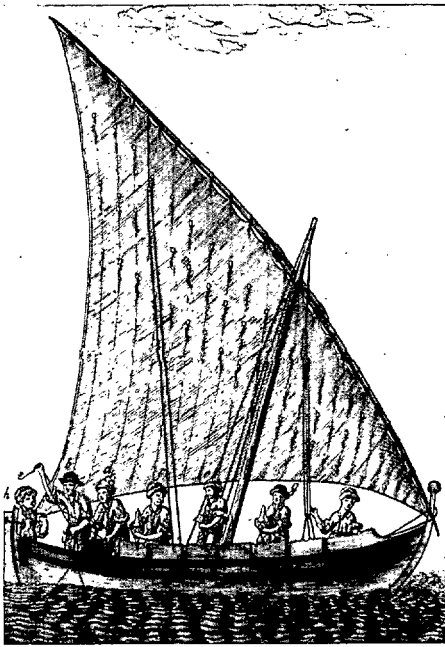
Uno de los objetivos de la conferencia es debatir las implicaciones que la Ronda Milenio de la Organización Mundial del Comercio va a tener para las empresas del sector, estudiar el abastecimiento futuro de materia prima y los mercados europeo y mundial. Respecto al mercado mundial, Tailandia, como primer conservero de atún, amenaza con una saturación del mercado, pues a pesar de su más baja calidad y de pagar unos aranceles próximos al 24 por 100, sus costes de producción más bajos le hacen muy competitivo en el segmento inferior del mercado mundial.

### Incidente en aguas NAFO

El día 25 de abril el buque pesquero congelador *Santa Mafalda*, de pabellón portugués y patrón y parte dotación españoles, fue abordado por inspectores canadienses en aguas del Atlántico en la zona de la *North Atlantic Fishing Organization* (NAFO). El buque se encontraba en aguas internacionales a 240 millas al este de la costa de Canadá.

La razón aducida por los inspectores canadienses para abordar el *Santa Mafalda* fueron las sospechas de que dicho buque estuviera pescando bacalao, especie que se encuentra en veda para conseguir su recuperación. La flota portuguesa puede capturar bacalao por el sistema de capturas accidentales (*by catch*) que nunca pueden ser superiores al 5 ó 10 por 100 (dependiendo de las zonas de pesca) de la pesca total extraída.

Al ser abordado por los canadienses, el patrón solicitó la presencia de los inspectores de pesca comunitarios que se encontraban en la zona a bordo del buque *Comander Amali*.



La postura de los funcionarios canadienses es la de no reconocer a los inspectores de pesca de la UE, y Canadá intenta imponer su postura de control por fuera de sus aguas de zona económica exclusiva. La repetición de estos incidentes podría originar una nueva «guerra del fletán», como la que llevó al apresamiento del pesquero español *Estai* en 1995.

El buque atracó a mediados de mayo en el puerto portugués de Aveiro, donde le será controlada la descarga de la pesca. Hasta el momento, y al igual que en el caso del *Estai*, las autoridades comunitarias de Bruselas han evitado inmiscuirse en el posible conflicto jurisdiccional entre Ottawa y Lisboa. Dentro del ámbito del Derecho Internacional del Mar, la acción de Canadá es totalmente ilegal por haberse realizado en aguas internacionales, pero las posibles acciones contra este país dependerán de la posición que adopten las autoridades portuguesas.

### Plan de abandono de las volantas

La flota pesquera de la Unión Europea debe abandonar el uso de las redes de enmalle a la deriva, conocidas como volantas, el 1 de enero de 2003.

El uso de estas redes ha sido conflictivo en las últimas campañas del bonito, y ha causado enfrentamiento entre los pesqueros de diversas nacionalidades, ya que las volantas no hacen una pesca selectiva y en ellas cae todo tipo de fauna marina, incluidos los cetáceos.

Sin embargo, la Unión Europea no dispone todavía de un censo actualizado de los pesqueros que utilizan este tipo de arte, lo que dificulta seriamente el seguimiento del plan de erradicación.

Irlanda parece cumplir correctamente con el plan, pero otros países, como Italia (cuya flota volantera era superior a las 500 embarcaciones), Francia y los Países Bajos apenas han progresado en la implantación del plan.

### Nuevo recorte de la flota comunitaria

La Unión Europea ha propuesto un nuevo recorte de la capacidad pesquera de la flota comunitaria, con el que pretende mantener los recursos pesqueros en el nivel actual.

La Comisión Europea va a alargar hasta el año 2002 (un año más de lo previsto) el IV Programa de Orientación de la Pesca (POP) y de esta forma proceder a un recorte adicional del 2 por 100 anual de la flota de la Unión. Esta medida afectará fundamentalmente a Holanda, Italia y Francia, que son los países que no han cumplido hasta ahora el plan de reducción de flota en su totalidad.

España debería, según este plan, reducir en un 3,6 por 100 el tonelaje y en un 4,8 por 100 la potencia de la flota, pero este recorte ya ha sido realizado en años anteriores.

A. P. P.



# VELA

## II TROFEO S. M. LA REINA REGATA HOMENAJE A LA ARMADA XIII COPA ALMIRANTE SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI

En aguas de Valencia se celebró los días 30 de junio y 1 y 2 de julio la tradicional regata Homenaje a la Armada, XIII Copa Almirante Sánchez-Barcáiztegui, que desde 1987 viene organizando el Real Club Náutico de Valencia y que desde hace dos años pasó también a denominarse Trofeo S. M. la Reina.

La prueba puntuable para el campeonato de España, Crucero IMS, ha logrado el récord de inscripción con más de 140 barcos participantes, lo que le ha convertido en una de las mejores regatas de alto nivel en el Mediterráneo y la segunda en importancia del calendario internacional, al reunir a los mejores regatistas y barcos del mundo. Entre los que participaron en el Grupo A caben destacar: el

nuevo *Bribón XII*, un Farr 53, del armador Josep Cusí, que patroneó S. M. el Rey y que tan sólo unos días antes se había proclamado vencedor de la IV Regata Castellón-Costa de Azahar; el *Zurich*, de Manuel Chirivella, un Taylor 49, patroneado por I. Braquehais, vencedor de la pasada edición; el *Tau Cerámica* (antiguo *Bribón*), un Farr 49 que patroneó S. M. el Rey hasta la pasada temporada y que ahora dirige Juan C. García y cuyos armadores son los famosos Antonio Banderas y Melanie Griffith; el *Banco Espirito Santo*, patrón L. Wizner y armador J. D. Doreste; el *Terra Mítica*, patrón Luis Doreste y armador J. L. Suevos. Entre las embarcaciones internacionales caben destacar: el *Innovisión*, que llevaba a la caña a Gavin Brady, táctico del actual campeón de la Copa América; el *Okyalos*, *Exposure* y el *Strunge Light*, entre lo más granado del panorama internacional.

Dentro del Grupo B los barcos de mayor presencia fueron los First 40.7, entre los que se encontraban el *Ono*, de Inaki Castañer, y el *Winterthur*, de Luis Roig, con Pedro Campos como patrón.

De la Armada participaron cuatro barcos el *Sirius V*, que a partir de la segunda jornada patroneó S. A. R. el Príncipe Don Felipe, el *Aifos*, *Spika* y *Kocha*.

La última manga de nueve millas, que se disputó el día 2 de julio y que cerró el Trofeo, fue la prueba más complicada en cuanto a decisiones tácticas se refiere, con un viento por debajo de los 10 nudos y muy inestable en dirección. Por ello el comité se vio obligado a realizar dos cambios de recorrido, quedando patente en los distintos pasos de boya que el acierto al decidir el rumbo en cada tramo era crucial para mantener las posiciones. Así, vimos cómo el *Bribón* bailaba entre el primer y tercer puesto a lo largo del recorrido, para acabar en la tercera plaza del parcial por detrás del *Innovisión* y *Okyalos*, una puntuación que no afectó a la ventaja acumulada en las dos jornadas anteriores y



### II TROFEO S.M. LA REINA

REGATA HOMENAJE A LA ARMADA  
XIII COPA ALMIRANTE SÁNCHEZ-BARCÁIZTEGUI



REAL CLUB NAUTICO DE VALENCIA  
REAL ORDENAMENTO DEPORTIVO



Valencia, 30 de junio, 1 y 2 de julio-2000

ANUNCIO DE REGATA

Cartel anunciador de la Regata.

que arrasó literalmente en la general con 17 puntos de ventaja sobre el *Innovisión*. Brillante la actuación que durante todo el trofeo ha tenido el *Breitling* del olímpico Fernando León, que cerró el podio de honor destacando por su regularidad, empatando a puntos con el segundo clasificado. *Banco Espirito Santo* finalizó cuarto, a pesar de un mal cierre, y Toño Gorostegui supo colocar al *Ericcson* entre los diez primeros clasificados, con un séptimo puesto en la general.

En el Grupo B, el *Ono* tomó la delantera al iniciarse la manga, alternándose en la primera posición con el *Camper* de Estanislao Carpio y *Andalucía Solo Hay Una*, hasta que el *Fadesa* ganó la partida en el último tramo, mientras que *Grefusa* y *Fadesa* no hicieron más que rematar la faena, dejando al favorito, *Winterthur*, de Luis Roig, en tercera posición y dirimiendo un empate a puntos en la general a favor del *Grefusa*, al ser el que mejores puestos ha obtenido a lo largo del campeonato.

La clasificación del *Brujo*, *Viking* y *Vindio*, por este orden, en la última manga del Grupo C, sentenció la general en esta



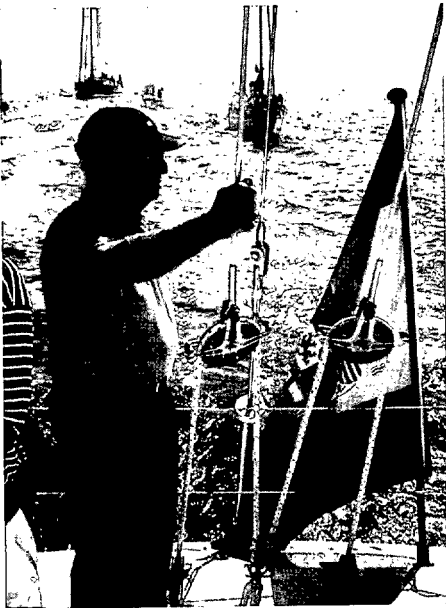
La Familia Real en la entrega de trofeos.

misma disposición sin que el *Vindio* tuviera oportunidad de revalidar el triunfo de la anterior edición. Por lo que respecta a los Grupos D y E, *Anna Maria* y *Cambrils* volvieron a dejar sin opciones a sus rivales, sumando una nueva victoria cada uno que les confirmó como vencedores absolutos del trofeo.

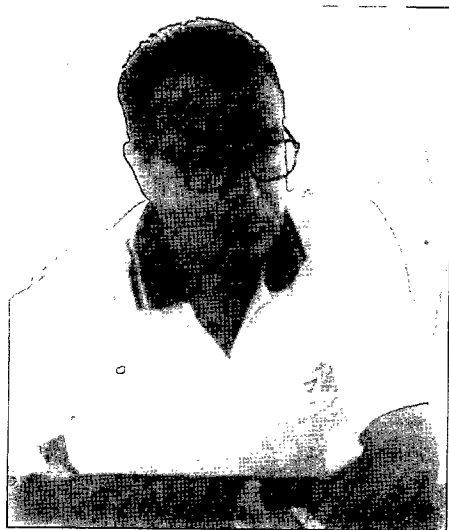
Durante las tres jornadas que duró la competición se dieron cita en el Club Náutico de Valencia lo más granado del mundo de la vela, tanto a nivel nacional como internacional. Numerosos deportistas, aficionados y una buena representación de la sociedad valenciana siguieron el desarrollo de las regatas, tanto desde las instalaciones del club como desde a bordo de embarcaciones.

Por parte de la Armada asistieron las autoridades navales siguientes: el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Antonio Moreno Barberá; el jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Antonio Zea; el almirante de la Flota, Francisco Rapallo, y el comandante naval de Valencia, capitán de navío José Aurelio Esteban.

Por supuesto que tampoco podía faltar el contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui, delegado de Vela de la Armada, pues se



Contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui.



Manuel Casanova, presidente del Real Club Náutico de Valencia.

disputaba, en su XIII edición, la copa que lleva su nombre y que desde hace dos años, por idea de este veterano regatista, también se denomina Trofeo de S. M. la Reina. Todos los nombres del mundo de la vela en la Armada también estuvieron presentes: los almirantes Joaquín Pita, Eduardo Vila, Fernando Poole y Pedro Regalado; el vicealmirante Antonio González-Aller; los contralmirantes Manuel Calvo y Francisco M. Pardavila; los capitanes de navío Bordanado, Servet, Posada, J. C. Rodríguez-Toubes,

J. Rodríguez-Toubes, Casas y Durán, el coronel Mas y los antiguos comandantes de Marina de Valencia Rafael Palomino y Luis García Romeu.

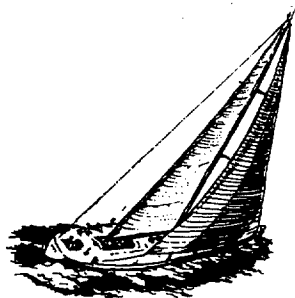
La capital de la vela volvió a recaer en este señero Real Club Náutico de Valencia. Cada día más pujante y activo, uno de los más antiguos de España, cuenta con cerca de 5.000 socios y es presidido desde hace doce años Manuel Casanova, siendo su secretario general Francisco Balaguer, principal artífice e impulsor de esta regata de Homenaje a la Armada y a quien recientemente se le ha concedido la Cruz del Mérito Naval.

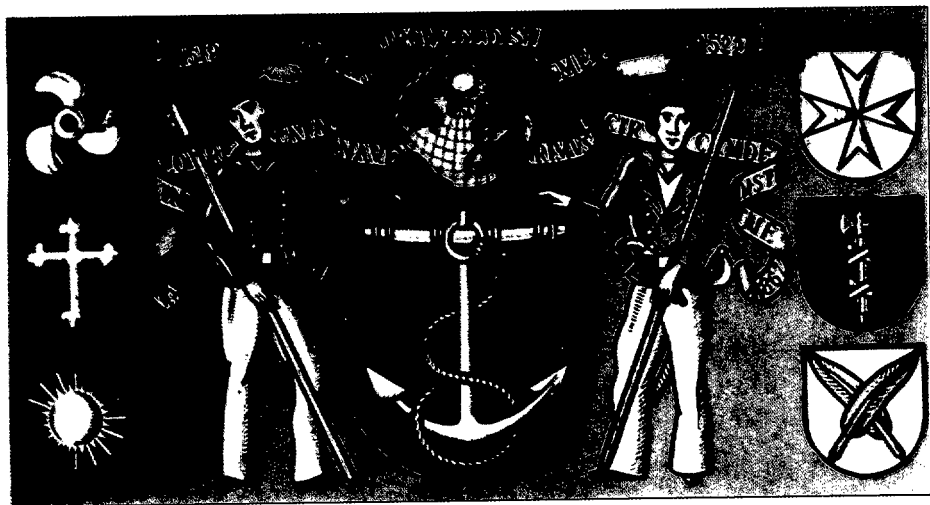
*Clasificaciones generales:*

Grupo A: *Bribón*, 6 puntos; *Innovisión*, 23 puntos; *Breitling*, 23 puntos; *Banco Espirito Santo*, 25 puntos; *Okyalos*, 31 puntos; *Castellón-Costa de Azahar*, 32 puntos; *Ericsson*, 33 puntos; *Brava Q8*, 35 puntos; *Tau Cerámica*, 40 puntos; *Merit Cup*, 43 puntos.

Grupo B: *Grefusa*, 7 puntos; *Fadesa*, 7 puntos; *Winterthur*, 10 puntos; *Andalucía Solo Hay Una*, 25 puntos; *Trasmediterránea*, 28 puntos; *Freixenet*, 28 puntos; *Fermax*, 29 puntos; *Camper*, 30 puntos; *Desaqui.com*, 40 puntos; *Azahara*, 43 puntos.

Grupo C: *Brujo*, 3 puntos; *Viking V*, 7 puntos; *Vindio*, 9 puntos; *Itaca*, 11 puntos; *Azahara*, 18 puntos; *Más Locura*, 19 puntos; *Meigas Fora*, 22 puntos; *Porrón*, 24 puntos; *Peluxo*, 26 puntos; *Leviatan*, 29 puntos.





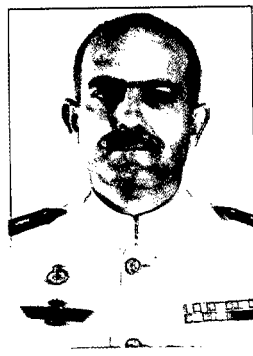
# Cultura Naval

PREMIOS 1999 DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»



**Premio «Álvaro de Bazán».** Dotado con 250.000 pesetas, al capitán de fragata del Cuerpo General de la Armada, don Juan Rodríguez Garat, por su artículo «Las Comunicaciones, ¿una revolución pendiente?».

El capitán de fragata Rodríguez Garat (Ferrol, 1956) es especialista en Comunicaciones y diplomado en Guerra Naval por la Escuela de Estado Mayor de Greenwich (Reino Unido). Entre sus destinos a flote destacan el mando del patrullero *Alsedo* y el de la corbeta *Diana*. También ha sido profesor de la Escuela de Guerra Naval de Madrid y actualmente está destinado en el Gabinete Técnico del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada.



**Premio «Roger de Lauria».** Dotado con 215.000 pesetas, al coronel del cuerpo de Infantería de Marina don Agustín Rosety Fernández de Castro, por su artículo «Reflexiones sobre una identidad».

Agustín Rosety (Cádiz, 1947) ingresó en la Escuela Naval Militar en 1966; especialista en Artillería y coordinador de Fuegos, cazador y paracaidista, diplomado de Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval y diplomado en Mando de Unidades de Operaciones Especiales.

Entre sus mandos destacan el de jefe de Estado Mayor de la Brigada de Infantería de Marina y el de comandante de la Unidad de Operaciones Especiales del TEAR.

Ha sido profesor de la Escuela de Guerra Naval, de la Escuela de Infantería de Marina y consejero técnico del secretario de Estado de Administración Militar. Actualmente desempeña el cargo de jefe del órgano de dirección de la DIGENPOL.



**Premio «Francisco Moreno».** Dotado con 185.000 pesetas, a don Agustín Ramón Rodríguez González, por una serie de artículos: «Victorias por mar de los españoles».

Agustín Rodríguez (Madrid, 1955), doctor en Historia Contemporánea, ha publicado catorce libros sobre temas históricos y navales. Galardonado con tres premios «Virgen del Carmen»: en 1985, por sus obras *Plan naval de Rodríguez-Arias*, en 1986 *La política naval de la Restauración*, y en 1991 por su trabajo *Isaac Peral. Historia de una frustración*. También ha colaborado en el

volumen XXXVI de la *Historia de España* de Menéndez Pidal, recientemente publicado por Espasa Calpe.

**Premio «Antonio de Oquendo».** Dotado con 150.000 pesetas, al coronel del cuerpo de Intendencia de la Armada don José Curt Martínez, por su serie de artículos «Espacios marinos de interés ecológico».



Ingresó en la Escuela Naval Militar de Marín en 1954, y hasta 1990, año en que solicitó su pase a la Reserva Transitoria, desempeñó diversos destinos, tanto a flote como en tierra.

El coronel Curt es licenciado en Ciencias Biológicas e ingeniero técnico agrícola y preside la Junta Rectora del Parque Natural de las Islas Cíes.

Ha publicado nueve libros sobre el tema de la naturaleza, fauna y flora, y en 1981 fue galardonado con el premio Nacional de Periodismo «Rodríguez de la Fuente».

## CENTRO CULTURAL DE LOS EJÉRCITOS: CONMEMORACIÓN DEL 75 ANIVERSARIO DEL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS

Para conmemorar el 75 aniversario del desembarco de Alhucemas, la primera operación militar de nuestra nación en la que participaron fuerzas terrestres, navales y aéreas y que permitió la pacificación de nuestro Protectorado de Marruecos, el Centro Cultural de los Ejércitos (Gran Vía, 13. Madrid) organizó un ciclo de conferencias y una exposición sobre la guerra de África (1909-1927).

La exposición, que se montó en los salones de la biblioteca del centro, bajo la dirección de los coroneles Manuel del Barrio, Eladio Baldovín, José L. Alemán y Félix Rodríguez, fue inaugurada el 17 de mayo por

el general Luis Pontijas, presidente del Centro Cultural de los Ejércitos, permaneciendo abierta hasta el día 26 del mismo mes. La muestra reunía una buena cantidad de fondos del propio centro y de varias entidades y sociedades civiles y militares, así como de colecciones particulares. En ella se resaltaban los hechos más sobresalientes de las campañas por medio de fotografías, maquetas, miniaturas, dioramas, prendas de uniforme, cartografía, libros y prensa de época.

El ciclo de conferencias fue seguido por numeroso público que siguió con gran atención los diversos aspectos que se trataron, tal como quedó de manifiesto en los animados



El director de nuestra REVISTA pronunciando su conferencia (Foto: García Olía)

debates que al finalizar cada una de ellas se suscitaron.

Las cinco conferencias impartidas fueron las siguientes:

4 de mayo: conferencia sobre «El Ejército español en el primer cuarto del siglo xx». Por el coronel Eladio Baldovín Ruiz.

9 de mayo: conferencia sobre «El tercio de extranjeros». Por el coronel Ramón Moya Ruiz.

11 de mayo: conferencia sobre «El desembarco de Alhucemas». Por el coronel Fernando Redondo Díaz.

17 de mayo: conferencia inaugural de la exposición con «Reflexiones sobre la guerra de África». Por el coronel Manuel del Barrio Jala.

25 de mayo: conferencia sobre «La Armada en las campañas de África». Por el capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, director de nuestra REVISTA.

## BAZÁN Y CERVANTES, DE SERGIO

El primer año de lanzamiento de Sergio como escultor tuvo como escenario San Lorenzo de El Escorial, aprovechando una breve parada profesional del cantante bilbaíno de «El Consorcio», en el mes de julio de 1998; aunque su despegue escultórico se inició, a nivel oficial, con el encargo, por parte de la Empresa Nacional Bazán, de la escultura del capitán general del mar Océano don Álvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz. Una pieza única (no más de siete ejemplares), de ochenta centímetros de altura y veinticuatro kilogramos de peso, que se dio a conocer en el arsenal de Ferrol el día 15 de

junio de 1999, en la «puesta de quilla» de la primera de las fragatas F-100 que se están construyendo en el astillero ferrolano y que llevará el nombre de este ilustre marino, sin lugar a dudas, el más importante de la historia de España.

Sergio Blanco abordó este reto con mi asesoramiento histórico-militar, inspirándose en el retrato anónimo del primer marqués de Santa Cruz, fechado entre 1560 y 1570, propiedad de la marquesa de Santa Cruz, en el que aparece con la venera de la orden militar de Santiago sobre el pecho, y la bengala de capitán general en su mano dere-



El escultor Sergio con su figura del marqués de Santa Cruz, propiedad de la Empresa Nacional Bazán.

cha. El Museo Naval de Madrid conserva un retrato, copia de éste, pintado en 1828.

Otro de los retratos que ha servido como documentación para realizar esta escultura de cuerpo entero es una de las pinturas del techo de la Sala de Linajes del palacio del Viso del Marqués, en Ciudad Real, en donde aparece el primer marqués de Santa Cruz entre sus dos mujeres.

A la escultura le ha colocado Sergio una espada en miniatura, copia de la auténtica, que data de los años 70 del siglo XVI y que también pertenece a su descendiente la marquesa de Santa Cruz. En la exposición dedicada a Felipe II, que tuvo lugar en el Monasterio de El Escorial, pudimos ver, medir y dibujar dicha espada, la cual iba enfundada en la vaina auténtica, de cuero, lo que le sirvió a Sergio para realizarla al completo, ceñida a la cintura pendiente del talabarte; moldeando, posteriormente, la daga

de mano izquierda, que hoy en día no se conserva, haciendo juego con la espada. La reproducción de esta espada, que se llevó a cabo en 1971, se puede ver también en el Museo Naval, pero desnuda, sin la vaina.

Hasta ahora, que sepamos, sólo se han llevado al bronce dos esculturas de don Álvaro de Bazán, la mejor de ellas realizada por nuestro admirado escultor Mariano Benlliure, que preside la plaza de la Villa de Madrid, en la cual aparece el marqués con espuelas; la de Sergio, por supuesto, no las lleva; y la otra u otras dos (porque se hicieron dos copias idénticas), se encuentran en la Escuela Naval de Marín y en los jardines de la entrada del palacio del Viso del Marqués, en la que aparece don Álvaro sentado en una silla, y que, independientemente de la calidad de la misma, no nos satisface con esa postura, como si fuera la emperatriz María Teresa de Austria, que siempre le han representado sentada por sus múltiples embarazos (15 hijos).

El «penúltimo» (nunca se puede hablar del último, tratándose de este magnífico escultor) compromiso oficial adquirido por Sergio lo realizó el propio ministro de Defensa don Eduardo Serra, en la visita que llevó a cabo a la primera exposición del artista en El Escorial, y que se materializó en el encargo del diseño, moldeo y ejecución, en bronce, por el procedimiento de «a la cera perdida», de la figura histórica de «el soldado Miguel de Cervantes» (herido de guerra en la batalla de Lepanto, el 7 de octubre de 1571), como premio anual del Ministerio de Defensa. Escultura de cincuenta y cinco centímetros de altura y once kilogramos de peso, que se entregará cada año, a partir del pasado 1 de junio de 2000, a los cinco o seis ganadores de los nuevos «Premios Ministerio de Defensa», según orden ministerial aparecida en el Boletín Oficial del Estado, núm. 16, del 19 de enero del año 2000.

Aunque se trate de la misma persona, o sea, del glorioso autor de *El Quijote*, esta escultura representa al soldado don Miguel de Cervantes Saavedra, de cuerpo entero, joven (24 años), al término de la gloriosa batalla de Lepanto. Un soldado voluntario que a lo largo de sus años de vida militar adquiriría muchos de los conocimientos mundanos que

habrían de servirle para su posterior obra literaria.

«A esta dulce sazón, yo, triste estaba con una espada en la mano asida y sangre de la otra derramaba. El pecho mío de profunda herida sentía llagado y la siniestra mano estaba por mil partes ya rompida.»

(Miguel de Cervantes, en su *Epístola a Mateo Vázquez*).

En la escultura moldeada por Sergio Blanco, con el asesoramiento histórico-militar e iconográfico del que esto firma, aparece el ilustre soldado de cuerpo entero sobre el suelo que forman los tablones de la galera *Marquesa*, cuando se acaba de «cantar» la victoria de Lepanto.

Su mejor retrato, en realidad, es el realizado por su pluma, en el prólogo a sus *Novelas Ejemplares*, aunque nos describe el aspecto que tenía en el año 1613, a los 66 años de edad, por tanto, 43 después de la batalla de Lepanto. Y aunque se hayan indicado como del inmortal novelista ciertos retratos, no existe pintura alguna completamente digna de fe que nos permita conocer la apariencia física de Cervantes, aunque su retrato pintado por Juan de Jáuregui en el año 1600 pudiera ser bastante aproximado, habiendo derivado de éste la multitud de ellos que se hicieron desde el siglo XVII a nuestros días; así, para la iconografía que le hemos facilitado al escultor, ha servido este retrato, lo mismo que el de la colección Casa Torres y otro del Instituto de Valencia de Don Juan.

En la batalla de Lepanto, el soldado voluntario Miguel de Cervantes lograría su «bautismo de sangre» al recibir dos arcabuzazos en el pecho y otro en la mano izquierda; aquéllos no debieron ser muy graves por la distancia a la que le dispararon, según nuestra opinión personal, y el que le afectó a la mano izquierda no le privó de ella, no hay más que consultar la última edición del *Diccionario de la Lengua Española*. Nosotros también hemos consultado el *Tesoro de la Lengua Castellana o Española* de Sebastián de Cobarrubias, primer diccionario de la lengua, editado en Madrid en 1611, y el *Diccionario*



El soldado voluntario Miguel de Cervantes, que se dará, todos los años, a los ganadores del Premio Ministerio de Defensa.

de *Autoridades* compuesto por la Real Academia Española, en Madrid, en 1732, para encontrar en la palabra *manco*: «persona a quien falta un brazo o mano», pero también, que es lo más importante: «aquel que tiene algún brazo o mano débil, que no usa della», «persona lisiada e impedida de ellas (se refiere al brazo o mano) sin poder manejarlas ni usarlas»; y terminando con el actual diccionario: «el que tiene perdido el uso de cualquiera de estos miembros».

Miguel de Cervantes, después de la batalla de Lepanto, siguió siendo soldado varios años y no sufrió la amputación de su mano izquierda, según nuestras investigaciones.

De las esculturas del viejo Cervantes, la más antigua es la de la plaza de Las Cortes, de Madrid, esculpida por Antonio Solá, en Roma, en el año 1835, aunque ésta y la mayoría de las otras no reflejan los rasgos descritos por el autor de *El Quijote* en las *Novelas Ejemplares*, ni coinciden demasiado



con la apariencia física de los retratos más aproximados que le hicieron en sus últimos años.

La calidad de las obras histórico-militares de Sergio está ya patente en algunos museos nacionales, como el Museo Militar del casti- llo de Montjuich, de Barcelona, y el de la Guardia Civil, de Madrid, entre otros. La Marina de guerra española no podía permane- cer inactiva ante el fenómeno escultórico del antiguo componente del grupo «Mocedades», intérprete, con su mujer Estíbaliz, de «El Cantinero de Cuba», y que ha conseguido recientemente que la Empresa Nacional Bazán donara al Museo Naval de Madrid, uno de los siete ejemplares de «Don Álvaro

de Bazán», habiendo recibido últimamente del Ministerio de Defensa un ejemplar del «Soldado Cervantes» en el momento final de la batalla, de Lepanto; asimismo, gracias a los contactos establecidos por el vicealmirante Balbas Otal, director del CESEDEN, la Empresa Nacional Bazán ha ofrecido otro ejemplar del primer marqués de Santa Cruz para que decore el remodelado edificio del paseo de la Castellana.

La Armada española avanza a toda máquina, sin olvidarse de sus hombres, que hicieron historia.

A. de CARLOS


## AULA DE CULTURA E HISTORIA MILITAR «COMANDANTE VILLAMARTÍN» (FUNDACIÓN EMMA EGEE)

En los días 16, 18, 23, 25 y 30 del pasado mes de mayo, tuvo lugar en el Aula de Cultura de la Caja de Ahorros del Mediterráneo «Ramos Carratalá», en Cartagena, el desarro-

llo del III Ciclo de Cultura de Defensa, que bajo el nombre de Fuerzas Armadas: Patrimonio Histórico y Medio Ambiente, había sido programado por el Aula de Cultura e Historia Militar «Comandante Villamartín», en colaboración con el Instituto Español de Estudios Estratégicos (DIGENPOL-MINIS- DEF) y la citada Caja de Ahorros del Mediter- ráneo.


La apertura del ciclo tuvo lugar en el primero de los días señalados y estuvo a cargo del coronel de Infantería de Marina Cristóbal Gil Gil, miembro del Instituto Español de Estudios Estratégicos, quien presentó a continuación al conferenciante capitán de navío Rafael López Alemany, jefe del área de Medio Ambiente (Subdirección General de Planificación y Control-Dirección General de Infraestructura) del Ministe- rio de Defensa, que disertó sobre el tema «La política medioambiental del Ministerio de Defensa».

Al finalizar la citada conferencia tuvo lugar, en un entrañable encuentro entre los asistentes y los organizadores, la presentación del libro editado por la Fundación Emma Egee, «Los movimientos insurreccionales en Cartagena durante el siglo XIX y sus perso- najes (I)», que recoge las cuatro conferencias pronunciadas en el ciclo histórico del año anterior.



**Los movimientos  
insurreccionales en  
Cartagena durante el  
siglo XIX y sus  
personajes (I)**

**MIGUEL ALONSO BAQUER  
FRANCISCO HENARES DÍAZ  
MANUEL RUIZ SIERRA  
JUAN ANTONIO GÓMEZ VIZCAÍNO**



FUNDACION EMMA EGEE

En días sucesivos, según se indica, tuvieron lugar, respectivamente, las conferencias siguientes: «Protección del patrimonio histórico-cultural por las Fuerzas Armadas», a cargo de José Luis Martín Rodríguez, director del Instituto Universitario «General Gutiérrez Mellado»; «Desarrollo sostenible: Prevención de la contaminación y sistemas de gestión ambiental», a cargo de Stella Moreno Grau, profesora titular de la Universidad Politécnica de Cartagena; «El patrimonio histórico del Ejército de Tierra», a cargo de Juan María de Peñaranda y Algar, director del Instituto de Historia y Cultura Militar, y finalmente «Ley del patrimonio histórico español: monumentos, conjuntos y sitios históricos», a cargo de María Ascensión Andreu Martínez, licenciada en Derecho y Arqueología.

Todas estas actividades se enmarcan dentro del «Año Antonio de Escaño», como



AULA DE CULTURA E HISTORIA MILITAR  
COMANDANTE VILLAMARTÍN

homenaje al que fue teniente general de la Armada, ministro de Marina y regente del Reino I, al que se le dedicará en el mes de noviembre el ciclo histórico que esta institución realiza anualmente, en el que se publicará su biografía, se impartirán una serie de conferencias y se realizará una exposición de miniaturas militares, en colaboración con la asociación local de esta especialidad.

J. G. V.

## 150 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA ESCUELA DE MAQUINISTAS E INGENIEROS MECÁNICOS

La actual Escuela de Energía y Propulsión de la Armada ha celebrado el 150 aniversario de su creación.

El día 22 de mayo de 1850, S. M. la reina Isabel II dictó el R. D. 2205/1850 por el que se creaba la Escuela de Maquinistas e Ingenieros Mecánicos, que se ubicaría en el Arsenal de Ferrol, anexa al taller de máquinas de vapor, con el objeto de «formar hombres capaces de atender las nuevas técnicas, surgidas con la propulsión mecánica de los buques de guerra».

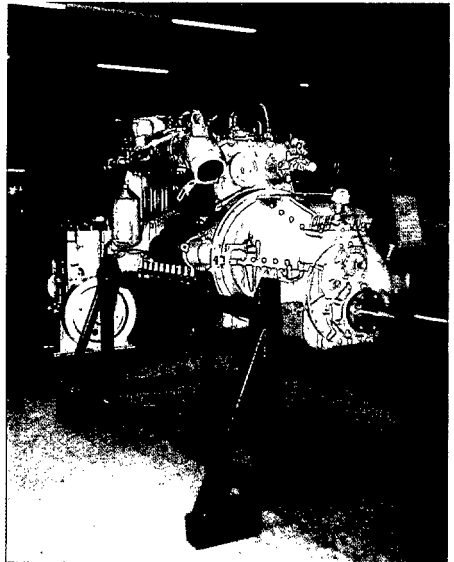
Durante estos 150 años, la escuela ha sufrido diversos cambios de denominación, traslados, cierre temporal... hasta el nombre actual de Escuela de Energía y Propulsión de la Armada (ESEPA), hasta las nuevas instalaciones inauguradas por S. M. el Rey Don Juan Carlos I, el día 17 de octubre de 1994.

La conmemoración se ha celebrado con tres actos principales:

— Acto castrense el día 27 de mayo en la ESEPA de Ferrol, dentro de los actos del Día de las Fuerzas Armadas.

— «Exposición histórica y evolutiva de materiales y medios docentes», en el Centro

Cultural y Social de la Armada en Ferrol, entre los días 27 de mayo al 2 de junio.



Exposición 150 aniversario ESEPA. Motor Gray-Marine. (Foto: A. Pintos Pintos).



S. M. el Rey firma en el libro de honor de la ESEPA el día de su inauguración (17-X-1994), en presencia del capitán de navío Sánchez-Moraleda, director del centro; el almirante López de Arenosa, capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, y el presidente de la Xunta, Manuel Fraga.

— Conferencia, en el mismo centro, el día 2 de junio con el título «La evolución de la Escuela durante los 150 años transcurridos desde su creación», impartida por los capitanes de navío Lens Tuero (actual director de la ESEPA) y Sánchez-Moraleda López.

El acto central tuvo lugar el día 27 de mayo en la ESEPA, y estuvo presidido por el almirante Morales, jefe de la Zona Marítima del Cantábrico; durante el acto se dio lectura al mensaje enviado por el ministro de Defensa señor Trilló.

La exposición ha permanecido abierta en el Centro Cultural y Social de la Armada, en Ferrol, entre los días 27 de mayo y 2 de junio.

En ella se han expuesto parte de los libros de texto y diverso material educativo empleado en las diversas épocas de la escuela. Asimismo, se presentaron maquetas de los buques de la Armada, desde el primer buque con propulsión de vapor a ruedas en la Armada, el *Isabel II* (ex *Royal William*), adquirido en Quebec en 1834 por un millón de reales, hasta los más modernos en construcción, como las fragatas F-100, pasando por maquetas de casi todos los buques actualmente en servicio.

La muestra presentaba maquetas de los diferentes sistemas propulsores, desde las plantas de vapor con máquinas alternativas a las de turbinas de vapor, los motores diesel y

las turbinas de gas empleadas tanto en buques como en aeronaves. Así, se podía admirar, entre otras, una maqueta de caldera Yarrow, una de máquina alternativa, un motor Gray-Marine, una turbina mixta con una etapa Curtis y 16 etapas Parsons, una turbina de gas Williams & Lane Garrett para empleo en helicóptero, etc.

En 22 paneles explicativos se podían seguir los acontecimientos a lo largo de su historia, ilustrados con los dibujos o fotografías adecuados.

Dos ordenadores permitían conocer los sistemas de control de plataforma de los más modernos buques actuales: buque de apoyo de combate *Patiño*, cazaminas *Segura*, buque de desembarco *Galicia* y fragatas F-100.

La exposición se completaba con otros materiales didácticos empleados en las aulas actuales.

El día 2 de junio se cerraron los actos conmemorativos con la conferencia «La evolución de la Escuela durante los 150 años transcurridos desde su creación», impartida por los capitanes de navío Lens Tuero (actual director de la ESEPA) y Sánchez-Moraleda López. El acto tuvo lugar en el Centro Cultural y Social de la Armada y fue presidido por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico Rafael de Morales.

## PRESENTACIÓN DE LA «HISTORIA DE LA MÚSICA MILITAR DE ESPAÑA»

En el salón de actos del Instituto de Historia y Cultura Militar, ha tenido lugar, el día 8 de junio, la presentación del libro del ilustre historiador y musicólogo militar Ricardo Fernández de Latorre, *Historia de la Música Militar de España*.

Hizo la presentación del acto, el general director de Instituto; seguidamente cede la palabra al autor de estas líneas, quien resalta, la importancia capital de los trabajos de investigación de Fernández de Latorre en el campo de la historiografía musical española, coronados por esta nueva obra que, no dudamos, se convertirá en libro insustituible de consulta para todo aquel que desee no sólo conocer, sino además profundizar en la naturaleza, la estructura y la historia de nuestra querida y gran desconocida música marcial.

Seguidamente, el general Ariza, subdirector del Instituto, hizo una amplia semblanza biográfica del autor, destacando sus extraordinarios méritos profesionales y humanos, puestos de manifiesto a través de la extensa y profunda labor realizada en pro de la música militar y de la aeronáutica de nuestras Fuerzas Armadas en numerosos trabajos, publicaciones, documentales cinematográficos y programas de televisión.

A continuación Ricardo Fernández de Latorre nos deleitó con sus palabras en una exposición del proceso creativo de su *Historia de la Música Militar en España*, salpicado de interesantes datos y anécdotas curiosas que figuran en la obra, como la que se basa en el empleo por los iberos de tambores cubiertos, según el historiador Mellado, por



las pieles de sus jefes guerreros muertos en combate, para enardecer a los soldados, hecho que cita el general Bermúdez de Castro con su peculiar gracejo en estos términos:

«Eso de despellejar al jefe es tan español que nadie puede discutirnos la paternidad del invento.»

Con palabras de agradecimiento y satisfacción por el nuevo libro, el general Peñaranda, director del Instituto, dio por terminado el acto, sirviéndose a continuación una copa de vino español a las personalidades y numerosos invitados que asistieron al que consideramos uno de los acontecimientos culturales más importantes de los últimos años.

A. MENA CALVO

## LA NOVELA HISTÓRICA: LA ROSA DE LOS VIENTOS

Quizá sea Walter Scott el inventor y más perfecto ejecutor de la moderna novela histórica. Anteriormente primaba demasiado el interés literario sobre un relato histórico que sólo le servía de soporte. Al leer el *Hamlet* a nadie se le ocurre querer completarlo leyendo la historia de la Dinamarca del Renacimiento; o la de Polonia, tras recrearse con los versos

de *La Vida es sueño* de Calderón. Porque lo histórico ha de participar en la trama de manera importante, si bien a través de los personajes de la novela, ya que son ellos y el dramatismo de sus acciones lo que nos hace desear saber más sobre sus circunstancias; y, si las circunstancias son históricas, sobre la historia.



Su Majestades los Reyes tras inaugurar en la ciudad de Victoria, Columbia Británica (Canadá), el busto del capitán de navío de La Bodega y Quadra (marzo, 1984)

Desgraciadamente, los editores de la novela histórica nunca han tomado parecida precaución. No fueron rigurosos en negarse a publicar no ya toda la verdad de la historia, pues sólo lo novelesco de los personajes interesa, pero al menos nada que no fuera verdad. O al menos históricamente verosímil: en *El Sitio de Breda*, de Calderón, no sabemos si fue verdad el enfrentamiento del mando español con Spínola cuando éste ordenó un dispositivo de combate con los españoles en retaguardia, pero sí verosímil, porque era una táctica habitual intentar sorprender al enemigo. Y en este caso se logró simulando marchar sobre otra ciudad próxima y luego ordenar media vuelta y contramarcha para caer sobre Breda, con los españoles en vanguardia. Sin embargo, no es una novela histórica fundamentar el interés literario en algo que es históricamente falso. Y cuando los motivos de presentar la falsedad son incluso ajenos la literatura, la obra es pura y llanamente algo deshonesto.

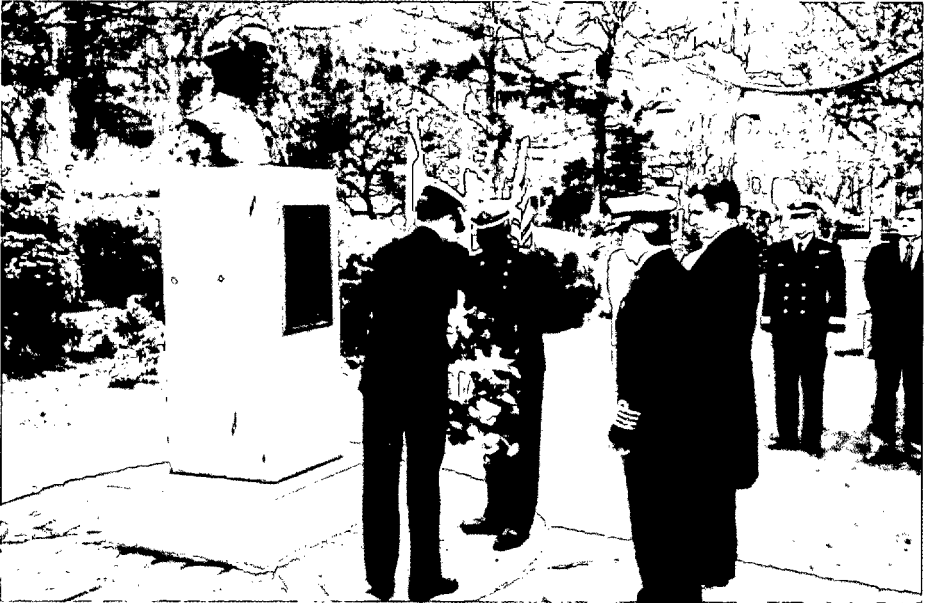
La normalidad debería ajustarse a las novelas claramente estructuradas como tales pero cuya acción se desarrolla en otra época histórica. Ya hemos dicho que el autor que con más perfección alcanza este desiderátum, y es casi el creador de las reglas implícitas en esta normalidad, es Walter Scott. La primera de estas reglas es no tomar como protagonistas personajes célebres de la historia, que, por conocidos y asiduamente tratados en los textos, no nos dejarían el espacio de libertad necesario para la invención de acaecimientos y la familiaridad con los personajes que toda novela requiere. Actualmente, Robert Graves, que ha tratado con mucho éxito editorial la novela histórica, no siempre la ha seguido, porque barajar dentro de una trama (*Yo, Claudio*) a los siete césares y su época, ya tratados hasta la saciedad por Tácito, Seutonio y otros historiadores menores, es algo que supera la capacidad incluso de un gran novelista, y Graves lo es. Lo mismo se podría decir respecto a Milton en la *Historia de*

Marie Powell, su mujer. En cambio sí acertó con *Las aventuras del sargento Lamb*, personaje imaginario pero que da nombre a uno cualquiera de los soldados del ejército británico en la guerra de la Independencia norteamericana, cuyas interesantes vicisitudes personales nos permiten mayor conocimiento de aquella época y de aquella guerra que el más documentado texto histórico.

La novela histórica que deberíamos de haber empezado a comentar hace ya rato, *La Rosa de los Vientos*, del veterano novelista Antonio Menchaca, sigue estrictamente esta regla. El personaje seleccionado como protagonista, el explorador y navegante capitán de navío don Juan Francisco de la Bodega y Quadra, no fue uno de los grandes descubridores ya archiconocidos de todo el mundo: no vivió en la época de la conquista, ni estuvo en los grandes combates navales de nuestra historia. Aunque fue el alma de ellas, no siempre mandó las expediciones ordenadas por Carlos III para buscar un paso al Atlántico al norte de las costas de California, o al

menos rebasar el estrecho de Bering, cosa que no se cumplió. Su mediocre gloria naval la debe a sus levantamientos de la costa de lo que hoy es Canadá, a su buena mano con los indígenas, a pesar de que en una ocasión le mataron a traición casi la mitad de la tripulación de su barco, y a sus dotes diplomáticas para suavizar un conflicto con una expedición inglesa a la misma zona, con cuyo jefe, el capitán de navío Vancouver, llegó a establecer una verdadera amistad. Ni siquiera llegó a navegar con Malaspina, cuando en su célebre expedición por nuestros territorios de ultramar recorrió aquellos mares. Es decir, si no un desconocido, sí el casi desconocido no del todo jefe de unas expediciones marítimas poco conocidas. El protagonista perfecto para una novela histórica.

La segunda regla scottiana podría definirse como la necesidad de ajustarse a una trama *unitaria* en la que actúen dramáticamente sólo unos pocos personajes. Las magníficas novelas históricas de mi paisano Pérez Rever-



El comandante del *Juan Sebastián de Elcano*, el entonces capitán de navío Pedro Lapique Quiñones colocando una corona en el monumento del capitán de navío de La Bodega en la ciudad de Victoria, Canadá.

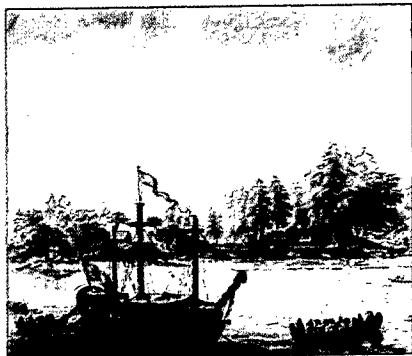
Antonio Menchaca

## LA ROSA DE LOS VIENTOS

*Venturas y desventuras  
del explorador y navegante, Capitán de Navío  
don Juan Francisco de la Bodega y Quadra.*

(1744-1794)

[Novela]



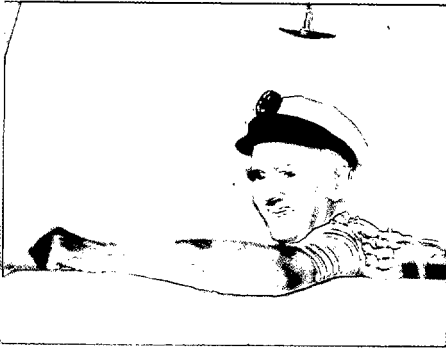
BIBLIOTECA NUEVA

te, aun cuando destaca los pocos personajes del capitán Alariste y la gente de su escuadra, la poca verosimilitud de los sucesos extramilitares y la extensión a todo el ejército español de los militares, las hubieran convertido en novelas flojas si otras excelencias, que no es el caso de tratar aquí, no las hubieran elevado a gran altura. *La Rosa de los Vientos* no adolece propiamente de este defecto, pues los personajes son los justos, y hay una trama que podría tener interés dramático: el conflicto entre el enamoramiento con proyecto de matrimonio de La Bodega por la Niña Remedios, por un lado, y las necesidades del servicio que los continuos preparativos y ejecución de las exploraciones le impiden celebrar, por otro. Sin embargo, ese posible interés dramático queda bastante descafeinado. Primero, porque la novela está escrita con la monotonía cronológica de una hoja de servicios. No tanto su lenguaje, que no sé si acertadamente intenta imitar al del siglo XVIII, como por el trato igual y uniforme que le da a todos los hechos que narra, sea cual sea su interés intrínseco. Además el

autor comete un fallo, al redactar la novela en primera persona, y ser esta persona el protagonista, el capitán de navío La Bodega. Lo malo de que todas las reflexiones, sentimientos e ideas, que componen la novela hayan de partir de la mente de un personaje histórico, incluso aunque sea un personaje históricamente secundario, es que no se puede tratar de sus buenas cualidades sin caer ante el lector en la vanagloria; ni la crítica a las malas cualidades de los demás sin aparecer como un envidioso. Por eso ha de conformarse ante la injusticia de que no le den a él el mando de las expediciones aunque sea el que tenga más experiencia, incluso aunque sea el más antiguo. Eso introduce una falta de pasión en el protagonista que contagia al lector.

Pero, ¿cómo se podría haber hecho interesante sin mentir ese lento proceso que hemos propuesto como la verdadera trama de la novela: la renuncia al matrimonio por necesidades del servicio? No se trata de mentir, sino de seleccionar, y llegado el caso exagerar (aparte de que no creo que ningún lector se acabe de creer como auténtico eso de que la Niña Remedios, profesa en las carmelitas descalzas, abandonase sin permiso el convento para acudir al lecho de muerte de La Bodega). Porque el conflicto no es de por sí de poco interés. Si recordamos nuestra juventud, ¿no podríamos contar cien casos en los que una salida anticipada de puerto, unas maniobras imprevistas, un cambio de destino, o, el peor de los impedimentos y también el más frecuente, la falta de dinero a la que nos tenía sometidos la escasez de la paga nos estropearon no un ligue, sino el inicio de lo que podría haber sido un amor eterno?

La tercera regla que hemos deducido de la lectura de Scott es sobre la envoltura de la trama o ambiente histórico sobre el que se apoya la novela. El autor no debe limitarse a lucir su erudición, aunque es bueno que la posea, incluso que la manifieste en alguna cita exacta que sirva para reafirmar la verdad histórica; pero, dado que los personajes deben ser imaginarios o al menos, según la primera regla, no universalmente conocidos, este uso de la erudición debe quedar restringido a lo que es general a la época en cuestión. No vale hacer a uno de los personajes amigo de



Antonio Menchaca Careaga.

Quevedo, que conozca sus secretos, tenga correspondencia con él y pueda leer antes de que se publique lo de «serán polvo, pero polvo enamorado»; o recibir la confidencia de que ha preparado un soneto contra el conde duque de Olivares, y a continuación largarnos lo de «Érase un hombre a una nariz pegado». Esta regla, quizá la más importante, ha sido perfectamente cumplida por Menchaca. Nada que roce su incumplimiento. Ninguna correspondencia literaria con Moratín, Meléndez, ni siquiera, aunque se encuentra con él en la tertulia en Cádiz de doña Melchora, con Cadalso de nuestro personaje. No tiene amistad con Godoy o Jovellanos, con ningún torero o actriz célebre de su tiempo. Sin embargo, y ése es uno de los mayores aciertos de la novela, logra admirablemente en todo momento dar con la tecla que llena de verdad y de vida el ambiente de la época. Es la del final del racionalismo, ya con atisbos románticos, de los enciclopedistas y *philosophes* franceses adorados por la buena sociedad europea y americana, de la observación de los fenómenos físicos, del pararrayos de Franklin, del *placet experiri* de Goethe. Bien es verdad que la profesión del capitán de navío La Bodega se armonizaba mucho con los intereses intelectuales y morales de ese tiempo, y felicitamos al autor por haberlos escogido: el avance en los instrumentos de

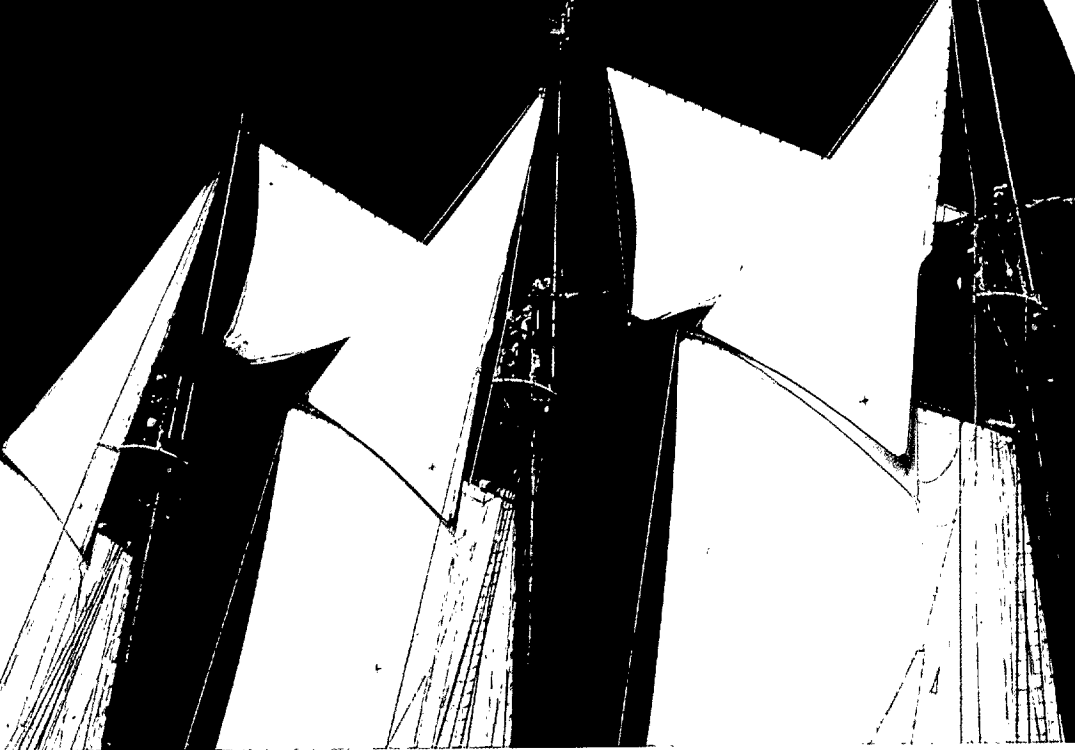
navegación, fundamentalmente en los cronómetros, y la búsqueda de nuevos métodos para efectuar levantamientos cartográficos más exactos tenían que interesar a un marino dedicado a misiones de exploración; los recientes principios morales y políticos plasmados en la revolución americana, y que ya en el viejo continente preparaban el estallido de la revolución francesa, tenían también que interesar a quien sus exploraciones le habían llevado a actuar política y diplomáticamente con los indígenas del NO de la costa americana con los que entraba en contacto, y con los mandos de otras expediciones de armadas extranjeras que no admitían la soberanía de España en aquellos territorios. Hasta la ideología rusioniana del *bon sauvage*, tan popular entre los civilizados, queda muy bien expresada en los contactos de La Bodega con los nada literarios pero auténticos *buenos salvajes* de Nutka en las actuales costas del Canadá (porque, como ya hemos citado, su contacto con los *buenos salvajes* sólo de nombre le costó la muerte de casi la mitad de la tripulación de su buque en la punta de los Mártires, al norte de San Francisco).

En fin, para no extendernos más, creemos que la novela histórica *La Rosa de los Vientos* de Antonio Menchaca tiene las cualidades suficientes para interesar a quienes sean aficionados a la literatura, o a la historia, o a la marina, o, sobre todo, al que se interese por los tres temas, lo cual no es infrecuente entre la gente de la Armada. Su argumento general es ciertamente bello: el sacrificio de los intereses particulares de un individuo, que tuvo en principio todas las ventajas para ser feliz, de haber tenido tiempo para cuidarlos, a los más altos de su rey y su nación. Por eso, a esta novela yo le hubiera dado por título, en vez del que tiene, otro algo más largo y que es una estrofa del himno de la Armada: «En la Rosa de los Vientos me crucifico por Tí.»

A. de QUEROL LOMBARDEO







Escandalosas. (Foto: J. A. Martínez Cogolludo).



## GACETILLA

### Toma de posesión del nuevo almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo

El nuevo jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante José Antonio Zea Salgueiro, tomó posesión de su cargo el pasado 19 de mayo en Cartagena, en un acto que se celebró en el antiguo palacio de Capitanía General de la ciudad departamental y al que asistieron las primeras autoridades militares de la región junto con las civiles, autonómicas y locales.

El nuevo almirante, tras recibir los honores de ordenanza por una compañía de Infantería de Marina del Tercio de Levante, subió al Salón del Trono, donde el jefe del Estado Mayor de la zona, contralmirante Enrique Valdés, dio lectura al real decreto del nombramiento. El almirante Zea pronunció una alocución y saludó a las autoridades asistentes al acto. A continuación se desplazó a la puerta principal de Capitanía, desde donde presenció el desfile de la compañía de honores.

El almirante José Antonio Zea Salgueiro nació en Ferrol en 1938 e ingresó en la Escuela Naval Militar de Marín en 1956. Durante su carrera naval ha desempeñado diferentes destinos, entre los que cabe destacar los de comandante de la corbeta *Vence-*





Palacio de Capitanía de Cartagena. Espectación ante el arriado de bandera el Día de las FAS 2000. (Foto: V. Cepeda Celadrán).

dora, el destructor *Méndez Núñez*, el transporte de ataque *Castilla*, y de contralmirante, el de comandante del Grupo Alfa de la Flota. En 1995 ascendió a vicealmirante, ocupando

la jefatura del Arsenal de Cartagena, hasta que en 1998 fue nombrado jefe de la Zona Marítima de Canarias y el pasado 5 de mayo ascendió al empleo de almirante.

## El cardenal Carles bendijo la imagen de la Virgen del Carmen del patrullero *Alcanada*

El cardenal Ricard María Carles, arzobispo de Barcelona, celebró a bordo del patrullero *Alcanada* la ceremonia de entronización de Nuestra Santísima Virgen del Carmen, patrona de la Marina.

El acto se celebró el pasado 9 de mayo y fue presidido por el jefe del Sector Naval de Cataluña, capitán de navío Manuel Ramírez Núñez, acompañado por el comandante del patrullero, teniente de navío Alfonso Valles Sales; el ayudante militar de Marina de Rosas, capitán de corbeta Manuel González Solana; el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Rosas; miembros de la Lliga Naval y de la Asociación de Amigos del Museo Marítimo de la Ciudad Condal y representantes del puerto de Barcelona.



## Celebración del II centenario de la Comandancia de Marina de Bilbao

La Comandancia de Marina de Bilbao, que fue creada bajo el reinado de Carlos IV en el año 1800, habiendo sido su primer comandante el brigadier de la Armada don Juan Domingo de Landecheo y Allende, oriundo de Bilbao, celebró los pasados días 24 y 25 de mayo, coincidiendo con el 700 aniversario de la fundación de la ciudad por don Diego López de Haro, su II centenario con una serie de actos, entre los que cabe destacar los siguientes.

Día 23 de mayo: misa en la iglesia de san Vicente Mártir. A continuación y en la Comandancia de Marina, imposición de la Cruz del Mérito Naval al presidente del Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club, José M. Loredó Mutiozabal, y a los ex marineros de reemplazo Ángel García Roqueñi y Francisco J. Hernández Irlés. Al finalizar el acto se sirvió una copa de vino español a las autoridades e invitados asistentes.

Por la tarde, y en el Real Club Marítimo del Abra, conferencia sobre la Marina de Vizcaya y la comandancia de Marina de Bilbao, pronunciada por el director del Museo Naval de Ferrol. Este acto contó con la presencia del alcalde de Bilbao, entre otras personalidades destacadas. La conferencia fue seguida de un cóctel y una cena ofrecidas por el Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club.

Día 25 de mayo: se celebró, en la mañana, en los salones de la centenaria sociedad «Bilbaína» y presidida por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, la reunión semestral de los comandantes navales de la Zona Marítima.

En la tarde, y en los patrulleros de altura de la Armada *Atalaya* y *Serviola* atracados en el puerto de Santurce, tuvo lugar un cóctel al que asistieron diversas autoridades y personalidades de la vida local.



Asistentes a la conferencia en el Real Club Marítimo.

Estos actos, presididos por el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Rafael de Morales Romero, contaron con la presencia de diversas autoridades y personalidades de la vida local, civiles y militares, entre los que cabe destacar la presencia de los alcaldes de Bilbao y Santurce, el presidente y la fiscal del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, el *ararteko* (defensor del pueblo vasco), el subdelegado del Gobierno en Vizcaya, la presidente de la Audiencia

Provincial, el general comandante militar de Vizcaya, el general de la 5.ª zona de la Guardia Civil, el general jefe de la brigada ligera San Marcial y comandante militar de Álava, el director de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco, el presidente y el secretario general de la Fundación «Museo Marítimo de la Ría» y diversos representantes consulares.

M. P. F.



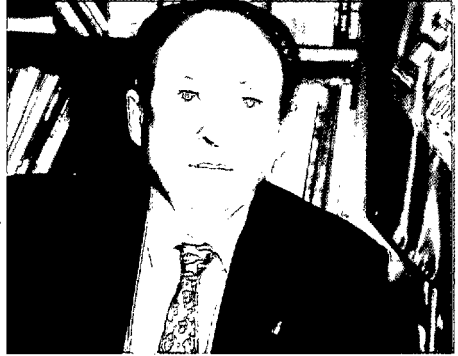
De izquierda a derecha: Capitán de fragata, comandante naval del Miño, Juan Isidro Leyva Ros; capitán de corbeta, ayudante del almirante, Gonzalo Parente de Castro; capitán de corbeta del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, José Juan Villegas Costa; capitán de navío, comandante militar de Villagarcía, Ángel Luis Lorenzo Pereira; capitán de navío, comandante militar de Santander, José Julio Pavia Parareda; contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, Pedro Español Jofre de Villegas; capitán de fragata, comandante militar de San Sebastián, Salvador María Delgado Moreno; presidente de la sociedad «La Bilbaína», Daniel Aresti Alzuyeta; capitán de navío, comandante militar de Gijón, Mariano Mayo Consentino; almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Rafael de Morales Romero; gerente de la sociedad «La Bilbaína», Juan Torres Mugarza; capitán de navío, comandante militar de Bilbao, Marcelino Piñeiro Fernández; capitán de navío, comandante militar de Vigo, Carlos Sande Amor; capitán de navío, comandante militar de La Coruña, Juan Carlos Salazar Camarero; capitán de corbeta del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, Santiago Ramón González Gómez; capitán de fragata, comandante militar de Ferrol, Guillermo Díaz del Río Sánchez-Ocaña.

## José Luis López-Sors, nuevo director general de la Marina Mercante

Ha sido nombrado director general de la Marina Mercante José Luis López-Sors González. Dicho nombramiento aparece en el Boletín Oficial del Estado número 121, de 20 de mayo de 2000. También presidirá, de acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

El nuevo responsable de la Marina Mercante, nacido en Ferrol el 8 de octubre de 1941, es ingeniero naval, especialidades en Tráfico Marítimo y en Construcción Naval, por la Universidad Politécnica de Madrid, y PDG 74 del Instituto de Estudios Superiores de la Empresa (IESE) de la Universidad de Navarra, Barcelona:

Inició su carrera profesional en la Empresa Nacional Bazán (1967-1970) como ingeniero del departamento de Producción en Ferrol. Ha ocupado, luego, puestos de responsabilidad en varias empresas privadas en los sectores auxiliar de construcción naval, ingeniería de transportes, navieras y sector financiero.



Desde 1992 es funcionario por oposición del Cuerpo de Ingenieros Navales de la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento. De 1993 a 1995 desempeñó el puesto de jefe de Inspección Marítima en las capitanías marítimas de Tarragona y Palamós. En 1995 fue nombrado capitán marítimo de Sevilla, cargo que ha desempeñado hasta la actualidad.

## Sirenas de hierro

El 24 de febrero de 2000 puede considerarse una fecha histórica en el Arma Submarina, pues ese día se presentaron las cinco primeras mujeres voluntarias para servir en los submarinos. Cinco semanas más tarde finalizaban el curso de Aptitud de Submarinos, después de sobrepasar las pruebas pertinentes: cámara hiperbárica del CBA, salida del tanque de escape libre de la ESUB, navegación de 24 horas en un submarino, etc. Así, Encarnación García Mengual, natural de Archena y sonarista, pasará destinada al submarino *Marsopa*, al igual que la torpedista Berta Medina Gálvez, de Villanueva i la Geltrú. Las otras tres MPTM, procedentes de la ESENGRA, y escritoras, Estefanía Bernal, de Murcia; Lidia Llor, de Cartagena y

Elisa Rodríguez, de Santa Fe, irán a ocupar sendos destinos en los detall del Estado Mayor, BASUB y ESUB, con toda la ilusión de sus 20 años.



(Foto: A. Arévalo Díaz del Río).

## Homenaje al cabo Fradera en Malgrat de Mar

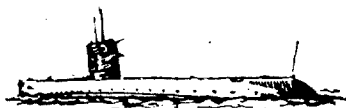
La Hermandad Marinera de Nuestra Señora del Carmen rindió un homenaje en Malgrat de Mar al cabo de la dotación de la *Resolución*, Esteban Fradera, hijo heroico de esa marinera villa gerundense, que supo defender el honor de España y la Armada, a cosata de su propia vida, haciendo frente al populacho amotinado en el puerto de El Callao en febrero de 1865, en los prolegómenos de aquella guerra romántica y estéril que libró España en el Pacífico contra las repúblicas coligadas de Perú, Chile, Bolivia y Ecuador, cuyo acto final fue el bombardeo de los fuertes de El Callao por la escuadra de Méndez Núñez el día 2 de mayo de 1866.

El acto de Malgrat de Mar fue presidido por el jefe del sector naval de Cataluña, capitán de navío Manuel Ramírez Núñez, y el presidente de la Hermandad Marinera Nuestra Señora del Carmen, José Fontrodó Cardó. También estuvo presente en el acto una representación del patrullero *Cabo Fradera* (nombre que se viene perpetuando en la Armada desde que en el año 1870 fue botado en el arsenal de La Habana el primer *Cabo Fradera*, clasificado como cañonero de tercera clase).

La Hermandad Marinera de Nuestra Señora del Carmen fue fundada el 16 de julio de 1950 por un grupo de jóvenes de Malgrat que habían prestado el servicio militar en la Armada como marineros e infantes de marina, con el fin de propagar y



mantener viva la devoción a la Virgen del Carmen, patrona de la Marina española y de toda la gente marinera. Este año celebran el cincuentenario de su fundación, y recientemente dicha hermandad celebró a bordo del *Príncipe de Asturias* —atracado en Barcelona con ocasión del día de las FAS 2000— un acto de homenaje de la Armada a la que asistieron la mayoría de sus miembros y familias.





## LIBROS

GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: **Catálogo de Pinturas del Museo Naval. Retratos de los Reyes de España en la Jurisdicción Central de Marina.**—Ministerio de Defensa, Museo Naval. Madrid, 1999; 136 pp. 40 ilustraciones de color.

Con la obra *Catálogo de Pinturas del Museo Naval*, se pretende recoger todos los fondos de valor histórico-artísticos depositados en los centros y dependencias de la Armada, sistematizados en un ambicioso plan que abarca 818 pinturas de variados géneros (retratos, pintura marítima, vistas, paisajes y bodegones y pintura religiosa). Se presenta en un tomo para cada zona marítima, excepto la Jurisdicción Central, que dado el volumen de material precisa de varios tomos. La Zona Marítima de Canarias, que se incluye en la del Estrecho.

Este trabajo, emprendido hace cinco años por Fernando González de Canales, desborda los límites del inventariado y la catalogación, rozando lo enciclopédico, pues no se limita a asignar números de inventario, ni siquiera a consignar las características





de las obras, anotar las vicisitudes por las que han pasado a lo largo de su vida, describir la composición que contempla el observador, sino que centra el objeto retratado en su circunstancia histórica y extiende la descripción a todo cuanto aparece en el cuadro. Así, el espectador no sólo percibirá la escena que se le ofrece, sino que se encontrará asimismo arropado por las más variadas ciencias auxiliares de la historia: multitud de datos y referencias bibliográficas, retazos de medallística, vexilología, sigilografía, uniformología... se ponen a su alcance sin que quede nada en el lienzo que no haya sido objeto de la inquietud investigadora del autor. Se trata, en suma, no de exhibir los cuadros por su bondad, sino de mostrar la historia que contienen.

El tomo I de esta obra, que comentamos hoy, *Retratos de los Reyes de España*, está dedicado, como su nombre indica, a los retratos de los reyes de España y personas reales existentes en el patrimonio de la Armada. Comienza por un retrato de Alfonso X el Sabio, obra realizada sobre pergamino por Julio García Condoy, y termina por otro de la Reina Doña Sofía, un óleo sobre lienzo de Pilar Cañada. En el medio, los Reyes Católicos, Felipe II, Felipe V y el resto de la Casa de Borbón hasta Juan Carlos I.

Después de la dedicatoria, los agradecimientos, la presentación y el prólogo, aparece el plan de la obra, tremendo compromiso que podría antojársele excesivo a quien no conozca la personalidad del autor. Apoyándose en todo lo que puede suministrarle información, en el Instituto de Historia Naval y en el mismo Museo Naval, ha sacado adelante cinco tomos, uno por año, el primero de los cuales estamos comentando hoy; los otros cuatro se encuentran en distinta fases de elaboración. Más parece la obra de un equipo, como corresponde a un trabajo tan intenso y variado.

Una interesantísima interpretación histórico-artística de este tipo de pintura sirve de soporte digno para introducir la galería de retratos de los reyes mencionados, a los que se da un tratamiento individualizado, de tal modo que el protagonismo se reparte entre el cuadro mismo y el personaje retratado. De éste se dibuja una línea vital muy esquematizada a modo de pequeña biografía. Del cuadro se reseña cuanto cabe decir (también su vida, hasta donde ha sido posible) y se hace una descripción pormenorizada de todos sus detalles.

Aun cuando solamente algunos cuadros han salido de pinceles sobresalientes, se trazan en el libro una notas biográficas de todos ellos, que se recogen en el apartado correspondiente.

Una extensa *Bibliografía general* y amplios *Índices, general, onomástico y toponímico*, completan una obra necesaria que viene a engrosar la ya abultada colección de catálogos del Museo Naval.

Estamos ante una obra meritoria, propia de esos raros colosos de la voluntad para los que el objetivo es la culminación del trabajo, al margen de otras seducciones, como el lucro, la notoriedad o la vanidad, que tanto abundan por estos lares. Podríamos aceptar la idea de antemano si fuera éste un trabajo de electrónica, especialidad del autor; pero la obra emprendida por Fernando

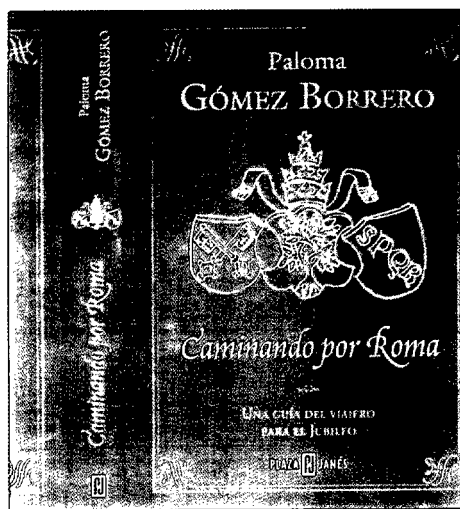
González de Canales... El lector tendrá ocasión de calibrar las excepcionales dotes para el género que tiene el autor, pues este primer tomo no es más que una muestra.

La obra, impresa en la imprenta del Cuartel General de la Armada, ha resultado digna para los escasos medios de que se dispone a causa de las limitaciones presupuestarias impuestas por la Administración. Han sobrado dedicación, esfuerzo y generosidad, pero han faltado medios. Y aunque no es ésta una obra dedicada al Arte, se merecía más cuidado y mejor calidad. Porque no es propiamente un catálogo, sino algo más.

J. O. A.



**GÓMEZ BORRERO, Paloma: Caminando por Roma. Una guía del viajero para el Jubileo.**—Plaza y Janés. Barcelona. Noviembre 1999; 255 páginas.



Roma es la sede actual del Colegio de Defensa de la OTAN, el centro fundado por el general Eisenhower al finalizar la segunda guerra mundial, para impartir cursos de defensa y seguridad a militares de alta graduación, diplomáticos y altos funcionarios estatales de los países aliados. A dichos cursos asisten oficiales de nuestra Armada y en más de una ocasión han solicitado mi consejo sobre algún libro o guía para recorrer la Ciudad Eterna.

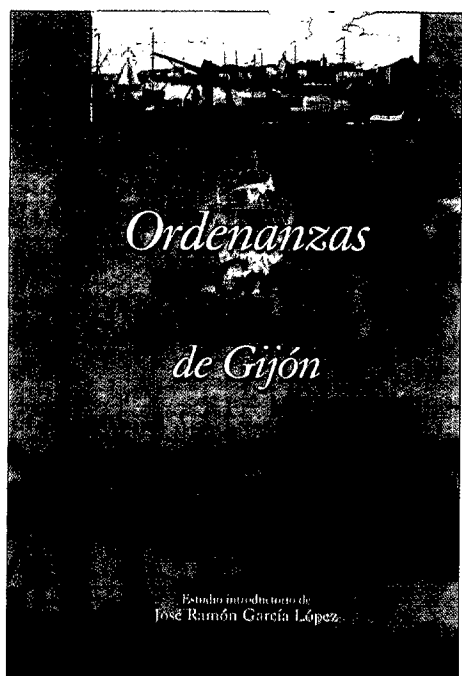
Pues bien, ahí va uno, *Caminando por Roma*, de la galardonada y popular periodista Paloma Gómez Borrero, libro que además tiene el don de la oportunidad, pues está escrito con

ocasión del Jubileo del tercer milenio, que empezó la pasada Nochebuena y concluirá en enero de 2001. Por ello, la introducción y, primera parte del libro tratan de la, historia, anécdotas y curiosidades de los años santos habidos, desde el primero en 1300 hasta el actual, que conmemora los dos mil años del nacimiento de Cristo. En la segunda parte, Paloma Gómez Borrero nos acompaña y orienta a partir de la ruta de las siete basílicas, alejándonos del clásico tour, e incluso hace que nos extraviemos por lugares insólitos, con el propósito de que descubramos la Roma secreta y cargada de historia.

*Caminando por Roma* se lee de un tirón, que es la mejor credencial que puede pedirse a un libro, escrito con mucho amor por esta ciudad extraordinaria, indolente y caótica, pero en la que cada piedra habla a quienes quieren escuchar. Y sin duda se convertirá en un libro guía para hoy, mañana y siempre, porque a Roma nunca se le dice adiós, sino *arrivederci*.



GARCÍA LÓPEZ, José Ramón: **Ordenanzas del Gremio de Mareantes de Gijón**(Estudio introductorio) .—Fundación Alvargonzález. Gijón, 2000; 150 páginas. Ilustraciones.



La infatigable y animosa fundación Alvargonzález, siempre en vanguardia en la defensa de los intereses gijoneses, acaba de editar las *Ordenanzas del Gremio de Mareantes de Gijón*, con un importante estudio introductorio, y de lectura obligada para mejor comprensión documental, del director del Museo Marítimo de Asturias, José Ramón García López.

Un total de veinticinco ordenanzas se incluyen en el texto, ofreciendo la más completa panorámica de las actividades gremiales de los mareantes gijoneses, agrupados en hermandad y defensa de sus intereses, posiblemente desde el siglo XIII, aunque sus ordenanzas no se codificaran hasta 1678. Meritoria tarea pues la de la Fundación Alvargonzález de darlas a conocer convenientemente ordenadas y acertadamente transcritas, para clarificación y enriquecimiento del acervo cultural del pasado de la ciudad.

El origen de los gremios del mar en España, dentro del marco de las organizaciones gremiales; la formación de estas hermandades de mareantes en Asturias, con la caza de la ballena como uno de sus objetivos esenciales, y en concreto las ordenanzas del gremio de mareantes de la villa de Gijón, son los puntos básicos y primordiales de este espléndido estudio introductorio, base de un recorrido que permite adentrarse después en el *corpus* legal y tradicional a que dichas ordenanzas se remiten.

Tras un análisis pormenorizado de las mismas, puede advertirse la evolución del gremio tras la fijación de sus reglas, para llegar a la fase final de la extinción gremial, que en el caso de los mareantes gijoneses llega hasta la subasta de su patrimonio. Pero el libro incluye también unos interesantes apéndices, que completan el amplio espectro estudiado, enriquecido también por la calidad pictórica y fotográfica que ilustra muchas de sus páginas.

En resumen, una nueva y valiosa aportación de indudable rigor histórico, a las que tan acostumbrados nos tiene esta fundación modélica.

J. C. P.



PÉREZ REVERTE, Arturo: **La carta esférica**.—Editorial Alfaguara, Madrid, 2000; 280 páginas; 3.300 pesetas



Cuando vamos a un concierto, sentimos una gran alegría si la orquesta interpreta una pieza que conocemos, nos sirve de sedante; cuando la que interpreta nos es desconocida, la oímos en tensión con el afán de comprenderla y retenerla. Pero si la tenemos en casa y la oímos varias veces, ya no tendrá dificultad para nosotros.

Sí, señores, el sedante ha llegado en forma de novela, se llama *La carta esférica*, y la escribió el cartagenero de pro Arturo Pérez Reverte.

*La carta esférica* es una novela perfecta, bella, intrigante, pero además es una novela de casa, que deberían leer todos los marineros. La descripción de Cádiz y su Observatorio, la descripción de las costas cartageneras, la precisión y el profundo conocimiento de los instrumentos náuticos, nos hablan de la magnífica labor de investigación del autor... y el entrañable Museo Naval, descrito con toda la riqueza que encierra. Esta novela que —repito— es de casa, para la gente de mar, debería ser para los marinos de guerra un libro de texto. Se citan en ella los nombres ilustres de la Marina: Ensenada, Jorge Juan, Antonio de Ulloa...; pero una de las cosas remarcables es que los personajes de la novela son profundamente simpáticos —el autor también debe serlo—. Hay anécdotas encantadoras en la novela; por ejemplo, cuando apunta un anuncio en un restaurante de Cádiz: «casi todos estos pescados trabajaron de extras en las películas del comandante Cousteau». El gracejo gaditano se refleja perfectamente en este anuncio.

Por cierto, la protagonista pecosa nos parece que la hemos conocido después de haber leído un rollo de marineros irreales. Esta novela de Pérez Reverte nos devuelve el buen humor perdido en otras ocasiones.

Quienes me lean, y a su vez lean la novelá, espero que me den las gracias, como también se las doy yo a mi nieto cartagenero que la hizo llegar a mis manos. Por exigencia del guión, se dicen tacos, pero no de balde. Desde la primera página, atrae nuestro interés, como sucede con las novelas con hilo de Ariadna —que no deja perdernos en absurdos laberintos idiomáticos—. La que esto escribe comprende su horror a la «ciencia ficción», como en pintura al «surrealismo». Y en *La carta esférica* todo es real y factible, ya lo hemos experimentado en varias ocasiones —lo de rescates de barcos—.

En el Museo del Castillo de San Antón, de La Coruña, se guarda una especie de dorna vikinga hecha con piel de no sé qué animal.

La novela de Pérez Revert cuando la terminas vuelves a empezarla, por miedo a haberte perdido algún detalle. Hay un perro muerto tan bien descrito como el perro vivo que pintó Velázquez en *Las Meninas*.

No cabe duda: se pinta con la pluma, se escribe con el pincel, y con el buril y el martillo se hace la historia, eterna, mejor que don Modesto Lafuente, y si no, que lo diga el acueducto de Segovia.

La vulgaridad es lo mío, pero la sinceridad también.

Habla el autor de conspiraciones, de un barco perteneciente a la Compañía de Jesús y de la participación del conde de Aranda, en la expulsión de los jesuitas. Si el Señor, que sólo tenía doce discípulos, entre ellos tenía un traidor, en la Compañía de Jesús no podía faltar quien metiese la pata. Pero para España y la cultura, la expulsión de los jesuitas fue una pérdida irreparable.

Por cierto —fuera de texto— quiero decir que la mejor colección de insectos de Europa, recopilada por un jesuita-entomólogo, la tenían en el colegio de Areneros de Madrid. Fue quemada en la guerra civil; como aquí, en el pazo de Meirás, se quemaron manuscritos de la condesa de Pardo Bazán, amén de un tapiz persa de Ciro el Grande.

No viene a cuento este comentario, pero los barcos hundidos pueden salir a flote; sin embargo, las ceniza no tienen remedio...

Es de recibo darle las gracias a Pérez Reverte. Yo espero que lo tengan presente cuando den los premios «Virgen del Carmen», pues, en realidad, lo merece por interesarse tanto en las cosas de la Armada.

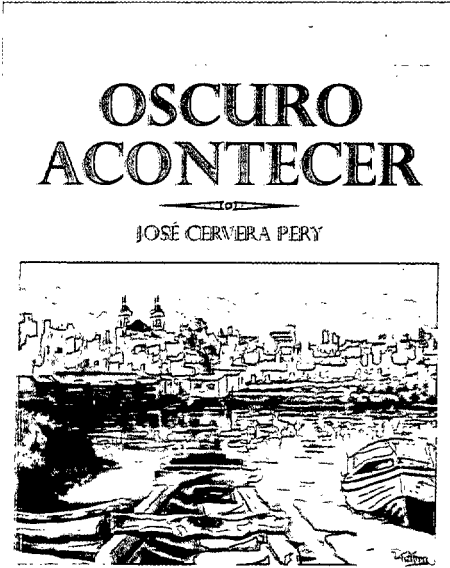
El Viso del Marqués y su archivo lo cita en varias ocasiones; es una pena que no se visite más el bellissimo palacio donde está ubicado.

Pérez Reverte es más investigador que novelista; pues, aparte de la interesantísima trama, la cultura que se adquiere con su lectura es de agradecer —yo lo hago profundamente—.

Cachita Núñez



CERVERA PERY, José: **Oscuro acontecer.**—Grupo Publicaciones del Sur S. A. Editores; 284 páginas.



La segunda edición de la novela de José Cervera Pery, *Oscuro acontecer*, que fue premio «Provincia de Guadalajara Camilo José Cela» en 1998, y cuya reseña ya fue publicada en estas páginas, desmiente el conocido refrán de que «nunca segundas partes fueron buenas», y ello gracias al buen oficio y calidad editorial de Publicaciones del Sur, puesto de manifiesto en la edición de este libro, cuya portada, con un cuadro de la ciudad de San Fernando vista desde el caño, obra del pintor José E. Palma Romero, es la mejor credencial para la novela y para el novelista, tan identificado en todo con las vivencias de su pueblo.

Todo ha sido mejorado, portada, solapa, impresión; y como se han corregido también errores tipográficos o de maquetación, puede considerarse al libro como de «estreno» con todos los honores, sin que tenga que recurrirse al subterfugio o reclamo de poner «segunda edición convenientemente revisada y aumentada».

Si de la primera lectura de *Oscuro acontecer* ya surgía el convencimiento de hallarnos ante una gran novela, la relectura ahora en su nuevo y más atractivo formato viene a confirmar el aserto. El planteamiento sigue siendo el mismo porque el texto lógicamente no se ha modificado; pero la fuerza de su contenido, las dramáticas escenas de la guerra en el mar, las frustraciones y logros de sus protagonistas tan ligados a la ciudad en que viven, renuevan unos condicionantes que tanto impactaron en el curso de la historia.

Como esta segunda edición «entra más por los ojos que la primera» y el libro está ya distribuido sin trabas editoriales, tengo el convencimiento de que alcanzará la proyección y alcance que conlleva toda obra bien hecha.

M. G. M.



VARIOS: **Felipe II, la Ciencia y la Técnica.**—Editorial Actas. Madrid, 1999; 446 páginas. 3.250 pesetas.



Bajo la dirección de Enrique Martínez Ruiz, un grupo de historiadores, especialistas del tema, han escrito este libro, en el que se hace, podemos decir, un exhaustivo estudio de un aspecto no muy conocido del reinado de Felipe II, el rey *Prudente*.

A lo largo de sus páginas se comprende la necesidad de conocer la importancia que la Ciencia y la Técnica tuvieron «para el mantenimiento del mayor imperio del mundo en ese momento».

Precedido de un *Índice*, *Prólogo e Introducción*, se continúa, entre otros temas, con la «Monarquía de Felipe II, el control de las profesiones y ocupaciones. Las inquietudes científicas de Felipe II; tres interpretaciones».

*La Ciencia y la Técnica*: «Su proyección: Astronomía, Cosmología y Humanidades en la época de Felipe II. La imprenta y la difusión y comunicación científica de los saberes y las técnicas (1561-1600). Las relaciones de Indias. La Cartografía hispano-portuguesa de Felipe II».

Por su gran interés hemos de reseñar también: «El arte de navegar», «La construcción naval atlántica española en la época de Felipe II». También ofrece un gran interés «La expedición de Francisco Hernández a México». Como es natural, se hace mención de «El Escorial: centro del saber científico». Y, como final, se incluye una relación de «Todos los navíos de setenta toneladas arriba dotados de artillería, existentes en los puertos de España y de Portugal, en el año 1577».

La obra, como vemos, es de una gran importancia y merece la pena conocerse, sobre todo por los interesados en temas navales.

F.



VARIOS: **El Mundo de los Barcos. Enciclopedia de la navegación. (El Arte de la navegación).**—Ediciones del Pardo, Madrid, 1999; 224 páginas.



Con un muy interesante contenido, comprende el libro siete capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo, en el primero, la «Historia de la vela. Historia de la navegación a motor». El segundo, se refiere a «Tipos de barcos y armamento». El tercero, «Teoría del buque». cuarto, «Gobierno de embarcaciones a velas». quinto, «Gobierno de embarcaciones a motor». sexto, «Navegación», y séptimo, «Meteorología».

De los títulos de los dichos capítulos se deduce la importancia de la obra, que acompañada de buen número de ilustraciones en color le dan un gran valor para la comprensión del mismo.

F.



FUKUYAMA, Francis: **La Gran Ruptura.**—Edi. B. Barcelona, 2000; 405 páginas.

El autor norteamericano, aunque de origen japonés, es un académico formado en Harvard, que dio el salto a la fama en 1992 con el libro *El fin de la Historia y el Último Hombre*, que tuvo un gran impacto en la opinión pública mundial, todavía impresionada con el fin de la guerra fría, la caída del muro de Berlín y la explosión controlada del régimen soviético y la propia URSS.

Ahora, Fukuyama, con *La Gran Ruptura*, nos demuestra que además de un analista estratégico, trabajando para centros de pensamiento, como la Rand Corporation, es también un gran sociólogo capaz de hacer una valoración del cambio social que está viviendo la humanidad de fin de siglo.

*La Gran Ruptura* es un libro de ensayo en el cual se analiza el cambio de valores de la sociedad industrial respecto a los soportes sociales tan tradicionales como la familia, el rol de la mujer, las formas de trabajo o las creencias religiosas.

Fukuyama sitúa a la sociedad actual en un cambio de era de la civilización que pasa de la sociedad industrial a la era de la información, y aquí, predice





que se van a producir nuevos cambios hacia referencias más firmes y de mayor confianza que las anteriores, causantes del fuerte desarraigo social que estamos viviendo.

Según el autor, la globalización tiene graves inconvenientes, pero también aporta ventajas. Señala como valores positivos mayor democracia y relevancia del individuo frente a los poderes jerarquizados y autoritarios. La capacidad de los seres humanos para vivir y morir en libertad será una característica de los nuevos tiempos de la sociedad de la información. Una sociedad civil con mayor capacidad de autocontrol que se irá haciendo cargo de funciones que hasta hace poco eran responsabilidad del Estado.

El libro ofrece múltiples posibilidades de reflexión sobre el apasionante futuro de la sociedad de la información que Fukuyama presenta con cierta dosis de optimismo.

V.



CIERVA, Ricardo de la: **Los secretos de Carlos V.**—Editorial Fénix, S. L. Getafe (Madrid), 2000; 278 páginas. 1.950 pesetas.

Nuevo libro del eminente y prolífico historiador Ricardo de la Cierva; esta vez, y en su sección de «Historia Viva», y con motivo del V Centenario del nacimiento del César Carlos, la citada editorial, en el libro titulado *Los secretos de Carlos V*, su autor nos hace un fiel retrato de la personalidad del que fuera «Rey de España y Emperador de dos mundos», al decir del autor. En este documentado estudio en el que nos hace una «Evocación histórica» de lo que representó para él «el ideal, el poder y el amor».

Precedido el libro de un *Prólogo*, le siguen diez capítulos y un *Epílogo*; si bien todos éstos son muy interesantes, hay algunos que merecen citarse, entre otros, el capítulo III: «Los años de gloria: Isabel. El regreso a España; segunda guerra con Francia; Pavía». El IV: «La conquista de las Indias y la duda indiana».

El V: «La salvación de Viena» y la lucha contra Solimán. El VII, «El Concilio de Trento» (13-12-1545) y la presencia de Hernán Cortés «en el fracaso de Argel». El VIII, «La victoria más alta de Carlos V y el hijo secreto de esa victoria». El X, «La puesta de sol en Yuste», y en el *Epílogo*, «La despedida».

Dice Ricardo de la Cierva que el rey-emperador redactó sus memorias en su retiro de Yuste, dictando al cronista fray Martín de Angulo «muchas secuencias de sus recuerdos»; de todo esto quedó una copia en Yuste: *Los papeles de Yuste* que, en primera persona «y según el lenguaje de nuestro tiempo», ha formado el libro que aquí reseñamos.

Muy bien escrito, merece la pena conocerlo y comentarlo, sobre todo en algunos de los episodios que cuenta, en los que, puede ser, no estén de acuerdo algunos lectores.



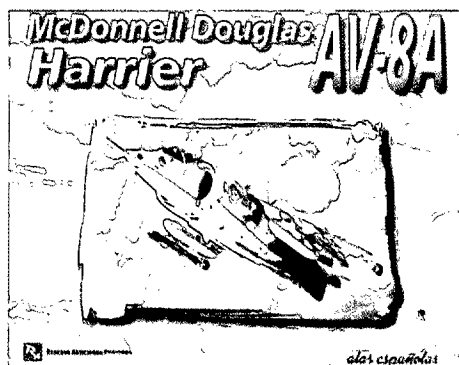
F.



REDON, Pere: **AV-8A Harrier MacDonnell Douglas**.—Colección Alas Españolas, Reserva Anticipada, S. L. Barcelona, 2000; 46 páginas; Ilustraciones. 2.300 pesetas.

Recientemente ha visto la luz una nueva serie monográfica sobre las distintas aeronaves en servicio en nuestros ejércitos, principalmente de aeronaves del Ejército del Aire, por razones obvias, pero que también ha dedicado en lo que va de colección uno de los ejemplares de la serie a aeronaves de la Armada.

Es de agradecer que por primera vez podamos disfrutar en nuestro país de una edición totalmente española, en castellano y sólo acerca de la historia de una aeronave durante su servicio con las escarapelas nacionales sin tener que acudir a los libros extranjeros donde, al fin y al cabo, sólo se limitan a incluir algunas páginas y fotografías de manera escueta, al tratarse, por lo general, de



libros amplios, donde se hace referencia a todos los países usuarios del modelo pero sin abundar de manera particularizada en ninguno de ellos. Es por ello que debemos felicitarnos por que cada vez más vayan apareciendo en nuestro país ediciones propias que contribuyan a aumentar la escasa bibliografía existente sobre los diversos aparatos que a lo largo de la historia han prestado servicio en las distintas unidades de nuestras Fuerzas Armadas.

En concreto se trata de una colección que bajo el título de «Alas Españolas», dedica uno de sus números al AV-8A Harrier, *Matador*, desde sus comienzos con el vuelo directo desde Inglaterra a la cubierta del *Dédalo* hasta su venta a la Armada tailandesa y la consiguiente desactivación de la octava escuadrilla. A lo largo de sus 48 páginas trata de manera amena la historia del primer reactor de nuestra Armada, y que supuso el despegue definitivo en la tan necesaria aviación naval y que hoy nos permite estar a la altura de las armadas pioneras en el empleo de la aviación embarcada.

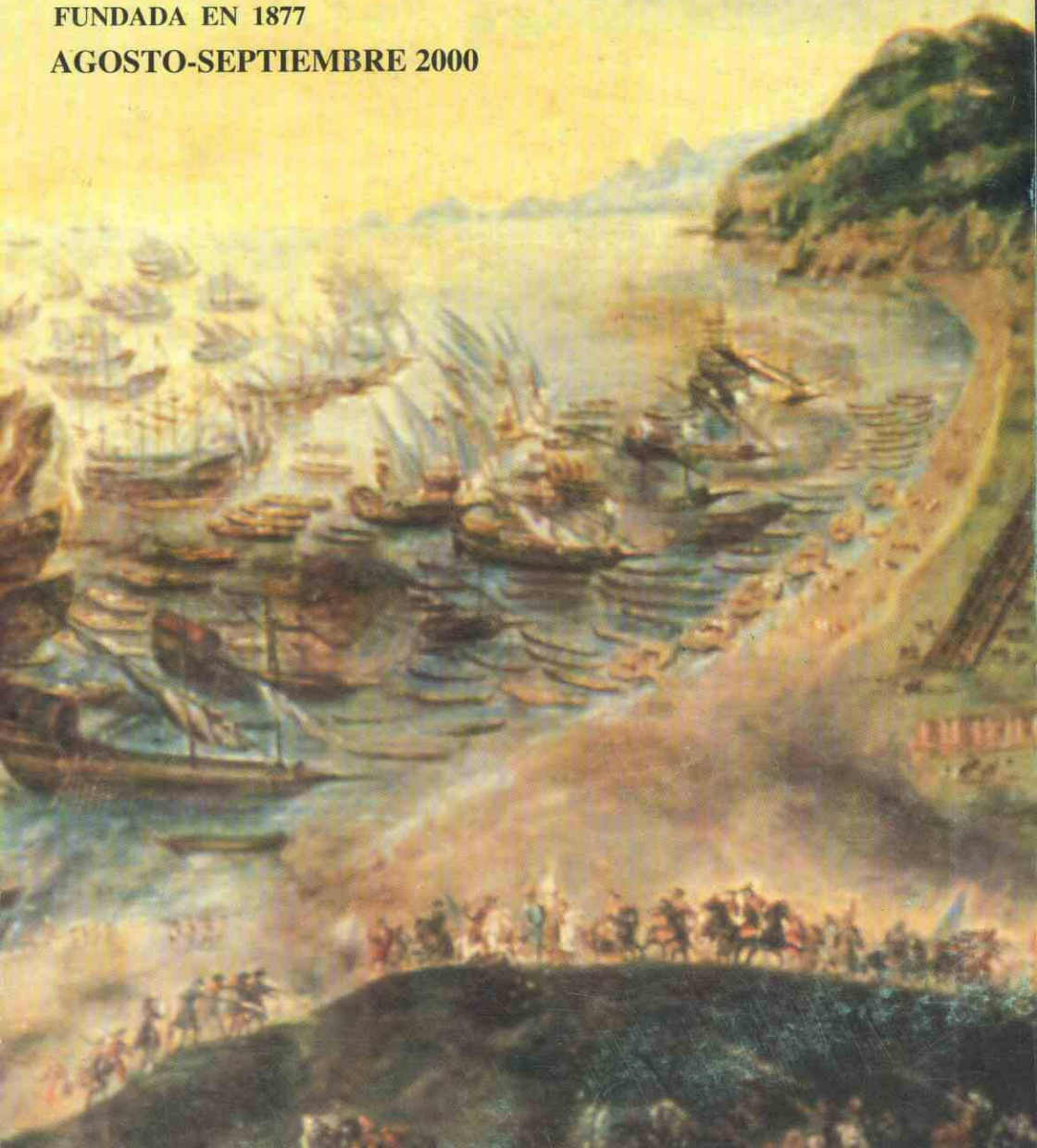
Algunos de los autores son colaboradores de la revista y antiguos pilotos de la octava escuadrilla, con lo que contribuyen a dar a la obra un mayor rigor técnico-profesional.

A. O. G.

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

AGOSTO-SEPTIEMBRE 2000



HISTORIAS DE LA MAR

FUNDADA EN 1877  
AÑO 2000  
AGOSTO-SEPT.  
TOMO 239

<b>Gral. de brigada del Cuerpo Jurídico Militar José Cervera Pery</b>	
LA MARINA EN MARRUECOS: EL LARGO CAMINO HASTA ALHUCEMAS	197
<b>Coronel de Inf. de Marina Antonio de Querol Lombardero</b>	
LA MANIOBRA ANFIBIA	209
<b>Coronel de Inf. de Marina José Fernández Gaytán</b>	
LA JORNADA VICTORIOSA DE TÚNEZ (1535-1536)	217
<b>Comandante de Inf. de Marina Hugo O'Donnell y Duque de Estrada</b>	
LA JORNADA DE TERCEIRA DE 1583- <b>Agustín R. Rodríguez González</b>	225
DESEMBARCOS ESPAÑOLES EN LAS ISLAS BRITÁNICAS (1579-1601)	241
<b>Capitán de navío José María Blanco Núñez</b>	
EL DESEMBARCO DE ORÁN (1732)	251
<b>Capitán de navío Hermenegildo Franco Castañón</b>	
EL DESEMBARCO INGLÉS Y EL FRACASO DEL ATAQUE A FERROL EN AGOSTO DE 1800	259
<b>Capitán Marval</b>	
LA GUERRA ANFIBIA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA ESPAÑOLA (1808-1814)	279
<b>José Ramón García Martínez</b>	
DESEMBARCO AL ABORDAJE: «LA MARINA NO SE RETIRA»	289
<b>Capitán de navío Marcelino González Fernández</b>	
GALLÍPOLI 1915. CRÓNICA DE UN DESASTRE	297
<b>Dionisio García</b>	
EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS SETENTA Y CINCO AÑOS DESPUÉS	307
<b>Capitán de navío José María Treviño Ruiz</b>	
EL DÍA MÁS LARGO	319
<b>Coronel de Inf. de Marina Gonzalo Parente Rodríguez</b>	
LA CONQUISTA DE LOS OBJETIVOS	333
<b>Contralmirante Carlos Martínez-Valverde</b>	
LA GUERRA ANFIBIA EN EL PACÍFICO DEL SUDOESTE (1941-1945)	347
<b>Vicealmirante Julio Albert Ferrero</b>	
EL DESEMBARCO NORTEAMERICANO EN INCHON	357
<b>Vicealmirante Ricardo Álvarez-Maldonado Muela</b>	
LA GUERRA DE LAS MALVINAS	367



LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada: Fragmento del óleo del Desembarco de Orán, 1732. (Museo Naval, Madrid).





*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.*

**Edición del Ministerio de Defensa**  
**Depósito legal: M. 1.605-1958**  
**ISSN 0034-9569**  
**NIPO: 076-00-027-1**

---

### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5  
Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
Librería *Moya*. Carretas, 29.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librera*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- OVIEDO.—Librería-papelería *Gema-Bendet*. Milicias Militares, 3.
- 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*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	275 ptas.	1,65 €
Unión Europea .....	350 ptas.	2,10 €
Otras naciones .....	375 ptas.	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	2.475 ptas.	14,87 €
Unión Europea .....	3.256 ptas.	19,56 €
Otras naciones .....	3.355 ptas.	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](mailto: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: [a1regemar@ext.mde.es](mailto:a1regemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

En este año y por estas fechas se cumple el 75 aniversario del desembarco de Alhucemas, dos siglos del fracasado desembarco británico en Ferrol y cincuenta años del de Inchon, la última operación anfibia de envergadura llevada a cabo por los norteamericanos con ocasión de la guerra de Corea.

El desembarco de Alhucemas —primera operación militar española en la que intervinieron fuerzas terrestres, navales y aéreas y que fue el principio del fin, de casi 20 años de sangrienta guerra, para la pacificación del Protectorado de Marruecos— se convirtió en un punto de referencia en los anales de las operaciones anfibias, al llevarse a cabo en contra de las teorías estratégicas imperantes de la época, que daban por sentado que, tras el descalabro aliado de Gallipoli (1915) en la primera guerra mundial, el éxito de un desembarco en costa defendida era imposible.

Para conmemorar el 75 aniversario de Alhucemas y porque en nuestros días la proyección del poder naval sobre la costa se presenta con un protagonismo estratégico de primer orden, dedicamos este tradicional cuaderno veraniego de carácter histórico a las operaciones anfibias, las de mayor complejidad dentro del arte de la guerra y que los expertos la convierten en la reina de las acciones militares del siglo XXI. Para ello —queridos lectores— se dan cita en nuestras páginas las firmas de los más acreditados historiadores y tratadistas navales que pasan revista a los grandes desembarcos de la historia.



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 correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, 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. Otros subtítulos subordinados a éstos llevarán doble subrayado, ondulado y continuo, para su impresión en negrita cursiva. Otros de menor entidad subrayados en línea continua (cursiva). Asimismo 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, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso 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. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. 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, del autor, deberá figurar su firma.



# LA MARINA EN MARRUECOS: EL LARGO CAMINO HASTA ALHUCEMAS

José CERVERA PERY  
Correspondiente de la Real Academia de la Historia  
(General de Brigada Cuerpo Jurídico Militar)



A circunstancia de conmemorarse el setenta y cinco aniversario del desembarco español en Alhucemas que señaló el principio del fin de la larga, sostenida y sangrienta guerra con Marruecos, por su relevancia y significación no podía ser pasada por alto. La REVISTA GENERAL DE MARINA, con indudable acierto, dedica su número monográfico de 2000 a la glosa y análisis de muy diferentes operaciones de desembarco, incluido el propio

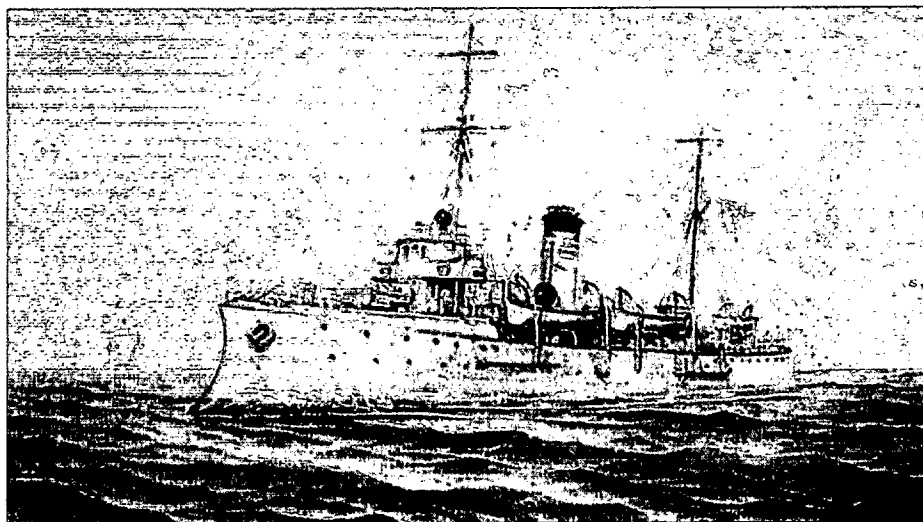
de Alhucemas. Pero el camino fue largo hasta llegar a él, y comportó no pocos esfuerzos y sacrificios, en los que la Marina —tan olvidada siempre por los panegiristas de otras glorias— tuvo en no pocas ocasiones un protagonismo esencial. Es, por tanto, de justicia una revisión a grandes rasgos del comportamiento naval en aquellos duros años de retrocesos y frustraciones hasta la culminación feliz de aquella tremenda empresa.

## La Marina en Marruecos

La situación que se plantea en Marruecos desde 1909, año de trágicas resonancias, dista mucho de ser esperanzadora.

El desgaste que el ejército padecerá a partir de aquella fecha será una tara negativa en la articulación de España. Por encima de las peripecias de la política interior la acción de Marruecos acabaría convirtiéndose dentro de la vida española en un factor determinante de disensiones y contrastes.

¿Qué se quería o qué se pretendía realizar en Marruecos? El historiador García Escudero ha construido una exacta cronología en una valoración de urgencia muy estimable. ¿Fue una guerra verdadera o no hubo tal guerra más que a partir de Annual? Cuando menos —dice— hubo desde mucho antes una sangría constante, una causa permanente de zozobra y agitación que ni era suficiente para resolver el problema ni tan leve en hombres y dinero que el país pudiera dejar de sentirla «pesar» a cada minuto sobre sus hombros. La realidad es que los gobiernos aplicaban de mala gana los tratados, y siempre a



Cañonero *Laya* (1912-1938). (Óleo: F. Portela. Museo Naval. Madrid).

remolque de la acción francesa que en 1911 había entrado en Fez. El sultán aceptó el protectorado de Francia, sobre todo Marruecos, con Lyautey de residente general, y ello forzaría a España a fijar su posición firmando en 1912 el tratado con Francia «que de hecho convertiría la presencia española en el Rif en un subprotectorado» (J. R. Alonso). Canalejas tuvo visión del problema. Los franceses nos hubieran dejado sólo con Ceuta y Melilla, aunque esto no hubiera agradado a Inglaterra, temerosa de aquel predominio francés en la zona cercana a Gibraltar.

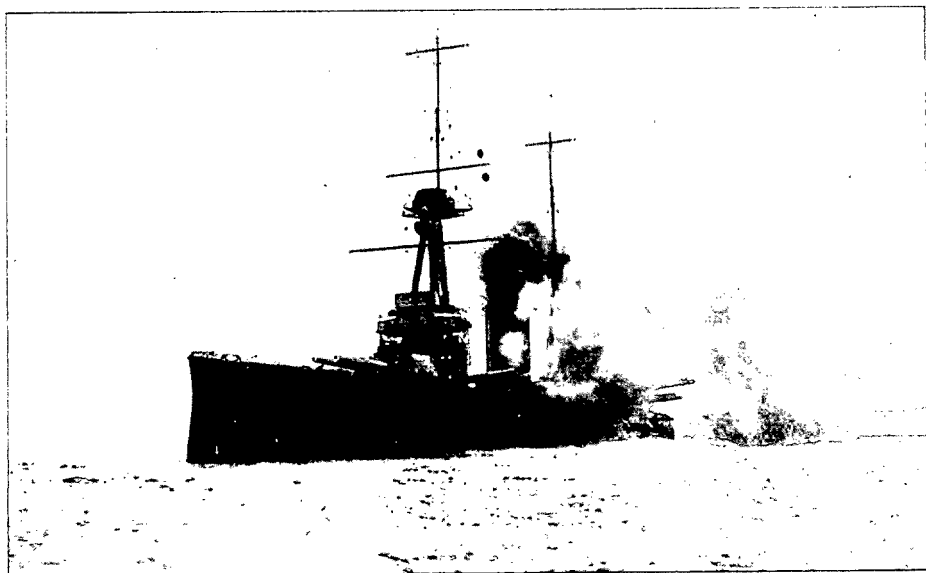
Se viene repitiendo con determinado énfasis que con Marruecos estamos obligados a entendernos, y los hechos han venido demostrando la veracidad de este planteamiento. Acaso nuestras relaciones con eso que hoy llamamos Marruecos, y que en la primera historia fue la Mauritania Tingitania, se iniciaron hace miles de años, pero las que inciden en influencia actual son las que arrancan del Tratado Hispano-Marroquí de 1767 a comienzos del reinado de Carlos III, y en el que ya se compromete nuestra política exterior al otorgar a España unos establecimientos frente a las islas Canarias, que fijados sin precisión nadie sabía de verdad donde estaban (Santa Cruz del Mar Pequeña). Lo cierto es que poseíamos Ceuta y Melilla y que Orán fue abandonado en el reinado de Carlos IV tras un tremendo terremoto, y que en 1775 se fracasó en una operación ante Argel. Pero está la famosa campaña de Marruecos del general Prim, en la que la Armada jugó un buen papel, ya que varios de sus buques recorren incesantemente las costas donde se combate y participan en las acciones. Son los navíos *Reina Doña Isabel* —de arrogante porte las fraga-

tas *Princesa de Asturias*, *Blanca* —que años más tarde habrá de cubrirse de gloria en la campaña del Pacífico— y *Cortés*. Las corbetas *Villa de Bilbao* e *Isabel II*, las goletas *Rosalía*, *Ceres*, *Gaditana* y *Buenaventura*; los vapores *Isabel II*, *Colón*, *Vasco Núñez*, *León*, *Sanra Isabel*, *Lepanto*, *Liniers*, *Pilar*, *Alerta* y *Vigilante*, además de las fuerzas sutiles integradas por cañoneros, faluchos y urcas; una gran agrupación que apoya las operaciones del ejército por tierra en tan eficaz como necesaria colaboración.

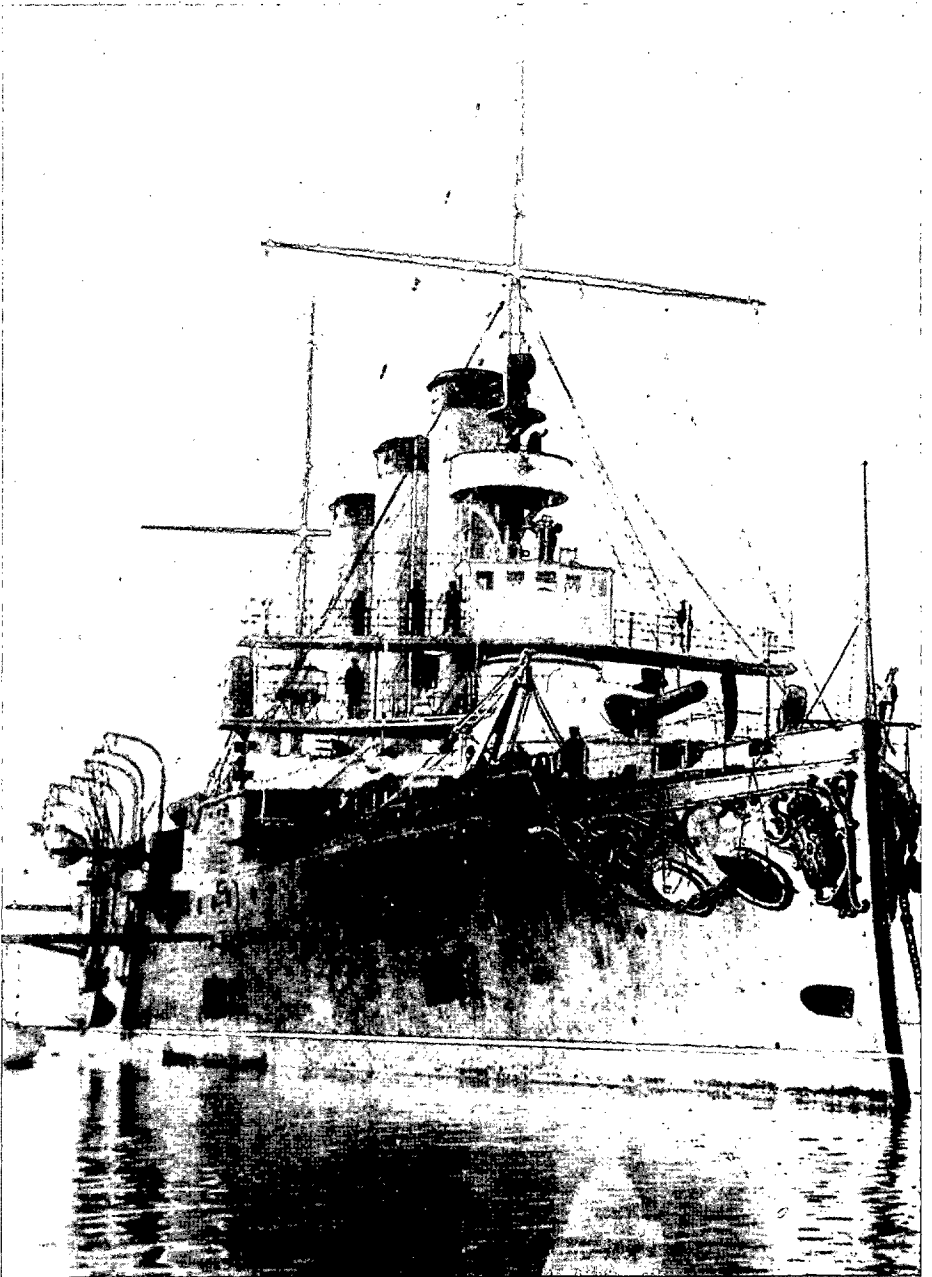
La decadencia de Marruecos se hizo evidente cuando los sultanes se declararon impotentes para contener a las tribus sublevadas y los impuestos tenían que ser cobrados a la fuerza. Fruto de ello sería el primer tratado de reparto iniciado en 1904 y realizado finalmente en 1912 que estuvo vigente hasta 1956, con todas las vicisitudes conocidas de por medio.

En la lucha del Rif desde 1909 a 1927 quedarón más de cincuenta mil muertos. Perdimos el protectorado, aunque naturalmente más perdió Francia, pero nació un Marruecos moderno con una administración centralizada.

Los intereses seculares de España en Marruecos se complicaron a lo largo del último siglo por el crecimiento de las ambiciones francesas, inglesas, italianas y alemanas en el norte de África. España, aferrada a antiguos lazos culturales y económicos que la unen con Marruecos, no dio señales de ambi-



El acorazado *España* dispara sus piezas del 30,5 sobre las posiciones marroquíes. En el palo proel lleva izadas las dos bolas que indican que está «sin gobierno», porque cuando ponía en uso la artillería de grueso calibre toda la energía que las calderas eran capaces de suministrar se mandaba para los cañones, quedando el buque temporalmente sin propulsión. (Foto: Colección D. Quevedo Carmona).



*Carlos V.*

ción imperialista hasta que fue obligada por las pretensiones de las otras potencias... El problema marroquí se le impuso a España por circunstancias históricas, no por ambición. Pero un error que costaría caro fue el de ignorar a los primitivos dueños del imperio marroquí, a los que nunca se le consultó en los repartos de su tierra en las «esferas de influencia». En consecuencia obraron como les convino en hostigamientos e incursiones. Otro error fue menospreciar su potencial combatiivo y considerar, por trayectoria histórica, que sería fácil seguir vencéndolos.

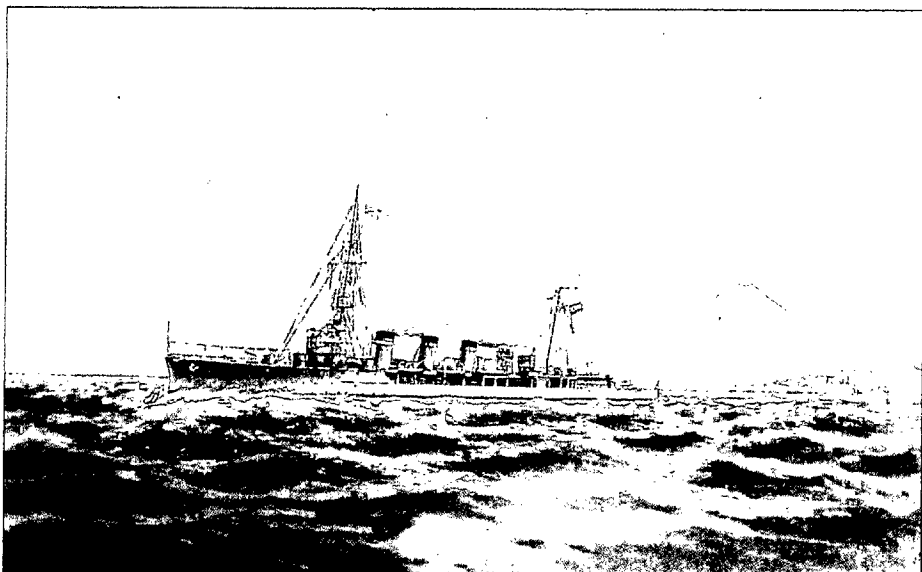
En principio la acción de la Marina en Marruecos deviene como consecuencia de actos de piratería y contrabando de armas que no puede controlar el sultán. Un moro rebelde, el Roghi, ocupa la Restinga, y el acorazado *Numancia* tiene que evacuar a más de cien personas adictas a España. La Marina bombardea la zona de



Juan Bautista Aznar y Cabanas (1860-1933), capitán general de la Armada. (Óleo: J. García Condoy. Museo Naval, Madrid).

cabo Aguas y destaca al cañonero *Álvaro de Bazán*. Las cabilas son hostilizadas y se colabora con el ejército con fuerzas de desembarco procedentes de las dotaciones de los cañoneros *General Concha* y *Marqués de la Victoria*. Se recupera la Restinga y el cañonero *Concha* juega un gran papel. En julio de 1909 las fuerzas navales inician el bombardeo del río Kert y los alrededores de cabo Negro, acción encomendada a los cañoneros *Doña María de Molina* y *Martín Alonso Pinzón*. Se refuerza la defensa de Melilla y participan fuerzas de marinería del *Numancia*, *Extremadura* y *A. Lobo*.

A partir del desastre del barranco del Lobo, la Marina aumenta sus efectivos en Marruecos creando la Agrupación de Fuerzas Navales de Operaciones en el norte de África, al mando del vicealmirante Morgado. Se integraban en ellas los cruceros *Carlos V*, *Princesa de Asturias* y *Extremadura*, junto al destructor *Osado*. La agrupación recibiría el bautismo de fuego en los apoyos a los combates de Beni Sicar y Ulad Setur. Por Ceuta y Melilla andaban los cañoneros *Marqués de la Victoria*, *Don Álvaro de Bazán* y *Doña María de Molina*, con lo que el despliegue peninsular quedaba muy empobrecido. De todas formas, aunque se remataron con éxito las operaciones marroquíes, la oposición, que aprovechó bien lo de la Semana Trágica, forzó la dimisión de Maura para que entraran de nuevo los liberales en el Gobierno.



Crucero *Blas de Lezo*. (Museo Naval. Madrid).

Hasta el propio Domínguez Benavides, —crítico donde los haya— reconoce que la Marina apoyó con éxito las operaciones del ejército de Marruecos. La ocupación de Larache y Alcazarquivir por fuerzas de desembarco transportadas a fines de mayo de 1911 en el crucero *Cataluña* y transporte *A. Lobo* fueron acciones brillantes. Pero el problema seguía sin solución aparente y la Marina se veía obligada a intervenir en las operaciones de limpieza. El *Extremadura* y los cañoneros *G. Concha*, *María de Molina* y *Don Álvaro de Bazán* prestaban valiosos servicios en aguas de Chafarinas, Tres Forcas, Alhucemas, playa de la Restinga y cabo Aguas, persiguiendo el contrabando o avituallando columnas. Nuevos recrudecimientos en lo que ha sido calificado por Tuñón de Lara como «serie de equivocaciones» obligan a simular un desembarco en Alhucemas llevado a cabo por contingentes del *Pelayo*, y el éxito animó al desembarco en serio para aliviar la presión de las cabilas sobre la región del Kert. Se estableció un estado mayor conjunto al mando del vicealmirante Santaló con generales de tierra, y la operación movilizó 8.500 hombres transportados en vapores, con el apoyo de *A. Lobo* y los cañoneros *Recalde* y *G. Concha*. Sin embargo, el proyecto fue anulado por su improvisación, aunque los buques de guerra españoles siguieron las operaciones de limpieza del litoral, sometiendo a un generoso esfuerzo a las unidades mencionadas, a las que también se unieron más tarde el crucero *Reina Regente*, acorazado *Pelayo*, *Río de la Plata*, cañoneros *Lauria* y *Laya*, y torpederos *Audaz*, *Osado* y *Proserpina*.

A fines de diciembre de 1913 se inicia una paralización de las actividades navales en aguas de Marruecos, y enseguida la gran guerra actuará como catalizadora de los gestantes conflictos marginales. Ello afectará a Marruecos, cuyo escenario bélico arroja también escasa actividad a lo largo de 1914 y 1915. No obstante, continuarán patrullas y vigilancias pacíficas frente al litoral, y el clima de paz y tranquilidad se extendió también a 1916 en que las actividades navales fueron aún más reducidas. Otros escenarios precisaban mayores atenciones y, aunque los avatares de la primera guerra mundial no nos afectaron directamente, el triunfo aliado no iba a tardar en repercutir sobre Marruecos al intentar Francia —como escribe Bordejé— poner en entredicho los acuerdos de Algeciras y apoyar las aspiraciones secesionistas de rebeldes como Abd el Krim, el más temible y peligroso enemigo de los españoles.

En relativo clima de tranquilidad y calma se mantuvo el protectorado hasta 1919, y aunque en la metrópoli la debilidad de los gobiernos para solucionar el problema era evidente, en Marruecos la actividad naval pudo relajarse y centrarse en esporádicas operaciones de castigo, limpieza o vigilancia para las que se bastaban y sobraban los cañoneros *Laya*, *Lauria*, *Bonifaz* y *Recalde*. La paz, sin embargo, era más aparente que real y en base al mantenimiento de posturas acomodaticias. El Raisuni seguía imponiendo su ley en la zona que dominaba, y el Rif era tierra de nadie, a pesar de penetraciones más o menos razonables; pero en España había dejado de obsesionar el problema de Marruecos, y el nombramiento del general Berenguer como alto comisario ofrecía mejores perspectivas. Se trazó así el plan para la neutralización de El Raisuni, intentando sustraerle toda influencia con las cabilas, bien por negociaciones diplomáticas, bien acudiendo a la acción militar si aquéllas fracasaban; pero surgieron nuevos factores que no se tomaron en cuenta y que habrían de incidir negativamente en la evolución no pacífica del protectorado. De una parte, la aparición en escena del general Fernández Silvestre como comandante general de Melilla; de otra, el destacado protagonismo de Abd el Krim, al que tampoco se le prestó la atención que merecía, visto su poder y ascendiente entre los belicosos rifeños.

La falta de entendimiento Berenguer-Silvestre propiciaría mayores complicaciones a la larga, pero de entrada motivó una mayor actividad naval, pues, además del hostigamiento de las cabilas de Alhucemas, se prestó apoyo desde la costa al avance de la columna Castro Girona por el *Princesa de Asturias* y *Bonifaz*, mientras que el *Recalde* protegía el transporte de tropas a bordo de mercantes.

La absurda disposición de fuerzas en la región de Melilla —al obrar el impulsivo Silvestre por su propia cuenta— fue aprovechada al máximo por Abd el Krim, que logró el levantamiento de todas las cabilas del Rif, con lo que le fue fácil copar los dispersos grupos que, mal afianzados en posiciones inseguras y con una retaguardia hostil, fueron definitivamente batidos en el desastre de Annual, que costó la vida al propio Silvestre y acarreó una desor-

denada retirada en la que pánico y desbarajuste alcanzaron cotas insólitas, y supuso para la Marina costosas servidumbres. Así, la escuadra al mando del vicealmirante Aznar se las vio y se las deseó para proteger Melilla —muy directamente amenazada tras la pérdida de la posición del monte Arruit donde se había mantenido precariamente el general Navarro—, y de todo el litoral desde Sidi Dris a Sidi Hassain, con objeto de evacuar fuerzas del ejército, aunque la carencia de medios navales obligó a la requisita de buques mercantes. Entretanto el crucero *Princesa de Asturias* se situó frente a Afrau en la costa noroeste; el *Cataluña* cubría la zona del penón de Vélez de La Gomera, y los cañoneros *Lauria* y *Álvaro de Bazán*, con el cazatorpederos *Bustamante*, protegían punta de Pescadores, Alhucemas y cabo de Aguas o patrullaban continuamente desde río Martín a Tiguizas.

El desastre de Annual propició por quinta y última vez un gobierno Maura, hombre que al decir de Tuñón de Lara sólo era reclamado en los momentos excepcionales, pero que no convenía en absoluto en los momentos normales. Su política en Marruecos fue de mano dura, pero mientras se apoderaba firmemente de las riendas buscaba la forma de establecer alguna forma de gobierno autónomo con lo que la carga marroquí hubiese pacificado los espíritus, llegando a proponer, como indica Ricardo de la Cierva, una tesis semiabandonista que reducía la presencia deseable de España en el protectorado a posiciones costeras desde las que se proyectase la influencia pacificadora. Esta tesis fue incluso superada por Primo de Rivera, que luego logró acabar con el problema.

Maura, demostrando un buen sentido práctico, no acometió operaciones de envergadura, prefiriendo establecer unas zonas en las proximidades de la costa y plazas de soberanía para desde ellas reconquistar cuanto se había perdido. Este plan permitiría recuperar monte Arruit y adelantar las defensas de Melilla en treinta kilómetros. Dentro de estas actividades la Marina contó con la incorporación del transporte *Contramaestre Casado*, a la escuadra en la que ya figuraban los acorazados *España* y *Alfonso XIII* —frutos del Plan Ferrándiz— y con nuevas unidades, sobre todo remolcadores, tan necesarios en el tipo de operaciones navales que se planteaban. Diversas unidades de la flota colaboraron también en la recuperación de Restinga y Nador, con brillantes operaciones sobre la mar Chica y bombardeos y evacuación de los bloqueos de Sidi Dris, Sidi Messaoud, Megan y Kasseras. Los cañoneros *Bonifaz*, *Lauria* y *Laya*, las lanchas *M-3*, el también cañonero *Recalde* y las compañías de desembarco del acorazado *Alfonso XIII*, inscribieron sus nombres con brillantes caracteres en las resultas de estas actividades.

La situación, no obstante, no habría de mejorar. Abd el Krim había organizado un fuerte ejército y un conato de administración, que tuvo incluso alientos exteriores. El Raisuni volvía a ser su amigo y comenzaba a hostilizar nuevamente a las fuerzas españolas en la zona occidental. La guerra de Marruecos se estabilizaba y volvía a ser el eje de la vida política española.



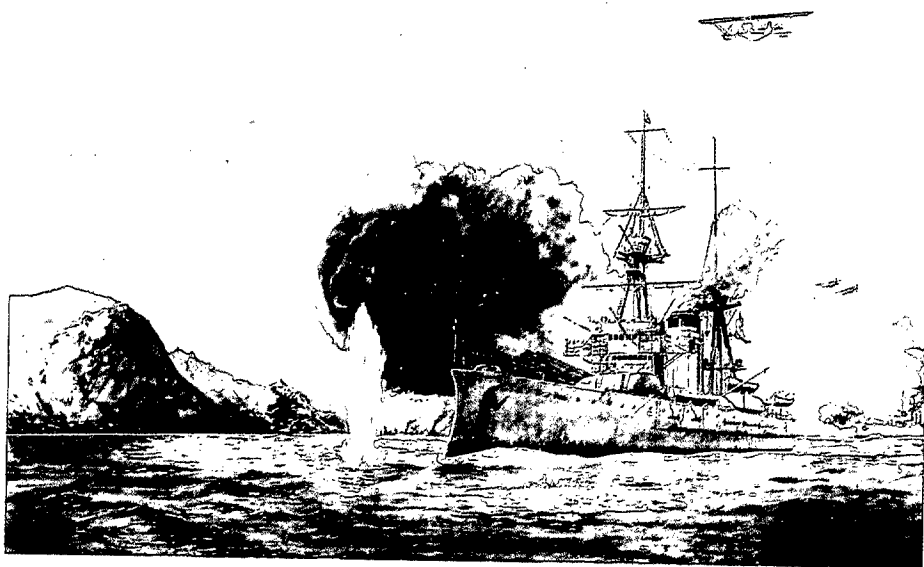
Maura dimitía al disentir de un plan que proyectaba el desembarco en Alhucemas, propugnado por Berenguer, y que al parecer contaba con la aprobación del rey, y un nuevo gabinete Sánchez Guerra lograba la paz con El Raisuni, lo que en el sentir de Bordejé resultó una claudicación que repercutió muy directamente en la moral de las fuerzas armadas.

El general Burguete, sustituto de Berenguer en la Alta Comisaría, considerado como africanista nato, limitó al máximo las operaciones militares y navales y redujo también el teatro de operaciones de la zona oriental, siempre amenazada por Abd el Krim. Sin embargo, la actividad naval fue notable en 1922, estableciéndose un estrecho bloqueo en el litoral africano con apoyo de los Peñones, muy amenazados. El cañonero *María de Molina* y el crucero *Reina Regente* tuvieron destacadas intervenciones en los bombardeos de cabillas o protección de convoyes, siendo también importante consignar la intervención por primera vez de la aeronáutica naval y de la fuerza submarina, dos modernas aportaciones de la Armada en las operaciones.

Con todo ello el panorama bélico mejoró notablemente, lo que permitió una nueva y más convincente reestructuración de las fuerzas navales que operaban en el protectorado, descargando principalmente a la escuadra de Instrucción de ciertas misiones de vigilancia y bloqueo. Se integraron los once guardacostas con toponimia marroquí (*Tetuán, Alcázar, Larache, Arcila y Xauen*), con los seis *Uad*; se agruparon con independencia cruceros, cañoneros y gasolineras, y la escuadra de instrucción al mando del vicealmirante Gómez Rube quedaba integrada por los tres nuevos acorazados tipo *España*, con los destructores *Villaamil, Cadarso* y *Bustamante*, más los torpederos 5 y 14. La división de submarinos fue retirada del teatro de operaciones y el alivio de la presión se hizo patente.

El gobierno de García Prieto a fines de 1922 sería el último de los parlamentarios, y a comienzos de 1923 se creía que las operaciones en Marruecos mantendrían idéntica tónica, en base a pequeñas operaciones centradas alrededor de Alhucemas, de cuya ocupación el Gobierno opinaba que no sería suficiente para acabar la guerra. Fue preciso entablar nuevos contactos con Abd el Krim, que no fructificaron en ningún acuerdo por condicionar el cabecilla moro el reconocimiento de la República del Rif, por lo que de nuevo la idea de la toma de Alhucemas volvió al tapete de las decisiones políticas. A la Marina le iba a corresponder la acción principal, con el planteamiento de una compleja operación anfibia con simulacro de desembarco en Sidi Dris, y otro de gran envergadura en la bahía de Alhucemas, bajo el mando directo del almirante de la escuadra. La operación, sin embargo, no se llevaría a cabo por presiones gubernamentales y el rechazo del ejército.

Como la tregua impuesta por Abd el Krim se rompió y el fantasma de un nuevo Annual seguía latente, se adoptaron con improvisada precipitación nuevos planes en los que la Marina jugaba el papel de subordinado (Bordejé), pero su participación iba a ser muy activa. Aunque sólo se trataba de un simu-



El acorazado *Jaime I* y el crucero *Reina Victoria Eugenia* bombardeando las posiciones rifeñas durante el desembarco de Alhucemas (7 de septiembre de 1925). (Acuarela: G. González de Aledo. Museo Naval, Madrid).

lacro de desembarco, se iba a concentrar por primera vez frente a Alhucemas a la casi totalidad de las unidades de la escuadra de África, aeronáutica naval incluida, con el viejo *Dédalo* en vanguardia. La costa entre cabo Quilates y Sidi Dris, así como Axdir, feudo de Abd el Krim, fue duramente batida, pero a pesar del fuerte despliegue naval no se conseguiría ningún resultado práctico salvo la liberación de Tifaurín. El Gobierno español, en su modesta ambición, se consideró satisfecho, pero la Marina tuvo que pagar un alto precio con el embarrancamiento y pérdida del *España* frente al cabo Tres Forcas, a consecuencia de la niebla.

En el crítico periodo histórico que abarca toda la guerra de Marruecos, con sus desconcertantes periodos o fases estabilizadas, si el ejército fue el gran protagonista del país, la Marina en cambio, como en tantos momentos de la historia patria, fue la gran olvidada o sólo se contó con ella en rangos subordinados. Entre 1921 y 1923, sin embargo, las actividades de la Armada fueron constantes e intensas, pero no demasiado conocidas ni valoradas por una opinión pública de mentalidad continental. Y como la política africana del último gobierno parlamentario de García Prieto fue también un fracaso, habrá que esperar que las armas, años más tarde, hablen de nuevo cuando el caos y

la descomposición peninsular en tan amplia gama de actitudes impongan un nuevo golpe de timón. Volveremos entonces a encontrar a la Armada en su puesto de honor y sacrificio.

### El desembarco de Alhucemas: el principio del fin

Para el ejército español y para los poderes públicos asumidos por el general Primo de Rivera tras el golpe de Estado de septiembre de 1923, el problema mayor era el poner fin a la guerra de Marruecos y no sólo con penetraciones pacíficas que después del desastre de Annual (21 de julio de 1921) eran imposibles, sino mediante una victoria armada. En octubre de 1923 se pensó en una solución negociada con Abd el Krim, el cual no estaba dispuesto a aceptar nada que no fuese una independencia total. A comienzos de 1924 se proyectó una retirada del ejército en la zona oriental hasta Melilla y el repliegue en la zona oriental desde Xauen, pero esto fue visto con desagrado por el ejército, que comenzó a tachar al dictador de abandonista.

En julio de 1924 Primo de Rivera hizo su primera visita oficial a Marruecos; reclamó la presencia del teniente coronel Franco, jefe de la Legión Extranjera y se trasladó de Ceuta a Melilla a bordo del crucero *Reina Victoria Eugenia*. En un almuerzo en Ben Tieb con los oficiales y jefes de la Legión y Regulares, expuso su política marroquí, coreada por un discreto abucheo, y la interrupción del laureado comandante José Enrique Varela, que no dudó en decirle «mal, muy mal, mi general», y que seguramente se libró de un fuerte arresto dado el prestigio que tenía entre sus tropas.

Pero la suerte fue propicia a Primo de Rivera a comienzos de 1925, pues ensoberbecido Abd el Krim con sus éxitos, lanzó 40.000 de sus hombres sobre el Marruecos francés pensando provocar un pánico como el de Fez en 1912 y fue tal ataque el que propició la colaboración franco-española, que darían como resultado el desembarco de Alhucemas y la posterior pacificación del territorio.

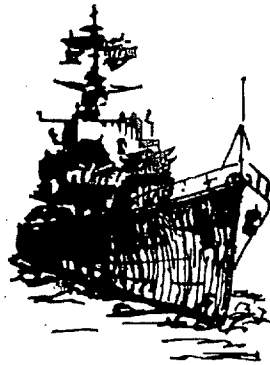
Primo de Rivera se entrevistó con el mariscal Petain, jefe supremo del mando militar en Marruecos, el 21 de agosto, concertándose las futuras operaciones combinadas. Por parte española, las fuerzas de desembarco estarían formadas por las columnas de Saro y Fernández Pérez, con Sanjurjo al mando de todas las unidades y Franco en la vanguardia legionaria. Primo de Rivera, siguiendo el ejemplo de O'Donnell en 1860, se dio el mando a sí mismo, y en la mañana del 8 de septiembre se asaltaba a las playas de Alhucemas con participación total de 19.000 hombres y una potente escuadra franco-española. En el último momento la operación estuvo a punto de suspenderse por la temida aparición del viento de levante, pero afortunadamente no fue así.

La batalla comenzó a las 1130 de la mañana cuando la columna del general Saro plantaba sus pies en la playa de la Cebadilla, amparada por la cortina de

metralla que las flotas española y francesa lanzaban sobre las posiciones marroquíes. En un día desembarcaron 10.000 hombres y sólo hubo que lamentar 124 bajas. El factor sorpresa había sido determinante, y Abd el Krim se vio en la necesidad de distraer fuerzas del sector francés, pero la invasión era ya imparable. Las numerosas elevaciones que rodean la bahía de Alhucemas fueron tomadas una por una en una guerra sin cuartel en la que se hicieron pocos prisioneros. La punta de los Frailes y la península de Morro Nuevo fueron abatidas por los regulares de Melilla y el tercio de la Legión, a cuyo frente se encontraba el entonces coronel Francisco Franco.

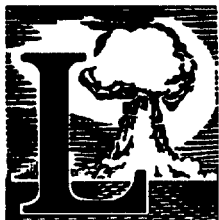
Los rifeños retrocedían, pero el día 22, tras el intento de la toma del monte Malmusi, las tropas españolas sufrieron un serio contratiempo con numerosas bajas, sobre todo en los cuadros de la oficialidad de regulares. A pesar del tropiezo se volvió a la carga contra las mismas posiciones, rodeándolas, y la estrategia dio resultado. Se conquistó monte Malmusi y Morro Viejo y se obtuvo el control de la cala del Quemado. La lucha continuó siendo sin cuartel por una y otra parte, pasándose a cuchillo a los prisioneros de uno y otro bando.

El golpe definitivo se asestó el 30 de septiembre. Los moros se habían replegado en lugares estratégicos, como los montes Paloma, Taramara y Buyibar, pero las columnas de Franco, Goded y Martín Vera dominaron tales posiciones. La moral de los rifeños se quebrantó y las cabilas comenzaron a someterse en todo el Rif, mientras los soldados de Abd el Krim retrocedían a la desesperada hasta Axdir, ciudad natal del cabecilla, que fue conquistada el 2 de octubre. Abd el Krim se rindió a los franceses, que lo internaron en la isla de la Reunión, y Sanjurjo pudo informar a las más altas instancias del final de la guerra. Había concluido una pesadilla que desde 1909 a 1927 había costado a España dieciséis años de esfuerzos y 50.000 muertos. El honor y la gloria siempre cuestan un alto precio.



# LA MANIOBRA ANFIBIA

Antonio de QUEROL LOMBARDERO



A finalidad de la maniobra anfibia no es otra que la ejecución de aquellos combates que nos consigan las condiciones normales del combate. Quiere esto decir que la finalidad en sí de la maniobra anfibia puede ser diferente, y en la mayoría de los casos lo será, de la finalidad táctica de la operación anfibia para la que actúa, y por supuesto a *fortiori* (con mayor razón) de la finalidad estratégica. Por ejemplo, la finalidad estratégica en el desembarco americano

en las Marianas durante la segunda guerra mundial era la conquista de aeródromos desde donde los superbombarderos B-29 basados en tierra tuvieran bajo su radio de acción el territorio japonés. La finalidad táctica de la operación anfibia sobre Saipán (la primera de las islas del archipiélago en la que se desembarcó) se centraba en la conquista y explotación del aeródromo de Aslito, al sur de la isla, y su pronta explotación. Sin embargo, la maniobra anfibia que se realizó apenas tuvo en cuenta estas finalidades, y se organizó con vistas a alcanzar unos objetivos que, una vez ocupados, garantizaran una cierta normalidad en el combate en tierra: conquista del monte Pale, cota 500, monte Tapotchau, valle de la Muerte, etc. A partir de entonces, las operaciones no se diferenciarán de una operación terrestre cualquiera, porque ya la maniobra anfibia está realizada.

Los japoneses a su vez debieron oponer una contramaniobra anfibia, pues sus acciones no estuvieron dirigidas a impedir lo que obviamente era la finalidad del desembarco, la conquista del aeródromo, sino a desbaratar la maniobra anfibia, lanzando contraataques tendentes a separar los primeros escalones de su retaguardia y centros de avituallamiento, resistir en bolsas para impedir la seguridad del despliegue interno, y adelantar todo lo posible su artillería para hacer caer sus fuegos y volver inservibles para el tráfico las playas de desembarco en sus avenidas marítimas y terrestres.

En realidad, esta anormalidad es intrínseca a todas las fuerzas que combaten en un medio anormal, y así podríamos hablar de una maniobra de montaña, de desierto, etc. Éstas tienen que combatir para ganarse, por decirlo así, antes de nada, las condiciones normales del combate. Todas ellas necesitan de medios especiales y tropas habituadas a usar tales medios, de forma que, además de ser capaces de combatir en una situación normal, estén especializadas física y mentalmente en sus respectivas maniobras particulares. Pero de todas ellas, por lo brusco y extraño del paso de un medio a otro, la más pecu-



Desembarco norteamericano durante la guerra del Pacífico.

liar es la anfibia, en la que hay que alcanzar la normalidad desde un medio tan extraordinariamente anormal para el combate terrestre como la mar.

Veamos, pues, cuáles son las características de normalidad en un combate terrestre y cómo una fuerza naval (buques y fuerza de desembarco) debe maniobrar para alcanzarlas.

Entendemos por maniobra, según la vieja definición, el arte de disponer, mover y emplear las fuerzas en el combate, con orden, rapidez y recíproca protección, y teniendo en cuenta la misión, el terreno, el enemigo y los propios medios. Sin embargo, en nuestro caso, la sujeción rígida a la misión queda bastante disminuida a favor de una misión general y anterior: alcanzar la normalidad. Lo demás permanece inalterable.

Una fuerza terrestre, independientemente de su potencia (absoluta o con relación al enemigo), se encuentra dentro de las condiciones normales del combate, principalmente cuando ha logrado los siguientes requisitos:

*1.º Unión sin solución de continuidad con la retaguardia donde se encuentran los recursos que tienen que alimentar la batalla*

Clausewitz, al tratar la guerra en montaña, se refiere a la existencia de esta solución de continuidad como el factor más debilitante en el despliegue de una fuerza al presentar batalla. Como ejemplo aduce que si tuviera que defender España de una invasión desde Francia no se defendería en los Pirineos, sino en el valle del Ebro, pues los Pirineos cumplirían mejor su papel de obstáculo rompiendo la continuidad en el despliegue del atacante, dificultando su logística, aislando sus reservas y haciendo muy penoso el alimentar la batalla.

Esto es válido incluso para el ámbito naval. En la campaña del Pacífico durante la segunda guerra mundial, la fuerza aeronaval americana, incluso cuando a partir de la batalla de las Filipinas alcanzó una gran superioridad sobre las japonesas, nunca atacó un objetivo sin asegurarse del mantenimiento de la continuidad con los anteriores, de manera que la aviación basada en

tierra en los objetivos conquistados siempre pudo reforzar la potencia de la aviación embarcada. Incluso después de Iwo Jima, y con la metrópoli japonesa al alcance de sus grandes bombarderos, no se pensó en atacar directamente las costas de Japón sin antes reforzar esta continuidad con la costosa y sangrienta conquista de Okinawa, a medio camino entre las dos: se quería conseguir la continuidad también de la aviación táctica basada en tierra.



En una operación anfibia es forzoso que a partir de los primeros momentos la fuerza de desembarco actúe con la continuidad rota a sus espaldas. La gran barrera que supone el cambio del medio marítimo al terrestre es inherente a la operación, aunque desde el principio se ha querido paliar esta circunstancia. En el desembarco de Tarawa (islas Gilbert), segunda de las operaciones anfibias tras Guadalcanal, las embarcaciones donde iban las primeras olas chocaron con una barrera de arrecifes a pocos centímetros bajo el agua, y por tanto tuvieron que dejar a los infantes a una distancia considerable de la playa para recorrerla con el agua al cuello bajo el fuego enemigo. Para la siguiente operación en las Marshall, los americanos ya se habían hecho con un tractor anfibia, antecedente de la actual LVT, capaz de llevar media sección de fusiles y de franquear pequeños obstáculos (por cierto que algunos de aquellos monstruos fueron comprados por España y utilizados durante los años sesenta en nuestros ejercicios de desembarcos). Tras la segunda guerra mundial, el helicóptero y el colchón de aire han disminuido la vulnerabilidad que supone el cruce de esta barrera, aunque tampoco es un remedio universal: no siempre el terreno, la meteorología y otras circunstancias permitirán su uso. Además, la logística no se podrá valer de ellos, sino de una manera restringida y puntual. La gran barrera seguirá siempre existiendo, y la posesión de medios que reduzcan su efecto serán, con los otros factores de terreno y enemigo, los que nos diseñarán la maniobra anfibia en cada caso.

*2.º Posesión de un espacio para el despliegue de todas las fuerzas con la suficiente amplitud para permitir fácilmente los movimientos, apoyos mutuos, fuegos, abastecimientos, etcétera*



La Infantería de Marina se lanza al asalto de una playa en el Pacífico. El bombardeo de la aviación y la escuadra ha batido previamente la zona de desembarco, que arde envuelta en humo.

En las operaciones anfibas se ha intentado remediar el hecho de tener que empezar a combatir a cero de efectivos y de terreno, con el aprovechamiento del espacio marítimo de la zona de desembarco para desplegar allí gran parte de la fuerza antes de la hora H. Así, con los primeros escalones a bordo de tractores anfibios y pequeñas embarcaciones de desembarco que se mueven por los amplios espacios que la mar ofrece y que se concentran sólo para dirigirse a la playa, y mediante la organización de olas a la orden, depósitos a flote, sistemas de cargas armónicas y diversificadas, etc., se consigue cierta continuidad en el despliegue. Sin embargo, este despliegue, rígido y casi rutinario en la mayoría de nuestras operaciones anfibas, sigue siendo muy vulnerable y lento. Las mejores características de embarcaciones, buques y medios aéreos actuales deberían permitir una mayor flexibilidad en él. Quizá ya se podría hablar de olas de buques sobre la zona objetivo en vez de olas de embarcaciones sobre las playas, puesto que es posible realizar la descarga de los grandes buques en un tiempo mínimo. La maniobra es el resultado de optimizar nuestros medios en una determinada geografía y contra determinado enemigo, por lo que no siempre tendremos que movernos en ese diseño fijo de movimiento hacia la playa de carros y secciones de asalto, sostenes, armas de



acompañamiento, reservas y artillería, unidades logísticas, etc. Quizá la artillería pueda estar ya en tierra simultáneamente o incluso antes que las secciones de asalto de las compañías; quizá se pueda establecer en tierra un apoyo logístico importante incluso antes de la hora H. En el desembarco de Okinawa no se dudó en incluir en la maniobra la ocupación de islas menores o islotes paralelos a la costa, que dieron desde los primeros momentos profundidad al despliegue total en artillería, centros logísticos y reservas desde los primeros momentos de la operación: en la isla Kerama desembarcó gran parte de la reserva de la fuerza de desembarco, y en la de Keise, la artillería media. Posteriormente, cuando las fuerzas fueron progresando en tierra, se desembarcaron tropas en la de Tusen, frente al centro de la alargada Okinawa y dominando las costas de las dos mitades, preparadas para ser empleadas en cualquier punto de ellas. Ninguna de estas pequeñas islas deshabitadas constituían objetivos en sí, pero su integración en el despliegue en tierra de la fuerza de desembarco permitió tener más a mano y en situación mucho menos vulnerable aquello que permite al jefe de la fuerza actuar en el combate una vez iniciado: el empleo de los fuegos y el empleo de la reserva.

Pero, se dirá, no siempre se tienen a mano islotes frente a las costas que se van a asaltar. Sin embargo, frecuentemente se puedan tener en cuenta accidentes del terreno que aconsejen asaltos secundarios que mejoren sensiblemente la maniobra sobre el principal. Y cuando no se pueda, pues no se puede. Porque lo que estamos tratando de decir es que la primera cuestión a resolver por la fuerza de desembarco es la obtención de la normalidad del combate en tierra. Y además de por la eliminación de la solución de continuidad entre el medio marítimo y el terrestre, esto se consigue estableciendo prontamente el despliegue de la fuerza, de manera que pueda dar de sí toda su potencia de fuego, movimiento y choque. Ninguno de los islotes que rodean Okinawa eran objetivos en sí; sin embargo, fueron constituidos como tales, incluso con prioridad sobre la ocupación de los dos istmos que al norte y al sur aislaban la ancha parte central sobre cuya costa oeste se realizó el desembarco.

Al decir el rápido despliegue de *todas* las fuerzas, se entiende que éste tiene que conseguirse con ciertas condiciones de seguridad, pues nada se ganaría si se obtuviera merced a una mayor vulnerabilidad que a bordo. De nada sirve establecer una cabeza de playa con todos sus elementos de apoyo si está sometida a un fuego intenso de la artillería enemiga que la haga prácticamente inservible para la descarga y el tránsito. Y no sería ocioso señalar aquí que si las armas de infantería pueden molestar mucho a las unidades de primera línea (que ya se encargarán de ir reduciéndolas como en un combate normal), una artillería enemiga potente y con alcance medio puede hacer abortar la operación manteniendo cortado el despliegue propio por el lugar más crítico para poder alimentar la batalla. Situada en desfilada y a la suficiente distancia para no estar empeñada en el combate con nuestras primeras unidades, y puesto que la artillería naval, con un tiro extremadamente tenso (ángu-

los de caída mínimos), no es idónea para las misiones de contrabatería; es imprescindible tener pronto en tierra nuestra propia artillería para llevar a cabo este cometido tan importante y que nadie puede hacer por ella. No sería malo estudiar la vuelta a aquellas LVTH (obús acoplado y propulsado por tractores anfíbios), empleadas hace cuarenta años por la Infantería de Marina americana, y que quizá todavía estén en venta. Estos obuses, llevando a cabo el movimiento buque-costa con las primeras olas, constituyen, desde la mar y posteriormente sobre la tierra, incluso antes de la hora H, una base de fuegos versátil y, para ciertas misiones como la contrabatería y contramorteros, única. Esto y el rápido desembarco de nuestra artillería de campaña, unido a la posesión de los modernos sistemas de fono, sono y radarlocalización situados a bordo de los buques de apoyo de fuegos, lugar el más apto para obtener de ellos el máximo partido merced a su constante movilidad, sería la mejor forma de proteger la zona de playa de la peligrosa acción de la artillería enemiga.

3.º Y con esto llegamos a la tercera característica de lo que debe ser la normalidad que intentamos adquirir mediante la maniobra anfibia. Además de eliminar la solución de continuidad que impone el cambio de medio mar/tierra, y además de lograr el despliegue que permita la acción de conjunto de toda la fuerza (naval y de desembarco), éste debe quedar consolidado de manera que lo que Clausewitz llama el elemento geométrico esté establecido de la forma que mejor dé toda su potencia. El mismo tratadista afirma que la máxima potencia de una fuerza se adquiere en la defensiva. Toda acción ofensiva la pone de algún modo en un estado de debilidad. Una fuerza que desembarca y que parte del grado mínimo de fuerza debe maximizar su debilidad con objetivos sucesivos que la contrarrestaren, adquiriendo lo más rápidamente posible un despliegue defensivo. Eso no quiere decir que se renuncie a ejecutar acciones en profundidad, o a la acometividad y rapidez en el avance. Más bien sería todo lo contrario, pues casi podríamos decir que la defensiva hay que organizarla de vanguardia a retaguardia. Pero el espíritu de la acción, la elección de objetivos y la ubicación de las unidades han de estar determinados por una intención defensiva si se quiere alcanzar con rapidez la normalidad en el combate. (Pues casi estaríamos tentados a decir, traduciendo la idea de Clausewitz, que la normalidad es la defensiva, y que toda acción ofensiva introduce en el combate alguna anormalidad).

Por eso, al elegir la zona de desembarco ha de buscarse con este criterio; es decir, no tanto con el de ir directamente a la conquista del objetivo que nos marca la misión, sino con el de obtener las mejores condiciones para alcanzar lo más rápidamente la consolidación de las fuerzas en un despliegue defensivo. Pues ese despliegue es el que nos permitirá en una acción de conjunto caer sobre el enemigo de una forma eficaz, y cumplir la misión con toda la potencia de nuestras fuerzas.



Ni que decir tiene que muchas veces podrán ser incluidas ambas finalidades, la consecución de la normalidad y el cumplimiento de la misión, dentro de la misma maniobra, y que se irá consiguiendo lo uno al tiempo que se consigue lo otro. Pero cuando no sea así, la maniobra anfibia ha de tener prioridad sobre la maniobra meramente terrestre que nos lleve directamente al cumplimiento de la misión, pues ésta puede estar abocada al fracaso precisamente por no haber atendido primeramente a la otra.

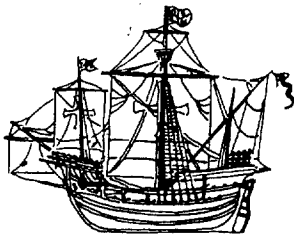
Así que podríamos decir, según la definición clásica de maniobra que recordamos al principio de estas reflexiones, que de los factores a tener en cuenta para determinarla, misión, enemigo, terreno y medios propios, la maniobra anfibia se caracterizará por no tener, en principio, en cuenta o no tener solamente en cuenta la misión específica que se nos ha ordenado, y sí la misión general y prioritaria de la consolidación de la fuerza.

Esto tiene dos consecuencias importantes. La primera es que la maniobra anfibia se podrá llevar a cabo tanto mejor y con mayor rapidez en tanto se usen los medios especiales (navales y terrestres) que mejor eliminen la solución de continuidad mar/tierra que más rápida y eficazmente nos permitan desplegar todas las fuerzas, y que refuercen hasta las más pequeñas unidades

con una potencia de fuego, movimiento, trabajo y choque que aumenten de modo extraordinario su capacidad defensiva.

La segunda es que las fuerzas que han de llevarla a cabo han de estar especialmente instruidas para esta maniobra por el uso constante de estos medios especiales, y el íntimo conocimiento y adaptación a todas sus posibilidades navales y terrestres. Nadie debería extrañarse que hasta el más humilde pelotón de fusiles tenga los medios y la instrucción conveniente para poder en un momento determinado dirigir los proyectiles de todos los buques artilleros de la fuerza naval, o toda la aviación de apoyo disponible, para atacar una zona importante sobre la que él tiene la mejor observación; o que una brigada de infantería de marina disponga de artillería que en ejército sólo se emplea de división para arriba, o material sofisticado de zapadores que se emplea en cuerpo de ejército.

Creemos que en la Armada española se ha entendido esto así, y con buen sentido se ha aceptado que tras un largo historial de especialización nuestra fuerza anfibia, el Tercio de Armada, haya adquirido o esté en trance de adquirir medios de combate y logísticos que quizá un táctico terrestre consideraría excesivos para su entidad, pero que no lo son en absoluto, sino los necesarios para el desarrollo de una maniobra muy especializada, en la que ya se ponen en juego medios navales infinitamente más valiosos, y que es llevada a cabo por unas fuerzas siempre aisladas que no tendrán a mano otras que les puedan apoyar, reforzar o suplir.



# LA JORNADA VICTORIOSA DE TÚNEZ (1535-1536)

José FERNÁNDEZ GAYTÁN



L peligro que presentaba en el Mediterráneo la presencia de piratas turcos y berberiscos movió al César Carlos a buscar la alianza con el rey de Francia, Francisco I, quien, para no perder la costumbre, no sólo se negó a ello, sino que también avisó al sultán turco de la petición que el Rey de España le había hecho; pese a esta traición del monarca francés, contó siempre aquél, desde un principio, con la colaboración del Papa, Portugal, Sicilia, Nápoles y Génova. Barbarroja (1) había destronado al rey de Túnez, vasallo del rey de España, y es por esto por lo que el César Carlos considera necesaria y urgente la ocupación de dicha ciudad, empresa digna de su gloria y fama. Una vez decidido todo comenzaron a hacerse los preparativos, llevados a cabo con gran secreto. A principio del año 1535, avisaba el embajador, Martín de Salinas, al rey de romanos, que: «Toda esta corte está alborotada y afirman que S. M. quisiera pasar en la dicha armada. Yo por conjeturas creo que será verdad...».

Contaba el rey-emperador para llevar a cabo la empresa con la alianza del papa, Paulo III, «que sentía muy á lo vivo la cruzada contra el infiel», enviándole seis galeras, «y no más por la imposibilidad de surtir las de galeones», mandándole después veintidós naves y un «gran galeón» contaba también con ; la Orden de San Juan de Malta, a quien el César Carlos había cedido la isla de dicho nombre y Trípoli el año 1530; pero sobre todo fueron «sus reinos, y en particular Castilla, los que contribuyeron con hombres y dinero á potenciar la empresa».

---

(1) Los Barbarroja fueron dos hermanos; Horuc y Khair-Eddin, hijos de un alfarero griego, que pasó a vivir en Mitilene, tras haber sido conquistada por los turcos la isla de Lesbos. Al que aquí nos referimos es a Horuc, que empezó a adquirir fama pirateando en los Dardanelos. Se hizo mahometano antes de embarcar en un buque turco pirata, atacando las grandes galeras del Papa que transportaban objetos de gran valor desde Génova a Civita-Vechis; para apoderarse de una de ellas, vistió a sus «compinches» con los trajes de los vencidos; con una de las galeras apresadas se aproximó a la otra, llevando a la suya como remolque. Cuando los cristianos estaban confiados, les atacó, apoderándose también de la segunda galera. Sus «hazañas piráticas» las llevó a cabo ayudado muchas veces por su hermano Khair-Edin. Murió el año 1634.



Khair-Eddin Barbarroja.

En efecto, el día 20 de mayo de 1535, tras una misa de comunión en la basílica de Santa María del Mar de Barcelona, y una romería, asistiendo a ambas el rey-emperador, con el fin de impetrar de la Divina Providencia su ayuda para el buen éxito de la jornada, se concentró en este puerto, el día 30 de dicho mes, la Armada; se componía ésta de unas trescientas velas, embarcando el César Carlos en la galera real (2).

En la vista pasada en Barcelona, donde estaban concentradas las fuerzas peninsulares, se contaron hasta 1.500 caballeros, «desde el duque de Alba hasta el inmortal Garcilaso de la Vega»; además de éstos caballeros españoles, «lo más granado de la nobleza portuguesa», entre éstos el infante don Luis, hermano de la

emperatriz Isabel, a bordo de un «hermoso galeón» y de veinte carabelas, así como muchos caballeros y 2.000 soldados; después, Virginio Ursino, conde de Anguillera, al mando de doce galeras del papa; Aurelio Botigela, con cuatro de la Religión de San Juan de Malta; don Berenguer de Requesens, con diez de Sicilia; don García de Toledo, con seis de Nápoles; Antonio Doria, con cinco «que traía por asiento», y otras varias sueltas de caballeros que las habían armado a su costa, como fueron, entre otros, los príncipes de Sarleno y Visignano, así como don Hernando de Alarcón.

(2) El cronista Sandoval hace de ella la siguiente descripción:

«Tenía esta embarcación 24 banderas de damasco con las armas imperiales por la borda; un pendón á media popa de tafetan carmesí que llevaba ocho pierras y treinta palmos en largo con un crucifijo de oro, y otros dos casi de su tamaño con sendos escudos de las armas del Emperador, y allí junto una gran bandera blanca de damasco, sembrada de llamas y cálices y aspas de San Andrés coloradas, con un letrero en latín (Salmo 4): *Arcum conteret et confriget arma: et scuta comburet igni*. Otras dos de damasco colorado del mismo tamaño con *Plus Ultra* alrededor de las columnas. Otra en la entena, de dos puntas, con una espada, escudo y celada, y la leyenda *Apprehende arma ete scutum et exurge inadiutorium mihi*. Otra en la gavia que llegaba al agua, con un ángel y el mote *Misit Dominus Angelum suum qui custodiat te in omnibus viis tuis*. Tres gallardetes, en los tres mástiles, de damasco colorado y mas de cinco varas de largo, con una estrella de oro, muchas llamas de fuego y letra *Notas fac mihi Domine vias luas*. La sala y cámara de popa estaban guarnecidas de tela de plata, foro y brocado de tres altos, colgaduras de raso y damasco de diversas labores, todo rico.»

La llegada de Andrea Doria, con 16 galeras, fue un acontecimiento, principalmente por la vista de la galera imperial, que traía «un magnífico vaso esculpido, dorado, dispuesto como para morada del César»; tenía ésta ventiséis bancos, bogando cuatro con cuatro remos en cada uno, de forma que, «dejando en claro los del fogón y el copano ó esquife», venían a ser ciento noventa los que la impulsaban. Arbolaba a popa el estandarte de «raso carmesí, con un Crucifijo bordado y á ambos lados la efigie de la Virgen María y del evangelista San Juan; en los palos y antenas otras banderas de tela», de oro con las armas imperiales.

Tocaban trompetas y clarines, chirimías y atambores», y tras las salvas de ordenanza, saludaba la «gente á la voz, gritando tres veces ¡Imperio imperio imperio!».

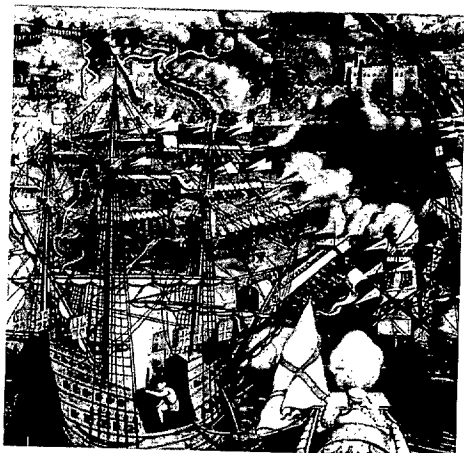
Sucesivamente fondearon las naos de Cantabria; sesenta arcas de Flandes, las de la escuadra de Málaga, las preparadas especialmente para el embarque de caballos, todo lo cual daba a la ciudad y al puerto una gran animación.

Pasó el César Carlos una revista solemne a las tropas, y habiendo hecho una devota visita a la Virgen de Montserrat y «comulgado en Santa María del Mar», embarcó en la galera imperial, el día 30 de mayo de 1535, publicando un bando «con órdenes para el viaje», entre la cuales una de ellas ordenaba que «hubiera treguas entre todas las personas enemistadas por el término de la jornada», quedando unos y otros bajo el amparo real; en otras «prohibía en absoluto el embarco de mujeres» (3).



Carlos I de España y V de Alemania. (Pantoja de la Cruz. Copia de un original de Tiziano. Monasterio de El Escorial).

(3) Pese a esta prohibición «aparecieron en Túnez más de 4.000 enamoradas», según dice el cronista Sandoval.



Desembarco en Túnez en 1535. A la derecha, una lancha de desembarco enarbolando la bandera española con la cruz de Borgoña. (cuadro de Cornelio Vermuyen para la confección de tapices).

Arribó la Armada a Mahón el día 3 de junio «forzada por una tramontana», y después al puerto de Cagliari, en Cerdeña, el día 12, agregándosele en éste las naos de Nápoles.

Después de pasada muestra general, se contaron setenta y cuatro galeas y treinta galeotas y fustas, es decir, «más de cien embarcaciones de remo»; en cuanto a las de vela, entre grandes y menores, eran aproximadamente unas trecientas, siendo los soldados de infantería 25.000, los de caballería, 2.000, y unos 800 hombres de armas, sin contar con los «señores con sus criados, los aventureros, ni las gentes de mar».

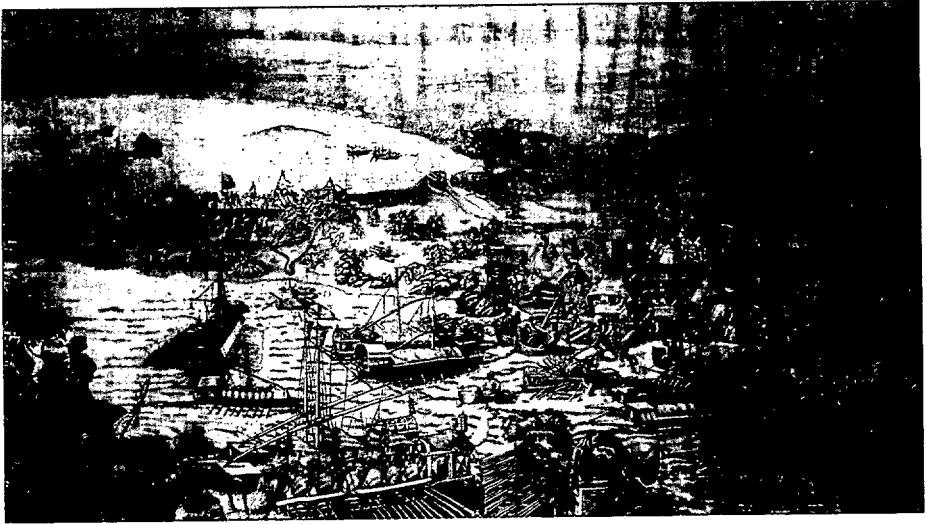
Pasó la Armada imperial de Porto Farina «á surgir en el golfo de Túnez, á tres millas de distancia de La Goleta», desembarcando allí las tropas y caballos sin encontrar resistencia, avanzando a fin de preparar el asedio formal; cubriendo las galeras el flanco y la retaguardia del ejército, «rodeado por una nube de caballos númidas», batiendo las torres del agua, así como los muros de la fortaleza principal, a la que daban el costado los galeones, «el de Portugal á la cabeza», mientras que los soldados con palas y azadones construían trincheras y las baterías.

Se hallaba defendida la posición por Solimán Arráez, el *Judío*, que con «vigorosas salidas» entorpecía los trabajos de los sitiadores, costando muchas vidas «de buenos capitanes y de tres generales»; fueron éstos el marqués de Final, Marco Antonio Carreto, familiar de Doria; el conde de Sarno, «que se había distinguido en Corón», y Gerónimo Espínola, antes de que abiertas las brechas se hubiera podido emprender el asalto, tanto por mar como por tierra; fue éste el día 14 de julio, veintiocho días después de haber desembarcado.

Antes de efectuar el asalto, el César Carlos arengó a las tropas diciéndoles: «Hermanos, hoy es el día que yo he deseado mucho ha para vosotros y para que me veáis. Yo espero que lo haréis como soléis y habéis hecho otras veces, y muy mejor, pues lo otro era en mi servicio y esto es el de Dios», y colocándose al frente «de su gente de á caballo de su casa», con sus gentiles hombres y dos capitanes de su guardia, caminó hacia el enemigo, quien disparó su artillería sin que ésta recibiera mucho daño; a estos disparos contestó la del rey-emperador, obligando al enemigo a retirarse.

En cuanto a las bajas, fueron éstas de unos 2.000 turcos, muertos casi todos en la retirada que emprendieron después que se ocupó la fortaleza.





Galeras españolas en la jornada de Túnez. Tapiz de «La conquista de Túnez». (Palacio Real. Madrid).

Buen botín se obtuvo, fue éste: «más de trescientas piezas de artillería, muchas de bronce, y de ellas algunas de 60 libras de bala marcadas con flores de lis ó con una salamandra entre llamas y el mote *Nutrisco et explinguo*, que acreditaban la procedencia del Rey de Francia»; también los asaltantes se apoderaron de la flota «abrigada en la dársena», que serían unas «cien naves de toda especie», cuarenta y dos galeras «muy buenas», entre éstas la capitana de Barbarroja y la que fue de Portuondo (4), capturadas por Heydin *Cashidiablo* (*Cachadiablo*).

Durante el cerco no cesaron las comunicaciones de los barcos con España y con Sicilia, siendo llevados los enfermos y los heridos, que fueron reemplazados, así como los bastimentos, de forma que en realidad «hubo siempre abundancia».

No economizaron los *mareantes* «su trabajo en el cerco», lanzando sobre el enemigo gran número de proyectiles, recibiendo algunas galeras «tiros mortíferos de enfilada», consiguiendo Doria escapar milagrosamente «de uno», y siendo también entre otros herido don Álvaro de Bazán.

Mucho sintió Barbarroja la pérdida de su flota, pensando, sin embargo, que con esta pérdida quedarían los cristianos satisfechos; se equivocó, pese a que contaba con la dificultad del desplazamiento de las tropas debido a los rigores del verano, por lo que se vio obligado a defenderse, contando con unos 80.000 hombres de infantería y 25.000 de caballería, que, como se ha visto, fueron derrotados en el primer encuentro, obligados a encerrarse en la plaza de Túnez.

Noticiosos los cautivos de esta derrota, «rompieron las prisiones sobrepo-



Andrea Doria, príncipe de Melfi, general de las armadas de Carlos V.

niéndose á la guarnición, y asestaron los cañones contra las huestes de Barbarroja desbandada», huyendo éste, «seguido de los turcos», acompañándole también Sinán y *Cachidiablo*, quien al poco tiempo murió a consecuencia de las heridas recibidas.

Fue el día 21 de julio una gran victoria para la cristiandad, y en la que 20.000 cautivos cristianos recobraron la libertad.

Persiguiendo a Barbarroja se enviaron quince galeras de Génova, del mando de Joanetín Doria, sobrino de Andrea Doria, y por Adán Centurión, «capitán de crédito»; al arribar a Bona, observaron que el corsario contaba con otras quince, puestas en orden de batalla, protegidas por un baluarte artillado, por lo que no se atrevieron a atacarlo, operación que causó un gran disgusto al capitán general de la mar, ya que consideró

perdida una ocasión que muy difícilmente se volvería a presentar. En vista de lo cual salió con 40 galeras, pero ya era tarde, puesto que Barbarroja había salido rumbo a Argel, atacando para desquitarse a Bona, a la que tomó, dejando en ella una guarnición en el castillo, aunque por poco tiempo, puesto que enseguida fue retirada de allí.

Túnez fue entregada por el César Carlos al rey destituido, Muley Hassán, aunque con «ciertas condiciones de vasallaje», y la de ceder La Goleta, donde se instalaría «un presidio de los españoles á su costa», como llave que era del reino.

Don Carlos tenía la intención de continuar la empresa, arrasando primero «la madriguera de Argel» y después ir sobre Túnez y ocuparla, como así fue (4).

En efecto, «S. M. entró en la ciudad... entrando... en el castillo fue tanta la grito de los cautivos que era cosa maravillosa, porque habían seis ó siete mil cristianos, sin los de la ciudad que serían diez ó once mil, y entre ellos muchas personas de rescate, de ellos en poder de Barbarroja, de ellos en el de los

(4) Rodrigo de Portuondo fue vencido en aguas de Ibiza por Haydin *Cachidiablo* (25-10-1529), combate en el que perdió la vida, así como seis galeras en las cuales iban los cautivos franceses.

moros de la tierra». Fuerte fue el saqueo, no consintiendo «S. M. que á los cautivos se les quitase nada de lo que habían habido; pues Dios les había dado libertad, no quería que perdiese cosa de lo que ella les había dado». Pasó el rey-emperador al castillo, donde «en su aposento aparte, estaban las mujeres del rey de Túnez, cautivadas por Barbarroja, eran «la mayor parte de ellas negras»; también fueron liberados «unos cautivos franceses... los cuales serían ciento, y entre ellos catorce criados del Delfín de Francia». «Juntados estos S. M. les habló y les dijo: que aunque el Rey de Francia estando con él ponerlos á ellos en las suyas, que no quería, sino que pues Dios les habían dado libertad, que él se la daba y les ayudaría á pasar en sus tierras más que dijese á su Rey que cuando él le pedía los criados del Delfín, que no pudo dárselos porque los tenía Barbarroja», cosa que prometieron hacer, «afirmando que S. M. tenía razón de tratarlos como decía; mas que tuviese piedad de ellos que no tenían culpa S. M. les conformó en lo que primero les dijo, y ellos se echaron á el suelo á besarle el pie, y levantáronse diciendo IMPERIO».

Encontraron también en el castillo alguna artillería, pólvora, «cosa maravillosa», bizcocho «infinito» y mucha munición, así como joyas y otras cosas de gran valor; también mucha ropa de los capitanes y del propio Barbarroja, «del cual S. M. no quiso para sí sino las más preciada que fué la honra de la victoria. Y así fue el día de Santiago á oír misa á San Francisco en el arrabal de los cristianos que allí había, y á dar gracias á Dios por la victoria y por la honra que allí ganó».

En cuanto a los prisioneros, pasaron de 20.000, siendo muy pocos los que se salvaron con Barbarroja, porque aún fueron muchos los que huyeron, «la sed los mató que toda aquella campaña de Túnez hasta el río de Biserta no tiene agua».

Digamos, como final, que el César Carlos «se salió con la suya», ya que acertó al decir: «Quedaré muerto en África o entraré vencedor en Túnez».



## AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

---

Se comunica a todos nuestros lectores que para el año 2000 la suscripción anual a la RGM mantiene el precio de 1999 (IVA y gastos de envío incluidos):

España	<b>2.475 Ptas.</b>	<b>14,87 €</b>
Unión Europea	<b>3.256 Ptas.</b>	<b>19,56 €</b>
Otras naciones	<b>3.355 Ptas.</b>	<b>20,16 €</b>

El importe del número mensual es:

España	<b>275 Ptas.</b>	<b>1,65 €</b>
Unión Europea	<b>350 Ptas.</b>	<b>2,10 €</b>
Otras naciones	<b>375 Ptas.</b>	<b>2,25 €</b>

En 2000 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: enero-febrero y agosto-septiembre). Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

También les informamos que pueden domiciliar el pago de su suscripción rellenando todos los datos que abajo se indican, y remitiéndolos a: REVISTA GENERAL DE MARINA, calle Montalbán, 2 - 28071 MADRID. O bien comunicándolo a nuestro teléfono (91) 379 51 07, Fax (91) 379 50 28 o por correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es)

D. .... les comunica que a partir del día de la fecha le sea domiciliado el importe de la suscripción a la RGM a través de la cuenta número.

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

# LA JORNADA DE TERCEIRA DE 1583

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA  
Correspondiente de la Real Academia de la Historia



## Escenario histórico



A accesión de Felipe II al trono portugués tuvo que apoyarse en la fuerza de las armas. Pese a que, desde la desaparición en Alcazarquivir como cruzado del romántico don Sebastián, la línea sucesoria preferente se mostraba clara, y de que durante el breve reinado de su tío, el cardenal infante don Enrique, se había intentado preparar la aceptación del rey español desde el propio poder y con notable apoyo de la nobleza; lo cierto es que la animadversión del pueblo llano portugués hacia lo castellano la hizo difícil.

Portugal había consolidado su propia nacionalidad e idiosincrasia frente a Castilla. La casa de Avis había llegado al trono en circunstancias parecidas dos siglos antes; frente al legítimo sucesor, Juan I de Castilla, el pueblo había preferido a un bastardo, pero portugués, el maestre don Juan, y Aljubarrota (1385) había sellado definitivamente su destino permaneciendo el recuerdo de esta batalla permanentemente vivo y militante hasta entonces, continuando aún en nuestros días.

Aunque no se trataba de una anexión, sino de una unión de reinos bajo un mismo cetro que respetaba las estructuras políticas internas, se temía la enorme fuerza expansiva castellana y la disparidad de intereses, por lo que, pese a que los cinco gobernadores provinciales se manifestaron partidarios de don Felipe tras la muerte del rey cardenal, el prior de Crato, don Antonio, hijo natural del infante don Luis fue aclamado por sus partidarios en Santarem en 1580.

«Por sucesión legítima ha venido  
a Felipe este reino lusitano;  
mas la gente plebeya ha escogido  
por rey á otro falaz y bien tirano.»

(Anónimo castellano contemporáneo).

Una rápida campaña del duque de Alba por tierra, secundada por el marqués de Santa Cruz por mar, redujo la resistencia, y a la entronización del rey español como Felipe I en Lisboa siguió el acatamiento del imperio transoceánico del mismo como *rei mais lusitano*, que culminó con el del Maluco tras la entrevista del emisario real, el alférez Francisco Dueñas, con el capitán mayor de esa región, a finales de 1581.

La excepción al comportamiento general la constituyó el archipiélago de Azores o Terceras, donde los numerosos activistas del prior incitaron a la población a negarse a alzar pendones por don Felipe y solicitar ayuda al extranjero, petición rápidamente atendida, aunque no oficialmente admitida por estar en paz con España, por dos mujeres: la reina madre de Francia, Catalina de Médicis, e Isabel Tudor, que pretendían minar así el poderío hispano.

Los partidarios del rey español se concentraron en la isla de San Miguel, la mayor y más poblada, mientras que Angra, en Terceira, se convirtió en sede del pretendiente que, contando con fuerzas y armamento superiores, redujo a los de San Miguel a una defensiva expectante, mientras realizaba una depuración general de enemigos internos, llevaba a cabo una amplia labor reclutadora y fortificadora para prevenir cualquier invasión, preparaba una expedición a Cabo Verde para extender la sublevación, y recurría a las potencias europeas rivales de España en busca de reconocimiento y ayuda.

### **La importancia político-estratégica de las Azores**

Cuando se echa una mirada sobre el inabarcable imperio bajo la corona filipina, puede resultar sorprendente que la conquista de un archipiélago de poco más de 2.000 km<sup>2</sup> pasase a ser el primer objetivo militar tras la conquista del Portugal metropolitano, empleándose en ella buena parte del potencial naval y militar de la España de la época.

Con Flandes en plena rebelión, imperiosamente necesitado de refuerzos, el turco, repuesto tras Lepanto, Argel y otras soberanías norteafricanas émulas de éste en plena actividad depredadora de costas y rutas mediterráneas, las comunicaciones y las propias Indias amenazadas por corsarios de tres naciones europeas, se da sin embargo prioridad total a esta empresa en el momento más difícil, cuando el enemigo está más preparado, socorrido y fortificado.

Las razones para esta medida inmediata fueron, sin embargo, determinantes y obligadas.

Desde el punto de vista de política interna, no se podía dar por perfeccionada la conquista de Portugal, ya que el ejemplo de las Terceras podía ser secundado por otras posesiones ultramarinas, como Guinea, Brasil o Calicut, en cualquiera de los tres continentes, y donde hubiera sido mucho más difícil de focalizar cualquier sublevación.

El reconocimiento de Felipe II se había producido casi por inercia tras la caída de Lisboa; pero en el ánimo de muchos portugueses, europeos y coloniales prevalecía el deseo de tener un rey nativo y exclusivo sobre cualquier derecho sucesorio o consideración legitimista preferente.

Lo que pudiera ocurrir en Santa María, Terceira o Fayal necesariamente tendría que conllevar repercusiones de gran alcance.

El predicador dominico fray Simón, uno de los principales activistas de



Desembarco en Terceira. (Sala de las Batallas. Monasterio de El Escorial, patrimonio nacional).

don Antonio, declararía, tras su detención en Angra en 1583, que «... todos los della (Portugal) estaban á la mira deste subceso, del qual dependía la quietud y sosiego de la cristiandad» (1).

En otro orden de cosas, la posesión de Lisboa, y consecuentemente de todo el reino, siempre sería precaria de no dominar las islas, excelente lanzadera para cualquier invasión continental y punto clave en la ruta comercial con ultramar, ya que en ellas conflúan las de África por Guinea, las de América desde el Brasil y las de Europa desde el Báltico.

Por lo que respecta a la seguridad de la propia Carrera de Indias castellana, Azores había sido durante el reinado anterior y la parte transcurrida del corriente lugar habitual de acecho y espera de las naves por parte de los corsarios franceses e ingleses, que, aun sin disponer de bases en la zona, se aventuraban por estos mares borrascosos. En el pasado España había contado con la colaboración amistosa, aunque no muy efectiva, de Portugal, pero con las islas en poder de enemigos declarados, el propio sistema de flotas resultaría insuficiente.

(1) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La conquista de las Azores en 1583*. Madrid, 1886, doc. 70. Relación de lo que se halló en la casa de la Aduana de la ciudad de Angla.

ciente, precisándose cuantiosísimos gastos en nuevas «escuadras de la guarda», que, en todo caso, estarían en desventaja al carecer de bases próximas.

Para los portugueses, y en su caso para los españoles, a la seguridad contra los elementos que proporcionaban los puertos más concurridos, como los de punta Delgada y Angra, y a la protección de sus fuertes, se sumaba el enorme beneficio de poder contar con aguada fresca en la última etapa tras un agotador viaje de calmas, y con unos bien aprovisionados magacenes y tinglados de pertrechos y repuestos y gran acopio de vituallas y alimentos frescos producidos por la floreciente agricultura y ganadería insular que convertían al archipiélago en autosuficiente. Como señala Demetrio Ramos, Azores servía de despensa para las flotas de retorno que en muchas ocasiones partían de La Habana para aprovechar los vientos favorables sin completar el aprovisionamiento (2).

La primera medida que Felipe II tomará con respecto al problema de Azores será la de consultar al marqués de Santa Cruz «por la práctica que tenéis dellas y de aquella navegación», si merecería la pena llevar a cabo semejante operación, «y si lo son de tanta consideración para lo de las Indias y también para lo de Portugal» (3).

En el plano internacional, la ausencia de respuesta adecuada en plena zona de influencia peninsular podía sumir en el mayor de los desprestigios a una corona que mostraba ya, en otros frentes más alejados, síntomas de impotencia y agotamiento.

Por otra parte, se sospechaba que, como contraprestación a la ayuda solicitada por don Antonio, Francia o Inglaterra obtuvieran alguna base en territorio insular portugués del Atlántico occidental, lo que aumentaría considerablemente la envergadura de la amenaza.

La solidez de esta sospecha quedaría confirmada con la confesión del citado predicador fray Simón, quien declararía: «...el intento del Rey (de Francia), y particularmente de su madre, era apoderarse destas islas y reforzarlas con gente y navíos para impedir el trato y comercio de las Indias» (4).

En la Biblioteca Nacional de París se conserva documentación referente a la oferta de don Antonio a Enrique III de Francia de la isla de Madera, Guinea, Brasil y el derecho de comerciar con las Indias orientales, a cambio de una ayuda sustancial que le permitiera obtener el trono portugués (5).

---

(2) RAMOS, D.: *Las Azores, punto clave en la relación ultramarina*, en «Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI». Actas del Congreso Internacional Lisboa 98, tomo VI, pág. 53.

(3) FERNÁNDEZ DURO, C.: *La conquista de las Azores en 1583*. Madrid, 1886, doc. 1. Madrid, 10 de febrero 1580. Museo Naval.

(4) FERNÁNDEZ DURO, C.: Relación de lo que se halló en la casa de la Aduana de la ciudad de Angla. Recogido por *Op. cit.* doc. 70.

(5) Madrid, 3 de abril 1580. Ms. Bibl. Nac. de París. F. fr. 16.107.



## Las dos primeras expediciones

La respuesta de Felipe II consistirá en la preparación de la conquista, que acabará requiriendo el enorme esfuerzo representado por cuatro sucesivas armadas, de las que sólo la última cumplirá plenamente su objetivo.

La primera de ellas, enviada al mando de don Alonso de Bazán, a principios de 1581, tenía por objetivo hacer acto inmediato de presencia con las fuerzas disponibles, consistentes en unos pocos buques, conminar a los rebeldes a la sumisión, comprobar la entidad y fuerzas a que se tendrían que oponer, e intentar un golpe de mano si se presentaba la oportunidad. La división naval ni siquiera pudo llegar a su destino por causa de los temporales, pero al menos se consiguió confirmar la contumacia y fue causa indirecta de que los partidarios de don Felipe triunfaran en la isla de San Miguel y también en la menor de San Jorge.

Comprobada la necesidad de emplear una fuerza bastante mayor, lo primero en lo que pensó el rey fue en reforzar y socorrer a estas islas rodeadas de enemigos, y en proteger el regreso de las flotas de ultramar, tanto de la portuguesa procedente de la India como de la españolas de América, ya que sus mandos desconocían el estado de sublevación y varios buques afectos a don Antonio se habían armado en corso y recibido en sus puertos navíos extranjeros al mismo objeto.

Por medio de entidades menores se abasteció San Miguel, y como cabo de la flota destinada a la protección de las flotas se nombró a don Pedro de Valdés, al que, además de este cometido, se le asignó el de ocupar Terceira si sus habitantes se sometían de buen grado, o si la ocasión permitía llevar a cabo una invasión.

Mientras se realizaban los preparativos, se recopilaron todo tipo de datos e informes sobre las costas y posibles desembarcaderos, dibujando el célebre ingeniero Tiburcio Spanochi la traza de los principales fuertes.

Para llevar a cabo la empresa se constituyeron dos divisiones: la primera, con seis naos, al mando del propio Valdés, debía recibir las flotas e, inmediatamente después, reunirse con la de Galcerán Fenollet, fuerte en 12 naos con diversos grandes barcones y artillería de batir, en la que iría embarcado el grueso de la infantería constituido por más de dos mil españoles y alemanes al mando del maestro de campo don Lope de Figueroa.

La expedición parecía suficiente en situaciones normales, pero Felipe II ignoraba el importante apoyo que del exterior habían recibido los rebeldes.

El 25 de julio de 1581, y sin esperar los refuerzos de la segunda flota, se producía el desembarco de 350 españoles al mando del capitán don Diego de Valdés, hijo del general, en una caleta próxima a Praya. La misión de esta pequeña fuerza era la de ocupar una altura próxima, fortificarse, y esperar a la auténtica fuerza de invasión, constituyendo una cabeza de playa.

El éxito inicial cegó a los españoles. Tras tomar la batería que protegía el lugar y dispersar fácilmente a los defensores, Valdés ordenó internarse en



Don Álvaro de Bazán (1526-1588), primer marqués de Santa Cruz. (Museo Naval, Madrid).

formación de combate, cruzando por una depresión donde les esperaba el grueso de las fuerzas enemigas, estimado en 2.000 hombres de a pie y de a caballo. El veterano escuadrón no flaqueó, e incluso repelió la acometida; pero una estratagema impensada consiguió deshacerlo: a través de la angostura provocaron los isleños la estampida de varios centenares de bueyes, que atropellaron y pisotearon la formación; a continuación pudieron valerse ya de su superioridad numérica, masacrando a los supervivientes.

Mientras que don Pedro de Valdés fracasaba en sus dos misiones, la armada de refuerzo tomaba contacto con las naves procedentes de la India, y más tarde, reunidos todos, Valdés propuso intentar un nuevo desembarco, pero los generales portugueses se negaron a salirse de sus instrucciones,

por lo que regresaron a Lisboa debido a lo avanzado de la estación.

Felipe II, indignado por la actitud de su capitán general, que había desatendido su objetivo principal con gran riesgo de las flotas y fracasado en el secundario, lo puso en prisión nada más arribar a Lisboa, de la que sólo saldría en los prolegómenos de la Gran Armada contra Inglaterra de 1588, ante la necesidad acuciante de mandos experimentados. El fracaso dio ocasión a que se aprestasen buques y se reclutasen tropas en Francia a favor de los rebeldes, por lo que hubo de planearse una operación mucho más vasta, a cuyo frente se puso al marqués de Santa Cruz.

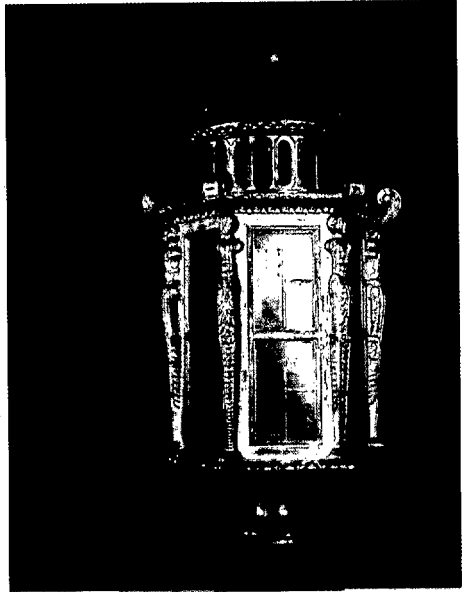
En los grandes preparativos quiso Felipe II que tomasen parte notable los portugueses leales, para demostrar que no se trataba sino de sofocar un conflicto interno.

A los buques de alto bordo se pretendió añadir 12 galeras, que no pudieron finalmente sumarse a la expedición ante el mal cariz que presentaba el mar y la imposibilidad de demorarse, pues se tenían noticias de haber zarpado ya la escuadra de Francia.

Mientras el duque de Medina-Sidonia recibía instrucciones de enviar un tercio de 1.000 hombres al mando del capitán Juan de Urbina a la isla de San Miguel, se aceleran los preparativos de invasión con la instrucción real de 13 de enero de 1582 y se estructura ésta. De hecho, desde varios meses antes se han

ido concentrando tropas y buques en Cádiz y Sanlúcar con acertada previsión.

A partir de este momento, don Álvaro de Bazán habrá de supervisar la actuación de los proveedores, del general de la artillería, don Francés de Alava, de la leva de la gente de guerra y de los constructores de 80 barcas chatas que se habrían de llevar para realizar el desembarco. El marqués de Santa Cruz, como capitán general y al uso de la época, se convertía en el responsable absoluto de los preparativos y del desarrollo de la operación, desde la corta de la madera para los buques de nueva fábrica hasta el feliz regreso de la expedición, licenciamiento de la tropa, devolución de los navíos embargados y pago de las indemnizaciones a que hubiese lugar.



Fanal de la galera *Estrastrozzi*.  
(Museo Naval).

La misión última era la conquista de las islas rebeldes mediante desembarco, y su puesta en defensa para el futuro. Sólo si se topaba en su camino o se presentaba la flota organizada en Francia, debía combatir en el mar. Eran las líneas generales que luego se adoptarían para la Empresa de Inglaterra de 1588.

Las directrices eran las siguientes:

- Caso de coincidir con la escuadra enemiga, presentar batalla para dominar el teatro de operaciones.
- De no ocurrir esto, o tras haber barrido de buques enemigos la zona, desembarcar con la protección de la escuadra atacando Angra los navíos y efectuando el desembarco con lanchas y buques de protección en una playa inmediata, para ir progresando por tierra.
- Más adelante se irían reduciendo las demás guarniciones e islas.

La gran esperanza de Felipe II era la de que no se tuviese que emplear la fuerza y se redujese la Tercera a su obediencia, «como es de creer lo hará, visto que va sobre ella tan gruesa armada» (6).

(6) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Real Instrucción al marqués de Santa Cruz para la jornada de la Terceira, 13 de enero 1582*. Museo Naval. Col. Navarrete, t. LXI. *Op. cit.* doc. 21.

## La batalla naval de la isla de San Miguel

El 10 de julio de 1582 la flota de invasión se hacía a la mar tras hacer fuego la pieza de leva en el río de Lisboa, donde se había concentrado.

Estaba compuesta por buques de muy diversos tipos y procedencias. A los dos galeones del rey, el *San Martín*, constituido en capitana, y el *San Mateo*, se habían añadido 18 naos: 10 guipuzcoanas, cinco portuguesas, una ragusana y dos de particulares; 10 urcas flamencas; seis pataches, junto con otros dos galeones y 23 buques diversos, procedentes de Andalucía, y que no participarían en la batalla.

Las 12 galeras de Francisco de Benavides, cuya participación estaba también prevista, tuvieron que regresar a puerto al primer temporal.

La muestra general de la infantería, tomada en Lisboa a finales de junio, daba una cifra próxima a los 8.000 hombres, a los que había que sumar unos 4.000 marineros, que se repartieron entre la totalidad de los buques, por lo que sólo la mitad llegaría a combatir.

Después de una accidentada travesía en la que se perdió contacto con los buques andaluces, llegó Bazán a San Miguel el 22 de julio, e inmediatamente avistó la escuadra enemiga, fuerte en 58 naves, de las que 30 eran de gran porte, decidiéndose en consejo de capitanes combatir, pese a la inferioridad manifiesta por parte española y a esperarse en breve la llegada del resto de buques que habían partido de Lisboa.

Resumiremos brevemente las circunstancias del combate, tratadas por tantos, y que no son objeto de este trabajo:

Tras haberse mantenido ambas armadas a la expectativa y procurando ganar barlovento, el día 25 se produce el primer encuentro que no resulta decisivo, y al mediodía del siguiente, el definitivo, en el que en un primer momento el *San Mateo*, al mando de don Lope de Figueroa, bastante apartado de la línea española, es atacado por una decena de naves contrarias, siendo abordado por ambas bandas. Su heroica resistencia permite a Bazán poner en fuga a otra de las divisiones francesas, mientras que la reserva fuerza vela para socorrer al *San Mateo*, lo que consigue, centrándose el combate en torno a la capitana francesa y al *San Mateo*. De vuelta Bazán en el *San Martín* impide que otras naves francesas auxilien a su capitana, que finalmente se rinde, provocando la desbandada general de su campo con pérdida de 10 grandes naves frente a ninguna española. Poco después fallecía a bordo el general francés Felipe Strozzi, que estaba malherido, y eran ejecutados en Villafranca 80 nobles y caballeros aventureros franceses y los prisioneros mayores de 17 años, en cumplimiento de las instrucciones reales: «hareis ahorcar á todos los extranjeros, como son franceses o ingleses» (7),

---

(7) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Instrucción particular del rey al marqués de Santa Cruz. 13 de enero 1582*. Museo Naval. Col. Navarrete, t. LXI. *Op. cit.* doc. 22.

aunque concediendo a los nobles el dudoso privilegio del degüello, como corsarios, rebeldes y piratas, habida cuenta de que no se había roto la paz con Francia.

La pérdida en vidas del enemigo ascendió a 1.200; y la de los españoles a 224.

Quedó esperando Bazán la armada de Andalucía al mando de Recalde, que no compareció hasta el 9 de agosto, con buena parte de la fuerza de desembarco, pero como no pudieron hacerlo ni las galeras ni las grandes barcas chatas y se precisaba de nuevo el concurso de la flota para recibir a las naves de Indias, se desistió de la operación principal, en beneficio de la cual se había conseguido el primero y más importante de los requisitos para el éxito: el dominio del mar.

Para facilitar, tras la invernada, el pendiente desembarco, se repararon las defensas de la isla de San Miguel, constituida en base de apoyo, se dejaron en ella 2.400 soldados a cargo del maestre de campo Agustín Iñiguez y 22 embarcaciones menores especialmente útiles para el barqueo. Es de señalar, sin embargo, que se había perdido con esta decisión una oportunidad manifiesta, ya que de acuerdo con el sistema e imperfecta organización de la época la expedición hubo de deshacerse, despidiendo gente, devolviendo barcos y malvendiendo vituallas, y todo el costoso proceso hubo de comenzar de nuevo. Por otra parte, aunque se había logrado el dominio naval en el teatro de operaciones, esta situación era coyuntural y temporal y se podría volver a perder. Por todo ello, el esfuerzo que aún restaba para culminar la empresa era ímprobo, y la flota y los diversos medios a emplear mucho mayores.

### Las directivas y la composición de la expedición definitiva

Las instrucciones para la formación de la nueva armada de 10 de febrero de 1583 son extremadamente exigentes, y en parte suponen una cierta crítica a la expedición anterior que obtuvo una gran victoria, pero no pudo o no supo explotar el éxito. De las tropas reclutadas con tantas dificultades, pocos quedaban, y el rey ahora exige que se extremen las precauciones con la nueva



Cervantes.

fuerza «porque no se deshaga ni se huya, como lo hizo el año pasado», añadiendo una dura apostilla, «por haberse anticipado en venir» (8).

El plazo para formarla sorprende por lo corto, debiendo estar en orden para partir, lo más tarde a mediados de abril, a fin de presentarse en ese mismo mes ante el objetivo «antes que puedan ir á ella los navíos que se podrían aprestar en Francia» (9).

El servicio de información había comunicado, en efecto, que Catalina de Médicis, pese al fracaso que había enlutado a media Francia, seguía apoyando a don Antonio y deseaba desquitarse. El intento por organizar inmediatamente una nueva y poderosa armada fracasaría sin embargo, al no obtener los mismos apoyos, pero tendría ocasión de enviar importantes socorros en hombres y armas a Terceira.

Las líneas de acción serán prácticamente idénticas, estudiándose la posibilidad de combatir en mar y tierra, aunque subrayándose la necesidad de efectuar en todo caso el desembarco, ya que de aparecer la armada enemiga Bazán debía salirle al encuentro con los navíos mayores, quedando éste a cargo de don Lope de Figueroa con las embarcaciones de desembarco y los buques de apoyo.

La secuencia de acciones ante los posibles acontecimientos quedaba establecida así: combate naval durante la travesía en caso de topar con la escuadra rival; volcar todo el esfuerzo y sin dilación alguna sobre la isla Tercera, dejando para más tarde las demás; desembarco en una playa cercana a Angra, la capital, efectuando maniobras de diversión y, en caso de aparecer las fuerzas navales enemigas, dividir las propias en la forma antes indicada; efectuado el desembarco, avanzar y tomar Angra al asalto, y, por último, proceder a la ocupación total.

Las diversas instrucciones daban asimismo normas para la ejecución ejemplar de los rebeldes contumaces y de sus auxiliares extranjeros, para la protección de las personas y propiedades de los que acatasen a Felipe II, de la población no combatiente y de las iglesias y comunidades religiosas y para la fortificación de las islas.

Para poder llevar a cabo, incluso simultáneamente, el combate en mar, el desembarco y el combate en tierra, la fuerza que se tuvo que reunir llegó a ser la mayor que de alto bordo se había visto hasta entonces, aunque sería superada, cinco años más tarde, por la gran expedición contra Inglaterra.

Se reunieron naves castellanas, venecianas, genovesas, napolitanas, guipuzcoanas, vizcaínas, ragusanas, catalanas, santanderinas de Castro y portuguesas, con un tonelaje total próximo a las 30.000 toneladas, con 4.000 marineros y 3.000 remeros.

---

(8) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Real Instrucción al marqués de Santa Cruz para la jornada de la isla Terceira, 13 de enero 1582*. Museo Naval, Col. Navarrete, t. LXI. *Op. cit.* doc. 21.

(9) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Real Instrucción al marqués de Santa Cruz para la jornada de la isla Terceira, 10 de febrero 1583*. *Op. cit.* doc 57.

En esta ocasión se procuraría por todos los medios que pudiesen actuar las galeras que, por su poco calado, tan útiles podían resultar en el traslado hacia la playa. Por ello se formó banda con doce de ellas dotadas de aparejo propio para el Atlántico.

Como novedad, se hicieron traer de Nápoles dos galeazas fuertemente artilladas por sus costados que podían aproximar al alcance de sus fuegos el objetivo con mucha más efectividad que los buques de alto bordo.

Pero el medio verdaderamente específico que se pretendía emplear eran las grandes chatas fabricadas a propósito en Sevilla dotadas de «ciertos artificios» que permitían abatir la proa en forma de rampa para cuando embarrancasen en la playa pudiera pasar la tropa directamente a tierra y, en caso de estar la posición a tomar en lugar más elevado, pudiesen servir de escala. Su dotación la componían seis marineros y cada una debía transportar un par de compañías.

El poeta García de Alarcón, asistente a la Jornada, nos las describe así:

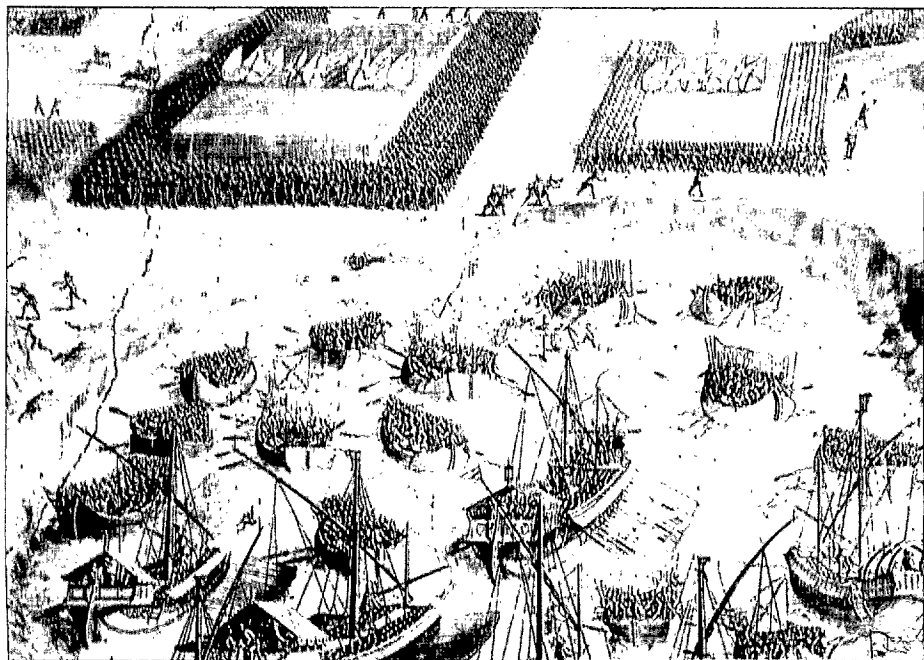
«Había unas barcas chatas, por tal arte  
fabricadas, que en proa, por los lados  
llevaban á la una y otra parte,  
dos muy gruesos tablones levantados,  
y una cuerda muy recia que se ensarte  
la polea, y los quicios bien holgados,  
con argollas de hierro en que se encajen  
las puentes con suban y se abajen.» (10)

El resto de la flota lo componía cinco galeones, de los que dos eran «galeones de la nueva invención», propiedad del mismo Bazán; 31 naves (naos y urcas), 27 buques de mediano tonelaje, pataches y zabras, y 14 carabelas portuguesas.

La gente de guerra ascendía a cerca de 9.000 hombres repartidos en las 54 compañías de cinco tercios, al mando de los maestros de campo y coroneles Lope de Figueroa, Francisco de Bobadilla, Félix de Aragón, conde Jerónimo de Lodrón (alemanes) y Luis Pignatelli (italianos). A éstos se habrían de sumar los españoles dejados en San Miguel la jornada anterior (maestre de campo Agustín Íñiguez), hasta completar la suma de 11.441 soldados.

Como convenía políticamente acentuar la participación portuguesa, a los más de 300 entretenidos y soldados particulares se añadieron 120 fidalgos de este reino y al ejército se sumó el llamado tercio de Portugal, de 1.449 hombres en 15 banderas, formado por españoles y portugueses procedentes de Andalucía y Oporto, a los que se sumaron las siete compañías de guarnición en el castillo de Lisboa. Íñiguez, por su parte, recibiría la orden de engrosar su tercio en San Miguel con gente del país.

(10) GARCÍA DE ALARCÓN: *La victoriosa conquista que don Alvaro de Bazán Marques de Sancta Cruz General de la Armada y exercito de Su Mag. hizo en las Islas de los Açores, el año de 1583*. Valencia, 1585. Recogido por Fernández Duro, *Op. cit.* págs. 155 y 156.



Detalle del desembarco en Terceira (patrimonio nacional).

A la artillería de los propios barcos había que añadir el tren de campaña (medios y cuartos de cañón y de culebrina, sacres, esmeriles, falcones, pedresos...) y de sitio, formado este último por grandes piezas de batir del tipo cañón, para la expugnación por tierra de Angra y de las fortificaciones mayores.

El enemigo, por su parte, había tenido tiempo de fortificarse y pertrecharse, contando con cerca de 7.000 portugueses y 500 franceses que había dejado Strozzi antes de la batalla, a los que se añadieron nueve compañías enviadas con el nuevo general francés, el comendador Chartres. En 1583, Terceira disponía de 6.000 portugueses al mando de Manuel de Silva y de 3.000 franceses e ingleses.

### **El desembarco y toma de Angra**

En la madrugada del 23 de junio de 1583, dos meses después de la fecha tope puesta por el rey para la ejecución del proyecto, zarpaba de Lisboa la enorme flota, destacándose en avanzada la escuadra de galeras, al mando de don Diego de Medrano, sobre el resto del lento convoy, en el que las pesadas urcas marcaban la velocidad de marcha.



El 3 de julio llegaban las primeras a la vista de San Miguel, donde no hallan noticias de ninguna armada enemiga. En el caso contrario, su notable autonomía respecto de los buques de alto bordo les hubiera permitido dar la vuelta y notificar el suceso.

El día 13 de ese mismo mes llegaba el grueso, empleándose seis días en los preparativos previos al desplazamiento a la zona de desembarco en Terceira, renovándose la aguada. En las galeras se comprueban los parapetos y empavesadas, embarcando en ellas las compañías del maestro de campo Íñiguez con su impedimenta, y se recogen las 22 barcas menores, también chatas, que contribuirán al desembarco, junto con otros tipos de embarcaciones, incluidos los bateles de los propios navíos.

Otros cuatro días se tardó en aparecer ante Angra y Praya por sufrir vientos contrarios, navegando con los buques mayores atoados a las galeras y con las embarcaciones a remolque de los primeros.

Los fuertes de esta última plaza abrieron fuego, respondido por la flota, e inmediatamente se practicó un reconocimiento de los desembarcaderos próximos, mientras se conminaba mediante parlamentarios, que no fueron recibidos, a la inmediata rendición.

Recibido el primer informe, don Álvaro de Bazán embarcó en una de las galeras a fin de determinar por sí mismo el lugar concreto y los pormenores del desembarco, escogiendo un pequeño surgidero conocido como *Das Molas* que distaba dos millas de Angra y una de la villa de Praya y, aunque de peor acceso desde el mar que el centro de la extensa playa, parecía peor defendida contando solamente con un fuerte dotado de cinco piezas de artillería y una red de trincheras.

El asalto se inició esa misma noche, tras haber embarcado la primera ola, constituida por la mitad de la fuerza, en las embarcaciones que, formando grupos por hileras, fueron remolcadas por las galeras hacia el objetivo. Las galeras formaban así un frente de fuego con sus cañones de crujía en sus proas reforzadas y con buen contingente de arcabuceros parapetados en sus tamboretas o castilletes de proa, mientras protegían las embarcaciones que venían detrás. La oportunidad del uso de estas naves se comunicó a Felipe II, quien tomaría cumplida nota: «Quedo advertido de la importancia que han sido las galeras para la expugnación de la Tercera» (11), e intentaría llevarlas también en la expedición contra Inglaterra, viaje que sin embargo no pudieron resistir.

Mientras esta operación se estaba realizando con todo sigilo y con luces tapadas, dos galeras efectuaban una maniobra de diversión junto a la villa de Praya, para hacer creer al enemigo que el desembarco principal iba a tener lugar por ese lado de más fácil acceso.

---

(11) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Felipe II a Santa Cruz, 5 septiembre de 1583*. Museo Naval. Col. Navarrete, t. XLI. Recogido como doc. 76, *op. cit.*

Tras una preparación artillera por parte de las galeras contra los atrincheros y batería del lugar escogido, que duró por espacio de una hora y descalgó varias piezas, apareció ante la playa la fuerza invasora.

Con las primeras luces del amanecer, tal y como estaba previsto, saltaban a tierra los soldados, aunque con grandes dificultades debidas a los escollos del sector; la fuerte resaca y bajo el continuo fuego artillero que se les hacía desde tierra que dejó de ser efectivo en cuanto las embarcaciones se aproximaron, dado que las baterías estaban emplazadas en alto, siendo sustituido este fuego por el no menos mortal de mosquetes y arcabuces de 500 franceses bien parapetados.

Desocupado el reducto principal por sus defensores, se formaron dos grandes escuadrones con sus correspondientes mangas de arcabuceros y mosqueteros, para dar cara a las fuerzas que empezaban a llegar desde Angra, donde permanecían acantonadas a fin de acudir al lugar exacto.

La progresión tendió a ocupar las principales lomas y posiciones aventajadas en un continuo tira y afloja con el enemigo.

Rodrigo de Cervantes, hermano de Miguel, sería uno de los primeros en poner el pie en tierra, por lo que rebiría merced de ventaja; Miguel de Cervantes participó asimismo en la gesta, en el propio tercio de don Lope, también conocido como Tercio de Armada, como da fe una solicitud al rey para obtener una vacante administrativa en Indias, de 6 de junio de 1590 (12).

Mientras tanto, llegaba a la playa la segunda barcada sin mayores problemas, trayendo consigo un tren de campaña de seis piezas, vituallas y agua, ya que no había en el lugar.

El mismo autor anónimo antes citado, en su *Relación del suceso de la isla de San Miguel y rota francesa*, versifica así este momento:

«Y aunque el francés gallardo se menea,  
el valiente español no es perezoso,  
que á donde llega la espada castellana,  
corta, cercena, desbarata, allana.»

Durante todo el día continuaron las escaramuzas, trabándose batalla al día siguiente, tras conseguirse con una hábil maniobra efectuada por las mangas de arcabucería tomar las piezas de artillería enemigas y, posteriormente, la villa de San Sebastián. En el combate posterior resultaron los escuadrones franco-portugueses absolutamente desbaratados, huyendo los primeros desordenadamente y retirándose los segundos en perfecta ordenanza hacia sus fuertes posiciones en la zona montañosa, dejando Angra desamparada.

Hubo un intento por parte portuguesa de volver a provocar una estampida de ganado, como en el desembarco de la armada de Valdés, pero el terreno no

---

(12) ALCALÁ GALIANO, P.: *Servicios militares y cautiverio de Cervantes*. Madrid, 1905, pág. 23.

favoreció su intento, y los españoles, advertidos, tenían instrucciones de abrir la formación en ese caso, pasándose la siguiente consigna: «guarden las vacas; pase la palabra» (13).

Como quiera que en la ciudad había diversos navíos franceses y portugueses, se envió a las galeras contra ellos mientras se avanzaba por tierra, siendo tomados un galeón inglés, 16 naves y 14 carabelas.

Ocupada la ciudad, se concedió saco por tres días, protegiéndose los lugares sagrados y dándose libertad a medio centenar de partidarios de don Felipe.

Viendo perdida la plaza principal y todos sus fuertes y polvorines, los franceses intentaron obtener buenas condiciones de rendición, pero sólo se les permitió salvar las vidas y pasaje para Francia, pudiendo conservar la espada los caballeros más principales. En la concesión que les salvó de pasar por entre las haces de los escuadrones, mucho tuvo que ver el hecho de que el general francés, monsieur de Chartres, era comendador de San Juan y, como tal, hermano de hábito de otros sanjuanistas españoles, como don Pedro de Padilla y don Diego de Bazán, hijo del marqués de Santa Cruz, que habían servido con él en la isla de Malta.

Desde Angra partió el 27 de julio el marqués de Villafranca con las galeas y otras embarcaciones, y 2.500 infantes, a la conquista de la isla de Fayal, donde reforzaban a la guarnición portuguesa 500 franceses con abundante artillería. El desembarco, nocturno y en lugar difícil, la cala de las Feiteras, se produjo por sorpresa y con pleno éxito, mientras dos galeras simulaban otro en diferente lugar.

Los subsiguientes combates, sostenidos con ardor por los franceses, supusieron sucesivos triunfos de los invasores y determinaron la rendición en condiciones semejantes a las del cuerpo principal de Terceira.

A continuación, don Pedro de Toledo pasó a las islas de San Jorge y El Pico, que se tomaron sin dificultad, quedando todo el archipiélago sometido a Felipe II junto con 35 buques de diversos portes que se hallaban en las islas.

El 13 de septiembre el *San Martín*, seguido de toda la armada engalanada y haciendo lamer el agua a las 46 insignias tomadas, hacía su solemne entrada en Cádiz, y pocos días después, Felipe II hacía venir a la Corte al marqués de Santa Cruz y le ordenaba cubrirse en su presencia, pasando este título desde entonces a formar parte de la Grandeza de España.



Estandarte de don Álvaro de Bazán.

(13) *Diario de Erich Lassota von Steblau*. Publicado por Liske, J. Lemberg, 1878. Recogido como doc. 72 por Fernández Duro, C. *Op. cit.*

**SUSCRÍBASE A**  
**REVISTA GENERAL DE MARINA**  
**FUNDADA EN 1877**

---

POR 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: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.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 14,87 euros.  
Unión Europea: 19,56 euros. Otros países: 20,16 euros.

# DESEMBARCOS ESPAÑOLES EN LAS ISLAS BRITÁNICAS (1579-1601)

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
Círculo Naval Español



NO de los mitos más extendidos entre los aficionados a la historia naval es el de que las costas británicas, gracias a su magnífica Marina, se han visto por completo libres de ataques enemigos desde al menos la decisiva batalla de Hastings, en 1066, cuando los normandos conquistaron el reino.

Que tal mito no se sostiene con alguna seriedad lo demostraron algunos siglos después, pero aún en plena Edad Media, los almirantes castellanos Sánchez Tovar y Pero Niño, especialmente el primero, al desembarcar reiteradamente en Inglaterra, tomar y arrasar ciudades como Dover, Folkestone, Porsmouth, Plymouth y Darmouth entre otras, o remontar el Támesis hasta Gravesend, a la vista de Londres, e incendiarlo, hechos todos ocurridos entre 1374 y 1379.

Pero no vamos a tratar ahora de aquellas operaciones, sino de otras más cercanas en el tiempo, pertenecientes a la larga lucha que enfrentó a Isabel I Tudor con Felipe II en primer lugar, y con su hijo Felipe III, hasta la paz de 1604. Por un lado son campañas mucho mejor conocidas que las medievales, por otro, su estudio nos revelará no pocas enseñanzas sobre las operaciones anfibas y sobre la estrategia española de la época. Por último, ayudará a mostrar una imagen de ese conflicto hispano-inglés que tiene poco que ver con muchos de los tópicos que se han venido aceptando desde entonces.

## Smerwick, 1579

La creciente presión de Inglaterra sobre Irlanda provocó la natural respuesta de los irlandeses, deseosos de salvaguardar su independencia y su religión frente a los invasores. Uno de aquellos rebeldes, James Fitzmauri, viajó a Roma y obtuvo bula del Papa desposeyendo a Isabel Tudor de la corona, y su apoyo para preparar una expedición libertadora. Ésta se organizó rápidamente, con voluntarios irlandeses e italianos (seguramente muchos de ellos súbditos de Felipe II), zarpando de Civitavecchia en el verano de 1579. No debían de ir muy preparados los entusiastas cruzados pontificios, pues al costear Galicia



El castillo de Dunboy, última resistencia hispano-irlandesa.

las embarcaciones naufragaron, aunque salvándose la mayor parte de las vidas.

Su Santidad rogó a Felipe II que hiciera lo posible para que la expedición llegara a buen fin, y el rey, considerando la «guerra irregular» que venía sufriendo ya desde hacía años por los corsarios ingleses, decidió prestarle su apoyo aunque, siempre prudente, no echó toda la carne en el asador.

Poco después zarpaban de nuevo los 1.500 hombres, con la inclusión de unos 400 voluntarios españoles, y con armas para 4.000, que esperaban se les unirían en cuanto tocaran tierra. Fueron conducidos por Juan Martínez de Recalde a bordo de ocho naos y cuatro pataches, dando fondo sin mayor problema en Smerwick, puerto de Kerry, en la costa oeste de la isla.

Sin embargo, allí les esperaba una gran desilusión: pese a todas las promesas y las largas conspiraciones,

la población no les ofreció el apoyo en que confiaban, por lo que la misión se revelaba tan inútil como peligrosa. Entendiéndolo así, Recalde abandonó aquellas aguas con buena parte de los voluntarios, incluidos unos trescientos españoles, quedando sólo unos 700, de los que unos ochenta eran españoles.

Decididos a todo, se fortificaron en el llamado «Castillo del Oro», a la entrada del puerto de Lymbrik, donde no tardaron en ser asediados por mar y tierra por fuerzas muy superiores. Al fin, después de muchos meses de resistencia, el jefe de los sitiados, Sebastián de San Giuseppe, decidió capitular en contra de la opinión de la tropa, efectuándose la entrega el 9 de noviembre de 1580.

Nunca lo hubiera hecho, pues confiados los prisioneros al luego famoso Walter Raleigh, éste separó a una veintena para obtener rescate, ordenando matar al resto a horca y cuchillo, haciendo tabla rasa de las capitulaciones y del mínimo sentido de humanidad.

Pero, y pese a su trágico fin, la mal organizada expedición había mostrado que las costas enemigas eran alcanzables sin problemas y que incluso una expedición mal organizada y mandada tenía grandes posibilidades de éxito si sólo unos centenares de hombres habían resistido al contraataque inglés en un asedio de casi un año. El hecho sentó un precedente para el futuro, como veremos.

## Cornualles, 1595

Siguiendo un orden cronológico, deberíamos hablar aquí de la Armada de 1588, mal llamada «Invencible», pero creemos que el lector ya conoce la cuestión, que por otro lado se sale de los estrechos límites de este trabajo. Sólo recordar que el plan de Felipe II de enviar una escuadra al Canal de la Mancha, como escolta del cuerpo de desembarco en Flandes de Alejandro Farnesio, presentaba problemas de toda índole que le hacían poco menos que impracticable con los medios de la época. Entre las muchas carencias cabe destacar el de una buena base en la zona en la que se pudieran reunir escuadra y convoy.

Algo de eso se obtuvo años después de forma inesperada al estallar la guerra civil en Francia se pudo disponer del puerto de Blavet, cerca de Brest. Allí se apostaron fuerzas ligeras españolas para atacar el tráfico inglés y holandés por aquellas aguas, especialmente los filibotes y zabras al mando de don Pedro Zubiaur y una escuadrilla de cuatro galeras al de don Diego Brochero.

Sorprendentemente, y pese a sus conocidas limitaciones para navegar y combatir en aquellas aguas y contra tales enemigos, las galeras obtuvieron continuos éxitos, obligando a sus desconcertados enemigos a improvisar buques parecidos con los que enfrentarlas. Pero si algo habían mostrado las galeras en siglos de lucha en el Mediterráneo era que se trataba de magníficos buques anfibios, por su escaso calado, facilidad de maniobra e independencia del viento. Sin hacer uso apenas de las embarcaciones auxiliares, podían acercarse a una playa y desembarcar su guarnición rápidamente por la tamboreta, mientras sus piezas de proa barrían cualquier oposición. Eran, en suma, embarcaciones ideales para dar golpes de mano anfibios.

Tal y como se pensó se hizo: en julio de 1595 las cuatro galeras, al mando de Carlos Amézola, zarparon de Blavet, saquearon algunos pueblos hugonotes franceses para aprovisionarse e hicieron rumbo a las costas de Cornualles.

Sin encontrar enemigo alguno en la mar desembarcaron 400 arcabuceros y algunos piqueros en Mouse Hole, saqueándolo e incendiándolo, y pasaron luego a hacer lo mismo en Pensans y Newlin, donde ocuparon un pequeño castillo, tomaron la pieza que lo defendía y apresaron tres mercantes con rica carga. A todo esto, la alarma había cundido entre los habitantes, reuniéndose una milicia de unos 1.200 hombres que no se decidió a enfrentarse a aquellos invasores tan aguerridos. Los españoles, en un gesto de desafío, celebraron una misa en el terreno ocupado, e hicieron saber a todos que volverían y edificarían allí una abadía. Después, con toda tranquilidad embarcaron y volvieron a su base, no sin hundir por el camino dos buques holandeses de un convoy de 46 naves que encontraron en la travesía.

La tan atrevida como exitosa incursión tuvo al menos una continuación, cuando poco después el capitán Martín de Oleaga, con sólo dos pataches, volvió a desembarcar, con nuevos incendios, saqueos y presas de mercantes.

Cabe imaginar el impacto en la corte británica de aquellas incursiones, que mostraban tanto la indefensión de sus costas como la impunidad con que se retiraron los incursores. Y nada aseguraba que tales hechos no se volvieran a repetir aún más desastrosamente.

Ello explica que se decidiera apoyar a los hugonotes franceses en sus desesperados intentos por reconquistar Blavet, empresa fracasada por la heroica resistencia de los españoles al mando de don Juan del Águila en tierra y de Zubiaur, Brochero, Bertendona y Villaviciosa por mar, y en la que, entre otros, murió el almirante inglés Frobisher.

Y lejos de mejorar, la situación de los aliados empeoró sensiblemente cuando el 16 de abril de 1596 las tropas españolas ocuparon Calais: la gran base para el ataque a las costas británicas estaba ahora disponible.

### **Las expediciones de 1596 y 1597**

Pero los planes ya se habían madurado con anterioridad; en octubre de aquel mismo año zarpaba una gran flota de 100 buques, al mando de Martín de Padilla, con 9.000 españoles y 3.000 portugueses, rumbo a las costas de Irlanda, para apoyar a los rebeldes. Sin embargo, la flota partió en mala estación, debido a los retrasos impuestos por el rey y la burocracia, siendo sorprendida el día 28 por un huracán frente a las costas gallegas, perdiéndose 32 embarcaciones (casi todas ligeras) y cerca de 2.000 hombres.

Al año siguiente la flota fue reforzada hasta las 136 embarcaciones y 24 carabelas, con no menos de 12.500 hombres, de los que 8.600 eran soldados de los tercios viejos de Nápoles y Lombardía. Zarparon el 19 de octubre, y tras una corta y feliz travesía de tres días entraron en contacto con las galeas de Blavet y se dispusieron al desembarco, esta vez en la propia Inglaterra.

Pero, cuando ya divisaban Falmouth, se desencadenó un enorme temporal que dispersó la flota, hundiendo siete buques y pereciendo mil hombres ahogados cuando tan cerca estaban del éxito.

Sin embargo, siete de los buques llegaron a su objetivo y pusieron en tierra a cuatrocientos hombres, que se atrincheraron esperando la llegada del resto. Tras dos días de espera, y al comprobar que la flota se había dispersado irremediablemente, reembarcaron y regresaron sin mayor contratiempo.

Aquella fue, con mucho, la mejor ocasión de alcanzar el tan deseado éxito, por más que la expedición fuera de objetivos limitados, dado que la fuerza de desembarco sólo era suficiente para conquistar algunos puntos y fortificarse en ellos a la espera de refuerzos, de una insurrección de los todavía abundantes católicos ingleses, o de una negociación diplomática.

Lo sorprendente es que una flota aún más numerosa que la «Invencible» no fuera avistada e interceptada por las escuadras británicas. Lo cierto es que, creyendo suspendidos los preparativos españoles, la escuadra inglesa, con



120 buques y otros 25 holandeses al mando del conde de Essex, Howard y Raleigh, había partido hacia las Azores pensando en interceptar la flota de galeones que rebosantes de oro y plata, traía de América el almirante Garibay. Pero Garibay supo burlar a sus perseguidores que, al volver frustrados a Inglaterra, descubrieron consternados que la habían dejado indefensa ante un terrible peligro. No es extraño que abundaran las acusaciones de traición y que se abriera juicio contra alguno de los mandos acusándolo de estar a sueldo del rey de España.

Así que, nuevamente y sin oposición, soldados españoles hollaron el suelo inglés, y sólo por los temporales la operación se frustró. No es extraño que la memoria histórica haya hecho responsable a «los elementos» del fracaso de la «Invencible» aunque, como es común, confundiendo y simplificando los hechos, reuniendo en una sola ocasión los hechos de tres expediciones distintas.

Una noticia consoló a los ya temerosos británicos: Felipe II firmó en 1598 la paz con Enrique IV de Borbón, al que aceptaba como rey de Francia al haberse convertido al catolicismo. En virtud del correspondiente tratado, les fueron devueltas las plazas de Blavet y de Calais, que tanta importancia tenían en una estrategia contra Inglaterra. Poco después, el agotado y enfermo «rey prudente» moría, legando a su hijo Felipe III el conflicto con Inglaterra.

## **Irlanda, 1601-1602**

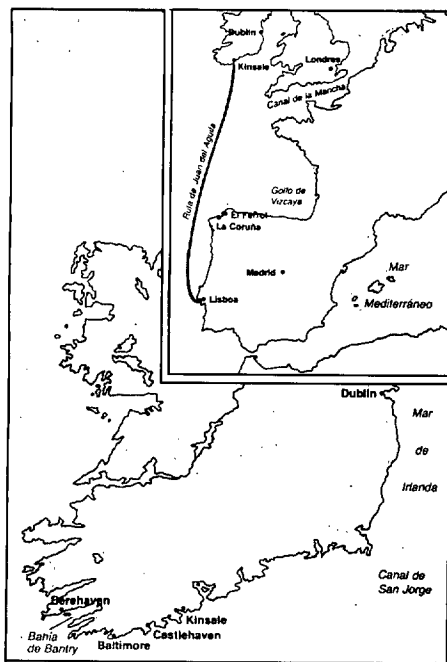
De nuevo se pensó en que la mejor estrategia era atacar al enemigo en su débil flanco irlandés, y para ello se escogió a don Juan del Águila, el esforzado e invicto caudillo de Blavet y de Bretaña, asegurándose el apoyo de los naturales gracias a la implicación de los condes de Tyrone y O'Donnell.

El 3 de septiembre de 1601 partía de Lisboa una escuadra de 23 buques al mando de don Diego Brochero, conduciendo a los 4.432 españoles que debían desembarcar. Ya cerca de su objetivo de nuevo se levantó un temporal, separando a los ocho buques de Zubiatur que, conduciendo mil hombres y muchas provisiones y municiones, tuvieron que recalar en Ferrol.

Pero el resto de la expedición desembarcó con felicidad al sur de Irlanda, en el puerto de Kinsale, el 2 de octubre, tomándolo sin resistencia. De nuevo se hicieron proclamas a la población, llamando a la insurrección contra el dominador inglés, y de nuevo la repuesta dejó que desear pues sólo se les unieron 900 hombres, mal armados y entrenados.

El virrey inglés, Mountjoy, reunió 6.000 infantes y 500 de caballería, dirigiéndose a cercar Kinsale apoyado por la escuadra al mando de sir Richard Levison. Al poco tomaron, no sin gran resistencia y pérdidas, dos de los baluartes exteriores: Rincurran y Castle Park.

Mientras, y al norte de la isla, O'Donnell y Tirconell habían levantado a casi tres mil hombres, pero esperando reunirse con el jefe supremo de la rebe-



Escenario irlandés de las operaciones de los soldados españoles capitaneados por Juan del Águila.

y porte de Zubiaur en Castlehaven. Pero el duro marino vasco no dudó: emplazando cañones en tierra para apoyar a su débil flotilla, rechazó por completo a la escuadra enemiga tras cinco horas de combate y recibir su insignia, *María Francisca*, más de 350 balazos, perdiendo al parecer cada bando dos buques. Hechas las oportunas reparaciones, volvió con el resto a España.

Mientras tanto, don Juan del Águila había aprovechado para efectuar una salida de Kinsale el 12 de diciembre. La operación constituyó todo un éxito, pues los sitiadores perdieron más de 700 hombres entre muertos y heridos y veinte cañones, por sólo un centenar de bajas los españoles. Pero los sitiadores recibían continuos refuerzos del resto de la isla y de la propia Inglaterra, llegando a sumar 12.000 hombres, por lo que la liberación de la plaza debía venir de fuera.

Por fin los líderes irlandeses, con 6.000 hombres, se dirigieron al combate, contactando en Castlehaven el 25 de diciembre con los españoles, que sólo pudieron reforzarlos con unos 200 hombres al mando del capitán Alonso Ocampo, pues los otros cuatrocientos traídos por Zubiaur los reservaron para custodiar los otros puertos ocupados. Urgía auxiliar Kinsale, y por

lión, O'Neill, se detuvieron en Tipperary, sin auxiliar a los españoles. Mientras, Zubiaur partió de La Coruña el 6 de diciembre con diez buques y mil hombres de desembarco, pero de nuevo los temporales se cobraron su tributo, perdiéndose uno y volviendo desarbolados a puerto otros tres, con lo que sólo seis con algo más de 600 soldados llegaron a Irlanda, constituyendo un valioso refuerzo moral para los ya comprometidos españoles, ya que desembarcaron en la cercana bahía de Castlehaven, por ser inaccesible Kinsale por el cerco y bloqueo naval. Con ellos, y poniéndose de acuerdo con los irlandeses, Zubiaur consiguió ocupar también otros puertos cercanos: Baltimore, Bantry y Berrhaven.

La escuadra de Levison no podía permitir aquel decisivo ensanchamiento de la cabeza de puente española en Irlanda, y con sus buques atacó a los muy inferiores en número

medio de mensajeros se concertó un ataque conjunto desde dentro y fuera de la plaza para romper el anillo inglés, fijándose la operación para el 4 de enero de 1602.

Sin embargo, el espionaje o la traición hicieron saber a Mountjoy lo que se preparaba, y dejando vigilada la plaza, se revolvió contra el débil ejército hispano-irlandés. A la primera carga de la caballería inglesa los novatos y mal armados irlandeses se desbandaron, quedando sólo los 500 de O'Sullivan resistiendo junto a los 200 españoles. Tras dos horas de lucha, y cuando ya sólo quedaban vivos dos oficiales y 37 soldados españoles, la heroica fuerza tuvo que rendirse. Más de mil irlandeses murieron aquel día.

En cuanto a la salida de la plaza, hecha ya a destiempo y con el enemigo crecido por su fácil victoria, no tuvo la menor posibilidad de éxito.

Todo aquello motivó que don Juan del Águila, privado de refuerzos desde España y de un apoyo decidido de los naturales, entrara en conversaciones para entregar Kinsale y los otros puertos, considerando que la resistencia era ya imposible. A muchos de sus hombres les parecía que era prematuro entregarse, pero al ya veterano jefe, victorioso en Blavet y Bretaña en otra campaña extenuante y con escasos apoyos, probablemente le faltó la constancia que antes había derrochado. El 12 de enero se firmó la capitulación, con todos los honores, «saliendo con banderas desplegadas, armas, artillería, municiones, bagajes, vituallas y tesoro», haciéndose extensiva a los demás puertos. Signo de lo que habían cambiado los tiempos es que los enemigos se trataron con toda cortesía y hasta cordialidad, cumpliéndose la capitulación, y siendo embarcados los españoles de regreso en buques ingleses. Unos seiscientos, víctimas más de las enfermedades que de los combates, quedaron allí para siempre.

Cabe imaginar el alivio con que se acogió la noticia en Inglaterra: una fuerza de menos de cuatro mil españoles, que nunca llegó a estar reunida, con muy poco apoyo eficaz de los rebeldes, se había hecho con no menos de cinco puertos del sur de Irlanda y habían tenido en jaque a su ejército durante cuatro meses, pese a no recibir ningún refuerzo importante, para al final capitular con todos los honores y cuando bien podían haber prolongado la resistencia.

O'Sullivan no se dio por vencido, y con su propia escasa gente y 50 españoles dispersos que se le unieron, defendió su propio castillo de Dunboy en la bahía de Bantry hasta su inevitable rendición el 3 de julio de aquel año. De haberse hecho lo mismo en Kinsale, con muchos más elementos, y pese a toda la lentitud del gobierno español, hubiera dado tiempo más que de sobra para enviar refuerzos de todas clases y, al menos, seguir teniendo en jaque al enemigo.

De hecho, don Juan del Águila fue sumamente criticado a su regreso a España, en abril de aquel año. Caído en desgracia, se retiró a pasar sus últimos años en su pueblo natal de Barraco, en la provincia de Ávila.

En el ánimo de la ya anciana Isabel Tudor tuvo que pesar de nuevo la comprobación de que sus costas no eran en modo alguno intangibles, y que en la primera ocasión en que los españoles se habían presentado con alguna fuerza, había costado mucho evitar el desastre. Sus ministros le recordaron que para mantener los 20.000 soldados del ejército de ocupación en Irlanda gastaba no menos de 300.000 libras anuales de entonces, y ello aparte de que la propia Inglaterra necesitaba protección.

## La última amenaza

Recordará el lector los buenos resultados de las galeras que operaron en el Canal de la Mancha; pues bien, un joven capitán, Federico de Spínola, hermano del Ambrosio inmortalizado por Velázquez en su cuadro *La Rendición de Breda*, había decidido continuar aquellas operaciones, ahora desde bases en el Flandes español. Como primera medida llevó allí las galeras, todavía al mando de Amézola, y que se hallaban en Santander, a las que unió otras, sembrando al poco tiempo el pánico en la navegación mercantil de ingleses y holandeses.

Pero su plan último era el desembarco en Inglaterra, ocupando uno o dos de sus puertos, simultáneamente a la expedición irlandesa. Y así acudió a Flandes en el verano de 1600 su hermano Ambrosio con un ejército de 9.000 hombres, con órdenes expresas del rey de «no perder una hora». Sin embargo, las necesidades del teatro de guerra de los Países Bajos terminaron por imponer que la tropa quedara allí atendiendo a necesidades más urgentes.

Los planes, sin embargo, no se abandonaron y a fines de 1602 los reclutados llegaron a ser nada menos que 20.000 hombres y 2.000 caballos, pero de nuevo la fortuna favoreció a Albión, al morir heroicamente Federico Spínola de un balazo de cañón en el pecho, cuando con sus galeras atacaba a una escuadra holandesa el 25 de mayo de 1603. Con su muerte el proyecto perdió su mejor valedor.

Con la muerte de Isabel I, los amplios deseos de paz por ambas partes no tardaron en concretarse, y pocos meses después ésta se firmaba en Londres con cláusulas ventajosas para España: bien cierto era que Inglaterra preservaba su independencia y sus propios reyes (ahora los Estuardo, mucho más próximos a España), pero desaparecían las dos causas inmediatas de la guerra: se prohibía el corso contra los buques y poblaciones españolas, y cesaba el apoyo a los rebeldes holandeses, es más, se estipuló que los buques españoles podrían recalar en puertos ingleses durante sus operaciones contra sus antiguos aliados. Inglaterra no había conseguido un palmo de terreno en ultramar, y estaría en paz y hasta amistad con España durante los siguientes cincuenta años (salvo por su desastrosa intentona sobre Cádiz en 1625).

Drake, Hawkins y Frobisher, entre otros, habían muerto en la larga guerra, y Raleigh no tardaría en ser ajusticiado por sus compatriotas al pretender

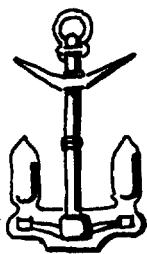
proseguir su vieja forma de vida corsaria. Nunca llevaron los galeones más oro de América a España que entre 1588 y 1603. Ésta es la realidad de los hechos.

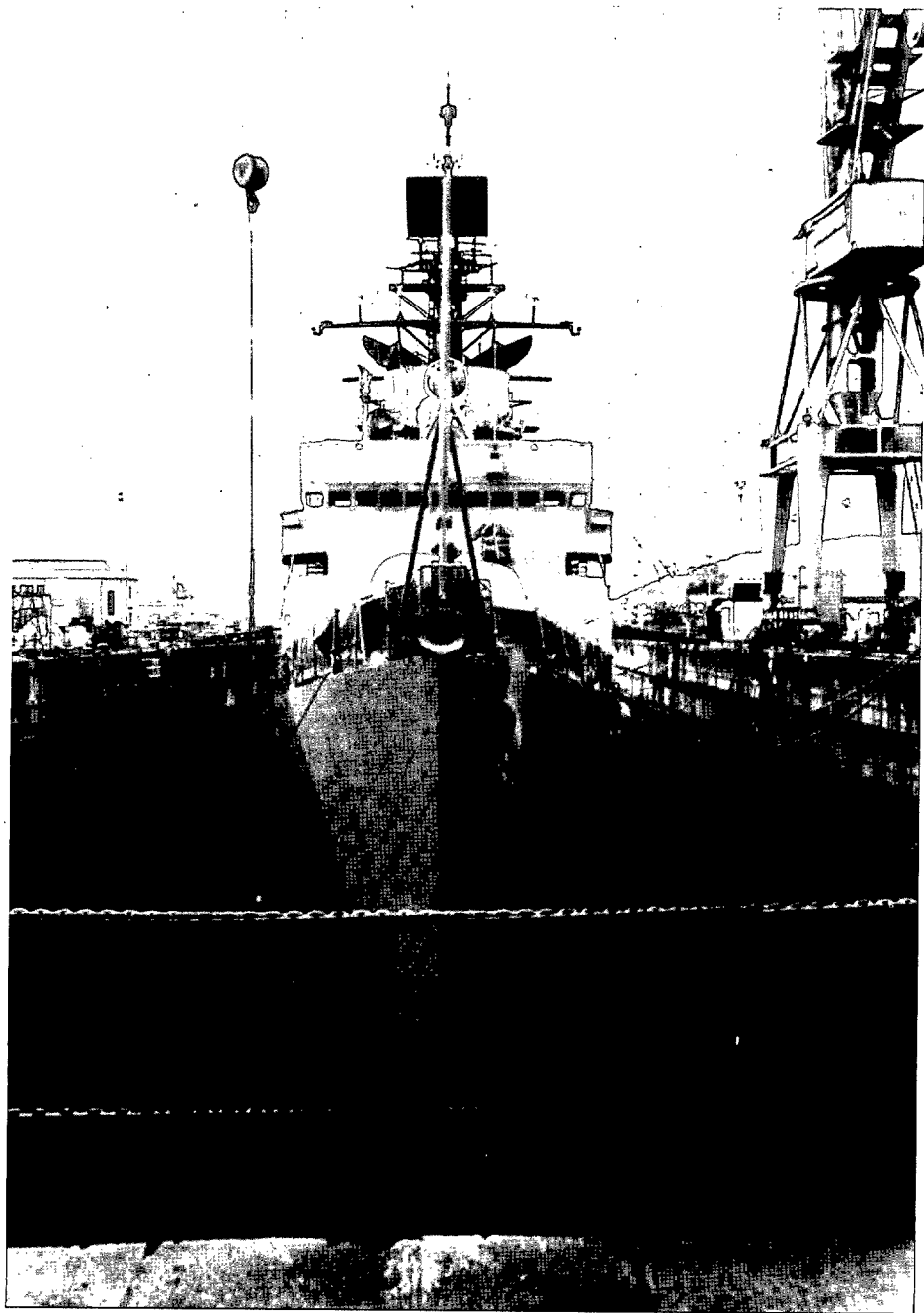
## Conclusión

Como habrá podido comprobar el lector, en alguna más de las cinco ocasiones mencionadas tropas españolas desembarcaron en las islas británicas. Es más, en las tres ocasiones en que lo hicieron en Inglaterra no sufrieron daño alguno y sí los causaron importantes. En la única en que lo hicieron en fuerza en Irlanda provocaron una grave crisis en el sistema defensivo inglés, que de haber contado con mayores apoyos y alguna constancia mayor hubiera sido decisiva.

Del relato de los hechos, y dejando aparte la campaña de la llamada «Invencible», se habrá observado que en dos ocasiones, al menos, los intentos de invasión fueron abortados por los temporales, no por las escuadras enemigas, y que en la generalidad de los casos, si no se llegó a un éxito decisivo, fue más por los errores en planeamiento, concepción o ejecución de los planes por parte de los españoles que por las medidas defensivas de los ingleses. Resulta casi obligado hablar de una contumaz «buena suerte» de Albión, pero que esa situación no podía prolongarse indefinidamente y que el mutuo desgaste de ambos contendientes era mejor soportado por España, pese a luchar simultáneamente con otros muchos enemigos, que lo que podía aguantar la más débil Inglaterra, fue algo que supieron valorar muy adecuadamente los gobernantes ingleses de aquella época: frustradas las doradas expectativas abiertas por Drake y otros, tras años de una durísima guerra, comprendieron que poco tenían que ganar y mucho que perder con su continuación.

Y la constante amenaza española sobre las costas británicas, pese a todos los errores e insuficiencias, fue uno de los factores de peso en esa ecuación.





Fragata *Baleares* en dique seco, Bazán, Ferrol. (Colección: A. Anca Alamillo).

# EL DESEMBARCO DE ORÁN (1732)

José María BLANCO NÚÑEZ



EGRESÓ con felicidad la escuadra de don Esteban de Mari de Liorna (Italia), dejando entronizado, en los ducados de Parma y Toscana, a don Carlos, el que con el tiempo sería VII de Nápoles y III de España.

De acuerdo las potencias en el conseguido «equilibrio» italiano, considerándose muy positiva la postura del nuevo rey inglés Jorge II y teniendo presente el éxito del levantamiento del sitio de Ceuta, en la década anterior, los ojos políticos se tornaron de nuevo hacia el problema africano, círculo vicioso de difícil solución del cual se dice hoy en día, incluso, que la piratería existía porque la Militar Orden de la Merced pagaba, nunca mejor dicho, «religiosamente», los rescates de los cautivos, que si no existiese tan piadosa obra tiempo atrás se habría terminado dicha piratería; en fin, el caso es que se decidió la recuperación del presidio de Orán y para ello comenzó la concentración de tropas y buques en Cádiz, Barcelona y, sobre todo, Alicante.

El mando de la escuadra lo tomó de don Francisco Cornejo, para con ella escoltar el enorme convoy que transportaría, de Alicante a Orán, al ejército del conde (luego duque) de Montemar, que se enviaba a reconquistar el presidio norteafricano.

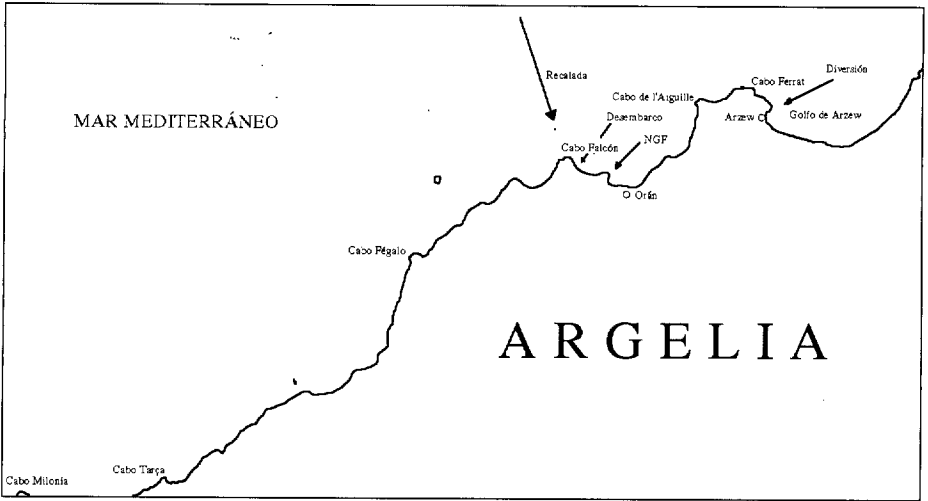
Orán, que con su vecina septentrional Cartagena (situada 120 millas al N), forma la verdadera guardia de la boca mediterránea del estrecho, se había perdido en 1708, en plenos avatares sucesionistas, causando tal pérdida profundo pesar en el ánimo de Felipe V.

La orden de operaciones, titulada «Instrucciones, Órdenes y Señales tocantes a la marcha y desembarco» y tres relatos sobre el desarrollo de la operación, a modo de breves partes de campaña (1), me han ayudado a comprender la magnitud de lo hecho y la similitud con lo que dispone la táctica moderna pues, como dicen los franceses, «no existen diez mil soluciones». Veamos:

Situación general: con todo sigilo, para conseguir la sorpresa, se prepara en Alicante un inmenso convoy de 577 velas, de varias nacionalidades, lo que provoca gran preocupación en las cancillerías europeas; la escuadra de don

---

(1) Pertenecientes a la colección González-Aller a la cual tuve acceso gracias a su erudito dueño.



Francisco Cornejo, fuerte de 27 navíos la convoyaría hasta las playas del desembarco.

**Misión:** trasladar la fuerza de desembarco a la playa de la Aguada y desembarcarla para tomar las plazas de Mazalquivir, Orán y sus fuertes destruyendo las fuerzas enemigas que salgan al encuentro.

**Diversión:** montar una operación ficticia que amague a levante de Orán para provocar la división de las fuerzas enemigas. Efectuar una derrota con el convoy que oculte hasta el último momento las intenciones sobre la playa elegida para el desembarco.

**Mando:** los capitanes de navío Liaño, Navarro y el conde de Bene-Maserrano formarán el Estado Mayor (esto es mío) que se ocupará del planeamiento y dirección del desembarco.

**Ejecución:** comenzaban así las instrucciones, que por su «actualidad», las copiaremos:

1.— «Los señores oficiales del Ejército terrestre, que manda el Sr. Conde de Montemar, sabréis que...., el Capitán de la embarcación lleva una instrucción impresa en su idioma (se entiende en francés, inglés o español) donde van explicadas las señales.... Y por cuanto es la lengua inglesa la que menos entendemos, el oficial principal embarcado en embarcación inglesa, llevará una en lengua española, a fin de que si se descuidara en algo (el inglés) se lo advierta.... Para mayor claridad se le dará un plano de la formación de marcha».

2.— «Por la popa de esta Capitana han de marchar en ala, en una fila, los seis pontones (hoy en día la Armada cuenta los pontones de las LST'S *Pizarro* y *Hernán Cortés*, de los cuales algunos son autopropulsados) y cada uno de



estos ha de llevar dos Galeotas o Javeques (uno por banda) para remolque y ayuda a la maniobra.»

A partir de ahora resumiremos las restantes instrucciones, las cuales, por criticar algo, son algo reiterativas, pero quizás, dado lo combinado y lo conjunto de la operación, no quedaba más remedio que ser «machacones». (¿Quién asegura que una CJTF es una modernidad?).

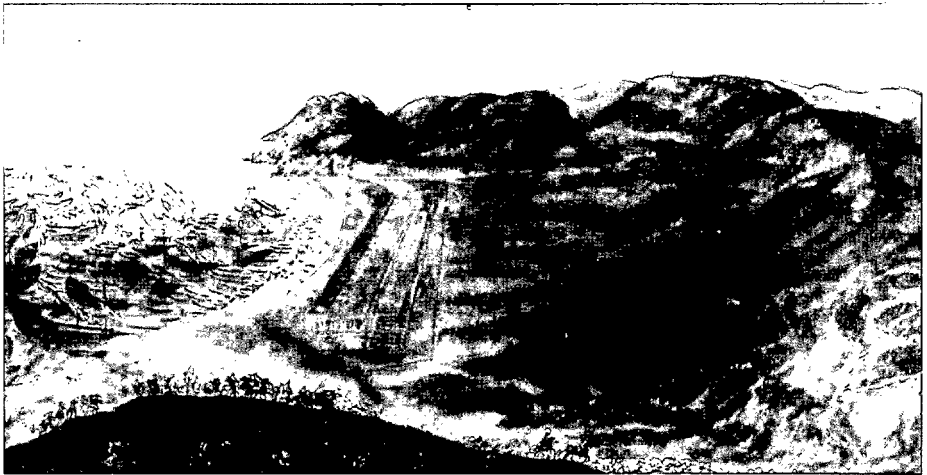
3.— A popa de los pontones irán las embarcaciones de transporte de la Infantería, banderola roja, flanqueadas en ambas bandas por dos buques de guerra, fondearán lo más cerca que les permita su calado. Cuando toda la tropa haya desembarcado, el último oficial que lo haga ordenará al capitán del transporte que arríe la bandera roja, señal de que todos están en tierra,

4.— A popa de la Infantería, marcharán las embarcaciones de la Caballería, banderola amarilla, con idénticas instrucciones.

5.— Detrás la Artillería y todos sus pertrechos, bandera blanca/azul. Con la artillería irá el hospital de campaña.

De la 6 a la 13.—Seguirán las embarcaciones con la paja, bandera blanca, y las de la cebada, bandera blanca/amarilla. Inmediatamente las que llevan las fajinas y piquetes, con una fajina izada en un penol. Seguirán las de la pólvora con banderolas blancas y azules. Tras éstas las que transportan las raciones de armada, con banderas blancas y rojas y las de harinas con azules y rojas. Seguirán las de vacas y corderos con banderas azules y amarillas.

Detrás de todo esto, irán los navíos *Conquistador* y *Andalucía* al paraje que se les ha ordenado en papel aparte. Estos navíos, convoyando a los de la paja y la cebada, fueron los encargados de la diversión sobre cabo de Arcés (20' al E de Orán, hoy Arcew).



Desembarco de Orán, 1732. (Museo Naval, Madrid).

Cerrará la marcha la escuadra de galeras (flotilla remolcadora) para acudir a socorrer a quien lo necesite y si «...el Sr. Don Miguel Reggio, su general, tuviera en que emplear al Navío *Hércules* y al Paquebot *Júpiter*, que van inmediatos por su proa, se servirá darles las órdenes que tenga por convenientes».

Los oficiales nombrados procurarán acelerar la acción del desembarco de todo, respetando siempre el orden de marcha y no mezclando las tropas de Infantería, Caballería...

Los caballeros guardiasmarinas, sargentos, cabos, cadetes y soldados, ayudarán también a lo anterior.

Del 14 al 20.— Comunicaciones: en los cuadros que adjunto he sintetizado todas las señales y acciones secuenciales preestablecidas.

Estas instrucciones están firmadas por don Francisco de Cornejo: «A bordo del Navío *San Felipe* en la Bahía de Alicante, a 1 de junio de 1732».

Echamos de menos algo en esos días habitual, como son las instrucciones para dar el enterado pues en casi todo lo demás no hay diferencias apreciables con una orden de operaciones moderna.

*Partes de campaña*: tres documentos (2) dan parte de lo acaecido y demuestran que se actuó siguiendo escrupulosamente la orden que acabo de comentar, aunque en el juicio crítico que elevó don Juan José Navarro de Viana, futuro marqués de la Victoria, con toda honradez profesional, denuncia ciertos atropellos y dice que el éxito no sería posible de haber estado guarnecida la cabeza de puente (en su día «de playa»). Dichos tres documentos son los siguientes:

— Noticias individuales de los sucesos/De nuestro Ejército de África desde el día del arribo de la Armada hasta el 11 de julio presente de 1732.

Con licencia en Valencia, por Antonio Bordoazar (no sé si corresponsal de guerra o si «*marine corps*»).

— Campo de Orán. 28 de junio de 1732. Con licencia: en Cádiz, por Geronymo de Peralta, Impresor Mayor (contiene un precioso grabado del desembarco).

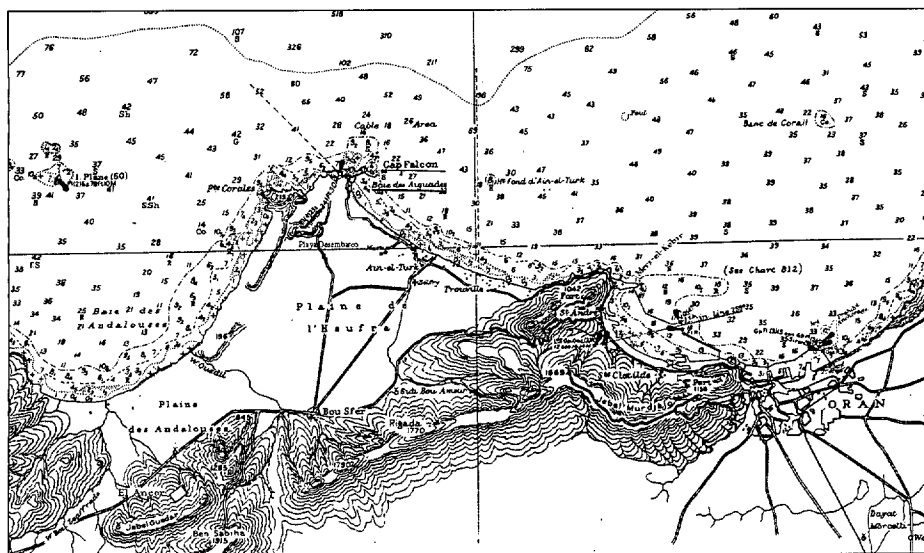
— Relación de lo acaecido/En la Navegación de la Armada que se congregó en la bahía de Alicante, y de los gloriosos progresos del ejército de rey, en la Conquista, ó Restauración de la Plaza de Orán.

Del primero deducimos que el único navío que se atracó a la costa para apoyar sus fuegos al desembarco fue precisamente el *Castilla*, que lo hizo con precisión increíble, barriendo los barrancos que accedían a la cabeza de puente, lo cual se atribuye al conocimiento del terreno que tenía don Juan José y a su visión de dibujante.

---

(2) Los tres en la colección González-Aller.

BUQUE INSIGNIA Y REPETIDORES	NÚMERO DE CAÑONAZOS	BANDERA ALTO PALO MAYOR	
	2	Amarilla	Destacarse <i>Conquistador</i> y <i>Andalucía</i> con transportes señalados, a donde se les ha destinado (cala de Arcés 20' al E Orán). Diversión que consiguió dividir a los moros en tres grupos.
	3	Azul	Lanzar embarcaciones al aguas (marineros escogidos, con comida y bebida para todo el día y todo lo necesario (toletes, estrobos...) para evitar que tuviesen que regresar a bordo. Prevenir a las tropas para el transbordo.
			<p>Acciones secuenciales:                      Galeras a vanguardia a remos, a popa la capitana.                      Lanchas y botes buques sin infantería a costados asignados de los que la tienen.                      Lanchas, botes y esquifes de navíos, galeras, bombardas y paquebotes, así como barcos, javeques y galeotas, al costado embarcaciones señaladas (1.º Infantería, 2.º Caballería...). Cada una con un oficial o guardiamarina.                      Tartanas, saetías y demás embarcaciones de una sola cubierta, tomarán Infantería de navíos. A fondear en dos brazas, frente a playa de desembarco.                      Oficiales en el Desembarco (1.ª, Cª, Aª...).                      Guardiasmarinas, cabos, cadetes y soldados, ídem...</p>
	4	Blanca	<p>Embarca tropa botes y forman en ala delante Capitana a dos tiros de fusil.                      Acciones: galeras por mitad en NGF, cada grupo en un flanco, lo más cerca les permita el fondeo y marcando el tramo de playa entre el cual se hace el desembarco que será de una milla. Si hay fondo para navíos se acercan para mismo efecto.                      Saldrán falúas de los capitanes de navío don Juan José Navarro, don Francisco Liaño y conde de Bene-Maserrano, llevando arbolado el paño mayor y en lo alto la bandera para que sean distinguidas y se repartirán todo el flanco del desembarco, delante y muy inmediata a los botes para conducir las hasta desembarcar la tropa (siempre reiterando orden 1.ª, Cª, Aª ...)</p>
	5	Roja	<p>«Landing :The Landing Force». Marcharán pontones, galeotas, jabeques, lanchas, botes y esquifes cargados de Infantería, hasta varar en la playa, para que la tropa desembarque con la mayor facilidad y orden, advirtiendo, que los 6 pontones han de quedar varados a la distancia de un cable (120 brazas, 204 metros) uno de otro, sirviendo de muelles y estos, como los demás; pondrán cuidado en que la resaca no los atraviese sobre la playa y los anegue.</p>
		RESULTADO	<p>500 lanchas en 3 barcadas. Alba—1.ª Barcada. 3.000 granaderos en tierra caballos de Frisa (otros objetos que dispuso el duque de Montemar). Contuvieron la carga de 2.000 jinetes árabes.                      Ocaso—20.000 hombres en tierra encuadrados y en posición. 110 cañones 60 morteros.</p>



Zona de operaciones anfibias. Orán, 1732.

El lo contó así: «Sin que sea jactancia, sí verdad pura e incontrastable, mi navío la *Castilla*, mediante el favor de Dios, fue el motivo principal de haber tomado y héchose dueños los nuestros del barranco y sus alturas».

En la falúa del *Castilla*, una de las tres dispuestas para conducir la primera barcada (oleada), embarcó el general marqués de Santa Cruz de Marcenado, con el cual el comandante del *Castilla* trabó amistad; desde esta falua se dio la voz de ¡avanzad!, equivalente a la actual: *Landing the landing force*. También iba en esa falúa don Gutierre de Hevia y abordo también quedó, seguramente escandallo en mano o guardando la bandera, el guardiamarina don Jorge Juan y Santacilia, nada menos. El marqués de Santa Cruz fue el primero en pisar la tierra donde días más tarde hallaría gloriosa muerte.

Los caballos de frisa para proteger la cabeza de puente, aconsejados por el teniente de navío conde de Vega Florida, fruto de su experiencia en los desembarcos precedentes de Cerdeña y Sicilia, iban remolcados por los botes, con lo cual, desde que los de la primera barcada pusieron pie en tierra, se pudieron poner en posición y sirvieron a contener las cargas de la caballería mora.

Un inciso orgánico breve sobre el conde de Vega Florida (don Alonso de Rosa y Labassor) que con el tiempo sería uno de los capitanes generales más brillantes de Ferrol. Cuando, siendo capitán de fragata, pasó a montar el navío *San Fernando*, fue suspendido por un año de empleo y sueldo por zurrarle al maestro de jarca de su buque, llamado Castellón, que entonces pertenecía a la Jurisdicción del Cuerpo de Ministerio.

Decía así el oficio del ministro Campillo:

«... para que sirva de ejemplo a contener algunos oficiales de guerra del Cuerpo General de la Armada en su declarado odio a los individuos del Ministerio de ella...»

Odio provocado por la opresión del todopoderoso cuerpo de Patiño, que terminó en 1800 con el pase de sus individuos al Ministerio de Hacienda.

Tras cumplir arresto, el conde tomó de nuevo el mando y, por supuesto, estuvo en la función de cabo Sicié o de Tolón, si lo prefieren.

También sabemos la cronología del desembarco:

15 de junio de 1732, salida de Alicante.

28 de junio, recalada en cabo Falcón.

29 de junio a las 0500 horas comienza el desembarco. De 0800 a 1200 horas se sufren cargas caballería mora.

29 de junio a las 1400 horas comienza NGF (3) *Castilla* y galeras hasta el ocaso. El conde de Montemar ordena el despliegue.

29 de junio a las 1700, la mitad de la caballería está ya en tierra pero floja y entorpecida. A pesar de ello se expulsa a los moros del llano.

a las 0600 comienza de nuevo NGF.

30 de junio a las 1000 horas llamó el general de la orden para remitir cartas del jefe alabándome mucho (lo dice don Juan José Navarro).

3 de julio de 1732, a las 0800 horas, entra la escuadra en Orán. Se intercambia saludo al cañón con la plaza.

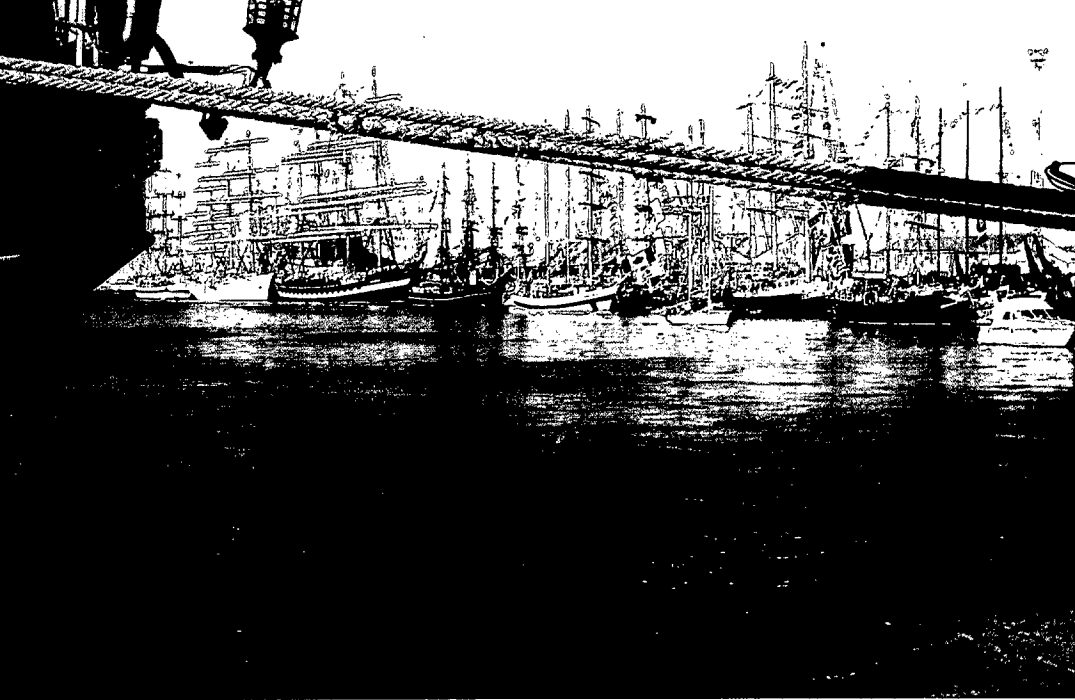
En varios pasajes de los tres documentos se ensalza la eficacia del fuego del *Castilla* y se explica la dificultad sufrida para desembarcar víveres y municiones, debido a levantarse mar en la zonas de operaciones anfibias, lo cual se resolvió por la rápida conquista de la plaza de Orán, donde se encontraron víveres y forraje como para cargar 50 navíos, además de 114 cañones con su pólvora y munición.

Fue de lo más acertado la selección de las playa de desembarco, la fácil aguada supuso disponer del líquido elemento desde el principio, evitándose los graves problemas logísticos, explicados con maestría, para el de Alhucemas, por el general Aláez.

El número de bajas españolas fue muy pequeño, 6 muertos, 8 heridos graves y 52 leves.

La fuerza organizada del enemigo se evaluó en 10.000 infantes y 5.000 caballos, su jefe supremo es denominado por los nuestros «bigotillos» y dicen los cronistas que tenía tan esclavizado al pueblo que nuestra presencia fue muy bien recibida. De los 10.000, 2.000 eran turcos.

(3) Fuego Naval de Apoyo, es decir, *Naval Gun Fire*.



Muelle Marqués de Comillas durante la Gran Regata 2000. (Foto: R. Martínez-Cañavate Alarcón).

# EL DESEMBARCO INGLÉS Y EL FRACASO DEL ATAQUE A FERROL EN AGOSTO DE 1800

Hermenegildo FRANCO CASTAÑÓN



El pretendido ataque a Ferrol en agosto de 1800 se debió a las ideas de Lord Chatham, padre del célebre Pitt que las llevaría a cabo.

Chatham sabía que toda fuerza necesita para ser efectiva un punto de aplicación. Estos puntos de aplicación, cuando la fuerza es naval, se denominan bases navales.

Por tanto, la influencia que los estados han ejercido y ejercen en la mar es función de la fuerza naval propiamente dicha y de la potencia de los puntos de apoyo.

Bases y fuerzas constituyen, por tanto, un binomio inseparable, uno estático y otro dinámico, que son el fundamento estratégico de cualquier marina.

En 1726, cuando se divide el litoral peninsular en los tres departamentos, el poder de las bases no existía y hubo que crearlo. Así nacen las de Ferrol, Cádiz y Cartagena.

En estos años de finales del siglo XVIII no existían más que cuatro marinas propiamente dichas: Inglaterra, Holanda, Francia y España. Por culpa de las tres primeras el canal de la Mancha se convirtió en zona estratégica de primera magnitud. De este modo, Ferrol va a adquirir su máxima importancia al transformarse en nuestra base del Canal, como resultó Cádiz base del Estrecho y Cartagena del Mediterráneo.

Pero resultó más: Cádiz tenía la servidumbre de los convoyes de América; Cartagena, la pesadilla del corso berberisco, y Ferrol, sin servidumbres ni pesadillas, sentía la amenaza fundamental de las fuerzas navales anglo-holandesas que, bajo fosco cielo, se escondían tras el horizonte.

Por ello resultó Ferrol la base más europea y más militar, más cien por cien militar de todas nuestras bases.

La creación de su arsenal condicionó la estrategia inglesa, librando de hostilidades a la costa norte de España, como lo probó la guerra de Independencia de los Estados Unidos, en que Inglaterra se mantuvo a la defensiva, limitándose a aprovisionar Gibraltar; operaciones que siempre tuvieron éxito, quizá por falta de una fuerza naval con base en Ferrol que vigilase la salida del Canal y atacase a los convoyes, que son la formación más vulnerable de cualquier fuerza naval.



Vista aérea de la ría de Ferrol (fotografía de los años 40).

No se hizo así. Se concentraron las fuerzas en Cádiz y en muchas ocasiones en la misma bahía del Peñón, con lo cual se creó un dispositivo muy fuerte; pero la falta de profundidad no permitió la reiteración de esfuerzos. Esta realidad, confirmada por los hechos históricos de que nunca hubo efectividad en los bloqueos, no se vio por los estrategas españoles de aquellos años, y Gibraltar no se recuperó nunca, por más que se intentó.

La situación geográfica de Ferrol es excelente; en cuanto a situaciones en el teatro de la guerra, contra un enemigo procedente del norte de Europa, domina y bloquea por su sola

existencia las desembocaduras de los canales de la Mancha y de San Jorge, lo mismo que a todas las bases francesas del Atlántico, a las que al mismo tiempo defiende en caso de alianza. Ferrol domina asimismo las derrotas que desfilan hacia el Atlántico Sur y Mediterráneo. Y esta magnífica situación estratégica de hoy, fruto de la geografía, se veía aumentada en este año final del siglo XVIII por la alianza con Francia. Todas estas circunstancias, y el auge experimentado como base naval desde la construcción del astillero y arsenal por el marqués de la Ensenada, lo convirtieron en objetivo prioritario de la estrategia inglesa.

Las excelentes condiciones defensivas con que la naturaleza dotó a la ría ferrolana quizá fueron lo que motivaron esta falta de decisión en atacar su plaza. Ferrol, a lo largo del tiempo, no ha visto nunca dentro de su ría un barco enemigo nada más que en calidad de apresado.

Pitt, sin embargo, estaba persuadido del descuido y abandono en que se encontraba en 1800, y creyó oportuno el llevar a cabo las ideas de su padre.

## Antecedentes y situación general

Carlos IV decidió, por el Tratado de San Ildefonso, unirse en agosto de 1796 al el Directorio francés, lo que llevará de nuevo a la guerra con Gran Bretaña.

La Armada española, tras la derrota de cabo de San Vicente en 1797 y las pérdidas de la isla de Trinidad de Barlovento y nuevamente la de Menorca en 1798, inicia su declive.



Francia en este año ocupa la isla de Malta y pone un ejército en Egipto; Inglaterra, después de la victoria de Abukir, y con objeto de contrarrestar la pérdida de Malta y para aislar al ejército francés en Egipto, decidió la ocupación de la isla de Menorca, partiendo en noviembre desde Gibraltar un cuerpo de ejército al mando del general Stuart, que desembarcó en Mahón y de nuevo tomó posesión de la isla (1).

Ante esta nueva situación experimentada en el Mediterráneo, Napoleón forma otro plan que consistía, en síntesis, en lo siguiente:

1.º Expedición a Irlanda. España aportaría 10 ó 12 navíos y 6.000 soldados que se unirían en Brest con 15 ó 20 buques franceses.

2.º Expedición a Santo Domingo. Otros diez navíos españoles y 5.000 hombres de desembarco irían a la isla a unirse con los franceses, y desde allí se intentaría la conquista de Jamaica.

3.º Expedición al Mediterráneo. Tendría por objeto mantener libres las comunicaciones, aprovisionar Malta y poner a cubierto Córcega.

El año 1799 será de gran actividad para la Armada española; una división de la escuadra del departamento de Ferrol, al mando del jefe de escuadra don Pedro Obregón, pasó destinada como protección de las islas Canarias a principios de año (2).

Al mismo tiempo en Mallorca comenzaron a concentrarse buques y tropas para la recuperación de Menorca.

En abril pasó a Rochefort otra división de la escuadra de Ferrol, al mando del jefe de escuadra don Francisco Melgarejo, y con 3.000 infantes y diverso material de campaña al mando del general don Ricardo O'Farrail para la expedición a Irlanda.

Fondeada la escuadra de Melgarejo en Rochefort el 7 de mayo, se encontró que no había ninguna disposición para ir a Irlanda, permaneciendo en este puerto hasta el mes de septiembre en que regresó a Ferrol.

En este mismo año la escuadra del Océano, al mando del teniente general Mazarredo, fondeada en Cádiz y que debía unirse con la francesa del almirante Bruix para, teóricamente, ir a la reconquista de Menorca, se ordena que se dirija a Brest, permaneciendo en este puerto por varios meses, por lo que es conocida como «escuadra en secuestro».

Es indudable que los planes del Directorio nada tenían que ver con los transmitidos al Gobierno español. Ni la recuperación de Menorca, ni la expedición a Irlanda se llevaron a cabo, como tampoco la conquista de Jamaica.

Con esta situación se llega al año 1800 en que Inglaterra prepara una serie de operaciones fundamentalmente en el Mediterráneo, y entre las cuales se encuentra el pretendido ataque a Ferrol.

(1) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*. Tomo VIII, página 164.

(2) *Ibidem*, página 164.

## Preparativos ingleses para la expedición a Ferrol

Durante la primera mitad del año 1800, fueron planeadas y desechadas varias expediciones inglesas, destinadas a distraer y dañar los esquemas y planes de Napoleón. Algunas se ejecutaron parcialmente, unas veces Brest era el objetivo y otras la Belle-Isle y la bahía de Quiberon. El teniente general sir Ralph Abercomby, que estaba en Menorca, recibió numerosas órdenes y contraórdenes. En mayo fue a Malta, después a Tenerife. Acto seguido destacó una fuerza a Génova para ayudar a los austriacos en Lombardía. En junio y julio desembarcó en Leghorn para defender la Toscana y Nápoles, y al mismo tiempo reclamado para emplear toda su fuerza para defender la Riviera (3).

Fue en este mes de julio cuando Napoleón negociaba con España la cesión de seis navíos, e intentaba forzarla a entrar en guerra con Portugal con el propósito posterior de expulsar a la flota británica de Lisboa.

Inglaterra no tardó en darse cuenta de ello, y el resultado fue que el 1 de agosto fueron remitidas por el muy honorable Henry Dundas nuevas órdenes a sir Ralph Abercomby para que intentara destruir las fuerzas navales españolas y los arsenales, con ataques a Ferrol, Vigo y Cádiz.

Abercomby salió para Gibraltar con la promesa del Gobierno inglés de recibir refuerzos de Inglaterra antes de llevar a cabo el ataque a Cádiz.

Mientras tanto, sir James Pulteney tomó el mando de dichos refuerzos (4). Éstos consistían en cinco baterías de artillería y quince batallones de infantería; cuatro de estos últimos llevaban un mes en la isla de Houat reuniéndose todos en Quiberon (5).

Las unidades del ejército inglés, puestas a las órdenes del general Pulteney y que participaron en la operación llevada a cabo sobre Ferrol, fueron las siguientes :

- 31 regimiento de infantería Hutingdonshire.
- 79 regimiento de infantería.
- 63 regimiento de infantería de Manchester.
- 96 regimiento de infantería Manchester.
- 23 regimiento de infantería Royal Welch Fusiliers.
- 52 regimiento ligero de infantería Oxfordshire.
- 27 regimiento de infantería.
- Rifle Brigade.
- Coldestream Guards.

(El total de las fuerzas era de 13.663 hombres) (6).

---

(3) VERNER, Willoughby: *History and Campaigns Rifle Brigade*. Parte I. Cap. III, página 2.

(4) *Ibidem*, página 3.

(5) FORTESCUE, J. W.: *A History of British Army*. Vol. IV, página 5.

(6) *Ibidem*, página 7.

Los buques de escolta del transporte estaban al mando del contralmirante Sir John Borlase Warren, pertenecientes a la escuadra del almirante Jervis, que se encontraba de crucero en el golfo de Vizcaya. Los buques eran los siguientes:

- *London*, de 98 cañones, capitán de navío John Child Porvis.
- *Renown*, de 74 cañones, capitán de navío Thomas Eyler, insignia del contralmirante Warren.
- *Impetueux*, de 74 cañones, capitán de navío Sir Edward Pellew.
- *Corageux*, de 74 cañones, capitán de navío Samuel Hood.
- *Captain*, de 74 cañones, capitán de navío Sir Richard John Strachan.

Había también cinco fragatas y otros buques menores para la protección del convoy en donde iban embarcadas las tropas, aproximadamente 70 buques (7).

La Rifle Brigade se formó como un *corps d'elite* y estaba en fase experimental (8).

En enero de 1800, recibieron los coroneles de los regimientos británicos la siguiente comunicación: «Tengo el honor de informarle de las intenciones de su Alteza Real, Federico, duque de York y comandante en jefe del Ejército, de formar un Cuerpo con destacamentos de diferentes Regimientos de Línea, con el propósito de que sean instruidos en el uso del rifle y en el sistema de ejercicios adoptados por los soldados así armados» (9).

Va a ser precisamente en este ataque previsto sobre Ferrol, sobre los montes de La Graña, donde haga en combate su aparición el rifle, y también donde tenga este regimiento su bautismo de fuego, siendo aún unidad experimental (10).

## Ferrol en 1800

Ferrol en 1800 tenía entre 4.100 y 4.200 vecinos, lo que según Montero Aróstegui eran sobre 40.000 almas (11). La antigua villa, denominada Ferrol Viejo, estaba en fase de expansión, creciendo alrededor del arsenal con la construcción de la denominada Nueva Población, hoy Ferrol centro o barrio de la Magdalena, nexa con el otro barrio nacido años antes con la construcción del astillero, ubicado en el monte de Esteiro, que junto al rural de Canido conformarán el «Ferrol intramuros» en el año de 1800.

El arsenal, al sur de la población, construido sobre terrenos ganados al mar

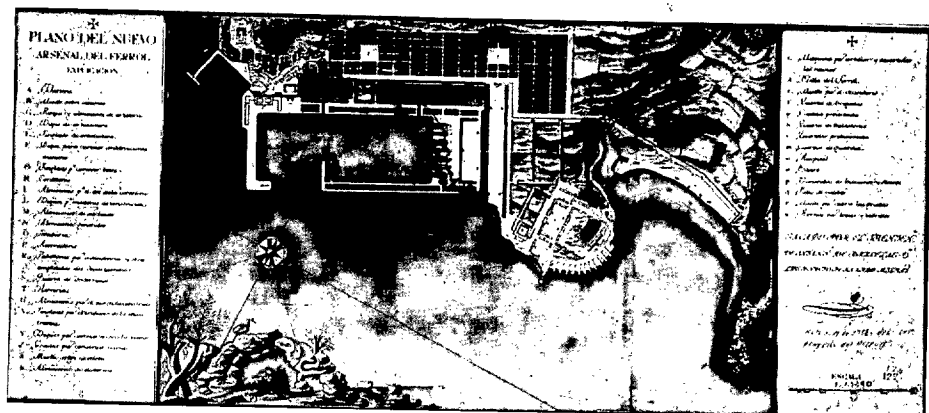
(7) JAMES, William: *Naval History of Great Britain*. Vol III, página 14.

(8) WILLIAM, H., y BART, Code: *The Rifle Brigade History*. Página 121.

(9) Circular de 17 enero de 1800 del mayor general Henry Calvert.

(10) *Ibidem*, página 3.

(11) MONTERO ARÓSTEGUI, José: *Historia de la ciudad y Departamento de Ferrol*, página 135.



Plano del Arsenal de Ferrol.

y aprovechando la amplia ensenada natural existente, se convirtió en pocos años en un excelente puerto militar. Era un paralelogramo de 1.190 metros de largo por 543 de ancho, interrumpido por un acceso de 251 metros. En él, dos dársenas, la grande interior de armamentos y la más pequeña para buques armados.

El malecón oriental del cierre, en sentido este-oeste se llamaba La Escolera; el occidental, formado sobre dos islotes, se sigue llamando La Cortina del Parque, la que se doblaba y dobla en ángulo recto: la punta del Martillo. Constituían La Cortina y el Martillo dos baterías de 500 y 150 metros con 152 troneras; enfilando la primera la boca del puerto y la canal de entrada de la ría, y la segunda a la costa del Seijo, en la otra banda, para actuar en un posible ataque montado desde la ría de Ares.

En 1800 La Cortina tenía emplazados 60 cañones y dos morteros (12).

Todo el arsenal estaba amurallado con un foso, que se cegó a finales del siglo XIX.

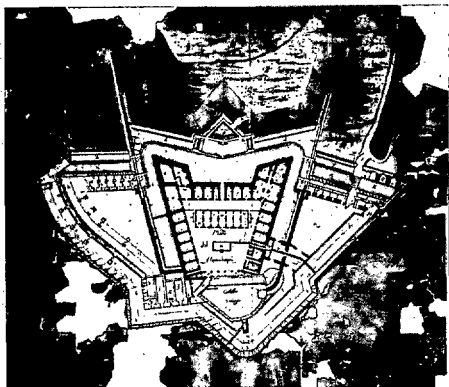
Los buques existentes desarmados en la dársena eran los siguientes: navíos *San Víctor*, alias *Serio*, de 74 cañones; *San Fernando*, de 94 cañones; *San Félix de Cantalicio*, alias *Castilla*, de 60 cañones, y fragata *Nuestra Señora de la Almudena*, alias *Ceres*. Había algunos buques menores más, y en construcción la fragata *Prueba* y la corbeta *Indagadora* (13). Fondeada en bahía, la escuadra del departamento.

La fortificación de la plaza se había iniciado en el año 1769 con la construcción de un muro sencillo, varios reductos también sencillos que no estaban en consonancia con la gran obra del Arsenal. Tenía una longitud de 6.732 me-

(12) NÚÑEZ, Indalecio, y FERNÁNDEZ, Pedro: *El Coloquio de Brión*, página 54.

(13) *Ibidem*, página 55.

tros; de sillería, los arcos y adornos de las puertas, cordones de los baluartes y alguna explanada y las baterías. Lo demás era mampostería de piedras y pizarra. Las puertas eran dos de tierra, Canido y Caranza, y tres de mar Fontelonga, San Fernando y Curuxeiras, y los baluartes 14. Dentro del recinto, el cuartel de San José, en estado ruinoso, y el cuartel de Marina de Batallones o de Dolores, magnífico, que alojaba a la tropa de Marina y a la del Ejército asignada al servicio de la Armada. Los batallones de guarnición acampaban normalmente fuera, cercanos a las proximidades del arsenal, «en los cantones de tropas», de ahí el nombre actual de este paseo ferrolano.



Castillo de San Felipe. (Servicio Histórico Militar).

La defensa exterior estaba constituida por los fuertes y baterías de la canal, los de la ría y los de la contigua de Ares.

El castillo de San Felipe era la llave de toda la defensa de Ferrol, levantado en un promontorio de la costa norte de la boca de la ría. El castillo es el vértice de un triángulo isósceles, cuya base la forman los otros dos en la costa sur de la canal; San Martín, el de fuera, y La Palma, hacía dentro. Lados del triángulo, 500 metros, y la base de 850. En la entrada de la canal, en su parte norte, una batería, que quizá por su elevación algunos la denominan castillo de San Carlos. En la margen norte y fuera de la canal, en la ensenada de Cariño, cuatro baterías, denominadas San Cristóbal, Cariño, Viñas y Canelas, y en la costa sur la del Segaña, en el cabo Prioriño, la de su nombre, aunque en 1800 parece no estaban finalizadas sus obras. En la ría de Ares existían varias baterías, y en la costa norte fuera de la ría de Ferrol, la de Outeiro, frente a la playa de Doniños.

### Escuadra del departamento y otras fuerzas de ejército y armada

La escuadra de Ferrol, fondeada en la ría frente a La Graña, estaba mandada por el teniente general de la Armada don Juan Joaquín Moreno de Hourlier y a las órdenes del comandante general del departamento, el interino don Francisco Melgarejo y de Rojas, del mismo empleo, que sustituía al capitán general propietario don Félix, de Tejada, que se había trasladado a Madrid con licencia.

Los buques que la componían eran los siguientes:

Navío *Santiago*, alias *Real Carlos*, de 112 cañones, capitán de navío don José de Ezquerria.

Navío *San Hermenegildo*, alias *Meregildo*, de 112 cañones, capitán de navío don Manuel Emparán.

Navío *Argonauta*, de 80 cañones, capitán de navío don Juan Herrera Dávila.

Navío *San Cayetano*, alias *Monarca*, de 74 cañones, capitán de navío don Joaquín Mozo.

Navío *San Agustín*, de 74 cañones, capitán de navío don José Topete.

Fragata *Nuestra Señora de la Asunción*, de 34 cañones, capitán de fragata don Juan de Dios Topete.

Fragata *Nuestra Señora de la Paz*, de 34 cañones, teniente de navío don José de Heredia.

Fragata *Santa Clara*, de 34 cañones, capitán de fragata don José de Quesada.

Fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, de 34 cañones, teniente de navío don Manuel Díaz de Herrera.

Bergantín *Palomo*, de 14 cañones, teniente de navío don Bernardo González.

Bergantín *Vivo*, de 14 cañones, teniente de navío don Francisco Álvarez.

Balandra *Alduides*, de ocho cañones, alférez de navío don Jaime Juanico.

El buque de la insignia era el *Real Carlos*, y el mayor general el capitán de fragata don José García de Quevedo y Chieza. Además, sin dependencia operativa de la escuadra, había cuatro lanchas cañoneras que como fuerzas sutiles se encontraban en la ría de Ares.

Al entrar en guerra con Gran Bretaña en 1796, se crearon los campos volantes, con misión de proteger amplias zonas de territorio que pudiesen ser atacadas con probabilidad (14). De este modo, en Galicia se establece un campo volante al mando del mariscal de campo don Vicente María de Quesada y Silva, conde de Donadio, que por ausencia del gobernador político y militar, jefe de escuadra don Diego Martínez de Córdoba y Contador, ocupaba su cargo.

En el momento del desembarco inglés, las más próximas a Ferrol y que acudirían a su defensa eran las siguientes:

Regimiento de Infantería n.º 1 «Inmemorial del Rey», alias el «Freno», el 3.º batallón en Ares.

Regimiento de Infantería n.º 11 «Guadalajara», alias el «Tigre», en Ares.

Regimiento Provincial de Orense, el 2.º batallón desplegado desde cabo Prioriño a Cedeira.

Regimiento de Granaderos de Galicia, el 2.º batallón en Ferrol.

Regimiento de Infantería n.º 6 «África», alias el «Valeroso», en La Coruña.

Regimiento de Infantería n.º 24 «Asturias», alias el «Cangrejo»; estaban

---

(14) Creados por Godoy, en 1800 existían tres, uno en Málaga, otro en Extremadura y el tercero en Ares, con unidades en la frontera portuguesa (Salvatierra, Tuy) y en las principales poblaciones, como Vigo y La Coruña, incluso también en Asturias.

## EL DESEMBARCO INGLÉS Y EL FRACASO DEL ATAQUE A FERROL...

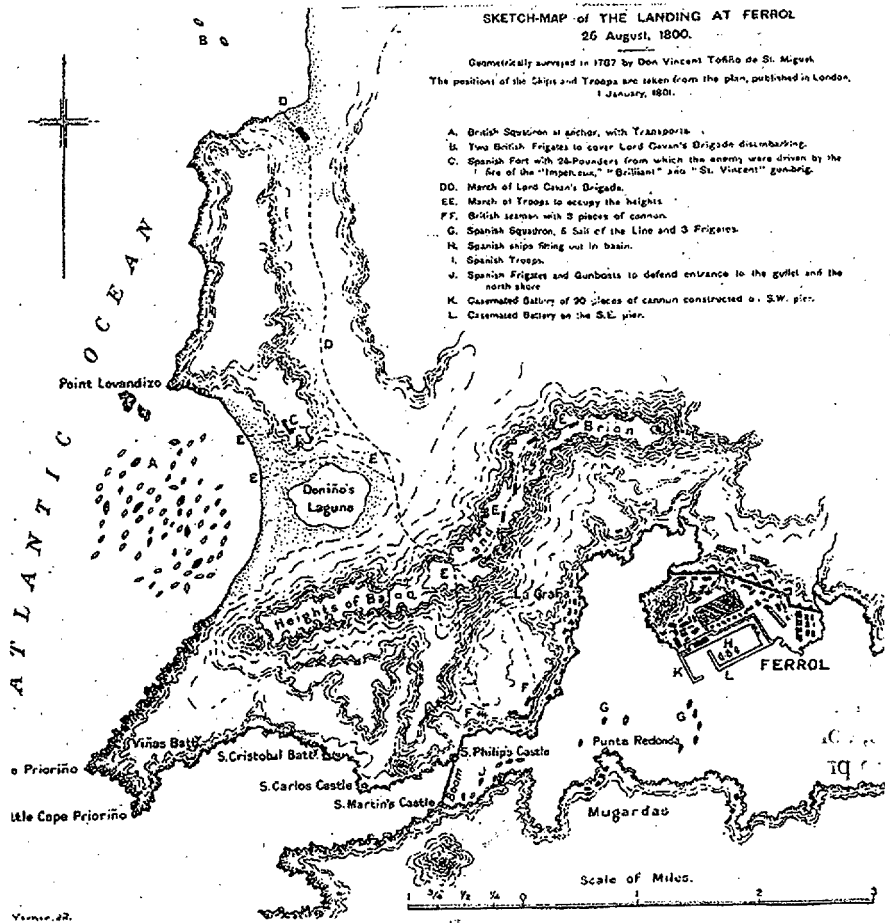


Gráfico inglés del desembarco y ataque a Ferrol.

dos batallones embarcados en la escuadra del Departamento de Ferrol, de ellos 170 hombres de guarnición en Ferrol.

Batallón de Voluntarios de Aragón, en La Coruña.

Batallones de Marina; el 1.º, 2.º y 3.º batallones de guarnición en Ferrol. Varias compañías embarcadas en la escuadra de Ferrol.

Brigada de Artillería de Marina; 7 de las 20 existentes en los tres departamentos estaban en Ferrol. También había personal embarcado en la escuadra del departamento.

Regimiento de Infantería n.º 40 «Órdenes Militares», alias el «Defensor de la Fe», el 2.º batallón embarcado en la escuadra del departamento de Ferrol.

Para servir las piezas de los fuertes y complementar la de los buques, por existir déficit de artilleros de Marina, lo mismo que ocurría con la infantería embarcada, había personal del regimiento de artillería de ejército.

Otro personal que participó en los sucesos de Ferrol es el perteneciente a las matrículas de mar, fachos con personal civil, Maestranza de la Armada y presidiarios del arsenal (15).

## 25 de agosto (de 0800 a 1630 horas)

Amaneció este día con viento flojo del norte y horizontes tomados, con una espesa niebla que fue levantando poco a poco.

Era la onomástica de S. M. la Reina doña María Luisa, y por ello hubo recepción en Capitanía General. Con anterioridad a esta celebración, a las ocho de la mañana, el vigía de Monteventoso, don Juan Antonio Taboada, piloto de la Armada, comunicó al comandante general del departamento el avistamiento de una fuerza enemiga del siguiente modo: «...avistó al N1/4 NE, distancia de cuatro a cinco leguas, una escuadra que asimismo señaló y sucesivamente multitud de embarcaciones, que no pudiendo numerarlas ni distinguir sus clases a causa de lo muy cargado y mas posteriormente se cargó el horizonte, suspendió las señales que continuará así que las reconozca, anticipando este parte a todo evento, con el concepto de parecerle convoy escoltado por buques de guerra y enemigo..., y los otros buques barajando la costa a montar Prioreiro».

A las once y media de la mañana amplía el parte dado con anterioridad, en el que manifiesta ser al menos 87 buques de guerra y mercantes, que navegan con poca vela y vientos flojos del N al NNE en dirección al puerto.

Este parte hace que el comandante general de la escuadra, don Juan Joaquín Moreno, se dirija a Monteventoso acompañado por su ayudante, alférez de navío Power, comprobando o intuyendo la intención del enemigo de un posible ataque a Ferrol.

Alertado el departamento, se toman las primeras medidas para la defensa, comunicando al capitán general de Galicia en La Coruña y al mariscal de campo conde de Donadio la novedad del posible ataque al departamento.

A las lanchas cañoneras de Ares se les ordena se dirijan a Ferrol, y al comandante general de la escuadra enmendar su fondeadero y situarse en línea, acoderando los buques en prolongación de la gran batería del parque del arsenal en dirección a Seijo, en posición «de fortaleza» (16).

---

(15) Las comunicaciones entre Ferrol y La Coruña se hacían desde Capitanía de Ferrol a través de las vigías de Montefaro, Segaña, Seijo Blanco, Torre de Hércules, hasta Capitanía de La Coruña y viceversa.

(16) Los barcos prolongando la batería de La Cortina, para el caso de que los enemigos forzasen la entrada del puerto.



Al mismo tiempo, el capitán de navío Topete, comandante del *San Agustín*, toma el mando de la columna de desembarco de la escuadra.

A las tres y media de la tarde el vigía de Monteventoso comunica los últimos movimientos de la fuerza enemiga, finalizando del siguiente modo: «Todos sus movimientos manifiestan ser enemigos que intentan alguna invasión del Departamento y desembarco en la playa de Doniños, a la que quedan a distancia de tiro de cañón. Algunas fragatas y navíos fondeados y embarcaciones menores en el agua».

A las cuatro de la tarde amplía el anterior: «Se destacaron 10 lanchas con gente a la playa de Los Ríos protegidos por una fragata y dos balandras y han desembarcado la gente que llevaban. Quedan fondeados los barcos del Convoy y cuerpo de la Escuadra en la playa de Doniños y se aprestan a desembarcar algunos de los mercantes que tienen la bandera inglesa. Una de las fragatas bate el fuerte de Doniños».

A las cuatro y media el piloto Taboada pasa su última comunicación: «El fuerte de Doniños cesó el fuego a los primeros cañonazos de la Escuadra. Su destacamento parece haberlo abandonado. Se dirigen a la playa multitud de lanchas y botes con tropas de desembarco. En la de los Ríos ya está formada porción de ella y se considera que esta Vigía quede presto para los enemigos. Está a venir la tropa ganando ya las alturas. Ya desembarcaron tren de artillería y queda el fuerte de Doniños por el enemigo. Taboada».

### El desembarco inglés en Doniños y en San Jorge

Las playas elegidas por los ingleses para el ataque a Ferrol fueron la de San Jorge y la de Doniños; por las condiciones meteorológicas que se dieron ese día ambas estaban al socaire del viento flojo del N. El cabo Prior protege la de San Jorge y la punta Levadiza con las Gabeiras, la parte más al N de la de Doniños, lugares elegidos para el desembarco principal. El grueso de la fuerza inglesa lo hizo en este último punto, quizá por la amplitud del tenedero, que permitió fondear mayor número de buques. Parece ser que algunas partidas inglesas también lo hicieron en la parte más al sur de Doniños, junto a punta Penencia; tropas que ocuparon la vigía de Monteventoso.

Las primeras tropas desembarcadas fueron las de la Rifle Brigade, al mando del teniente coronel Stewart; lo efectuaron en Doniños sobre las cuatro y media de la tarde sin oposición alguna pues la batería de Outeiro, con ocho cañones de 24 libras, fue silenciada por el fuego del *Impeteux*, *Brilliant*, *Cynthia* y *San Vicent* (17).

---

(17) Parte de campaña del contralmirante Sir John Borlase Warren elevado al almirante Jervis, conde de San Vicente, fechado el 27 de agosto de 1800, a bordo del HMS *Renown* en la bahía de Doniños.

Posteriormente, lo efectuó el resto del cuerpo de reserva, con un destacamento de marinería para arrastrar la artillería, llevar escalas y otras impedimentas (18).

Estas unidades se dirigen a los altos de Brión, donde horas más tarde van a tener el primer combate con las fuerzas españolas de la columna de la escuadra.

Al mismo tiempo, en la playa de San Jorge, desembarcó la brigada del mayor general conde de Cavan, también sin ninguna oposición, que se dirigió a ocupar las alturas de Brión y Balón.

El desembarco se inició a las 1630 h del día 25 y finalizó a las 0500 h del 26 (19).

### La columna de la escuadra y primer combate en Brión

Después de enmendar el fondeadero la escuadra, para no ser dominada por las alturas de La Graña, se formó la columna de la escuadra, que desembarcó en la tarde de este día dirigiéndose a ocupar sus alturas, es decir al monte de Brión (20).

Los desembarcados fueron en total 567 hombres, cuando sus principales mandos:

- Jefe: capitán de navío don Ramón Topete, comandante del *San Agustín*.
- 2.º: capitán de fragata don Juan Mesía, 2.º comandante del *Monarca*.
- 3.º: capitán de fragata graduado don José Meneses, 3.º del *Real Carlos*.

A las 1830 de la tarde, de este día 25 de agosto, «la columna atacó a la vanguardia del Ejército enemigo con la mayor bizarría y después de un obstinado sangriento ataque, cesó al oscurecer, en unos u otros el fuego. En esta primera acción en que no hubo más tropa que la de esta Escuadra, murieron el capitán de Granaderos de Asturias graduado de coronel y del navío *San Hermenegildo*, don Severo Oliver, el teniente de navío don Agustín Matute del navío *San Agustín* y fueron heridos el primer teniente de Granaderos del Regimiento de Asturias don José de Zayas, los alféreces de navío don Manuel de Luengas de la fragata *Paz*, don Antonio Balzolas del bergantín *Vivo* y el Alférez de fragata don Rafael Basave del navío *Real Carlos*. De tropa murieron un sargento dos soldados de Marina y tres de Asturias, y heridos 22 soldados de este Cuerpo y 17 de Marina» (21).

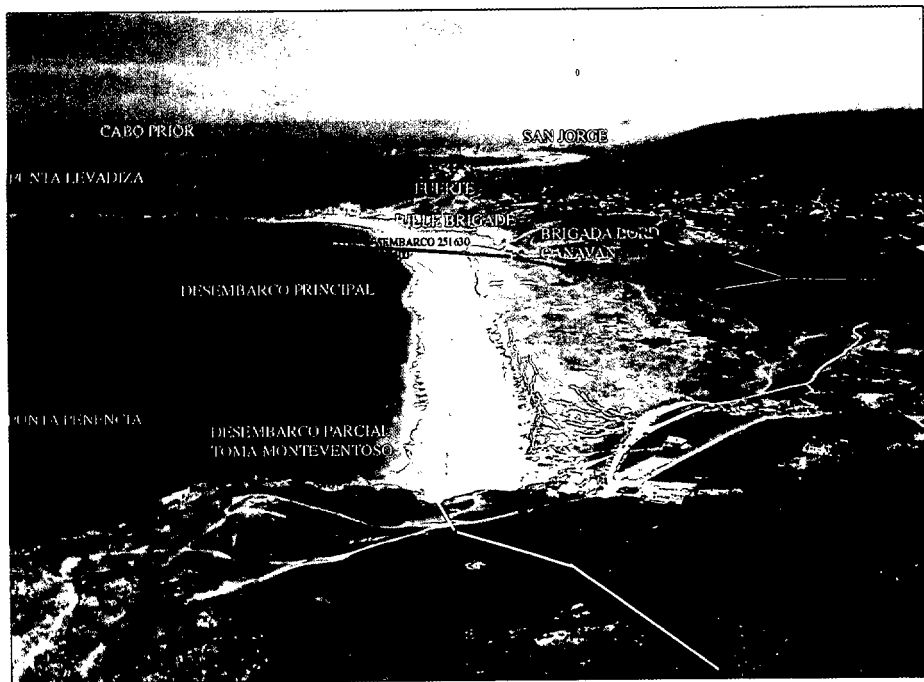
---

(18) Se desembarcaron 16 piezas de artillería de campaña. *Ibidem*.

(19) Parte del vigía de Monteventoso y del contralmirante Warren.

(20) NÚÑEZ, Indalecio, y FERNÁNDEZ, Pedro: *El Coloquio de Brión*, página 247.

(21) Parte de campaña del comandante general de la escuadra de Ferrol de 26 de agosto de 1800. Expediente ataque Ferrol. Archivo de Marina Don Álvaro de Bazán.



Las fuerzas británicas del Rifle Corps fueron las primeras en desembarcar, iban en vanguardia como avanzada dirigiéndose a las cimas de Brión. Dice el coronel Willoughby Verner que: «Stewart, al mando de La Rifle Brigade, avanzó para asediar algunas cotas cerca de una milla al SE, que dominaban el puerto y las fortificaciones de Ferrol. El avance se hizo difícil por la naturaleza escarpada y abrupta del terreno, y al aproximarse a la cima los españoles se hallaban fuertemente apostados a lo largo de la línea de crestas. Siguió una viva pelea, que terminó con la expulsión del enemigo de las alturas. Los españoles hicieron varios intentos para desalojar a los Fusileros, pero sin conseguirlo.

En esta acción, siempre considerada como el bautismo de sangre del Rifle Corps, el coronel Stewart su primer Jefe fue gravemente herido, siendo atravesado por un disparo» (22).

Sea como fuese, la realidad es que el ejército inglés no avanzó más, quedándose detenido hasta que con las primeras luces del alba se reanudan nuevos combates.

Fue extraordinariamente importante para la suerte de las armas españolas esta detención de los ingleses, pues en esta tarde noche del día 25 al 26 se

(22) Parte de campaña del general Pulteney. *The London Gazette*, del 2 al 6 de septiembre de 1800.

preparó la defensa del arsenal, castillo de San Felipe, se cerró con la cadena la boca de la ría, se alistaron varias lanchas de la escuadra colocándoles artillería y se tomaron otras muchas providencias para la defensa de la plaza.

### **Tropas de Ejército y Armada a las órdenes del conde de Donadio**

El conde de Donadio preparó sus fuerzas nada más conocer el posible ataque, ordenándoles dirigirse hacia la plaza. En la tarde del día 25 llegó desde Ares el 3.<sup>er</sup> batallón del regimiento del rey, al mando del coronel graduado don Rodolfo Gautier, y la 2.<sup>a</sup> compañía del Guadalajara, ambas unidades a través de Mugaros por vía marítima. En Ferrol se unieron al 2.<sup>o</sup> batallón de Marina, al mando del capitán de fragata don Juan Doral, dos compañías del Regimiento de Asturias desembarcado al mando del sargento mayor don Francisco Fulgosio, el resto de la tropa de Marina al mando del brigadier de la Armada don Pedro Landa y un batallón del regimiento provincial de Orense al mando de su coronel marqués de Valladares. La división de granaderos de Galicia se hallaba en tránsito desde Cobas (proximidades de cabo Prior) a Ferrol.

Conocida la noticia del desembarco inglés, el conde de Donadio envió al batallón de Orense a ocupar las alturas de Chamorro y valle de Serantes (nordeste de Ferrol), al 2.<sup>o</sup> batallón de Marina dirigirse por mar a La Cabana (proximidades de La Graña), y él con el resto de las fuerzas se trasladó a Balón.

De este modo finalizó la jornada para estas fuerzas en espera de acontecimientos cuando despuntase el alba del día 26.

### **26 de agosto, combates y ataque inglés al castillo de San Felipe**

A las dos de la madrugada de este día, se incorporó a la columna de desembarco un nuevo contingente de tropas de la escuadra de 314 hombres, al mando del capitán de fragata don Diego de Pazos, 2.<sup>o</sup> comandante del *San Hermenegildo* (23).

Antes de la salida del sol, la columna de la escuadra se incorporó a las tropas del conde de Donadio.

Durante esta noche se armó a la maestranza del arsenal, y se envió un nutrido contingente a los castillos de La Palma y de San Felipe. También se movilizó a la matrícula de mar de los trozos de la ría de Ferrol, Ares y Puentedeume.

Se enviaron cuatro cañones a San Felipe y cartuchos de fusil para las tropas, así como se trasladaron los víveres que se pudieron desde el almacén

---

(23) NÚÑEZ, Indalecio, y FERNÁNDEZ, Pedro: *El Coloquio de Brión*, página 249.

de provisión de La Graña hasta Ferrol, por el temor a que pudiesen caer en poder del enemigo, como ocurrió durante unas horas. También se enviaron varios cañones desde el arsenal para la defensa terrestre de la plaza y se trasladó munición desde el almacén de pólvora de Marina del Montón hasta otro almacén en la otra banda de la ría.

Al amanecer, ya concentradas las fuerzas españolas, reciben el ataque de la vanguardia inglesa en el alto de Balón, siendo rechazada ésta por dos veces (24).

Este ataque inglés fue llevado a cabo principalmente por el 1.º batallón del 52 regimiento «Oxfordshire», que tuvo ocho soldados muertos y el capitán Samuel Torrens herido, muriendo como consecuencia de ello (25).

Reforzadas las fuerzas inglesas con la brigada del general conde de Cavan, que procedente de San Jorge se unió a la vanguardia, y ante la abrumadora superioridad enemiga, el conde de Donadio decidió retirarse a Ferrol, quedando los ingleses en total posesión de las alturas de Brión y Balón. La retirada se efectuó con gran orden y sorpresa, pues los ingleses no se decidieron a perseguirlos.

A las diez de la mañana, una columna de 4.000 hombres se dirigió a tomar el castillo de San Felipe por la espalda, que se defendió por la gola con la artillería montada durante la noche, y con el apoyo de los de La Palma y San Martín, y el de las lanchas cañoneras de la escuadra mandada por el capitán de fragata don Francisco Vizcarrondo, 2.º del *Real Carlos*, que produjeron grandes estragos en el enemigo, haciéndole retroceder; también participaron con notable éxito las lanchas cañoneras de Ares.

Para el general británico Pulteney este objetivo de San Felipe era vital; su intención con la toma de la fortaleza era después cortar la cadena para de este modo forzar el puerto; así lo manifiesta el coronel Willoughby Verner del siguiente modo: «La entrada del puerto estaba cerrada con una barrera, pero los marineros ingleses arrastraron tres cañones desde la playa por los pasos altos y los pusieron en acción a media milla del Castillo, el obstáculo, tomando así por detrás a las defensas españolas. Hasta aquí todo bien; pero como en muchas otras expediciones británicas de este período, nuestro Gobierno se había metido en esto con las ideas mas vagas posibles de cómo debía efectuarse la captura y destrucción del arsenal de Ferrol y con que fuerzas se debía de contar para cumplir sus órdenes» (26).

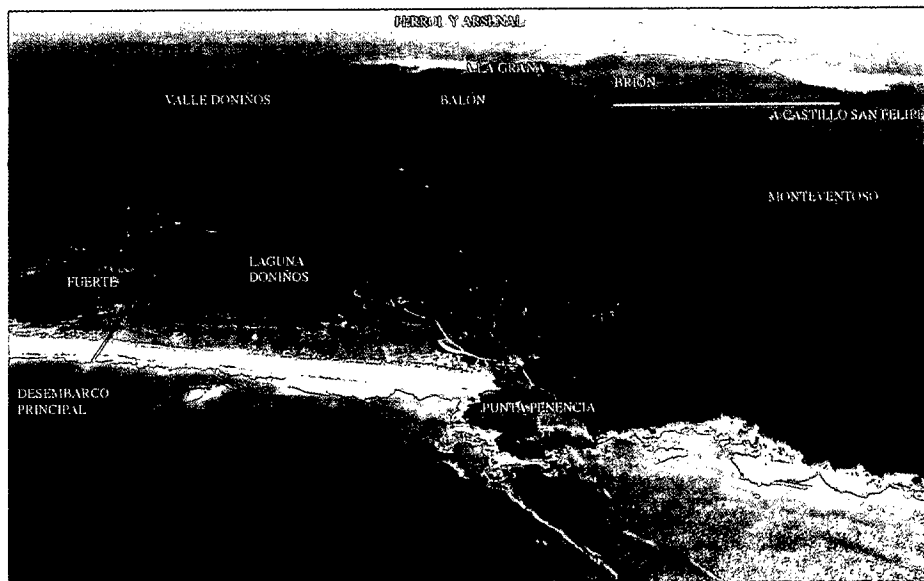
Mientras se desarrollaba la función de guerra en San Felipe, tropas inglesas ocuparon La Graña, saqueando los almacenes de provisión de Marina.

El comandante general del departamento, al observar la retirada de las tropas españolas, mandó fondear una batería flotante con ocho cañones del

(24) Parte de campaña del comandante general de la escuadra del departamento de Ferrol. Expediente ataque Ferrol. Archivo de Marina Don Álvaro de Bazán.

(25) Parte de campaña del general Pulteney. *The London Gazette* del 2 al 6 de septiembre de 1800.

(26) Partes del comandante general del departamento y del general Pulteney.



navío *San Fernando* al mando del capitán de fragata don Antonio Pilon en la ensenada de La Malata, y solicitó del comandante general de la escuadra que el bergantín *Vivo* se situase en el mismo lugar, por si los enemigos decidían atacar la plaza y así poder cortar su avance. Durante la mañana llegaron de La Coruña por vía marítima a través de Ares y Mugardos el 1.º batallón del regimiento de África y el batallón de voluntarios de Aragón y el resto del regimiento de Guadalajara.

Poco antes de las cuatro de la tarde las tropas inglesas que asediaban San Felipe abandonaron sus posiciones de ataque y se fueron concentrando en los altos de Brión.

### El reembarco inglés

Después de la retirada de las tropas españolas hacia Ferrol, el general Pulteney examinó la situación con sus mandos subordinados. En la *Historia del Ejército británico*, Forescue resume bien la situación a mediodía del 26 de agosto:

«Pulteney llegó a la conclusión de que tomar la plaza por un *coup de main* o asalto estaba fuera de cuestión. Estaba rodeada por tres lados por la mar, y la parte de tierra estaba defendida regularmente a lo largo de toda su longitud, de dos mil yardas de longitud, por fortificaciones formidables de mampostería,

incluyendo una elevada muralla sobre La Cortina, con siete baluartes de considerable altura y otras defensas de flanco. La guarnición contaba con siete mil hombres, sobre dos mil mas de los que eran necesarios para la defensa; podían montarse cañones en las murallas, y todo (como fue después confirmado por informes de Madrid) estaba preparado para recibir un ataque. Un asedio estaba fuera de lugar. Este tenía que ser largo; y mientras tanto la flota permanecería insegura en un fondeadero abierto. Pero, aunque se hubieran realizado las acciones para dominar el puerto, y la flota se encontrara en fondeadero seguro, no se podrían que reservar mas de ocho mil hombres para la protección de las comunicaciones con la doble tarea de conducir el asedio y proteger a los sitiadores contra cualquier ejército que las fuerzas unidas de toda España pudieran despachar para socorrer a la ciudad. La operación hubiera sido no una temeridad, sino una locura; y con el completo acuerdo de sus brigadieres, Pulteney ordenó reembarcar a su ejército. Había perdido en el combate de la mañana ochenta y cuatro muertos y heridos; los españoles perdieron algo semejante, además de treinta o cuarenta prisioneros.»

Y en efecto, a las cuatro de la tarde, el oficial de descubierta en el cerro de Balón comunica al comandante general del Departamento de Ferrol lo siguiente: «de haber tirado a las cuatro de esta tarde la Escuadra enemiga, un cañonazo a cuya señal se retiran los enemigos hacia Doniños, abandonando las alturas y ahora mismo repiten otro cañonazo por lo cual avivan más el paso. 26 agosto de 1800. Bartolomé Lawel».

De este modo comienza el reembarco de las tropas inglesas. Con anterioridad ya se ha notificado desde San Felipe el agrupamiento en la parte NE de Doniños de tropas inglesas, información de tres operarios de la Maestranza que desde el Castillo, una vez retiradas las tropas, siguieron sus movimientos apreciando iniciaban el reembarco, que finalizan en la madrugada del 27.

Para el teniente general Melgarejo, éste se había efectuado precipitadamente con muchas pérdidas; para el general Pulteney, se había hecho con orden y sin ninguna.

En la madrugada del 27, la escuadra y convoy (Warren-Pulteney) levaron abandonando el fondeadero de Doniños con dirección a Vigo. No obstante, el departamento continuó en máxima alerta durante varios días, pues hubo noticias de un nuevo intento de invasión inglesa desde la playa de La Frouxeira y un ataque a La Coruña.

## Consideraciones finales

No tratamos de hacer ningún juicio sobre este intento inglés de tomar Ferrol, hace ahora doscientos años. Ni tampoco de lo que pudo ocurrir si el ataque y defensa se hubiesen llevado a cabo de forma diferente a como se

hicieron. Nada de esto vamos a enjuiciar. Lo sucedido en las jornadas del 25 al 27 de agosto de 1800 está narrado por ambos contendientes de manera diferente en muchos casos, más que diferente, con conclusiones o juicios distintos, aunque tengan puntos de encuentro en muchos casos. Las fuentes españolas destacan como «triunfo» lo sucedido; las inglesas resaltan también «su triunfo» en los combates, aunque reconocen el «fracaso» de la operación al no lograr su objetivo de atacar Ferrol. El ataque a San Felipe es para los españoles una victoria; los ingleses prácticamente ni la mencionan.

Las acciones principales de los días 25 y 26 son también para cada contendiente victorias contundentes. En el número de bajas, tampoco existe acuerdo, y no digamos en el número de atacantes y de atacados.

En lo único que hay acuerdo es en que Inglaterra no consiguió su objetivo, y esto es un «fracaso»; hicieron muy bien el desembarco, dominaron durante poco más de veinticuatro horas el territorio norte próximo a Ferrol, pero se retiraron quizá por otros temores, como reconoce el general Pulteney, cuando estaban a punto de conseguir el éxito, como también manifiesta el comandante general de la escuadra (27).

El reconocimiento inglés del fracaso es totalmente admitido, y la realidad histórica está ahí.

Dice el honorable J. W. Fortescue: «Con la orden de reembarco se levantó un clamor en la Marina, que fue asumido por el Ejército y resonó pocos meses más tarde dentro de los muros del Parlamento. Pulteney había parecido tomar su misión con grandes esperanzas de éxito, y muy imprudentemente, se lo había comunicado a Dundas. El ministro mostró sentirse severamente decepcionado; pero fueron los oficiales de Marina los que sobre todo clamaban contra el general, y decían que la toma de Ferrol era, según pensaban, un juego de niños; la causa más poderosa de su descontento era que habían contado con un gran botín en dinero y no habían ganado ninguno. Los descontentos de Marina y Ejército encontraron un portavoz en Mr. Stuart, el cual el 19 de febrero de 1801 presentó en la Cámara de los Comunes una moción para investigar la expedición a Ferrol y como argumento censuró al General.

Pulteney se levantó y adujo la fortificación de la plaza; añadiendo que sólo un oficial de Marina había visto con anterioridad los sucesos de Ferrol, o se había acercado a él por el lado de tierra, y que estos jóvenes oficiales no eran jueces universales ni del manejo de un gran cuerpo de tropas ni de la naturaleza de ataque y defensa de plazas fortificadas. No dejó de insistir sobre el hecho indudable de que esta empresa era de mayor dificultad y peligro que las operaciones militares ordinarias, y que es misión del mando decidir si el objetivo merece el riesgo que hay que correr».

Estos argumentos de Pulteney llevaron a Pitt y a Dundas a su bando, consi-

---

(27) Parte del comandante general de la escuadra de Ferrol de 27 de agosto de 1800. Expediente ataque Ferrol. Archivo de Marina Don Álvaro de Bazán.



derando que esta operación al menos había servido para el debilitamiento de la alianza de España y Francia, y de la posible invasión española de Portugal. Ninguno, sin embargo, dijo nada sobre riesgos, ni intentaron enfrentarse a los argumentos de Pulteney.

Pitt añadió que el almirante Jervis había aprobado el plan, aunque éste jamás había estado en Ferrol. También Lord San Vicente había aprobado un plan similar sobre Cartagena, contra el cual su general Stuart había dado al Gobierno su desaprobación.

De los generales de Pulteney, Thomas Maitland fue enteramente de la opinión de lo impracticable del asalto a Ferrol, y el general John Moore, que reconoció Ferrol en 1804, llegó a la misma conclusión.

Al final, Pulteney tenía razón: los culpables, los ministros, que con una información insuficiente se habían lanzado a una empresa imposible para sus fuerzas (28).

En resumen: el intento de toma de Ferrol fue un fracaso. James, en la *Historia Naval de Gran Bretaña*, va más lejos reconociendo la victoria española: «lo probable es que había al menos 8.000 ingleses, para batir a 4.000 soldados españoles. Que aquellos no lo hicieron, razón del justo triunfo de los últimos».

Hoy, doscientos años después, nuestro recuerdo a las fuerzas del Ejército y Armada que lo defendieron principalmente, también a la pequeña población civil que colaboró en su defensa, ¿y por qué no?, también a los invasores de entonces que, como reza esa bella oración en nuestro Panteón de la Isla de San Fernando, finaliza: «...acuérdate también, Señor, de nuestros enemigos que nos combatieron con honor».



(28) FORTESCUE, J. W.: *A History of British Army*. Vol. IV. Parte II, página 7.



Cabeza de playa. (Foto: G. Peñuelas González).

# LA GUERRA ANFIBIA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA ESPAÑOLA (1808-1814)

Capitán MARVAL



En la guerra llamada primeramente por los españoles como «guerra de España contra Napoleón Bonaparte» (así, personificando), después «de la Independencia», abundan las operaciones anfibia de toda clase; los británicos tuvieron muy en cuenta la geografía, y así llamaron a esta contienda «guerra de la península». Los portugueses la denominaron «guerra peninsular». El almirante Castex, de la Marina francesa, en su magnífica obra *Les Théories*

*Srtatégiques* estudia cumplidamente esta guerra en su parte «La mer contre la terre» (1).

En esta contienda, la guarnición de la costa, en la parte ocupada por los napoleónicos, exige contingentes de tropas que (fijadas) han de restarse a las fuerzas de maniobra u operacionales. En muchos momentos la cuantía de esta guarda es superior a la parte dedicada a la lucha contra la guerrilla que es otra de las servidumbres del Ejército invasor: ¡*La petite guerre!* A pesar del contingente que tuvieron los franceses en España (que llegó a sumar 300.000 hombres) apenas sí pudieron concentrar 80.000 para oponer al ejército angol-hispano-portugués cuando se puso en marcha Wellington como capitán general de todos (1813-1814).

Para la presentación de la guerra anfibia vamos a considerar dividida la costa en cuatro partes: cantábrica, portuguesa, andaluza y levantina. Empezaremos por la de Portugal, ya que en esa nación se forma el gran ejército británico-portugués. También en ella se constituirán zonas fortificadas que serán las de partida y repliegue de las tropas de Wellington durante la guerra flexible y elástica que va a hacer hasta su avanzar final arrollador (2).

Para Inglaterra, en su estrategia para vencer a Napoleón, el campo de batalla mejor es la península Ibérica y pronto envía, por mar, ejércitos procedentes de diferentes teatros de guerra anterior, de la metrópoli y de Gibraltar.

---

(1) Causó gran sensación en el congreso internacional de la guerra de la Independencia, la exposición que se hizo de las teorías estratégicas del almirante Castex. Era 1878 y se celebraba en Zaragoza. En la heroica ciudad de los sitios no se había hablado antes de la importancia del mar, y de la guerra anfibia, en aquella larga contienda.

(2) Wellesley salía de su zona fortificada, tras las líneas de Torres Vedras, que eran tres, apoyados sus extremos en el mar abierto y en el Tajo. Cruzaban las fragatas en el océano y las lanchas cañoneras en el estuario: apoyo naval.



Don Antonio de Escaño. Su plan de defensa de la «fortaleza gaditana» en el Dédalo salinero de la Isla de León dio lugar a una guerra de carácter marcadamente anfíbio: los hombres batiéndose muchas veces en el agua y en el fango, junto a caños, canalizos y ríos.

Otros desembarcos importantes son los de Maceiras y Porto Novo. El mando lo tenía ya el general gobernador de Gibraltar, el más antiguo. Los franceses son batidos y así se llega al convenio de Cintra. El Gobierno inglés no queda satisfecho con las ventajas obtenidas y llama a los generales a Londres, entre ellos Wellesley, que justifica sus acciones. Al mando de los británicos quedó en Lisboa, ya en su poder, el general sir John Moore.

En la costa cantábrica habían desembarcado, traídos por buques ingleses, los hombres del marqués de la Romana (desembarcos logísticos que han venido en llamarse «administrativos»).

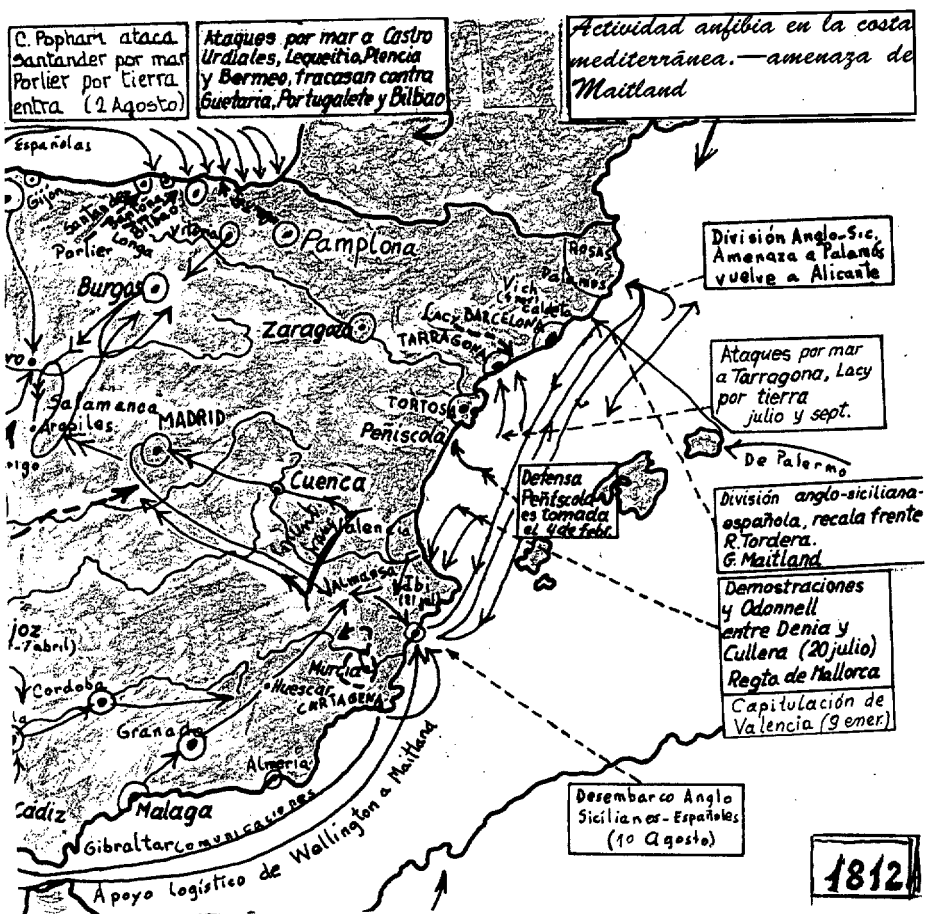
John Moore (a finales de 1808) sale de Portugal a ayudar a España directamente, pero se le viene encima Napoleón en persona al mando de los ejércitos de Soult y de Ney. Ha de retirarse por mar, por Vigo y La Coruña, y en este puerto ha de hacerlo bajo el fuego enemigo luego de aguantar a Soult en la batalla de Elviña. La retirada anfibia se hace a la perfección gracias a la Mari-

## Desembarcos ingleses en Portugal-Galicia

Los franceses tenían, ya allí en Portugal, un ejército mandado por el general Junot (3). Se mantenía «en fuerza» en los territorios cercanos a Lisboa, y en la capital misma, Wellesley (después Lord Wellington) fue el primero que llegó a la Península. Tocó en La Coruña y en realidad no fue muy bien acogido. Ello influyó, pero principalmente fue por la estrategia escogida: Wellesley se dirigió a Portugal, nación amiga de siempre. Dijo además que teniendo Portugal se unía la España del norte con la del sur. Mas quedé bien claro que el objetivo británico no era defender a España, sino vencer en ella a Napoleón.

El primer desembarco de la serie fue en la boca del Mondego. Antes de que se hiciese «en fuerza», un destacamento de la escuadra del almirante Cotton se había apoderado del fuerte de Figueira da Foz... y se producen los combates de Roliça y Vimimierio favorables a los ingleses.

(3) Estos desembarcos sucesivos, cada uno con la protección de las fuerzas puestas en tierra en el anterior (con más flojo enemigo), se han repetido a lo largo de la historia de las operaciones anfíbias. En nuestra guerra de África del 1860 se da el caso: el desembarco en cabo Negro con la protección de las fuerzas que venían desde Ceuta y se habían batido ya en la batalla de los Castillejos.



1812

na Real inglesa. Ya lo había hecho bien en Vigo, pero aquí sin enemigo que acosase el embarco tal como ocurrió en La Coruña, batida la bahía por masa de fuego artillero de los franceses.

En la guerra en Galicia, tiene gran importancia el apoyo logístico, ya a veces por el fuego de las fragatas inglesas que suministran armas y municiones a los patriotas gallegos de las «alarmas» y «cordones». Con ese apoyo naval se arman lanchas cañoneras, tales como las que toman parte en la batalla de Puente Sampayo (1809) (4). Las fragatas inglesas y alguna española atacan Vigo. Los imperiales son expulsados de Galicia.

(4) En los combates de Puente Sampayo (1810) se da el caso de combatir a corta distancia las lanchas cañoneras españolas e inglesas con la caballería francesa que galopa por el extenso arenal que, a marea baja, se forma en la desembocadura del río Verdugo.



Don Cayetano Valdés. El general de Marina que más se destacó durante un largo periodo centrado por la guerra de la Independencia. Como teniente general mandó las fuerzas sutiles de la bahía de Cádiz. Con ellas atacó con gran frecuencia la costa ocupada por el enemigo, con gran audacia, consiguiendo victorias en estos ataques anfibios.

Santoña convertida en «Gibraltar francés». Desembarca con éxito en Gijón y se pone en contacto con las columnas volantes españolas, aprovisionándolas... Los grandes temporales hacen imposible conseguir el objetivo final. Ha de volver a refugiarse en Ribadeo, naufragando allí la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo*, con grandes pérdidas humanas, entre ellas una brigada de

## Desembarcos en la costa cantábrica

En 1810 proliferan los golpes de mano anfibios dados por el general don Juan Díaz Porlier, alias «el Marquesito». Le apoyan fragatas británicas y la fuerza sutil española. Por toda la costa se armaron faluchos y embarcaciones cañoneras y obuseras, *que acercándose mucho al enemigo* le baten cumplidamente a costa de mucho riesgo, fijando en la costa, como ya se dijo, grandes contingentes de los enemigos que no saben qué sitio va a ser atacado ni en qué momento. Los comandantes ingleses rivalizan en arrojo con los españoles, yendo personalmente al frente de trozos de desembarco (el dominio o control del mar estaba conseguido y no aparecían buques enemigos) (5)... Y el marqués de la Romana puede retirarse de Asturias a Galicia al verse acosado (guerra elástica y flexible, el modo que él defendía para hacer la guerra).

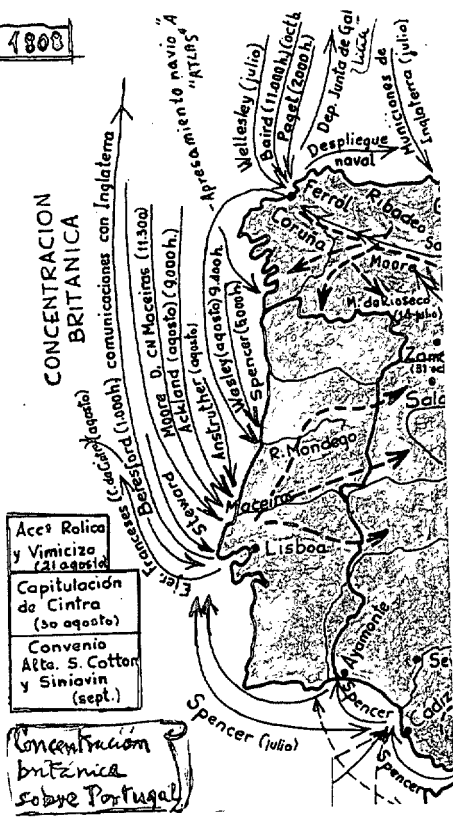
En 1810 tiene lugar la llamada «expedición cántabra», del mariscal de campo don Mariano Renovales, discurrida en Cádiz, organizada en La Coruña. Su objetivo es apoderarse de

(5) Las tropas del marqués de la Romana fueron traídas a España desde Dinamarca por buques ingleses. Fueron desembarcadas cerca del frente que se puso en las Vascongadas ante el avance de Napoleón en persona. Se batieron en la batalla de Espinosa de los Monteros. Unidas a las fuerzas ligeras de Moore siguieron la ruta de Vigo, pero se quedaron en las sierras de Orense. El dominio o «control» del mar estaba conseguido por los ingleses en Trafalgar (1805).

artillería de Marina, fuerza de elite (6)... Y hay, más tarde, con otras fuerzas sutiles apoyadas por fragatas, ataques con éxito a Plencia y Bermeo. En 1812 fracasaron otros contra Portuga-lete, Bilbao y Guetaria; pero la audacia anfibia era grande.

Cuando avanza el general Graham, guardando el flanco izquierdo al ya Lord Wellington (1813), toma aquél como base de aprovisionamiento y base también para ataques anfibios (a su vez por su flanco izquierdo) Santander, y pese a la acción corsaria desde Santoña los lleva a cabo. Y al llegar a San Sebastián se arman cañe-neras que baten el flanco derecho de los franceses. Las tripulan oficiales de Marina y soldados del 6.º regimiento que manda el capitán de navío Romay; unidad y jefe veteranos, de toda la guerra de la Independencia. Y así se llega al final (1814).

1800

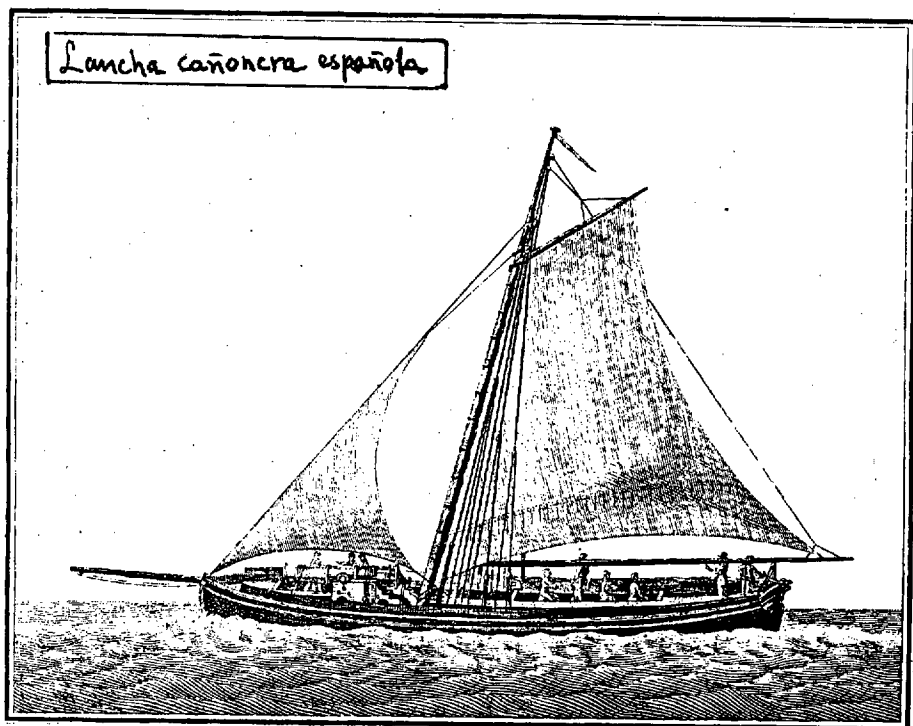


**Desembarcos en la zona gaditana. Sus «alas»**

La fortaleza marítima gaditana (se llama así por estar apoyada y sostenida por el mar) tiene una gran bahía y caños, y esa clase de terreno está surcado por lanchas cañoneras, obuseras y de fuerza. Abundan los golpes de mano anfibios en todos los recovecos contra puestos fortificados de los franceses. También hay choque de fuerzas sutiles cuando los invasores consiguen meter las suyas en la bahía... Y la guerra en los «caños» es un género de guerra anfibia muy particular.

La «fortaleza gaditana», cabeza y corazón de la España libre, tiene terrenos por ambos lados de su costa en los que igualmente abunda la guerra anfibia, acosando de revés a los franceses que atacan a Cádiz (1810-1812). Son los terrenos de Huelva y del campo de Gibraltar, en los que los nuestros efectúan

(6) Fue un temporal terrible. Se dio el caso de una cañonera que se fue a pique cerca de Santoña; su dotación logró llegar a Ferrol, por tierra, a través de los fuertes destacamentos franceses.



Lancha cañonera española. Se distinguían por su combatividad. En esta guerra anfibia no había buques de características adecuadas al caso: los desembarcos se hacían desde embarcaciones ligeras (a veces las lanchas cañoneras: afirmada la popa con un anclote, se varaba la proa y la gente (tropas y marineros) se echaban al agua por las bandas en las rompientes con gran frecuencia. A veces el desembarco era «a la brava», en los muelles (golpes de mano), desalojando a los enemigos a la bayoneta y a golpes de sable y hachas de abordaje.

pequeños desembarcos, a veces de cierta envergadura, que mantienen en tensión a los enemigos. La zona de levante de todo el conjunto es de contacto con el campo de Gibraltar y con la serranía de Ronda, donde se batían con gran flexibilidad las «partidas».

En 1811 tiene lugar un gran movimiento envolvente por mar, que lleva a la batalla que se llamó de Chiclana (que no es sino una subsidiaria de la grande: la de Cádiz). Se trata de tomar a los atacantes de la capital, a sus líneas, por la espalda.

Salen de Cádiz fuerzas españolas e inglesas, embarcadas las primeras en transportes ligeros, las segundas en buques de guerra, y desembarcan los españoles en Tarifa y los ingleses y portugueses en Algeciras, y marchando después por tierra atacan a los franceses en sus líneas ante la Isla de León (San Fernando) y Cádiz. La fuerza principal anglo-portuguesa ha de mantener



a los franceses, que a su vez hacen un movimiento envolventen por Chiclana y por Campano. A pesar de esta bella maniobra estratégica, no se levanta el sitio. Durante la acción antes esbozada (al atacar de frente nuestra línea a la francesa) hay acciones anfibias, una de ellas el tendido de un puente que a costa de grandes esfuerzos se mantiene en poder de los nuestros (en Sancti Petri, en lo que fue almadraba). Un puente proyectado por un capitán de navío. Durante toda la batalla abunda la actividad anfibia (siempre lo es en las posiciones avanzadas), con los hombres metidos en el fango. El que proyectó el defender Cádiz con esas posiciones avanzadas (ello fue un éxito) fue un general de Marina, don Antonio de Escaño, miembro de la regencia; el único de esa regencia que fue alabado por S. M. Las Cortes pasaron a mandar soberanas.



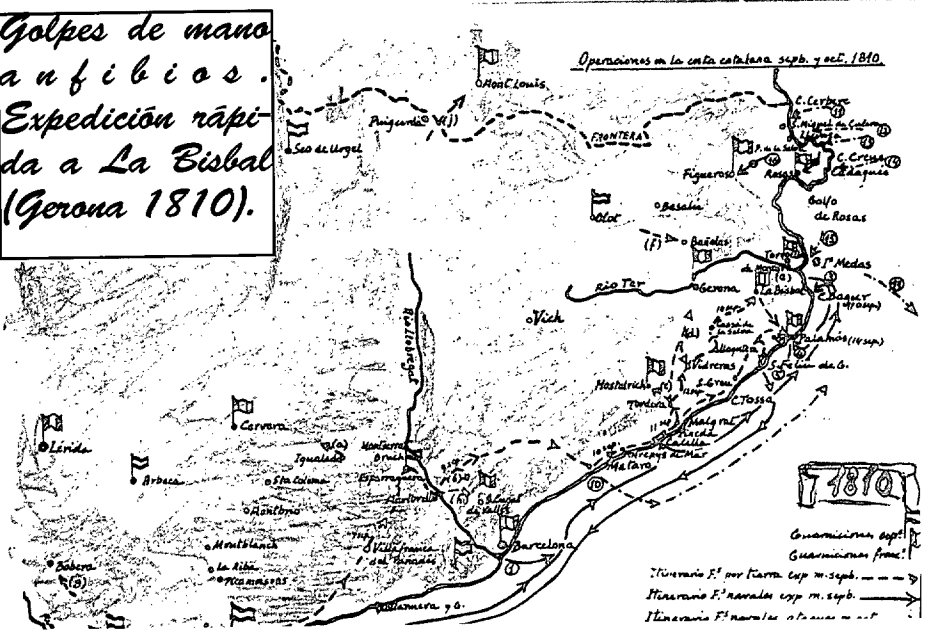
El general británico sir Thomas Graham. Muy combativo, se batió con fuerzas superiores, impidiendo que envolviessen a los españoles en su ataque de revés a las posiciones francesas de ataque a la «fortaleza gaditana».

## Desembarcos ante las costas del mediterráneo españolas

El general Enrique O'Donnell hizo primero unas demostraciones anfibias entre Denia y Cullera, pero en 1810 lleva acabo su expedición, por mar y por tierra, desde Tarragona, nada menos que a La Bisbal, en Gerona, y muy al norte. Los que van por tierra han de dar un gran rodeo, pues la zona que circunda a Barcelona esta muy bien guarnecida por los enemigos y es muy amplia. Los que van por mar atacan la costa y tienen contacto cuando es posible con la columna que marcha por tierra (no ciertamente en esa zona barcelonesa). Aquellé se divide en grupos «de velocidad» y llega a haber vélites y grupos de corredores. En un golpe de mano de gran audacia coge desprevenidos a los franceses en el castillo de La Bisbal; lo ocupa momentáneamente y hace muchos prisioneros, entre ellos el general francés Schwartz... Se retira por mar después de haber bombardeado Palamós y otros puntos de la costa, ya alertada (7).

(7) Gran audacia la de esta expedición que puede clasificarse en la guerra anfibia. Los franceses de La Bisbal no podían pensar en ser atacados. El general Enrique O'Donnell fue galardonado por el Rey con el título nobiliario de conde de La Bisbal.

**Golpes de mano  
anfíbios.  
Expedición rápida  
a La Bisbal  
(Gerona 1810).**

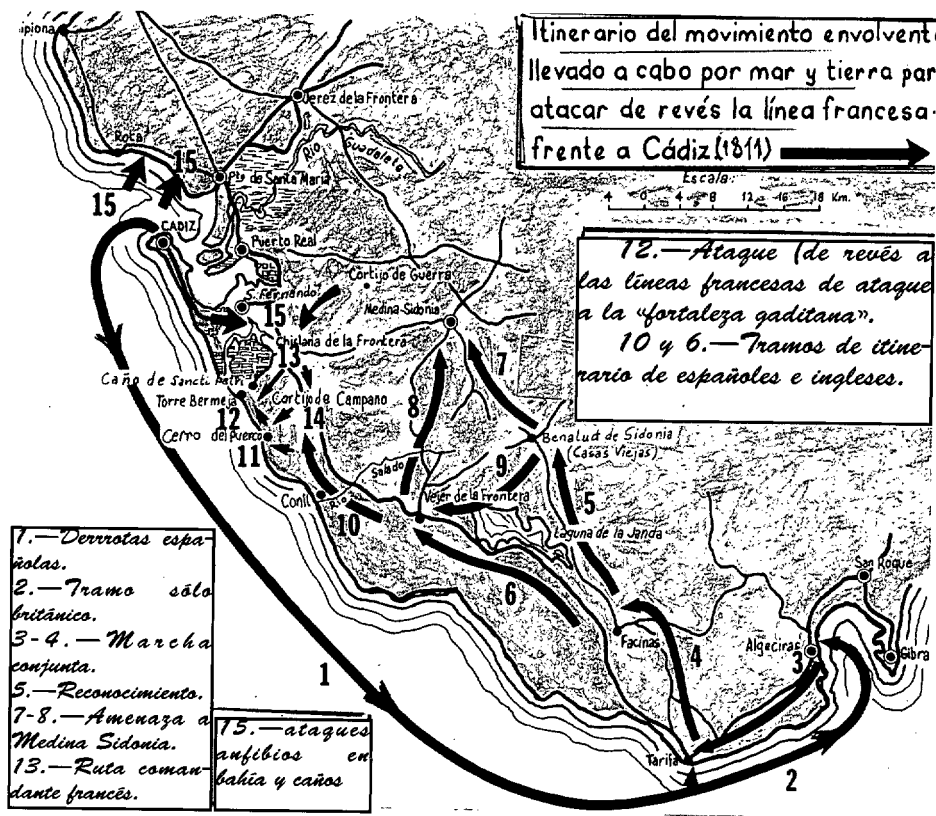


En 1811 el general Lacy toma las islas Medas después de haber fracasado anteriores intentos de desembarco. Era un punto muy importante como avanzada frente a la costa ocupada por los enemigos.

Ya antes, en julio, se había reforzado por mar la guarnición de Tarragona (general Campo Verde). Por mar es retirada cuando se ve obligada a capitular.

Durante toda la guerra hubo desembarcos logísticos en los lugares donde fue posible, constituyendo un gran ejemplo de apoyo de los ejércitos propios por «líneas exteriores». Hubo también pequeños golpes de mano en la costa catalana, en los que se distinguieron las fuerzas navales sutiles españolas y no se quedaron atrás los británicos con sus fragatas, con comandantes ansiosos de batirse incluso en tierra, para gloria de la Marina británica.

Desde el principio de la guerra, el almirante Collingwood clamaba porque en el Mediterráneo hubiese una gran operación anfibia que descongestionase la presión sobre los ingleses de Portugal. Wellington, por su parte, también atendía al Mediterráneo y mandó buques de aprovisionamiento a los españoles que cerca de sus riberas se batían. Al fin se produce la idea de un gran convoy con la división llamada anglo-siciliana, pues soldados trae de esta isla, pero que con justicia había de llamarse anglo-siciliana-española, pues fue reforzada por tropas nuestras en Menorca, a su paso hacia el objetivo. La manda el general británico Maitland. Es ya en el año 1812. El verdadero efecto de esta expedición es de amenaza. De amenaza de un desembarco de «gran estilo» no precisándose el punto de aplicación a que va dirigido.



Primero amenaza con un desembarco en la desembocadura del río Tordera; no lo hace y se va a Alicante (manda ahora el general Murray), amenazando un largo trecho de costa. Los franceses están desesperados. El tratar de hacer frente a este ataque disminuye los efectivos que pueden concentrar (precisamente al sudeste de Madrid para oponer al avance de Lord Wellington que amenaza con ser resolutivo). Guarnecen las costas más de 32.000 hombres y aún han de aumentarlos disminuyendo el ejército de maniobra. La expedición vuelve ante las costas catalanas hasta Palamós. Al fin vuelve a Alicante y entonces ya desembarca tropas en un sitio debilitado. La expedición ha causado su efecto: un gran efecto (8).

(8) Cuando el avance arrollador de Wellington de los 110.000 franceses que había en España (había tenido que enviar el Emperador a otra campañas grandes contingentes), tan sólo pudieron los franceses oponerle 52.000 hombres y él disponía de 200.000 ingleses, españoles y portugueses.



El teniente general del ejército español, don Manuel de la Peña, mandó en jefe la expedición anfibia que dio lugar a la batalla de Chiclana, conduciendo a las tropas desde Facinas hasta las posiciones francesas de ataque a la fortaleza gaditana (1811).

## A modo de conclusión

Los movimientos marítimos, esa actividad, y la anfibia (en todos los grados de importancia) son un modo de hacer en la guerra de la Independencia no muy conocido, ofuscados los estudiosos de esta con el actuar de las guerrillas (*petite guerre*), y cuando más por los éxitos de los ejércitos tierra adentro, con sus defensas ciertamente gloriosas, con las batallas campales.

Para terminar, tengamos muy en cuenta lo dicho por Napoleón en Santa Elena y recogido en el *Diario de Les Cases*: reconociendo haberse equivocado con España. Y que todos los españoles se portaron «como un Hombre de Honor». Los ingleses lo habían visto antes y, por ello, y por la situación del teatro de operaciones, vieron que el propio para vencer al gran Napoleón era España. Y el duque de Hierro deshizo aquí su poder. Lo de Waterloo fue tan sólo una rúbrica, eso sí, de muy fuerte trazo (9).

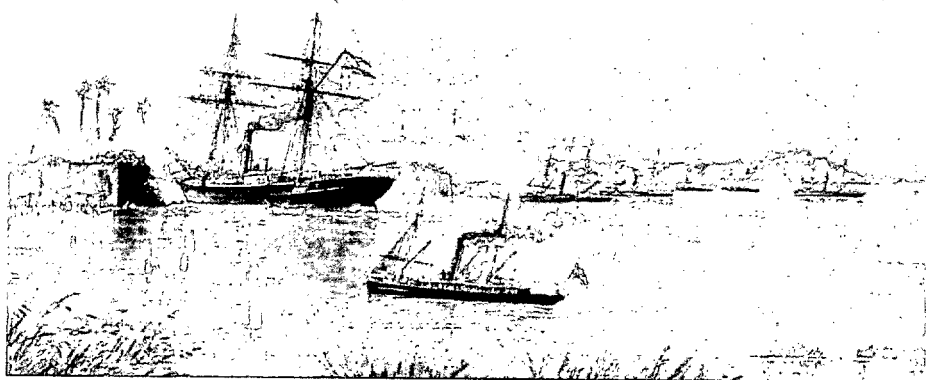
(9) Y sólo nos queda considerar lo poco que fue tenida en cuenta España en el congreso de Viena, pese a sus sacrificios. Quizá por no tener una división (al menos) de nuestro ejército ocupando París. Hubiese estado presente en esa rúbrica final de Waterloo. Una lección: Hay que estar presentes en Europa.

# DESEMBARCO AL ABORDAJE: «LA MARINA NO SE RETIRA»

José Ramón GARCÍA MARTÍNEZ  
Centro Marítimo y Naval  
«Don Casto Méndez Núñez»



ISLAS Filipinas. Mindanao. Año 1861. Los *moros*, es decir, los piratas mahometanos, se alzan en armas contra los *castilas*, es decir, contra los *castillas* o españoles. Los insurrectos se agrupan bajo las banderas del Datto Maghuda, dependiente del sultán de Buayán, y éste, a su vez, de la Sultanía de Tumbao. La nueva sublevación, a diferencia de las ininterrumpidas anteriores, no se ha limitado a las periódicas *razzias* que estos rebeldes efectuaban sobre las áreas más desprotegidas de Joló, de la isla Basilán o, por ejemplo, de la península de Zamboanga. Estas antedichas campañas de rapiña revelaban desde tiempo inmemorial unas constantes que, si bien no eran suficientes para anticiparse a su estacional eclosión, sí permitían al Ejército y a la Real Armada reprimirlas con machacona persistencia sin por ello tener que asumir el Gobierno de S. M. C. o su Tesoro unos insuperables costes humanos o materiales, llegando a erigirse estas invariables búsquedas, encuentros y más o menos cruentas fintas o lides en una inmutable escuela marítima y fluvial de la resuelta maniobra y de la diligente evolución terrestre, que servía para aupar a mayores empresas a casi todos los imberbes guardias marinas y bisoños tenientes de navío que en Filipinas se fogueaban, desempeñándose allí o catapultándose, según sus demostrados celos y capacidades, para otros pelda-

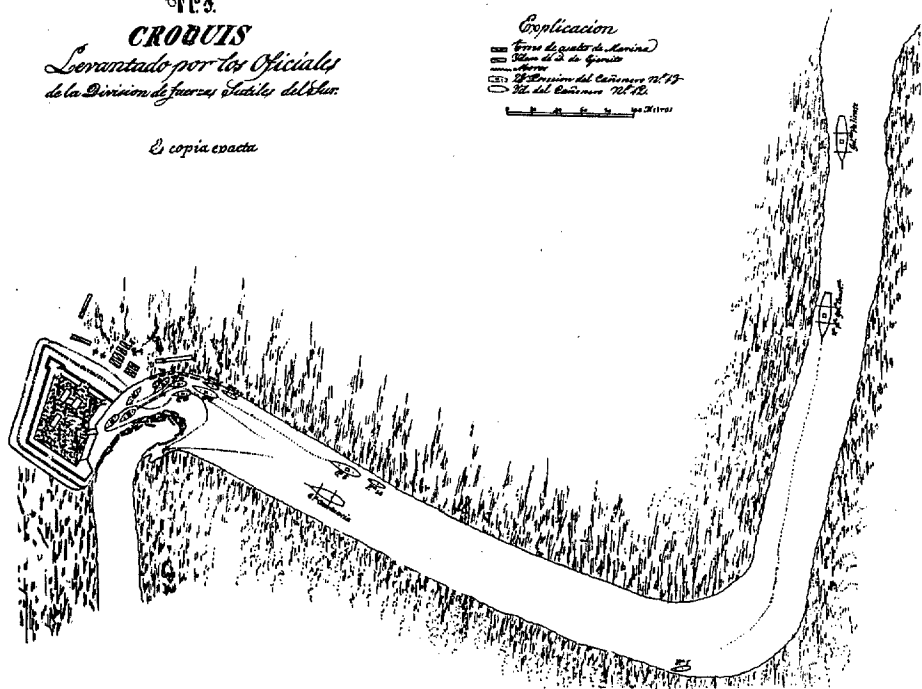


La goleta *Constancia* toma al abordaje la *cotta* de Pagalugán (actual Pagalungan).  
(Acuarela: R. Monleón Torres. Museo Naval, Madrid).

N.º  
**CROQUIS**  
Levantado por los Oficiales  
de la División de Fuerzas Armadas del Mar

Es copia exacta

Coplicacion  
con Torre de guata de Marina  
con Torre de S. de San Pedro  
con Torre de S. de San Juan  
con Torre de S. de San Mateo  
con Torre de S. de San Marcos  
con Torre de S. de San Sebastián  
con Torre de S. de San Vicente  
con Torre de S. de San Yago  
con Torre de S. de San Ysidro  
con Torre de S. de San Ysidro



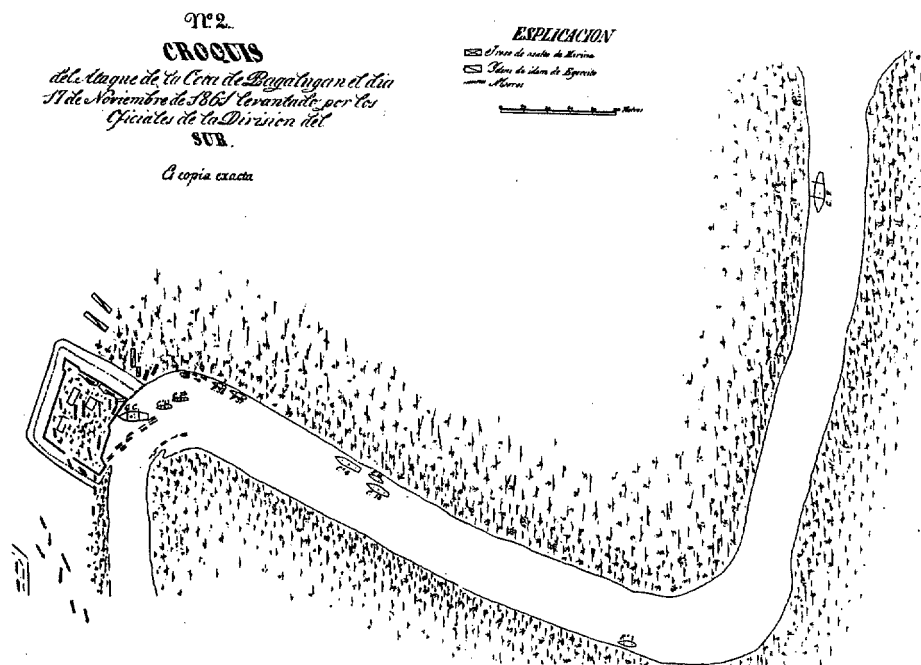
Archivo Don Álvaro de Bazán. Legajo núm. 313. Expediciones, oficios 1322 y 1324.

ños que de tácticos podrían llegar a convertirse en estratégicos escalones de mando superior.

Los *moros*, perfectos conocedores de las tierras y aguas en las que se desenvolvían, excelentes navegantes sobre sus rápidas *vintas* o *barotos*, inmunizados contra las plagas que provenían de los cálidos ríos e infectos pantanos, austeros en sus más mínimas necesidades logísticas y militares, imbuidos de una fe ciega que proclamaba que no podría existir mayor anhelo que el de morir matando en su *guerra santa* a los despreciables cristianos, pues con ello se ganaban el islámico paraíso, y, además, agrupados alrededor del dúo de poco cohesionados principios o de motivadoras ideas de machetear o de dar *bolo* a esos *curas castillas*, que para ellos representaban todo cuanto podía ser odiado, y de robar lo más posible en medio de sus piráticas orgías de mortífera devastación, en esta particular oportunidad, habían mutado sus tradicionales costumbres, refiriéndonos a su secular actuación guerrillera, errática, basada en la imprevista presentación en los pueblos carentes de puestos de la guardia civil o allí donde su guarnición era mínima, en el despliegamiento del máximo terror, en la posterior sumisión de los atemorizados indígenas y en la ulterior

huida de las represalias que contra ellos se dispondrían por la Corona, por una etapa que ya no era nómada sino estática, por una fase que, exhibiendo su poder y su autoconfianza, se atrincheraba, liberando grandes zonas de la presencia hispana, intentando competir, en retador pie de igualdad, con Manila. Ambos antagónicos protagonismos tendrían que decantarse por la supervivencia de una sola de estas adversas jefaturas que, permítaseme la forzada redundancia, ahora enfrentaban frentes.

Consecuente con lo recién proclamado y a vista de pájaro, podemos advertir en uno de los recodos del río Grande de Mindanao una gran fortificación romboidal que exhibe dos contrapuestos y sobresalientes bastiones en punta de flecha que se señorean sobre el terreno y el curso fluvial, encarándose tres de los lados de este reducto (circa 57, 88 y 57 m) hacia el semipantanosos suelo y mangle, y uno de los dos flancos mayores (88 m) ante la fluctuante corriente. El fortín, de sólida mampostería, cuantifica un área de unos aproximados 5.000 metros cuadrados, representando su terrestre *glacis* o sus coaligadas defensas exteriores otra pareja cantidad, encontrándose protegida la llamada cotta de Pagalugán por un terraplén de siete metros de altura y de seis de anchura, por una trinchera en deprimido foso de 15 metros de batida carra y por una última empalizada que quedaba dominada desde los lienzos de la





Brigadier don Casto Méndez Núñez, comandante general de la Escuadra del Pacífico. Instantánea tomada en Río de Janeiro, 1866.

*cotta*, mostrándonos sus murallas cuatro piezas de artillería y un número indeterminado de lantacas de bronce. Desde el río se observa que las allí arremolinadas aguas lamen los cimientos del castillo, descubriéndose tendida una gruesa talanquera o cadena de flotantes troncos atados con vejucos, que se allega, como una frontera o un humillante peaje, desde el pie del bastión que domina el curso fluvial hasta su opuesta orilla, siendo por todo lo que hemos descrito infranqueable el paso de cualquier embarcación por esta vía, cuyo ancho mínimo y máximo y en esta precisa zona oscila entre los 32 y los 58 metros, siendo el mayor grosor que por su centro exhibe la mentada talanquera el de unos factibles  $7,5/8$  metros.

¿Cuántos combatientes defienden Pagalugán? Es imposible fijar una cantidad que pretenda cierta exactitud, estimándose el número de los individuos encastillados en unos 500 y el de

los que campan por sus inmediatas proximidades en otros 1.000.

Qué hacer contra estos *moros* que ya se creen los próximos dueños de Joló, contra esos bandidos que establecen acuerdos con sus iguales, los no menos sanguinarios malayos, contra quienes todo lo fían a un dios de la guerra que les concederá la victoria sobre los *castilas*.

Isla de Mindanao. Mar de Joló. Golfo del Moro. Cottabato. En esta última población que descubrimos, sita en la desembocadura del río Grande y que ha sido unos pocos meses atrás reocupada por los españoles, se concentran los hombres, naves y pertrechos que componen esta bien planificada operación de castigo y de afirmación del pabellón, siendo todas esas fuerzas las que identificamos:

Ejército: Seis compañías de Infantería procedentes del Regimiento Infante y del Príncipe, con cuatro piezas de artillería de montaña y una sección de obreros; su mando, el coronel jefe de Estado Mayor don José Ferrater, responsable político y militar de la expedición.

Real Armada: transportes vélicos *San Vicente*, *Scipión* y *Soledad*; cañoneros de vapor números 5 (*Luzón*), 12 (*Arayat*), 13 (*Pampangá*) y 18 (*Taal*);



falúas números 1, 11, 13, 14, 36 y 37; goletas de hélice *Constancia* (insignia) y *Valiente*, y vapor de ruedas o paletas *Elcano* (buque hospital y de evacuación); su mando, el capitán de fragata (su antigüedad 3-V-1861) don Casto Secundino María Méndez Núñez, comandante de la División de Fuerzas Sutiles de las [islas] Visayas (R. O. 20-V-1861; posesionado de este recién relacionado destino el 17-IX-1861).

Jornada del 15 de septiembre de 1861. Aproan hacia Tumbao los tres antes citados transportes de vela, dándoles escolta las falúas 13, 36 y 37, haciéndolo poco después el *Luzón* y un día más tarde sus similares *Arayat* y *Pampangá*, que navegan libres, y el *Taal* que lo hace dando remolque a la falúa 1, así como la *Valiente* tira de la 11 y la *Constancia* jala de la 14. A unas tres millas de Cottabato los buques de vapor avistan a los eólicos, produciéndose la unión, tomando la cabeza de la línea la nave de la insignia, arribándose toda la división al recodo inmediato anterior a aquél donde se emplazaba la Cotta de Pagalugán a las nueve de la mañana del 16, allí fondeando, a unos 850 metros de fluvial distancia del enemigo que, en línea recta, por tierra, se convertirían en unos 570. Éste, prevenido, desafía la presencia española hostigando con sus armas largas y sin consecuencia alguna a las naves de S. M. C.

Desembarcan dos compañías de Infantería, que han de aproximarse para reconocer las defensas contrarias, no pudiendo cumplir con su cometido por interponerse entre el fondeadero y la Cotta una intransitable ciénaga. Méndez Núñez, con tres botes de las goletas, se allega a unos 50 metros del castillo, sin ser molestado por los *moros*, que en sus personas adivinan pacíficos parlamentarios. Salen dos de ellos y nuestro protagonista les intima la inmediata rendición, amenazándoles con el asalto del fortín y el pase a cuchillo de todos sus ocupantes. *Moros* y marinos regresan con sus respectivos compatriotas y, por parte española, se aprestan los medios de ataque, que se forman alrededor de una compañía de granaderos y dos de cazadores con el apoyo de un par de cañones de montaña, anhelándose colocar entre el fuego convergente de estos soldados y el de sus piezas y el que harán desde el río los buques a la insurrecta Pagalugán. Embarcan las predestinadas



ISABELLE EL.  
Königin von Spanien.

Su majestad católica Isabel II, reina de las Españas.



*Carlos Méndez Núñez*

Jefe de escuadra Méndez Núñez. Grabado de Bartolomé Maura.

tropas abordo de las falúas 14, 16 y 37, del *Arayat*, *Pampanga*, *Luzón* y *Taal* y de seis botes de la *Valiente* y *Constancia*.

Momentos antes de zarpar se aproxima una *vinta* con otros cinco parlamentarios que anuncian que los *castillas* deberán de firmar un tratado con el sultán de Buayán, replicándoles Méndez Núñez «que nosotros no veníamos á hacer tratados, sino á castigar su osadía, puesto que habian hecho fuego á los buques de S. M.».

Cuatro y media de madrugada del 17 de septiembre. Zarpan los barcos y poco después se inicia el bombardeo de la *cotta*, finalizándose el cañoneo cuando dos cohetes que lanzan las previamente desembarcadas fuerzas indican a los marinos que sus proyectiles huecos podrían ahora alcanzar a los infantes hispanos. ¿Qué decir del ataque? Resumiendo *ad infinitum*. Un fracaso. La infantería se posicionó a unos 35 metros del fortín y el *Arayat*,

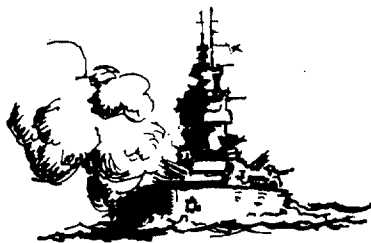
el *Pampanga* y el *Taal* llegaron a tocar con sus palos proeles las ribereñas troneras del castillo, quedando al garete el *Luzón* por haber encajado dos cañonazos en su caldera. Nada significativo consiguen las dos piezas de artillería, y no mucho más nuestros esforzados soldados con sus escalas de siete metros, nada más que un insoportable número de bajas que acoge el *Elcano*, siendo el único perceptible triunfo el de haberse cortado la talanquera, dejando expedito el río. La *Constancia* se ubica ante la *Cotta*, a unos 50 metros, interponiéndose entre la goleta y el enemigo el activo *Pampanga* y el batido *Luzón*. Méndez Núñez toma un bote y baja a tierra, allí confirmandole Ferrater la imposibilidad de continuar el asalto y también allí recibiendo el previsor segundo aviso de retirada (primero, teniente de navío Malcampo), un retorno éste que, se arguye, permitiría la próxima formación de una flamante fuerza de represalia que doblegaría la *cotta* rebelde. Nuestro comandante se niega y proclama que «La Marina no se retira». Expone su propio plan a Ferrater, que lo acepta y asume, siendo éste: «estando ya de acuerdo con el Sr. Coronel Gefe de EM., ordené (sic) á aquel y al Comandante de Ynf<sup>a</sup> D. Francisco Moscoso que mandaba la fuerza de tierra despues de la herida del Comandante García Carrillo, estuviesen listos para escalar el muro, y regresando abordo

de la *Constancia* dispuse se colocase en las crucetas, vergas y bauprés toda la fusilería disponible, y dí á su Comandante la orden de levar y embestir á la Cota con la proa, á toda máquina, lo que verificó con la mayor inteligencia». A las 0815 h se da el abordaje a Pagalugán y quince minutos después los estupefactos y así batidos moros emprenden la huida por la trasera de la *cotta* pero, dominándoles la colisa proel de la insignia, los alcanza por la espalda en su atemorizada desbandada con botes de metralla, disparándoles, además, los soldados y marineros del buque con sus carabinas, causándoles unas 200 bajas mortales, recogándose, *a posteriori*, 110 cadáveres dentro del castillo y otros 26 fuera, encontrándose entre los primeros el cuerpo del Datto Maghuda y el del primogénito del maramaya de Tumbao, computándose las graves pérdidas propias en 18 muertos, 98 heridos y 9 contusos.

¿Aquí acabará la parca relación? No, pues nos queda por tratar, al menos, un acortado cuarteto de puntos, siendo éstos los subsiguientes que hemos de resumir: plan, abordaje, explotación del triunfo y ascenso a capitán de navío de su protagonista. Obvias necesidades de espacio nos fuerzan a ser concisos, aquí dudando de la bondad de aquella máxima que reza que «lo bueno si breve dos veces bueno». Para comenzar incidiremos en que, al parecer, éste es el primer caso en toda la historia de la milicia universal en el cual un buque toma al abordaje un castillo, pues es absolutamente indefectible que los abordajes se practican entre barcos, debiendo de resaltar en lo que vale, que es mucho, el competente arrojo, la inteligente conducción de la crisis, la insólita concepción del ataque y todas aquellas otras constantes bélicas que a nadie nada más que a Méndez Núñez se le ocurrió evaluar, pues lo allá acaecido nos demuestra una excepcional osadía propia de un infrecuente y habilísimo carácter. En segundo lugar, relacionaremos que tras ser aceptado este inusitado proyecto, que de táctico se erigía en estratégico, debería de ser puesto en práctica, pues la acción sin pensamiento es pura entelequia y el pensamiento sin acción simple barbarie, y éste, como sabemos, no fue el denunciado extremo, pues la proposición de Méndez Núñez venía avalada por las observaciones que de la *cotta* había evaluado en sus dos previas descubiertas, refiriéndonos a que nuestro comandante no ignoraba que podría colisionar con su goleta y, sin sufrir ésta graves daños contra el castillo, por hundirse sus cimientos en los fluviales lodos, no desconociendo tampoco que la alzada de su paredón colindante con el río era algo menor que la altura que mostraba el saliente bauprés de la *Constancia* y casi igual que la de los bordos de su nave, facultando estas premisas el que pudiese lanzar su buque con rumbo de colisión y a toda fuerza de máquina contra la *cotta*, pues la sorpresa que esta impensada irrupción proel y la de los combinados soldados y marinos que ingresarían dentro del fortín por el volante bauprés y por las preparadas pasarelas que se habían alistado en la mura de combate, la de estribor, con el apoyo que les dispensarían sus compañeros que dispararían sus carabinas desde las altísimas vergas y crucetas contra los arrobados *moros*, tendrían un efecto tan desmoralizador

que sería poco menos que imposible que éstos consiguiesen resistirse a nuestras armas, siendo tanto mayor su depresivo desaliento cuanto que en ese coincidente instante sería asaltada la fortaleza por los preparados soldados del coronel Ferrater, dándole a la *cotta* la asociada acometida por tierra y el abordaje por el río Grande. Contrayéndonos ahora a la ulterior explotación del triunfo diremos que Pagalugán fue volado hasta sus cimientos, remontándose el río durante la mañana del 18 con el *Pampangá* y dos botes armados al cañón de la *Constancia* y de la *Valiente*, advirtiéndose en la practicada descubierta cómo huían los pocos *moros* al ver aparecer los buques. El 19, para afirmar el pabellón y ya bajo el mando de Ferrater, subieron la *Constancia*, el *Pampangá* y las falúas 36 y 37, con cuatro compañías de soldados, hasta donde el curso fluvial se bifurcaba, poniendo pie en tierra los hombres ante la casa del mazamaya de Tumbao, allí arbolándose la bandera nacional a la que se rindieron todos los honores, debiendo ya de empezar a pensar el firmante dónde colocará el punto final a esta modesta colaboración que, antes de agotarse, deberá de dar puntual cuenta del mérito que los mandos superiores apreciaron en esta operación que aupó, por real orden de 30 de enero de 1862, a Méndez Núñez a la jerarquía de capitán de navío «en atención al distinguido comportamiento en la brillante acción sostenida contra los piratas mahometanos hallándose este Gefe al mando de las fuerzas sutiles del Sur de Visayas en el Río grande de Mindanao, de cuyo combate resultó la toma del fuerte llamado Cotta de Pagalugan, en que los moros hicieron una resistencia tenaz, demostrando su arrojo y bizarría para salvar los inconvenientes que ofrecía la localidad y la empalizada que habían colocado los enemigos bajo el fuego de sus cañones y demas maniobras que dieron por resultado el atrevido asalto por mar y tierra y con él la completa derrota de los moros, la toma del fuerte y la sumision de aquellos moradores que conocian no poder contrariar ni resistir las glorias de nuestras armas.» (*Hojas de servicios*, 1862).

Finalizando ya, daré la razón al latino Ovidio cuando, con cautela, nos prevenía. «*Tempora si fuerint nubila, solus eris*. Pudiendo, en una apresurada traducción, así interpretarse esta sabia máxima: si los tiempos te fueran adversos, te hallarás solo».



# GALLÍPOLI 1915. CRÓNICA DE UN DESASTRE

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



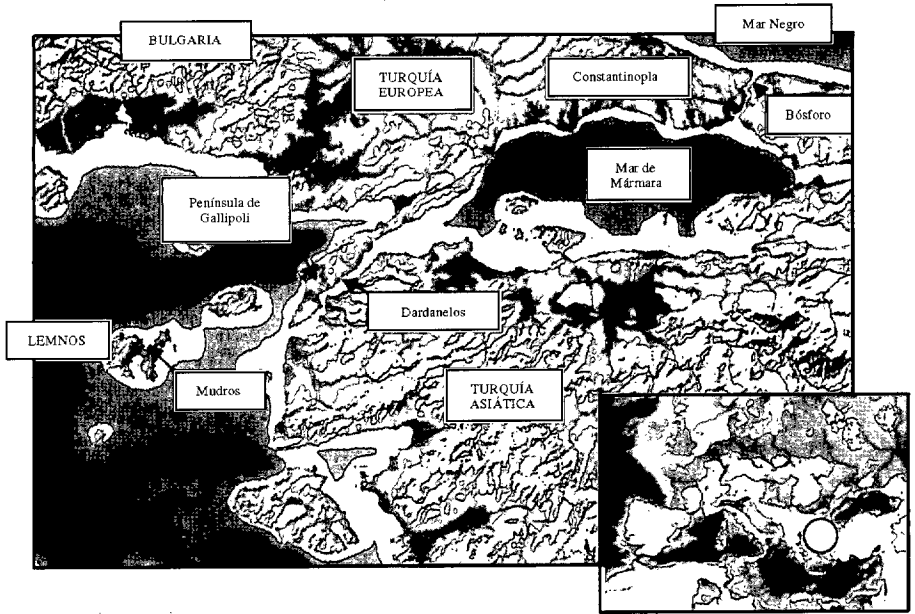
## Situación inicial



ABÍA estallado la primera guerra mundial. A principios de 1915, en el frente occidental los alemanes se aferraban al terreno atrincherados en Francia, en el frente oriental la actividad de los austro-húngaros se había estancado con la llegada del invierno, y en el Cáucaso el ejército ruso sufría una fuerte presión por parte de los turcos. En esta situación, entre los aliados se discutían dos alternativas. Por una parte estaban el mando francés y el mando británico en Francia, que eran partidarios de actuar en el frente occidental contra los alemanes y se oponían a mover fuerzas para operar en otras zonas. Por otra parte estaban los partidarios de atacar a Turquía —a la que consideraban como el aliado más débil de los imperios centrales—, para a continuación atacar por la espalda a Austria-Hungría, desequilibrarla y obligarla a distraer fuerzas de otros frentes; entre los partidarios de esta opción estaban Winston Churchill, Primer Lord del Almirantazgo, y el secretario del Departamento de Guerra británico, lord Kitchener. Mientras tanto el gran duque Nicolás, comandante del ejército ruso, solicitaba a sus aliados una maniobra de diversión para aliviar la presión producida por el ejército turco en el Cáucaso.

## Los Dardanelos

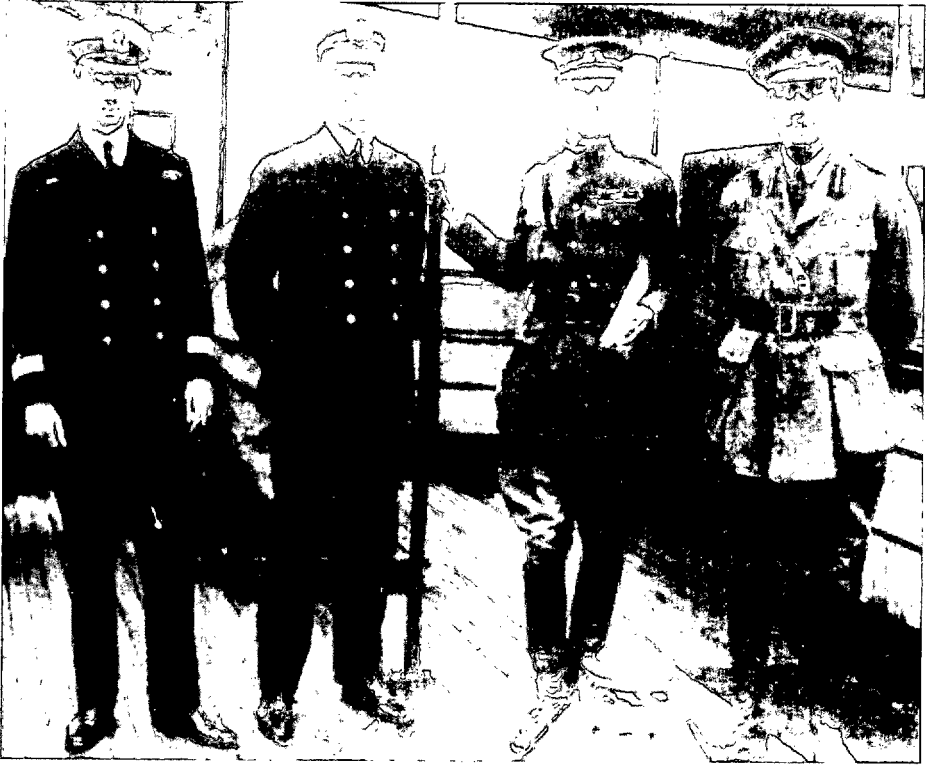
Kitchener, partidario de operar en Turquía pero influenciado por los que no querían mover efectivos del frente occidental, no se atrevió a comprometer fuerzas para ayudar a los rusos y sugirió que se efectuara una demostración naval. Churchill, partidario del empleo de la superioridad naval británica y deseoso de actuar contra Turquía, aprovechó la propuesta de Kitchener e ideó una maniobra de paso por los Dardanelos para atacar Constantinopla, abrir la comunicación entre el Mediterráneo y el mar Negro, forzar a Turquía a abandonar los imperios centrales y salir de la guerra, y facilitar el aprovisionamiento del ejército ruso.



Mapa de zona.

El paso de los Dardanelos no era una empresa fácil. Es un estrecho de 38 millas de largo que separa la península de Gallipoli (en la Turquía europea) de la Turquía asiática, y une el Mediterráneo con el mar de Mármara, que a través del Bósforo enlaza con el mar Negro. Tiene una anchura que varía desde casi una milla a la altura de Tchanah hasta unas tres millas y media en la parte más ancha; su orilla norte está formada sobre todo por acantilados de 30 a 100 metros de altura, desde los que se puede dominar todo el estrecho; sus aguas son fácilmente minables, y en aquellos tiempos estaba fuertemente defendido por artillería de costa.

Para la operación los aliados organizaron una fuerza naval al mando del vicealmirante inglés Carden, formada entre otras unidades por unos 10 acorazados británicos y franceses bastante antiguos, flotillas de dragaminas y dos batallones de Infantería de Marina. Los dragaminas eran los encargados de barrer los campos de minas que se suponían en el estrecho; los batallones de infantes debían de desembarcar en ambas orillas y destruir las baterías turcas para que no pudieran abrir fuego contra los buques durante el paso, y los acorazados tenían como cometidos bombardear las defensas turcas de las entradas del paso, proporcionar cobertura de fuego a los batallones de infantería y a los dragaminas, y a continuación forzar el paso hacia Constantinople. Los turcos, informados de lo que se les venía encima, habían reforzado sus



Keyes, De Robeck, Hamilton y Braithwaite a bordo del *Triad*.

defensas con tropas y artillería de campaña y habían sembrado numerosos campos de minas en las aguas del estrecho.

A mediados de febrero de 1915 los acorazados aliados comenzaron el bombardeo de los fuertes y baterías de la entrada, los dragaminas comenzaron las operaciones de limpieza de minas en la bahía de Morto y el primer tramo de los Dardanelos, y los infantes de marina se dirigieron a ambas orillas para destruir las baterías enemigas; pero el mal tiempo entorpeció las maniobras y retrasó el desarrollo de las operaciones. La limpieza de minas se hizo interminable; durante unas tres semanas la fuerza se estancó sin pasar de la entrada, y Churchill comenzó a impacientarse.

El 16 de marzo enfermó Carden y fue sustituido en el mando por su segundo, el vicealmirante De Robeck, quien decidió intentar el paso el 18 de marzo. Dentro del estrecho varios barcos chocaron con minas, tres acorazados se hundieron en poco tiempo (el francés *Bouvet* y los británicos *Ocean* e *Irresistible*), y otros dos se retiraron con grandes averías (el francés *Gaulois* a varar en una playa de la isla de Tenedos y el británico *Inflexible* a la isla de



Durante la campaña de Gallipoli, ante la necesidad de reclutar voluntarios, se hizo mucha propaganda por ambos bandos. Aquí se reproduce un cartel australiano de propaganda de aquella época.

Hamilton, veterano de la guerra de los bóers, desconocedor de la zona y con escaso ascendiente sobre sus generales subordinados. La fuerza contaba con una división británica de unos 17.000 hombres, un cuerpo de ejército de tropas australianas y neozelandesas de más de 35.000 hombres —el *Australian New Zealand Army Corps* o ANZAC—, una división francesa y una división naval formada por marinería e infantería de marina. Por desgracia para los aliados, se dieron cuenta tarde de que los transportes habían sido cargados incorrectamente al estibar en el fondo de las bodegas material de urgente necesidad en los primeros momentos del desembarco, lo que obligó a la fuerza a regresar y supuso un retraso de unas tres semanas.

En Mudros, puerto de la isla griega de Lemnos situada a unas 40 millas de la boca de los Dardanelos, mucho personal y material de los transportes fue acomodado en embarcaciones de desembarco, que iban a ser remolcadas hasta Gallipoli por botes a vapor y remolcadores. Y el viejo carbonero *River Clyde* fue convertido en transporte de tropas con capacidad para 2.000 soldados, para lo que se le dotó de portas en los costados, y portalones que corrían horizontales hacia las amuras donde terminaban en rampas hasta la flotación.

Lemnos). Por su parte, el acorazado francés *Suffren* padeció severos daños por los impactos de las baterías de costa. Ante tan cuantiosas pérdidas el vicealmirante De Robeck ordenó la retirada general y desistió de efectuar el paso.

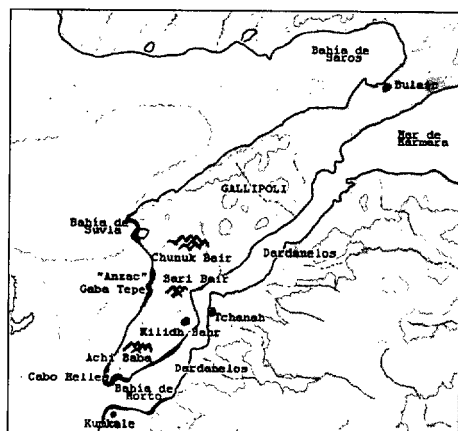
El fracaso fue total, y la demostración de que era imposible franquear los Dardanelos no ofreció duda al mando aliado, que reconoció que si se quería llevar a cabo una acción de fuerza contra Turquía para después ir contra Alemania y Austria-Hungría era necesario desembarcar un fuerte contingente en alguna zona de la costa por fuera de los Dardanelos.

### Preparativos

La decisión tomada por De Robeck hizo que el 26 de marzo Kitchener enviara desde Alejandría una fuerza expedicionaria de más de 70.000 hombres al mando del general



El general Hamilton discutió con los mandos de las fuerzas la forma de llevar a cabo la operación y los posibles lugares de desembarco. Una cosa parecía clara: había que desembarcar en la península de Gallípoli y ocupar el terreno para permitir el paso de la flota por los Dardanelos; también se consideró la conveniencia de que un contingente desembarcara en la margen sur y parte asiática del estrecho para destruir las baterías de artillería enemigas. Después de muchas discusiones, tras un reconocimiento visual de la entrada de los Dardanelos y la costa de Gallípoli hasta el istmo de Bulair, y una vez estudiados mapas

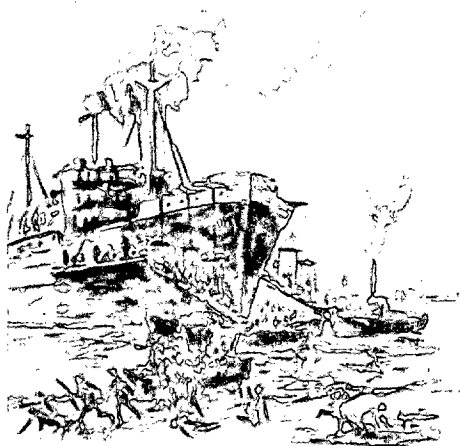


La península de Gallípoli.

de la zona, tomados principalmente de guías turísticas, el mando decidió que la división británica desembarcara en cinco pequeñas playas de cabo Helles —extremo sudoeste de la península de Gallípoli—, para desde allí ocupar las cotas de Achy Baba y enlazar con el ANZAC, que tenía que desembarcar a unas tres millas al norte de Gaba Tepe para tomar las cotas de Kilidh Bahr y la parte más estrecha de los Dardanelos a la altura de Tchanah. Los franceses por su parte desembarcarían en Kumkale, en el extremo sur de la embocadura, en una maniobra de diversión y para destruir la artillería enemiga. Por último, la División Naval efectuaría otra maniobra de diversión en la bahía de Saros con un simulacro de desembarco en Bulair. El posible desembarco en Bulair había sido descartado por los muchos obstáculos que había en la playa, por la eventual amenaza submarina en aguas tan restringidas y por la excesiva lejanía de la isla de Lemnos.

## Desembarco el 25 de abril

La fuerza expedicionaria salió de Mudros el 23 de abril, y a medianoche del día 24 los 200 barcos participantes se encontraban ante las costas de Gallípoli listos para el asalto. Mientras tanto el ejército turco había reaccionado y ocupaba sus posiciones. Tras el fracaso de los aliados en marzo al intentar pasar los Dardanelos, el general alemán Von Sanders tomó el mando del Quinto Ejército turco e inmediatamente se dedicó a preparar la defensa. Colocó un primer núcleo de fuerzas en Bulair, un segundo núcleo en el centro de Gallípoli y el tercero en la zona del cabo Helles, además de otros núcleos más reducidos por diferentes puntos de las costas. Para entonces la sorpresa había desaparecido, y si en los bombardeos iniciales de febrero en los Dardanelos



El *River Clyde* en cabo Helles. (Apunte realizado por el autor a partir de un cuadro de Charles Dixon).

sólo había dos divisiones turcas, éstas aumentaron a cuatro con el ataque del 18 de marzo, y ahora, al comienzo de los desembarcos, los turcos ya contaban con seis divisiones contra las cinco divisiones de los asaltantes.

Al amanecer del día 25, después de un intenso fuego naval, comenzó el desembarco de la división británica en las cinco playas del sector del cabo Helles, bajo la cobertura del fuego de los acorazados. En cuatro de las playas —designadas «S», «W», «X», «Y»—, el desembarco se realizó de acuerdo con lo planeado y sin contratiempos. En la quinta playa —designada «V»—, la operación corrió a cargo del *River Clyde*, que varó creyendo que en la playa y áreas cercanas no había defensores, ya que

desde tierra no había habido respuesta al fuego que sobre las supuestas posiciones turcas había realizado el acorazado *Albion*. La realidad era que los turcos habían recibido la orden de no abrir fuego hasta que comenzaran a desembarcar las tropas aliadas, y por eso aguantaron el fuego naval en sus puestos sin dar señales de vida. Pero en cuanto comenzó el desembarco, tanto el *River Clyde* como las barcasas que le acompañaban recibieron una nube de proyectiles que produjeron una gran cantidad de bajas. Muchos soldados murieron mientras esperaban el momento de saltar a tierra y numerosas barcasas quedaron a la deriva repletas de cadáveres, mientras el fuego de los acorazados trataba de anular el de los defensores. Por otra parte, las rampas del carbonero quedaron muy lejos de la playa, por lo que fue necesario utilizar embarcaciones a modo de pontones hasta tierra firme, lo que hizo todavía más lento y peligroso el desembarco. Después de varios intentos, los supervivientes del *River Clyde* tuvieron que buscar refugio en su interior y esperar a la noche, en que los 1.000 soldados que quedaban vivos del total de 2.000 que transportaba el barco pudieron por fin desembarcar.

En cuanto al ANZAC en el sector de Gaba Tepe, por errores de navegación y por las fuertes corrientes, desembarcó una milla más al norte de lo previsto, y en lugar de una playa de arena los soldados se encontraron en una zona rocosa y de difícil tránsito. De todas formas no tuvieron oposición, y comenzaron inmediatamente el despliegue en tierra y la escalada a las cotas de Chunuk Bair y Sari Bair. El problema para ellos surgió muy pronto, cuando el general turco Mustafá Kemal (que más tarde iba a ser el llamado Ataturk o

padre de la patria turca), al tener conocimiento del desembarco en Gaba Tepe se dirigió a interceptar a los invasores, que fueron repelidos y tuvieron que retroceder para atrincherarse en las playas.

Al amanecer del día 26 la situación de los asaltantes era muy precaria, ya que los del sector del cabo Helles también habían encontrado oposición que les obligó a atrincherarse. Fue necesario enviar refuerzos, pero faltaban botes y lanchas de desembarco. También faltaban fuerzas, y al principio hubo que echar mano de la división naval que había efectuado su maniobra en el golfo de Saros y de la fuerza francesa que había operado en Kumkale.

### Transcurso de las operaciones

Lo que había sido planeado como una operación de movimientos rápidos y contundentes pasó a ser una guerra estática de trincheras, con un gran desgaste, en el que unos y otros pegados al terreno se disputaban cada palmo de éste. Para los asaltantes los movimientos, las comunicaciones y los abastecimientos eran lentos y difíciles, a veces por caminos tortuosos y bajo intenso fuego turco, por lo que el cuartel general de Hamilton en tierra no estuvo operativo hasta el mes de junio.

En julio había siete divisiones aliadas en Gallípoli y el gobierno británico envió otras cinco de refuerzo, pero cuando ya contaban con un total de doce divisiones sobre el terreno los turcos habían desplegado quince, por lo que los aliados continuaron estando en inferioridad. Para tratar de aliviar la situación efectuaron un nuevo asalto anfibio en la noche del 6 al 7 de agosto de 1915 en la bahía de Suvla, en el extremo noroeste de Gallípoli —operación que había sido descartada en los planeamientos iniciales—, con el fin de ocupar Chunuk Bair, para tratar de establecer contacto con el ANZAC y prestarle apoyo. El desembarco se realizó sin novedad, pero las tropas, totalmente desorientadas, sin mapas ni órdenes claras, y con el material apilado de forma caótica, no pasaron de la playa, y lo único que supieron hacer fue aferrarse al terreno y tratar de sobrevivir.



El vicealmirante británico De Robeck, comandante en jefe de las escuadras aliadas durante las operaciones anfibias en Gallípoli en 1915.



Ataque de tropas británicas en cabo Helles,  
4 de junio de 1915.

La situación continuó siendo de desgaste para ambas partes. El ejército turco se sentía fortalecido, ya que había impedido el paso de los barcos por los Dardanelos, había detenido el avance de los aliados —que no pudieron progresar más allá de siete kilómetros tierra adentro—, y estaba demostrando que era un ejército al que no había que menospreciar. Durante toda la campaña los aliados llegaron a enviar a Gallípoli un total de 480.000 hombres, entre los que hubo cuantiosas bajas, que se cifraron en más de 250.000; los turcos, al parecer, tuvieron unas cifras de bajas similares.

A mediados de octubre de 1915 Hamilton fue relevado del mando, que pasó al teniente general Monro, quien a la vista de la situación consideró que las operaciones habían fracasado y, como en tierra aún quedaban unos 120.000 hombres, recomendó evacuar cuanto antes. La propuesta de Monro fue aceptada y en diciembre de 1915 los aliados iniciaron la evacuación.

## Retirada y reembarco

La operación de retirada comenzó el 18 de diciembre de 1915 desde el sector ANZAC y la bahía de Suvla, y el 8 de enero de 1916 desde el sector de cabo Helles. En su conjunto fue una operación muy bien preparada e impecablemente ejecutada, gracias a la que todos los supervivientes en tierra pudieron ser evacuados con vida. Las diferentes acciones se llevaron a cabo dentro del mayor secreto, por la noche y en total silencio. Los que aún permanecían en tierra se movían de unas posiciones a otras, efectuaban disparos desde diferentes lugares que alternaban con periodos de calma y con el fuego naval, al tiempo que simulaban la preparación de depósitos en las playas, mantenían parte de sus campamentos intactos, y daban la impresión de estar desarrollando una gran actividad, por lo que los turcos creyeron que se preparaba una nueva llegada de refuerzos, y no se dieron cuenta de lo que en realidad ocurría hasta que finalizó la evacuación.

Las tropas aliadas retiradas de Gallípoli fueron transportadas a Macedonia y Salónica, lo que supuso la apertura de un nuevo frente en los Balcanes.

## Comentarios y análisis

El plan estratégico para la toma de Gallípoli en su conjunto estaba bien pensado, era atrevido y podía haber salido bien, pero falló en aspectos tácticos y logísticos, como: falta de sorpresa estratégica, que sólo se consiguió a nivel táctico en alguna playa, mala determinación de necesidades, lentitud en la preparación de los asaltos, inexperiencia de las tropas, equipamiento inadecuado, desconocimiento de la zona, falta de municiones y repuestos, deficiente liderazgo militar, y menosprecio de la capacidad del enemigo.

La campaña de Gallípoli sólo tuvo el éxito de detraer del frente del Cáucaso gran cantidad de fuerzas turcas, que dejaron de presionar a los rusos y sufrieron graves pérdidas. También fue un gran éxito la retirada y reembarque, realizados de forma impecable y en tiempo récord. Pero la campaña en su conjunto supuso una gran pérdida de vidas y un enorme desgaste para los aliados; Turquía continuó al lado de las potencias centrales, el paso hacia el mar Negro continuó cerrado, y Rusia aislada y sin poder recibir apoyo ni suministros de Occidente, lo que aceleró su revolución y su retirada de la guerra en 1917.



A la balloneta de las tropas turcas.

Entre las enseñanzas obtenidas se vio que para operaciones similares era necesario: coordinar previamente los planes y desarrollarlos en detalle, efectuar una buena determinación de necesidades, ensayar fases cruciales de la operación, como los desembarcos, para coordinar y sincronizar tiempos y, sobre todo, desarrollar una teoría y una doctrina anfibia de la que se carecía.

Para muchos analistas de la época, que estudiaron con detalle la operación, una enseñanza que entonces no les ofreció duda fue que era imposible llevar a

cabo un asalto anfibio en una playa bien defendida. Fue necesario esperar a la segunda guerra mundial para demostrar que aquello no era totalmente cierto si el desembarco se efectuaba con total sorpresa, en fuerza, de forma rápida, siguiendo un planeamiento estudiado, coordinado y bien ejecutado. En Gallípoli no hubo sorpresa: el estudio, coordinación y ejecución dejaron mucho que desear, y lo que es más importante, siempre hubo superioridad de fuerzas turcas, que hicieron que aquello que había empezado como una simple demostración naval terminara en un enorme fracaso para los aliados.



#### BIBLIOGRAFIA

- VIDAL, César: *Breve historia global del siglo xx*. Almansa Editorial, 1999.  
Enciclopedia Británica. 1994.  
LIVSEY, Anthony: *Grandes batallas de la primera guerra mundial*. Ediciones Folio, 1995.  
MACDONALD, John: *Grandes batallas del mundo*. Ediciones Folio, 1997.  
ÁLVAREZ-MALDONADO, Ricardo, y GAMUNDI, Abel: *Las operaciones anfibias*. E. N. Bazán, 1994.

# EL DESEMBARCO DE ALHUCEMAS SETENTA Y CINCO AÑOS DESPUÉS

Dionisio GARCÍA



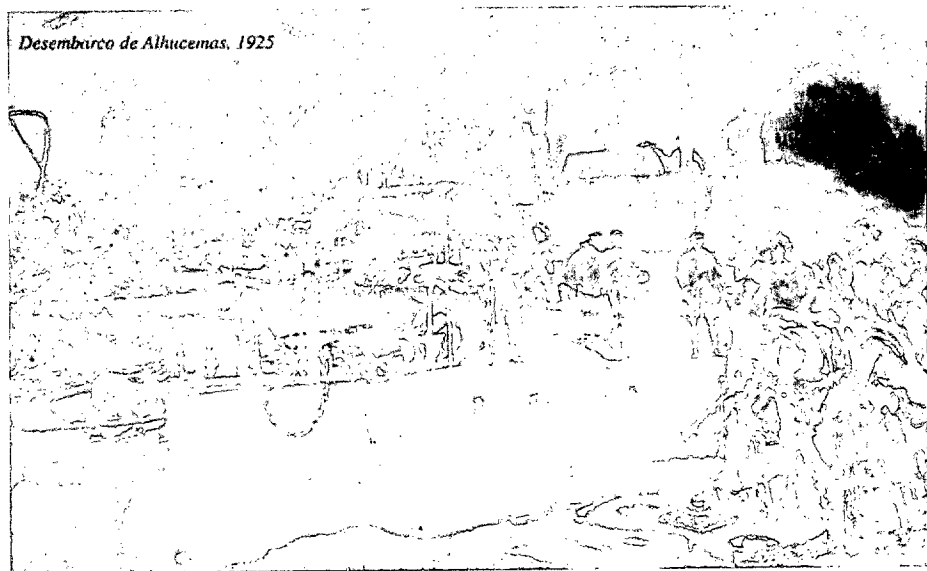
El desembarco de Alhucemas, del cual se cumple este año su 75 aniversario, marcó un hito en la historia de las operaciones anfibas al ser el primer desembarco anfibio «moderno» del siglo XX que culminó con éxito. Las lecciones aprendidas en él fueron posteriormente muy aprovechadas por los aliados para llevar a cabo sus famosos desembarcos durante la segunda guerra mundial.

## Antecedentes

Desde el comienzo de las operaciones de pacificación del protectorado español en Marruecos, se tuvo claro que la bahía de Alhucemas y su entorno era el núcleo central del Rif y donde se hallaba el corazón de la resistencia rifeña. Llegar hasta Alhucemas fue el objetivo de varias campañas, entre ellas la que culminó con el desastre de Annual y el hundimiento de la zona oriental del protectorado. Desde 1913 diversos proyectos habían sido elaborados para planear un desembarco anfibio en esta bahía, la más importante del norte de Marruecos, pero la falta de decisión política impidió su realización. Sin embargo, en aquella época, ni el Ejército ni la Armada disponían de los medios idóneos para llevar a cabo dicho desembarco.

Fue en 1924 cuando las posiciones perdidas tras los acontecimientos de julio de 1921 estaban siendo recuperadas, cuando el directorio militar, encabezado por el general Primo de Rivera, se tomó muy en serio la organización de una operación anfibia en la bahía de Alhucemas con el objetivo de llegar a la capital de la rebelde República del Rif, encabezada por Abd el Krim, Axdir, y dar de esta manera un empuje final a las operaciones de pacificación del protectorado español en el norte de Marruecos. Las críticas vertidas por las autoridades francesas a las españolas sobre su actuación en la guerra del Rif, a las cuales acusaban de pasividad, fueron el detonante político para la puesta en marcha de la operación.

Uno de los factores que contribuyeron al éxito de la operación fue sin duda su secretismo. Apenas nadie sabía nada de ella hasta que ocurrió. Primo de Rivera creó en 1924 una comisión mixta Ejército-Marina para estudiar todos



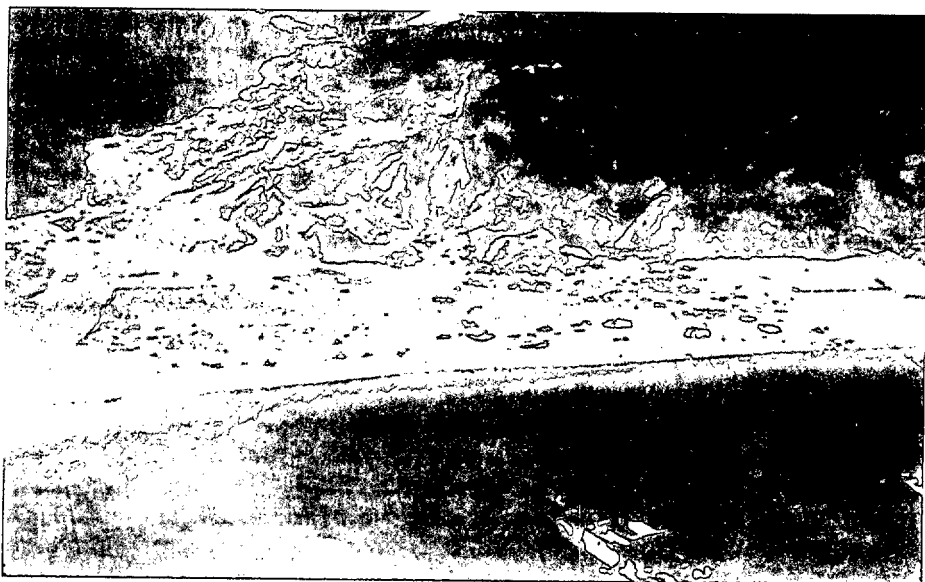
*Desembarco de Alhucemas, 1925. (Óleo: Moreno Carbonero).*

los detalles de dicha operación y se llevaron a cabo numerosas acciones de distracción, tanto militares como políticas, para desviar la atención de todos sobre las operaciones en curso.

## Preparativos

Desde el punto de vista naval, se comenzó a hacer acopio de grandes cantidades de carbón desde el año anterior, adquirido principalmente en Gran Bretaña, así como a preparar a los buques que tomarían parte en esta operación. El portahidroaviones *Dédalo* fue destacado a la zona del norte de África y potenciada su unidad aérea mediante la compra de hidroaviones y bombas de aviación. Las fuerzas navales del norte de África fueron encabezadas por el crucero rápido *Reina Victoria Eugenia* y numerosos guardacostás y guardapescas fueron construidos con este fin. Para llevar a cabo las misiones propias del desembarco anfibio se adquirieron, en el mayor de los secretos, 26 barcazas de desembarco tipo *K* en el puerto de Gibraltar, embarcaciones que habían usado los aliados durante la primera guerra mundial en el fracasado desembarco anfibio en Gallípoli, en el estrecho del Bósforo, en 1915. El tema de la escasez de transportes de tropas fue solucionado mediante la requisa de buques mercantes y acuerdos con la compañía Tramediterránea para su uso durante la operación, así como de sus tripulaciones civiles.

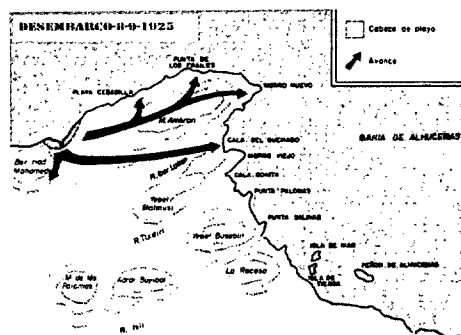




Vista fotográfica del desembarco en la playa de La Cebadilla.

La bahía de Alhucemas es sumamente extensa, con casi 30 kilómetros de amplitud, flanqueada por dos alturas importantes, Morro Nuevo y cabo Quilates. En el interior del saco se halla el peñón de Alhucemas, español desde 1576 (ocupado en 1673), que contaba con importantes baterías de artillería que serían muy tenidas en cuenta a la hora de planear el desembarco. La extensión de la bahía hacía impensable un desembarco en su totalidad por la cantidad de hombres y material que serían necesarios, por lo que se plantearon tres opciones para desembarcar en un frente más reducido, bien en el sector oriental, el meridional o el occidental. Después de analizar los pros y los contras de cada uno de dichos sectores, se escogió el occidental en Morro Nuevo, por su menor anchura y limitada superficie, que permitía batir los objetivos en el interior de manera mucho mejor con la artillería de los buques de la escuadra. Una vez elegida la zona, quedó claro que se necesitaría una estrecha cooperación entre el Ejército y la Armada, decidiéndose integrar en el Estado Mayor de las Fuerzas Navales a un jefe del Ejército, a otro de artillería y otro de Aviación, al igual que dos jefes de la Armada; especialistas en tiro naval y aeronáutica se unieron al cuartel general de las fuerzas terrestres.

Una vez hechos los preparativos, se estableció la fuerza de desembarco en unos 18.000 hombres, aunque finalmente serían unos 13.000 los desembarcados, que deberían de hacer frente a, según estimaciones hechas por los servicios de información, unos 10.000/11.000 hombres reunidos por los rifeños.



Por primera vez en la historia de los desembarcos anfibios se tuvieron muy en cuenta las previsiones meteorológicas, a pesar de que Primo de Rivera se empeñó en fijar la fecha del desembarco para el 7 de septiembre en contra de los pronósticos, debiendo retrasarla un día más por el mal tiempo.

En el campo táctico, se dio como máxima prioridad la ocupación de las alturas de Morro Viejo, Mohamed, Yebel Malmusi, Haddu Harbi, Adrar Sedum y Yebel Busiluf, que controlaban todo el acceso occidental de la bahía de Alhucemas y vigilaban el camino hacia el poblado de Axdir. Todo ello con el fin de controlar cuanto antes la zona comprendida entre Morro Nuevo y Axdir y neutralizar el núcleo de la resistencia de Abd el Krim.

Los rifeños contaban en la zona de Alhucemas con unas catorce piezas de campaña de 70 y 75 mm, en su mayor parte procedentes de las capturadas a los españoles y manejadas por instructores y mercenarios extranjeros, estando la mayor parte de su potencial artillero alejado de Alhucemas, con la mayoría de las piezas en la zona de Annual. A parte de las piezas situadas en el peñón de Alhucemas, la mayor parte del apoyo artillero español recayó en los buques, debido a la dificultad de disponer de fuego de apoyo terrestre en los primeros días.

Los efectivos terrestres de la operación anfibia descansarían en dos brigadas, una formada por fuerzas de Ceuta-Larache, al mando del general Saro que llevaría el peso de toda la operación, y una segunda brigada de reserva, al mando del general Fernández Pérez formada por fuerzas de la comandancia de Melilla. Estas fuerzas estaban a su vez divididas en varias columnas, muy móviles, compuestas por diferentes unidades extraídas del tercio, las Mehal-las xerifianas, tambores de regulares y regimientos procedentes de Ceuta, Melilla y la Península. Los transportes para cada una de estas brigadas se prepararon en los puertos de Ceuta y Melilla desde los cuales partirían.

Las unidades navales que participaron en el desembarco quedaron puestas en alerta para integrarse en la escuadra o en las fuerzas navales del norte de África. La escuadra estaba constituida por los acorazados *Alfonso XIII* (buque insignia del almirante Yolif) y *Jaime I*; el portahidroaviones *Dédalo*; los cruceros *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*, y los destructores *Alseda*, *Velasco* y *Lazaga*, que finalmente no participarían debido a encontrarse en fase de pruebas. Las fuerzas navales del norte de África, al mando del contralmirante Guerra, estaban compuestas por los cruceros *Reina Victoria Eugenia* (actuando como buque insignia), *Extremadura* y *Princesa de Asturias* (que tampoco

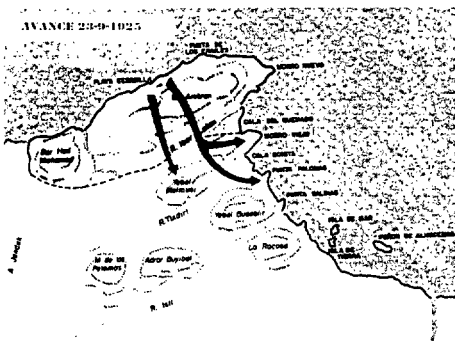
participó por estar en carena); los cañoneros *Cánovas del Castillo*, *Canalejas*, *Eduardo Dato*, *Lauria*, *Laya*, *Recalde*, y *Bonifaz*; los guardacostas *Uad Muluya*, *Uad Kert*, *Uad Martín*, *Uad Ras*, *Uad Lucus*, *Uad Targa*, *Tetuán*, *Arcila*, *Larache*, *Alcázar* y *Xauen*; los guardapescas *Marinero Jarana*, *Cabo 1.º de M.ª Garcíolo*, *Maquinista Macías*, *Condestable Zaragoza*, *Marinero Gante*, *Torpedista Hernández* y *Contramaestre Castelló*; las 26 barcasas *K* ya mencionadas; dos aljibes (*África* y *E*); nueve gabarras, y los torpederos *1*, *11*, *16*, *18* y *22*. A estas fuerzas había que sumar los transportes empleados y varios remolcadores.

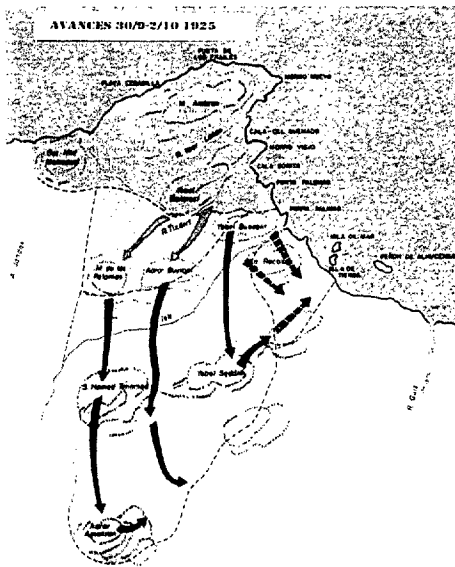
Las célebres barcasas *K* eran de fondo plano y desplazaban unas 300 toneladas. Iban dotadas con una rampa a proa que descendía para permitir el desembarco de las tropas y el material. Específicamente diseñadas para asaltos anfibios, fueron, probablemente, las primeras del mundo en su género. Estas barcasas estaban al mando de alféreces o tenientes de navío. Podían andar siete nudos pero disponían de muy poca autonomía, lo que obligó a que fuesen los remolcadores y los cañoneros los que las remolcasen hasta cerca de la playa. Les fueron reforzadas las cubiertas y las rampas para que pudiesen transportar hasta tres carros de combate de infantería (los *FT-17*).

En total, las fuerzas navales concentradas en Alhucemas daban un total de 190 bocas de fuego, de las cuales 30 correspondían a piezas de grueso calibre. Semejante poder de fuego no hubiese sido posible tan sólo unos años antes. A este poder artillero había que unir las baterías emplazadas en el peñón de Alhucemas que complementaban con su tiro curvo muchos de los espacios no cubiertos por los cañones navales.

El apoyo aéreo al desembarco vendría dado por las tres escuadrillas de Melilla, que serían desplegadas en los aeródromos avanzados de Dar Drius y Dar Quebdani. Igualmente los hidros *Savoia 16*, *Macchi 24* y *Dornier Wal* actuarían desde su base en El Atalayón. El componente aéreo del *Dédalo* intervendría con seis nuevos *Supermarines*, seis *Savoia 16* y un dirigible. Los franceses apoyarían la operación con una escuadrilla de seis *Farman Goliath*.

El 9 de mayo quedó fijado el plan final; pero se vio claro que era necesaria una cooperación francesa para llevar a buen término la operación. Tras varias conversaciones iniciales, el 17 de mayo se reunieron en Madrid las dos delegaciones, estando la española encabezada por el general Gómez Jordana, los coroneles Múgica y Seguí, capitán de corbeta Pérez y Fernández Chao y los diplomáticos Aguirre de Cárcer y Sanzgorri, los cuales firmaron un convenio de cooperación. En julio y agosto se llevaron a cabo patrullajes conjuntos de





las aguas y, por último, el 21 de agosto los planes definitivos fueron presentados al mariscal Petain durante su visita a Tetuán. El asalto se llevaría a cabo el 7 de septiembre, posteriormente retrasado al 8, a las 1150 horas. Mientras esta operación anfibia se desarrollaba en la bahía de Alhucemas, los franceses llevarían a cabo ataques en la zona del alto Uarga y Taza, con el fin de coger al principal núcleo de las tropas rifeñas en una pinza por el norte y por el sur.

Durante los días previos al desembarco se llevaron a cabo una serie de acciones para evitar toda sospecha de la preparación del plan, enviando al cañonero *Bonifaz* a patrullar frente al cabo Quilates y al acorazado *Alfonso XIII* a efectuar una serie de bombardeos sobre Alhucemas, como era

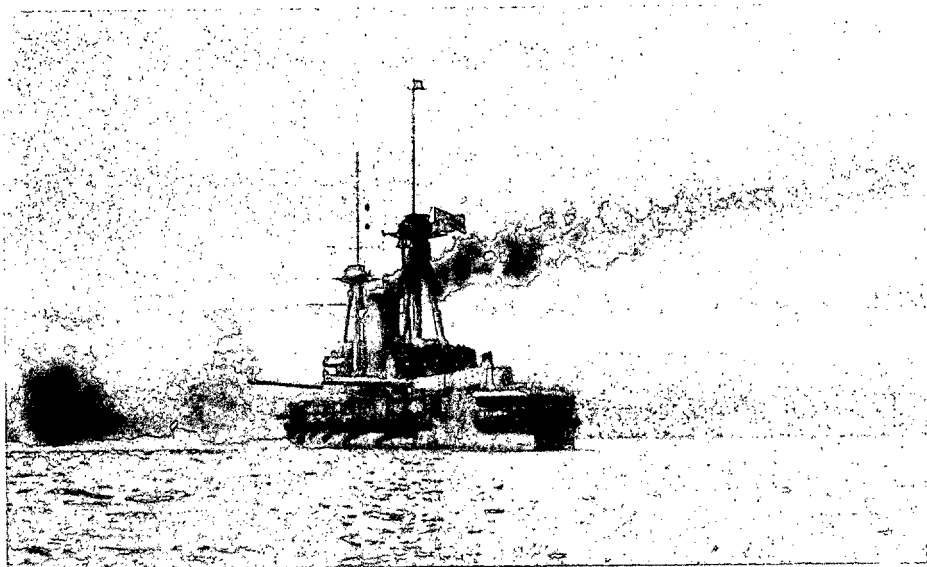
costumbre de cuando en cuando.

Igualmente, días antes del ataque, el *Dédalo* patrullaba libremente por las aguas y sus aparatos llevaban a cabo esporádicos bombardeos sobre Uad Lau.

El día 5 de septiembre embarca en Ceuta la brigada de Saro (previamente se habían realizado pruebas para la estiba de todos los equipos), en los vapores *Castilla*, *Cañal* y *Antonio Cola* (que formaban la flotilla n.º 4); *Segarra*, *Vicente de la Rod*, *Vicente Ferrer* y *Menorquín* (flotilla n.º 5), y la flotilla n.º 6 con los vapores *Escolano*, *Amorós*, *Jaime I* y el aljibe *África*. A ello hay que añadir los buques hospitales *Andalucía* y *Barceló*. Las barcasas K eran remolcadas por los guardacostas.

A las 1400 Primo de Rivera embarca en Río Martín en el *Alfonso XIII* y Saro lo hacía en Ceuta en el *Reina Victoria Eugenia*. Mientras tanto, a las 0815 del día 6 de septiembre, para distraer fuerzas enemigas del teatro principal, una fuerza naval compuesta por el *Reina Victoria Eugenia*, *Méndez Núñez*, *Canalejas*, *Cánovas* y *Lazaga*, junto con algunos mercantes, llevó a cabo un amago de desembarco en Uad Lau.

Estas unidades de la escuadra llevaron a cabo bombardeos de distracción sobre dicha posición. A las 1200 se procedió, a la vista de la costa, a trasladar tropas a las barcasas K, con el fin de hacerles creer a los rifeños que se iba a desembarcar en ese punto. Hacia las 1800, la escuadra continuó rumbo a Alhucemas. Esa tarde se unió el resto de la escuadra, procedente de Algeciras.



El acorazado *España*, dispara sus piezas del 30,5 sobre las posiciones marroquíes. (Colección: D. Quevedo Carmona).

En la madrugada del día 6 se procedía al embarque de la brigada de Fernández en Melilla. La brigada embarcó en la flotilla n.º 1, compuesta por los buques *Lázaro*, *Aragón*, *Navarra* y *Sagunto*; la flotilla n.º 2, con los buques *Menorca*, *Jorge Juan* y *Florinda*, y la 3.ª compuesta por los *Rumeu*, *Roger de Flor* y aljibe n.º 2, más el buque hospital *Villarreal* y el buque logístico *Cullera*.

La agrupación naval francesa, que se unió en Melilla para dar protección a las flotillas de transporte, estaba formada por el acorazado *París*, en el que embarcó el general Sanjurjo, los cruceros *Metz* y *Strasbourg*, los torpederos *Annamite* y *Tonkinois*, y los avisos *Reims* y *Amiens*, así como una escuadrilla de seis hidroaviones. La agrupación de Melilla partió a las 1000 horas del día 6 de septiembre, bombardeando la flota francesa, al igual que lo hizo sobre Uad Lau la escuadra española, las posiciones de Sidi Idris como distracción.

Los rifeños no permanecieron ociosos durante todos estos preparativos, y sabían que un ataque importante se estaba preparando. Para intentar distraer fuerzas comenzaron una serie de ataques a principios de septiembre sobre la zona occidental del protectorado, con el fin de amenazar la capital, Tetuán, y distraer de esa manera fuerzas de las que se estaban preparando para el ataque. Una de las posiciones que defendía los accesos a la misma, Cudia Tahar, fue sometida a un duro asedio y bombardeo, que hizo pensar al propio Primo de Rivera en la necesidad de posponer el desembarco y ayudar a la posición asediada. Sin embargo, unidades de refuerzo acudieron a la zona y en la noche

del 12 al 13 de septiembre una columna, dirigida por el coronel Balmes, liberaba la posición. Abd el Krim no pudo impedir las operaciones del desembarco con esta maniobra.

## El desembarco

Tras posponer el desembarco un día debido al mal tiempo, se da la orden, a las 0630 de la mañana del día 8 de septiembre de 1925, de comenzar el bombardeo preparatorio. Para ello, los acorazados *Alfonso XIII* y *París* bombardean a conciencia los asentamientos de cañones rifeños próximos al lugar del desembarco. En torno a las 0840, cerca de 160 aparatos de la aviación y de la aeronáutica naval comienzan el bombardeo de la zona. Desde el *Dédalo* se lanza un globo de observación, que fue derribado por el intenso fuego de fusilería rifeño pero recuperado posteriormente.

Por fin, a las 1000 horas del 8 de septiembre de 1925, se ordena comenzar las operaciones de desembarco. Protegidos por el fuego de apoyo de la escuadra y de los aviones, los remolcadores y guardacostas remolcan las barcasas *K*, al mando del capitán de corbeta Fernández Delgado, hacia la costa. El objetivo inicial era la playa de Ixdain, pero el fuerte viento reinante hace que el coordinador buque-costa, capitán de corbeta Boado, altere el rumbo de las barcasas y las dirija a la playa de la Cebadilla, librándose de ese modo, sin saberlo, de un campo de minas que los rifeños habían colocado en dicha playa. El *Alfonso XIII* se acerca hasta mil metros de la costa para proteger el avance de las barcasas, que a las 1040 son soltadas por los remolcadores dirigiéndose a la playa por sus propios medios. El *Reina Victoria Eugenia* y el *Jaime I* apoyan también de cerca la operación, con el *Méndez Núñez* y el *Blas de Lezo* a seis mil metros de distancia. Cuando las barcasas tocan la costa, se dan cuenta que han varado a unos cinco metros de la playa, debido a la suciedad de la misma. Con un metro de agua se ralentizó considerablemente el desembarco de los hombres y, posteriormente, el de las piezas de artillería e impedimenta en general. A las 1100 horas la primera de las barcasas *K* de desembarco (probablemente la *K 23*) alcanzó la playa.

La artillería rifeña contestó al fuego y, aunque logró algunos impactos sin consecuencias sobre los acorazados españoles, fue puesta en gran medida fuera de servicio. A los acorazados les fue ordenado alejarse a mayor distancia de la costa para evitar este riesgo. La calibración del tiro de los buques fue en gran medida mejorada gracias a la elevación de un globo cautivo desde el *Alfonso XIII*, desde donde el teniente de navío Guillén pudo reglar perfectamente el tiro, asegurando, durante toda la jornada (y de hecho durante toda la operación), una perfecta coordinación del fuego de apoyo naval. El fuego de los cañones de 305 y 101 milímetros de los acorazados resultó demoledor contra las débiles posiciones rifeñas.

Las tropas de vanguardia las constituían las unidades adscritas a la columna del coronel Franco, especialmente la Legión y las Mehal-las de Larache y Tetuán, quienes iniciaron un rápido avance con el fin de afianzar la cabeza de playa. Mientras tanto las barcasas *K* ya estaban de regreso para recoger material y a la siguiente oleada de tropas. A las 1300 ya estaba sobre la playa la segunda oleada, formada por la columna del coronel Martín.



Vista aérea del desembarco de las tropas españolas en la playa de la Cebadilla.

Durante todo el día 8 de septiembre, bajo la protección del fuego de las unidades navales, se llevó a cabo un lento desembarco de hombres. Las dos primeras oleadas de desembarco afianzaron la playa, dejando a la tercera oleada en espera hasta que se desembarcase gran parte del material y suministros necesarios para mantener a los hombres ya en tierra. Debido a la mala situación de las playas, el material hubo de ser desembarcado a mano, transportando las cargas en cadenas humanas y al brazo, lo que hizo muy lento y fatigoso todo el proceso. Por la noche, tres de las barcasas *K* tuvieron que ser abandonadas, siendo rescatadas al día siguiente. La tercera oleada, formada por la columna del teniente coronel Campins, desembarcó a lo largo de esa noche.

El día 9 continuó el lento desembarco de hombres y logística, aumentando el trabajo de las unidades ligeras, que tuvieron que realizar más viajes de los previstos al retirarse de la costa los mercantes debido al intenso fuego de fusilería y artillería ligera a que eran sometidos por los rifeños. Los aljibes, protegidos por los guardacostas, tuvieron que realizar las primeras aguadas a las tropas en tierra, ya que el tema del agua potable fue esencial en el desarrollo de la operación, preocupando mucho al Estado Mayor. El *Contramaestre Castelló*, en una de estas operaciones, encalló en unas rocas.

El fuerte viento reinante en la zona impidió que la brigada procedente de Melilla desembarcase en el tiempo preestablecido, recayendo de esta manera el peso de toda la operación terrestre en la brigada de Saro. La brigada de Melilla, protegida por el *Extremadura* y el *Dédalo*, no pudo desembarcar hasta el 11 de septiembre, a las 0630 horas, en la playa de los Frailes, después de llevar cinco días a bordo, con la consiguiente fatiga y cansancio en los hombres. La playa resultó igual de mala que la de la Cebadilla, dificultando enormemente el desembarco, que, no obstante, se llevó a cabo perfectamente bajo el apoyo naval de la flota, cuyos fuegos fueron perfectamente controlados, así como lo fue toda la actividad buque-costa. La brigada de Saro se

encargó de proteger la parte occidental de la cabeza de playa, mientras la brigada de Fernández lo hacía de la oriental.

El día siguiente, el 12, un fuerte viento hundía a la *K-3*, mientras que el destructor *Velasco* era abordado por el cañonero *Cánovas del Castillo*, debiendo los dos buques regresar a Melilla. La inclemente meteorología detuvo las operaciones de desembarco hasta el día 22 de septiembre. Se aprovechó ese tiempo, en la medida de lo posible, para asegurar la cabeza de playa y desembarcar toda la logística necesaria para sostener a las dos brigadas; los carros de combate, la artillería y los medios pesados que no se pudieron desembarcar en los primeros días. Mientras tanto, las tropas españolas ya desembarcadas comenzaron un lento pero sostenido avance sobre las posiciones enemigas. Protegidas en todo momento por los potentes fuegos de apoyo de los acorazados, el día 22 llegaron vitales suministros y refuerzos que permitieron ocupar la línea Malmusi Alto-Malmusi Bajo-Morro Viejo-Palomas-Zaraera el 23 de septiembre, con una distinción especial en los combates de ese día del batallón expedicionario de Infantería de Marina.

Durante los días siguientes continuaron las operaciones, siempre apoyadas por fuego naval. Se perdieron dos barcasas más, la *K-22* y la *K-9*. El día 30, con el apoyo de los *Alfonso XIII* y *Jaime I* desde el interior de la bahía, se ocupaban las alturas de monte Palomas y Adrar Sedrum, culminadas el día 1 de octubre, que permitieron, aparte de avituallar convenientemente a las tropas, ocupar el día 2 de octubre Axdir, núcleo de la rebelión rifeña, y dar por concluidas desde un punto de vista táctico las operaciones de desembarco en Alhucemas. Las de reembarque comenzarían algunos días después.

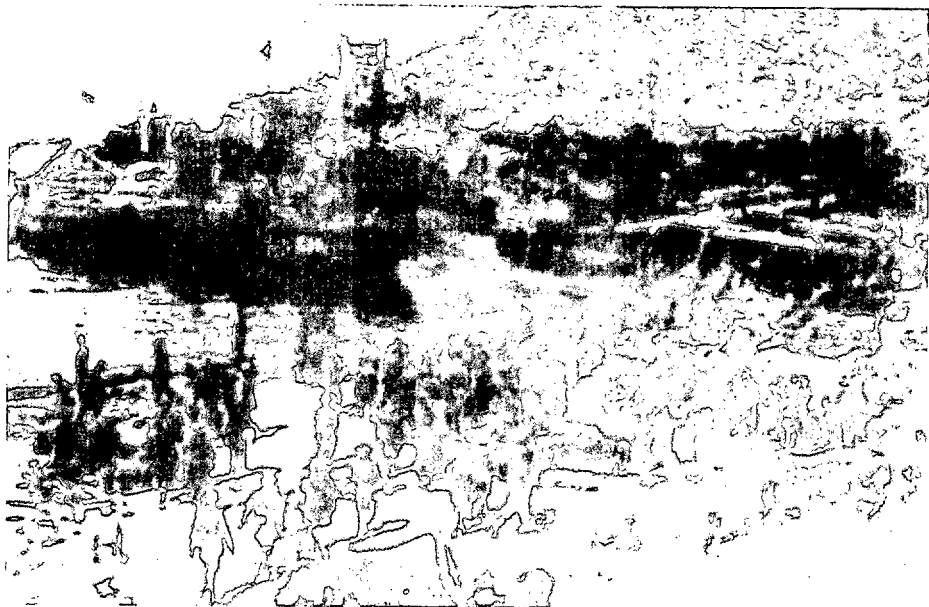
## Lecciones

Aparte del enorme éxito político y militar que significó el desembarco de Alhucemas, y con él la prácticamente completa pacificación del protectorado español en Marruecos, el desembarco en sí mismo marcó un modelo que seguirían en el futuro otras operaciones de este tipo.

La exhaustiva preparación de esta clase de operaciones se demostró vital. La coordinación interarmas fue un elemento decisivo en el éxito de la misma. La coordinación entre el Ejército y la Marina permitió resolver los problemas de abastecimiento que se plantearon en el transcurso de la operación, y proporcionó un excelente plan de fuegos, que hizo posible, en gran medida, el avance de las tropas españolas desembarcadas.

El desembarco de Alhucemas fue igualmente el primer desembarco aeronaval de la historia, ya que en Gallipoli apenas se utilizó aviación. La coordinación de los ataques aéreos y aeronavales fue vital para el desarrollo de las operaciones. Igualmente, fue el primer desembarco en el cual se arribaron carros de combate, utilizando para ello lanchas de desembarco. A pesar de los





problemas iniciales para llevar a cabo esta operación, este hecho marcó, de nuevo, el modelo a seguir en posteriores operaciones de este tipo.

Dos factores fallaron en este desembarco que posteriormente fueron también corregidos por los aliados durante la segunda guerra mundial: el factor meteorológico y el factor hidrográfico. El tiempo meteorológico fue el mayor enemigo de los españoles estando mal previsto; ello demoró en el tiempo las operaciones de desembarco, las hizo sumamente complicadas e impidió un ensanchamiento de la cabeza de playa durante catorce días, lo que, de haber contado el enemigo con medios suficientes, hubiera puesto en serio peligro todo el éxito de la operación. Igualmente, el no realizar un estudio hidrográfico exhaustivo de las playas de desembarco llevó consigo las desagradables sorpresas que impidieron un fluido traslado de equipos y logística vitales, que a punto estuvieron de hacer fracasar la operación, y que la complicaron en grado sumo. Del mismo modo, sólo la fortuna hizo que la primera oleada de desembarco no se tropezara con un campo minado, que hubiera provocado cuantiosas bajas; faltó en este sentido un reconocimiento previo de las playas.

La necesidad de contar con elementos anfibios especializados se vio claramente, y ello hizo que estadounidenses y británicos durante la guerra mundial se empeñaran a fondo en la creación de dichos medios específicos para las operaciones de esta clase. Las barcazas *K* dieron un excelente resultado, pero distaban mucho de ser los buques polivalentes que se pretendía, dificultando enormemente el trasvase de material a las playas. La actuación de las unidades



Portahidroaviones *Dédalo*.

menores, como los guardacostas y cañoneros, fue igualmente esencial, ya que, ante la imposibilidad de los grandes buques de transporte de acercarse a la playa, estas unidades realizaron una incesante labor en el trasvase de material y hombres que, en muchas ocasiones, resultaban difíciles de trasladar con las barcasas K. Igualmente, el fuego directo de sus piezas de artillería fue esencial para apoyar las operaciones terrestres y neutralizar los puntos fuertes e intentos de contraataque rifeños. En este sentido, fue todo un acierto esperar a completar toda la serie de guardacostas y cañoneros para llevar a cabo esta operación anfibia, prueba una vez más de la minuciosidad con la que esta operación había sido planeada.

### *In memoriam*

Setenta y cinco años después, el desembarco de Alhucemas ha pasado a la historia de España como algo mucho más importante que un éxito militar. Significó el fin de una época y de una guerra que desangró a España y marcó a más de una generación. Igualmente, puso de manifiesto que muchos de los errores pasados podrían haber sido evitados si se hubiera puesto en ellos la misma preparación y dedicación con que se llevó a cabo el desembarco de Alhucemas, donde tanto las fuerzas terrestres como las navales supieron dejar muy alto el pabellón español ante todo el mundo.

# EL DÍA MÁS LARGO

José María TREVIÑO RUIZ



*Las primeras 24 horas de la invasión aliada serán, sin duda, el día más largo de la Historia.*

(Mariscal Erwin Rommel a su ayudante de campo capitán Lang.)

## Introducción



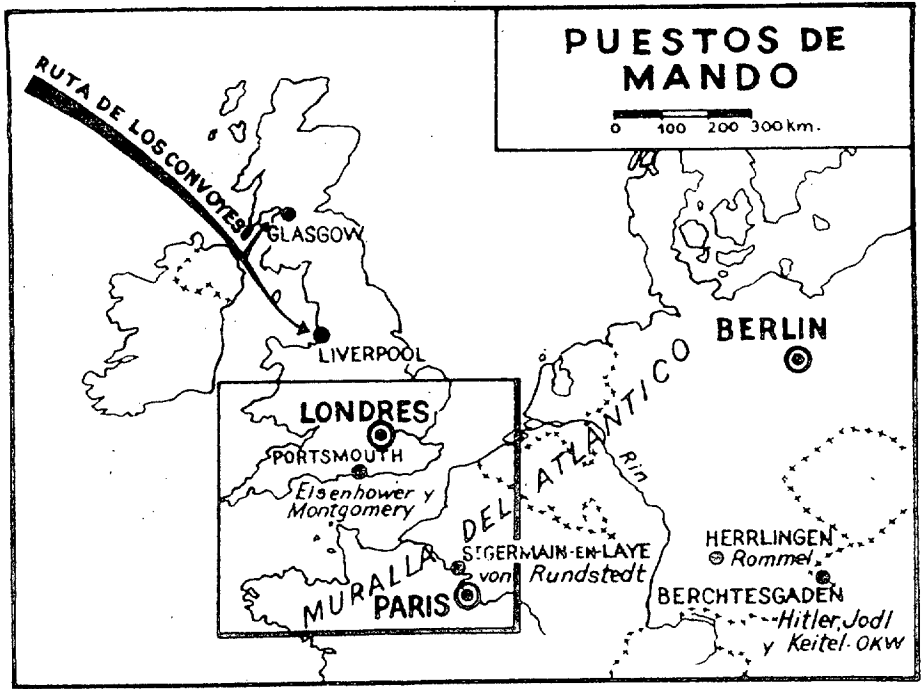
A invasión de Europa por parte de las fuerzas aliadas, conocida también como operación *Overlord*, comenzó 15 minutos pasada la medianoche del 6 de junio de 1944, fecha que sería a partir de ese momento conocida como Día D.

A partir de la medianoche del Día D, paracaidistas señaladores guía de la 101.<sup>a</sup> y 82.<sup>a</sup> División Aerotransportada de EE. UU. se lanzaron al vacío cuando sobrevolaban las aplaceradas costas de Normandía. Simultáneamente, otro grupo de paracaidistas de la 6.<sup>a</sup> División Aerotransportada británica hacía lo mismo para marcar el campo de aterrizaje a sus planeadores.

El área geográfica de desembarco quedaba delimitada por cinco zonas denominadas, de levante a poniente: Sword, Juno, Gold, Omaha y Utah. En estas playas normandas habría de desarrollarse la mayor operación anfibia de la historia, bautizada como *Neptune*: casi 5.000 barcos de todos los tipos, con más de 200.000 marineros y soldados a bordo. A las 0630, la hora H, y tras el preceptivo fuego naval de apoyo solapado por un intenso bombardeo aéreo, la primera oleada varaba en la playa, después de 1.451 días de ocupación alemana; la operación *Neptune* comenzaba.

## Los preparativos a la invasión anfibia de Normandía

A comienzos de 1944, los aliados se encontraban en plena ofensiva mundial contra el Eje. En el este, los soviéticos rechazaban a los ejércitos alemanes y planeaban un ataque masivo en coincidencia con la invasión de Normandía. En Italia los ejércitos aliados avanzaban lenta y trabajosamente hacia el norte. Otro asalto anfibia en Anzio, ideado para diversificar la guerra terrestre, casi falló. La enconada resistencia alemana mantuvo a las tropas aliadas en la cabeza de playa durante cuatro largos meses. En el entreacto las fuerzas aéreas británicas y norteamericanas masacraban casi impunemente el



corazón de Alemania. En el otro extremo del globo, los japoneses retrocedían en Birmania y la India; mientras que en el Pacífico suroeste los aliados proseguían su avance por la costa de Nueva Guinea. En noviembre de 1943, los norteamericanos iniciaron su marcha imparable a través del Pacífico central desembarcando en Tarawa, aplicando los conocimientos adquiridos en el norte de África un año antes. Había llegado la hora, presionados por Stalin que quería un segundo frente en Europa; para preparar una invasión apabullante a través del canal de la Mancha para, después de pisar el suelo francés, avanzar sin dilaciones hacia el corazón de Alemania.

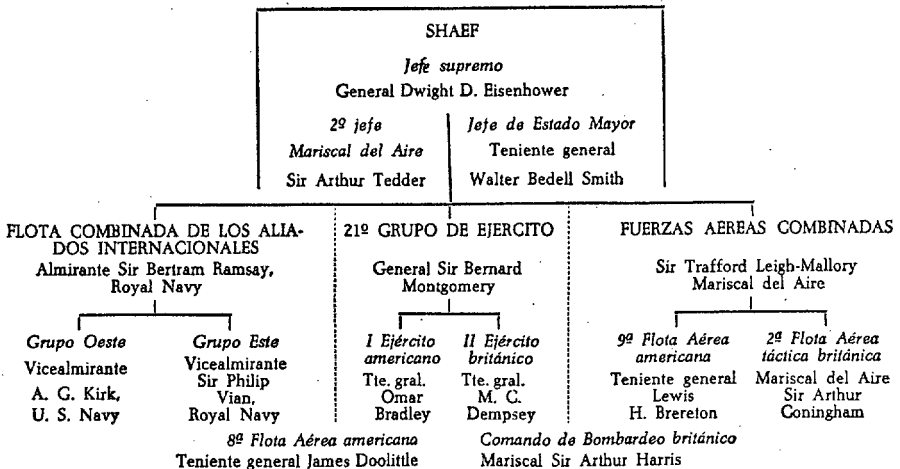
Por ello a partir del mes de septiembre de 1943 hasta el desembarco, unos 150.000 hombres pasaron mensualmente de los EE. UU. al Reino Unido con sus pertrechos. El tonelaje del material a transportar por el cuerpo expedicionario alcanzó 1.900.000 toneladas, pero el tema más difícil a resolver fue el de los buques y lanchas de desembarco, pues eran necesarias unas 4.000 embarcaciones anfibas de todos los tipos, que tanto los astilleros norteamericanos como los británicos tuvieron que construir contrarreloj.

El siguiente paso fue la elección de los mandos que tendrían que intervenir en la más grande operación conjunto-combinada de la historia. La persona que tendría que mandar a los casi tres millones de hombres que intervendrían en la operación, de ellos 1.700.000 norteamericanos, sería de esta nacionalidad. el

general de cuatro estrellas Dwight D Eisenhower. Este prestigioso oficial, procedente de West Point, era tan sólo teniente coronel al comienzo de la segunda guerra mundial, pero una rápida y exitosa carrera le había encumbrado a general supremo de la fuerza expedicionaria. Los jefes del Estado Mayor Conjunto de Washington al nombrarlo le habían asignado la siguiente misión: «Invadirá en el continente europeo y en unión de otras naciones aliadas, emprenderá las operaciones necesarias para alcanzar el corazón de Alemania y destruir sus fuerzas armadas».

El almirante sir Bertram H. Ramsay sería el comandante de la Fuerza Naval Aliada Expedicionaria (ANCF), dirigiendo la operación *Neptune*, que era la denominación de la fase anfibia de la operación *Overlord*. Los norteamericanos y británicos tendrían fuerzas navales separadas; así el contralmirante Alan G. Kirk, al mando de la task force naval occidental, transportaría las tropas del 1.º Ejército de los EE. UU., al mando del general Omar N. Bradley, hasta las dos zonas del estuario del Carentan. Bajo Kirk, el también contralmirante John Leslie Hall llevaría hasta Omaha al 5.º Cuerpo de Ejército, mientras que el contralmirante Don P. Moon, desembarcaría al 7.º Cuerpo de Ejército a Utah. A su vez, la task force naval oriental, al mando del contralmirante sir Philip Vian, el hombre que había hundido el acorazado *Bismarck*, llevaría al 2.º Ejército británico a las tres zonas británicas, Sword, Juno y Gold, entre Arromanches y el río Orne.

**Mando supremo y altos jefes aliados que participaron en la Operación «Overlord»**



Las fuerzas aéreas aliadas no tenían un alto mando conjunto. Los aviones de combate estratégicos estaban bajo la responsabilidad del jefe de Estado Mayor de la Junta Combinada, pero para la Operación Overlord fueron puestos bajo el mando de Eisenhower. Con el consentimiento de todas las fuerzas aéreas, tanto estratégicas como tácticas, fue comisionado Tedder, por Eisenhower. Las fuerzas aéreas que combatían desde Inglaterra y desde el mar Mediterráneo contra Alemania, estaban bajo el mando del teniente general Carl Spaatz.



Los días 3 y 4 de enero de 1944, tuvo lugar el primer ejercicio anfibio, denominado *Duck I*, y el escenario fue la playa de Slapton Sands, en la costa inglesa, que resultó un total desastre por la falta de buques, la ausencia de coordinación y la bisoñez de las tropas empleadas. El siguiente ejercicio, *Duck II*, realizado en el mismo escenario en febrero, aunque imperfecto en su ejecución, mostró un notable avance y la aplicación de las lecciones aprendidas. En marzo, el 5.º Ejército al completo, que debería desembarcar en la playa de Omaha, realizó el ejercicio *Fox*, que impresionó favorablemente al almirante Ramsay y a los generales británicos. Otros dos ejercicios más fueron realizados antes del Día D el primero de ellos, denominado *Tigre*, fue realizado los días 27 y 28 de abril, al mando del contralmirante Moon, que desembarcó 25.000 hombres del 7.º Cuerpo de Ejército, en Slapton Sands. Durante este ejercicio dos *U Boot* atacaron y hundieron dos *LST*, lo que provocó la pérdida de más de 600 hombres.

Del 3 al 6 de mayo el contralmirante Hall realizó un completo ensayo con toda la 1.ª División que debería desembarcar en la playa de Omaha; este ejercicio, denominado *Fabius I*, siguió de la forma más aproximada posible el plan de Normandía, desembarcando 25.000 hombres en Slapton Sands.

Un ingenioso invento sería empleado en las playas de Normandía para ayudar a descargar los buques anfibios; se trataba de los *mulberries*, compuestos por 31 enormes bloques de hormigón (*phoenix*) de 600 ton, que

serían remolcados y hundidos en las proximidades de las playas para formar enormes diques de abrigo que permitieran establecer largos muelles (*whales*) hasta tierra. A estos *mulberries* habría que sumarles los *gooseberries*, consistentes en un rompeolas artificial formado por una barrera de 50 buques viejos hundidos en el veril de 3 brazas. Por último, la utilización de carros anfibios denominados *DD* (*dual drive*), consistentes en vehículos acorazados dotados de dos hélices y propulsión por cadenas, que navegarían hasta la playa después de ser lanzados desde una *LCT*, proporcionando un apoyo de fuego inmediato.

Una piedra angular del desembarco anfibio en lo que se refiere a la cadena de mando fue el acuerdo entre el contralmirante Kirk y el general Bradley, forzado por el contralmirante Hall, en el que se especificaba claramente que la responsabilidad del desembarco y apoyo de la fuerza de desembarco era de la plena responsabilidad del comandante de la fuerza anfibia operativa.

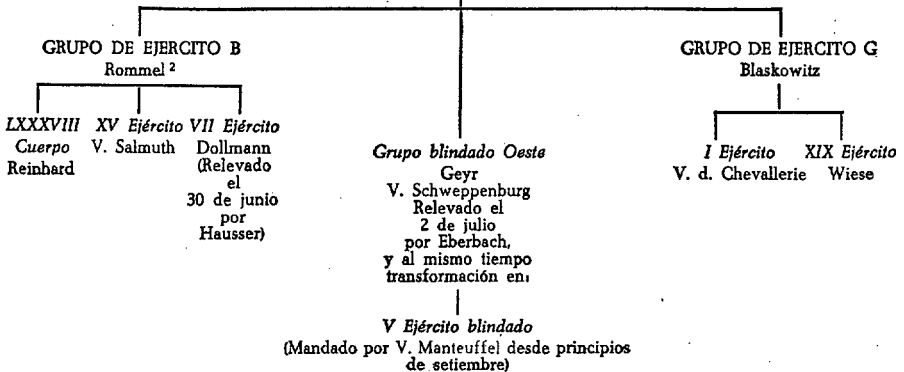
Para asegurar el éxito del desembarco anfibio, era necesario contar con el control del mar y la superioridad aérea. El primero estaba asegurado, dada la aplastante superioridad naval aliada frente a la *Kriegsmarine* que sólo podría oponer unos pocos buques de superficie tipo escolta y algunos *U boot* dotados de *snorkel*. En cuanto a la supremacía aérea, la *Luftwaffe* en Francia se encontraba terriblemente debilitada, al haber transferido gran parte de sus efectivos al frente ruso del este.

### Los altos mandos en el Oeste - Verano 1944

JEFE SUPREMO EN EL OESTE

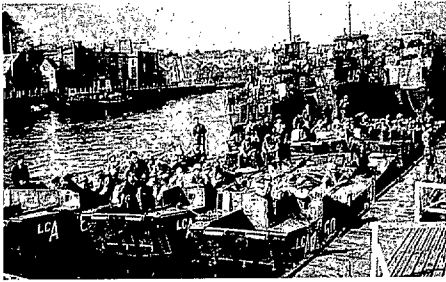
V. Rundstedt

(Le sucedió en el cargo, el 2 de julio, V. Kluge<sup>1</sup>)



<sup>1</sup> Más tarde, el 17 de setiembre, Von Kluge fue sustituido por Model. Ese mismo día Von Kluge escribió su carta de despedida a Hitler y se suicidó.

<sup>2</sup> Después de resultar herido el 17 de julio, a Rommel no se le nombró sucesor alguno. Su Cuerpo de Ejército fue puesto bajo mando del comandante supremo del frente occidental.

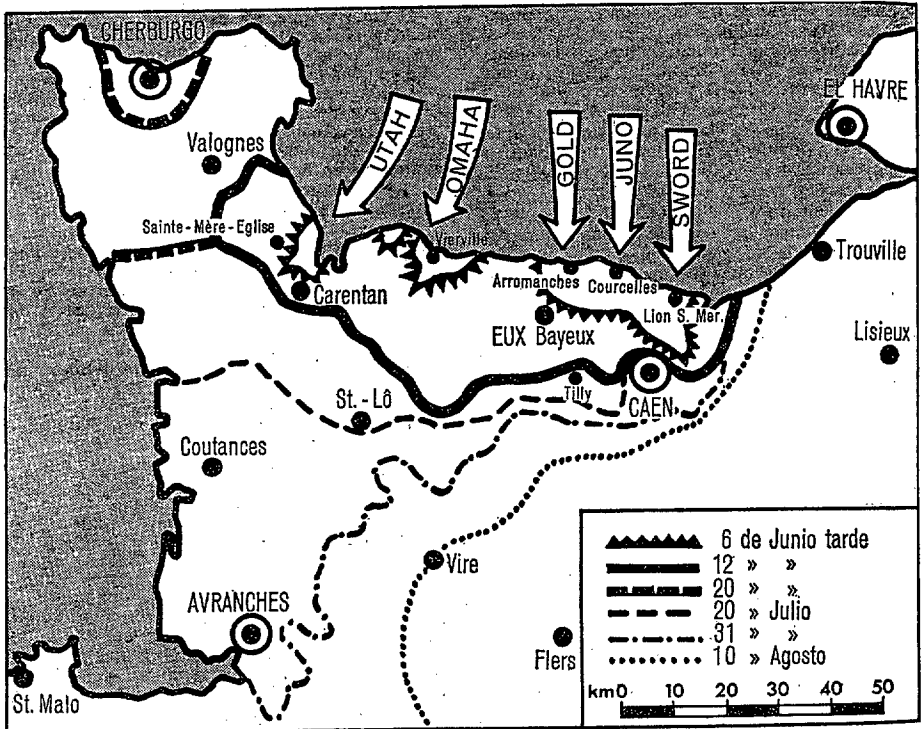


Tropas norteamericanas embarcadas en las instalaciones del puerto de Plymouth.

Frente a esta debilidad aérea alemana, Eisenhower contaba con una aviación aliada que totalizaba 5.049 aviones de caza, 3.467 bombarderos pesados, 1.645 bombarderos medios, 698 aviones de combate de diferentes tipos más 2.316 aviones de transporte y 2.591 planeadores. En el ámbito naval, el almirante Ramsay disponía de 6 acorazados, 23 cruceros, 104 destructores, 152 corbetas y unas 5.000 embarcaciones de desembarco, con capacidad para transportar 130.000 hombres y 20.000 vehículos en las tres primeras oleadas. Además de esta poderosa flota, la *Home Fleet* británica vigilaba los accesos del mar del Norte para impedir una posible incursión de la flota alemana.

La zona elegida para el desembarco era la bahía del Sena, entre el río Orne y la península de Cotentin, debido a que se encontraba dentro del radio de

La zona elegida para el desembarco era la bahía del Sena, entre el río Orne y la península de Cotentin, debido a que se encontraba dentro del radio de



La invasión: Normandía.



acción de los cazas británicos y menos defendida que las playas de Calais. El plan inicial de operaciones preveía que al atardecer del Día D se encontrarían en tierra ocho divisiones de infantería, de las que tres serían aerotransportadas, catorce regimientos acorazados y grupos de operaciones especiales. La cabeza de playa se extendería a lo largo de unos 90 km, desde el Orne hasta Varengville, en la península de Cotentin. La hora del desembarco fue igualmente producto de un minucioso estudio, eligiéndose las 0630, 45 minutos antes del orto y tres horas antes de la pleamar, en un día con luna llena, lo que dio automáticamente la fecha del 5 de junio como Día D, con el 6 como alternativo y el 7 como el último aceptable. A las cinco divisiones que desembarcarían en Sword, Juno, Gold, Omaha y Utah, les seguirían dos divisiones más de refuerzo, si bien previamente se habría realizado el envío de paracaidistas y tropas aerotransportadas durante la noche a la retaguardia enemiga. Después de establecerse las cabezas de playa, se formarían dos grandes puertos artificiales con los *mulberries* y *gooseberries* transportados, el primero de ellos ante Vierville, en Omaha, y el segundo frente a Arromanches, en Gold. Para crear confusión en el enemigo, se utilizó la radio para hacer decepción en el tráfico en puntos alejados de Normandía, al mismo tiempo que la aviación aliada bombardeaba Calais y la flota de desembarco se mantenía en Escocia, lejos de los vuelos de reconocimiento enemigos.

### La amenaza a combatir

La llamada Muralla del Atlántico, que había construido el Ejército alemán para oponerse a una invasión aliada por mar, bordeaba las bajas costas de Holanda, Bélgica y Francia, sus defensas habían sido levantadas por la Organización Todt, y a comienzos de 1943 consistían en poco más que atrincheramientos costeros. En noviembre de ese mismo año, cuando el mariscal Rommel se hizo cargo del mando del Grupo de Ejércitos B, decidió inspeccionar personalmente las defensas costeras, y en su informe al Estado Mayor Central, fechado el 31 de diciembre de 1943, expresaba su opinión de que la punta de lanza del asalto anfibio del enemigo sería probablemente dirigido contra el sector del 15.º Ejército, entre Boulogne y el estuario del Somme. Sin embargo, no olvidó la franja costera de Normandía, quizá porque el Führer era uno de los pocos convencidos de que el desembarco sería en las playas normandas.

El resultado fue que las defensas de la costa de la bahía del Sena fueron considerablemente reforzadas, añadiéndose obstrucciones de hormigón, minas y alambradas, así como obstáculos antitanque en las playas y bajos, defendidas por una división y media de infantería.

Al mando de todas las fuerzas terrestres del III Reich, se encontraba el mariscal von Rundstedt, que en marzo de 1942 había sido nombrado coman-

dante en jefe del sector occidental, que comprendía Francia, Bélgica y Holanda. En la primavera de 1944 tenía a sus órdenes tres grupos de ejércitos más el grupo acorazado (*Panzer*) occidental, que incluían las siguientes unidades y mandos: el Grupo de Ejércitos B, al mando de Rommel, que comprendía el LXXXVIII Cuerpo de Ejército del general Christiansen, con tres divisiones ubicadas en Holanda, más el 15.º Ejército del general von Salmuth, con cuatro cuerpos de ejército y 17 divisiones, ubicadas entre el puerto de Amberes y la desembocadura del Orne y, por último, el 7.º Ejército del general Dollman, con tres cuerpos de ejército totalizando 15 divisiones entre los ríos Orne y Loira, aunque una de las divisiones se encontraba en las islas del Canal.

El Grupo de Ejércitos G, al mando del general Blaskowitz, comprendía los 1.º y 19.º Ejércitos, uno de cinco y otro de ocho divisiones. El primero desplegado entre el Loira y los Pirineos centrales y el segundo en la costa mediterránea, desde el Mediterráneo hasta Perpignan.

En total los alemanes contaban con 48 divisiones, de las que 38 se encontraban en la franja costera y diez en el interior. De estas últimas, cinco se encontraban entre el Escalda y el Somme, dos entre el Somme y el Sena y tres en Normandía. El grupo *Panzer* occidental del general von Schwenppenburg, era responsable de la instrucción y adiestramiento de diez divisiones *Panzer*, de las que cuatro de ellas, la 2.ª, 116.ª, 21.ª y 12.ªSS se encontraban bajo el mando directo de Rommel y el resto en la reserva del OKW.

En su conjunto las tropas terrestres no eran de primera línea, al estar formadas por reservistas, extranjeros y en algunos casos por heridos convalecientes.

La cuestión de la situación de las reservas estratégicas produjo serias discusiones entre Rundstedt y Rommel, ya que desde 1941 el OKW había decidido que de intentar los aliados un desembarco se opondría al mismo con todas sus fuerzas en la misma cabeza de playa. Rommel era de la misma opinión, a causa de la superioridad aérea de los aliados, que imposibilitarían los movimientos diurnos de tropas alemanas; por ello, además de reforzar las playas, quería que las divisiones de reserva, especialmente las acorazadas, estuvieran lo más cerca posible de la costa. Rundstedt, apoyado por Guderian, inspector general de las unidades *Panzer*, mantenía que hasta saberse dónde iban a desembarcar los aliados semejante proceder equivalía a emplazar las reservas en posiciones erróneas. El resultado fue una solución de compromiso, dejando la 21.ª división *Panzer* a la libre disposición de Rommel, pero las otras tres no serían utilizadas ni movidas sin la autorización directa de Hitler. Craso error al otorgarle al fñhrer unas atribuciones que debían estar arrojadas en el peor de los casos al jefe directo de Rommel, Rundstedt, demostrando así que no existía una línea directa de mando en las unidades alemanas.

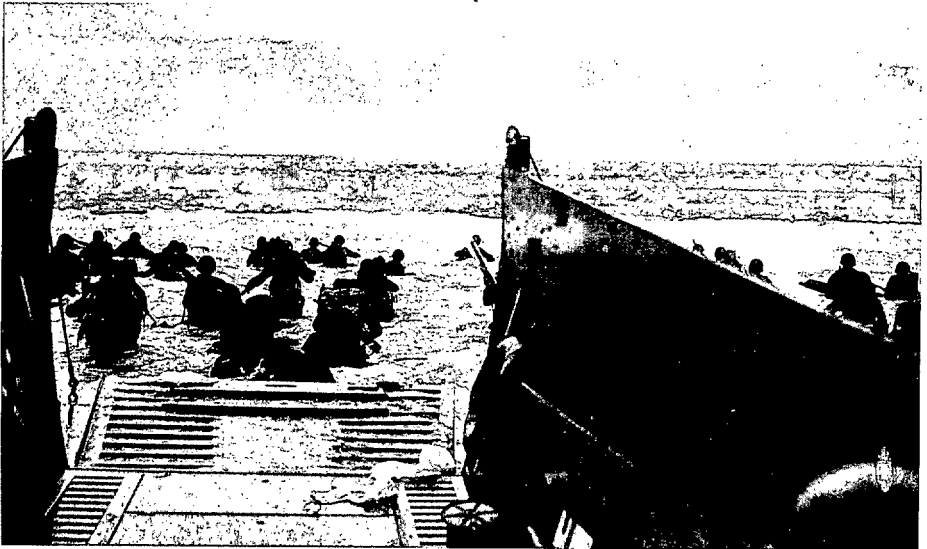
En lo que se refiere a la debilitada fuerza aérea o *Luftwaffe*, la 3.<sup>a</sup> Flota Aérea del mariscal Sperrle, que cubría toda la fachada atlántica de la costa francesa, había quedado reducida a tan sólo 90 bombarderos y 70 cazas, cuyo mando estaba subordinado directamente al mariscal Goering en Alemania, a pesar de hallarse estas fuerzas destacadas en aeropuertos franceses.

Por último, la *Kriegsmarine* se encontraba tan disminuida que sólo podía oponer una decena de destructores ubicados en el Canal de la Mancha, así como unas 30 lanchas torpederas, además de los 50 submarinos basados en Lorient y Brest, la mayoría sin *snorkel*, lo que hacía su empleo un suicidio absurdo.

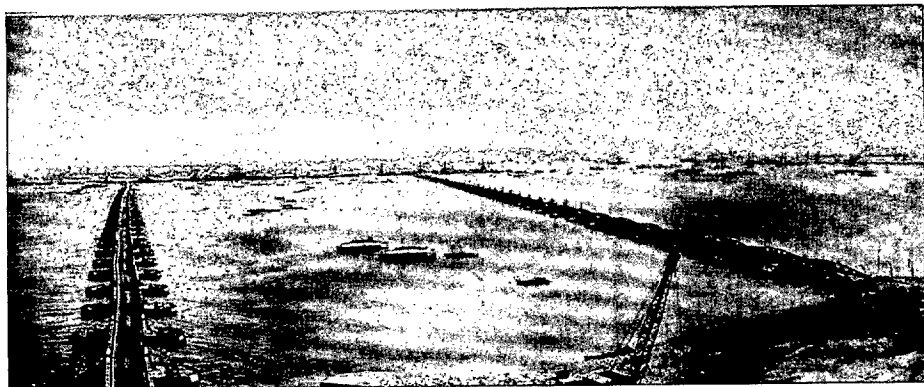
### El asalto anfibio

El mes de junio había comenzado con fuertes borrascas, y los días 3 y 4 hubo tal temporal que Eisenhower decidió atrasar la operación *Neptune* 24 horas. Aunque el día 5 había mejorado algo el tiempo, aún quedaba una mar formada por los fuertes vientos que hacían imposible el desembarco, so pena de sufrir elevadas pérdidas de hombres y embarcaciones. Aún así, se decidió confiar en los pronósticos de los meteorólogos y fijar el desembarco para el 6.

En la medianoche del día 5 de junio una emisión de la BBC alertaba a la resistencia francesa: *Blessent mon coeur d'une langueur monotone* (hieren mi corazón con una monótona languidez); este segundo verso de una poesía de



Desembarco en la playa Omaha.



El puerto Winston, puerto artificial junto a Arromanches para facilitar el aprovisionamiento de la invasión.

Verlaine desencadenó una serie de atentados y cortes de líneas de ferrocarril y de tendidos telefónicos que dificultarían sobremedida la reacción alemana a la invasión aliada de 18.000 paracaidistas, que precedería al asalto anfibia.

A las 0445 del día 6, los submarinos británicos de bolsillo X 23 del teniente de navío George Honour y su gemelo el X 20, ambos con una dotación de cinco hombres, se encontraban navegando en superficie a 20 millas de distancia de la costa, para marcar con sendas luces verdes a la fuerza anfibia los extremos del área de invasión británico-canadiense: las zonas Sword, Juno y Gold. Era el final de su misión después de llevar 64 largas horas en inmersión. Su presencia serviría de referencia a los dragaminas, primero, y a las oleadas de lanchas, después.

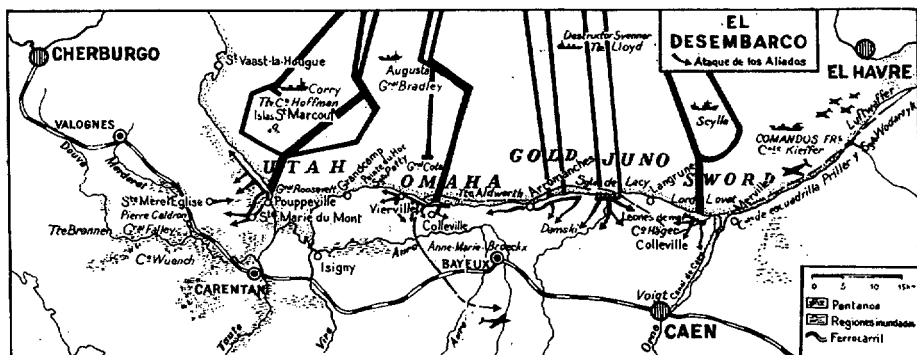
Dispuestas para la invasión se encontraban 14 divisiones británicas, tres canadienses, 20 norteamericanas, una francesa y una polaca que habrían de desembarcar en las próximas 24 horas de acuerdo con el siguiente orden: fuerzas aerotransportadas, 6.<sup>a</sup> División británica, y las 82.<sup>a</sup> y 101.<sup>a</sup> estadounidenses.; 1.<sup>er</sup> Ejército norteamericano del teniente general Omar Bradley, compuesto por el VII Cuerpo del general de división J. L. Collins, con cuatro divisiones, el V Cuerpo del general de división L. T. Gerrow, con tres divisiones; 2.<sup>o</sup> Ejército británico, del teniente general M. C. Dempsey, compuesto por el XXX Cuerpo, con tres divisiones y el I Cuerpo del teniente general J. T. Croker, con tres divisiones.

Inicialmente las dos divisiones aerotransportadas norteamericanas tomarían tierra a 0200 en la población de Sainte Mére-Eglise, a levante de la zona de desembarco, mientras la 6.<sup>a</sup> División británica tomaría el flanco occidental, entre Cabourg y el río Orne. Las cinco zonas fueron asignadas a los cuatro cuerpos de ejército, Utah al VII estadounidense, Omaha al V de igual nacionalidad, y Gold, Juno y Sword para los cuerpos XXX e I británicos.

La fuerza de desembarco se concentraría en un área circular denominada Piccadilly Circus, en recuerdo de la célebre plaza londinense, de donde se disgregaría en fuerzas navales denominadas U, O, G, J y S, de acuerdo con las iniciales del sector donde iban a desembarcar, partiendo hacia la costa normanda por 10 canales dragados.

Los días previos al desembarco, se habían arrojado unas 66.000 toneladas de bombas por la aviación aliada, lo que creó un desierto aéreo alrededor de las tropas alemanas, destrozando los nudos de comunicaciones, tanto de carretera como de ferrocarril, arrasando gran parte de las instalaciones de la artillería de costa, estaciones de radar y aeródromos enemigos. La misma víspera del Día D, diez baterías de grueso calibre con sus correspondientes antenas de radar quedaron deshechas, eliminando así esta grave amenaza sobre la fuerza anfibia. A 0314 del día 6 comenzaría el último bombardeo aéreo previo al desembarco, sumándose el fuego de la artillería naval a 0550; ambos bombardeos fueron tan intensos que a la hora H del desembarco se habían lanzado 7.616 toneladas de explosivos sobre las defensas costeras alemanas, destrozando las baterías de la artillería de costa y las defensas de hormigón.

La misión principal del almirante Ramsay de llevar a la fuerza anfibia operativa a sus zonas de desembarco sin percance alguno quedaba de esta forma bastante facilitada; para ello task force oriental, al mando del contralmirante Vian, apoyaría el desembarco de las tropas británicas, mientras que su homólogo estadounidense el contralmirante Kirk; con la task force occidental, apoyaría el desembarco de las tropas norteamericanas. Precediendo a las dos fuerzas navales, iban 29 flotillas de MCM con 300 dragaminas, dispuestos a eliminar cualquier tipo de artefacto flotante que pudiese atentar contra los buques. En el sector británico, la reacción del enemigo inicialmente fue débil, pero la fuerte marejada y las obstrucciones de la zona Sword causaron bastantes problemas; de hecho ninguna de las embarcaciones llegó a la playa en el punto previsto, lo que no fue óbice para que los infantes se afianzaran rápidamente en la cabeza de playa. Debido a que el flanco oriental de Sword se encontraba expuesto al fuego de las baterías de costa alemanas, éstas habían



sufrido el castigo más duro durante el bombardeo aliado, así como de los cañones de 15" de los acorazados británicos.

La siguiente oleada, dirigida a Juno, sufrió un ligero retraso de 30 minutos con respecto a Sword y Gold; esto supuso que la marea estuviese más alta y que los obstáculos de la playa se encontrasen cubiertos por el agua, siendo más difícil su eliminación, con el resultado de más pérdidas de embarcaciones y hombres, en este caso concreto el Comando 48 de la Infantería de Marina británica, que posteriormente se haría fuerte en la cabeza de playa.

En la zona Gold, en el flanco derecho de la ola de asalto británico, las obstrucciones eran aún más densas que en las anteriores, ya que los alemanes habían clavado 2.500 obstáculos en tan sólo seis kilómetros de playa, lo que supuso el naufragio y destrucción de un elevado número de embarcaciones. En este sector se distinguió el 47 Comando de la Infantería de Marina británica, que a pesar de sufrir severas pérdidas, pudo conquistar el puerto pesquero de Port-en-Bessin, lo que fue muy útil para los acontecimientos posteriores. Finalmente, al anochecer del Día D, todas las tropas británicas habían desembarcado en sus áreas, haciéndose fuertes en sus cabezas de playa.

En el sector norteamericano, el asalto había comenzado casi una hora antes que en el británico, a 0630, por lo que el contralmirante Kirk sólo había bombardeado sus objetivos durante 50 minutos, comparado con las dos horas que lo estuvieron haciendo los británicos. Esto hizo que las baterías de costa y los asentamientos enemigos no estuviesen suficientemente batidos y sus defensas acalladas. Además, la fuerza anfibia estadounidense se encontraba a 11 millas de costa, cuatro más que la británica, lo que hizo que las embarcaciones sufrieran mucho durante su largo tránsito hasta las playas. No obstante,



Panorámica de una de las playas.

las tropas de Utah no encontraron demasiadas dificultades para afianzarse en la cabeza de playa y avanzar hacia el interior, lo contrario de lo que ocurría en Omaha, donde la fuerza de desembarco encontró una fortísima oposición, al estar el enemigo bien guarnecido, batiendo con su artillería las fuertes rompientes de la playa. En esta zona se encontraba además la 232 División alemana de maniobras. Esto hizo que las diferentes oleadas de asalto sufrieran cuantiosas pérdidas y que las unidades perdieran su orden y cohesión, lo que hizo que durante varias horas la situación fuese confusa hasta bien entrada la tarde, en que las unidades comenzaron a reagruparse y avanzar contra las defensas alemanas.

Al finalizar el Día D, 132.715 hombres y 20.000 vehículos habían sido desembarcados, a costa de moderadas bajas: 6.603 norteamericanos (1.465 muertos, 3.184 heridos, 1.928 desaparecidos, 26 prisioneros) y 4.200 británicos. Veinticuatro horas más tarde el número de personas desembarcadas era de 352.570, el de vehículos 52.000 y el material puesto en tierra suponía 1.420.600 toneladas. El avance hacia el corazón de Alemania era ya imparable.

## La reacción naval alemana

Cabría preguntarse cuál fue la reacción de la *Kriegsmarine* ante la avalancha que le venía encima. El almirante Dönitz, en previsión de la invasión de Francia, había ordenado el 11 de abril a sus *U Boot* estacionados en Lorient y Brest la orden: *angriff-ran-versenken* (atacar adelante hundir), orden que sería completada con la de guerra sin restricciones: «Cada buque de desembarco enemigo, aunque sólo lleve 100 soldados o un carro de combate, es un blanco que demanda el ataque de un *U Boot*, aunque esto suponga la pérdida del submarino». Posteriormente, a la vista de los numerosísimos medios aéreos y ASW aliados, no se llevó a los submarinos al suicidio colectivo que hubiera supuesto el cumplimiento de estas órdenes. Para complicar aún más las cosas, el grupo británico de descriptores de Bletchley Park conocía los planes de Dönitz, gracias a haber descifrado las claves alemanas, por lo que el Día D no menos de 286 escoltas ASW se encontraban en el Canal dispuestos a hundir al primer submarino alemán que se detectase, al mismo tiempo que 21 escuadrillas de aviones ASW sobrevolaban el golfo de Vizcaya a la caza de los *U Boot*. Así, la mayoría de los submarinos alemanes fueron hundidos nada más salir de sus bases y tan sólo tres alcanzaron las islas británicas, de ellos el *U 621* hundió un transporte norteamericano y atacó dos acorazados, y el *U 984* hundió cuatro barcos de un convoy.

En lo que se refiere a las escasas fuerzas de superficie, la misma noche de la invasión, la 5.ª Flotilla de Torpederos, al mando del capitán de fragata Heinrich Hoffman, salió de El Havre con los *T 28*, *Möwe*, *Jaguar* y *Falke*. Al despuntar el alba no daba crédito a sus ojos al ver todo el horizonte lleno de

buques enemigos. Tras realizar un ataque con torpedos bajo el fuego aliado, el destructor noruego *Svenner* resultó alcanzado y hundido. Desde Cherburgo y El Havre, la 4.<sup>a</sup>, 5.<sup>a</sup> y 9.<sup>a</sup> flotillas de lanchas rápidas, al mando de los capitanes de corbeta Kurt Fimmen, Bernard Klug y el barón Götz von Mirbach, consiguieron hundir en arriesgados ataques dos destructores y unas cuantas lanchas de desembarco. Estos ataques no volverían a repetirse, pues en la noche del 14 al 15 de junio centenares de aviones aliados bombardearon la base naval de El Havre, hundiendo más de 30 buques de guerra y sembrando la muerte y la destrucción en sus dotaciones; tan sólo el *T 28* pudo regresar a Alemania.

## Conclusiones

El desembarco aliado de Normandía constituyó un rotundo éxito gracias a contar con una superioridad naval y aérea aplastante. La indecisión del enemigo terrestre y su dispersión facilitó sobremanera el asentamiento de las cabezas de playa de la fuerza de desembarco y el posterior avance terrestre.

La operación *Overlord* constituyó la mayor acción militar conjunto-combinada de la historia al haber implicado en total a 2.876.439 oficiales y soldados aliados de EE. UU., Reino Unido, Francia, Canadá y Polonia, 15.000 aviones de diferentes tipos y 6.000 buques y embarcaciones de desembarco.

El mando y la responsabilidad total del comandante de la fuerza anfibia operativa sobre la fuerza de desembarco supusieron la piedra angular de la doctrina de la moderna guerra anfibia, acabando así con una serie de litigios y problemas de responsabilidades.

La imprevisión aliada en el bombardeo del sector norteamericano supuso graves pérdidas en la playa de Omaha. El retraso británico en Juno tuvo como consecuencias la imposibilidad de destruir las obstrucciones de la playa, al estar más alta la marea, con las consiguientes pérdidas de embarcaciones y hombres. Sin embargo, el uso de los puertos artificiales o *mulberries* facilitó sobremanera en las horas posteriores al asalto anfibia el desembarco masivo de hombres, vehículos y pertrechos, vitales para el avance en tierra.

La falta de una línea de mando directa, y el tener que solicitar al OKW o al mismo Hitler permiso para utilizar las divisiones *Panzer* asignadas, supuso un grave error que les costó a los alemanes el asentamiento de las cabezas de playa y el posterior avance de las tropas aliadas en la península de Cotentin y el puerto de Cherburgo sin la oposición de las temibles divisiones *Panzer*.

La debilidad de la *Kriegsmarine* en el Canal, junto con la torpeza de enviar a las unidades de la *Luftwaffe* a otros frentes, supuso el que la fuerza anfibia se acercase hasta sus zonas de desembarco sin prácticamente otra oposición que la artillería de costa. Esto hizo que, exceptuando el caso de Omaha, las pérdidas fueran consideradas bajas, unas 10.000 aliadas frente a las 250.000 que sufrieron los alemanes, de ellas 28 generales y 354 jefes.



# LA CONQUISTA DE LOS OBJETIVOS AVANZADOS EN EL PACÍFICO NORTE: IWO JIMA Y OKINAWA

Gonzalo PARENTE RODRÍGUEZ



En 1942 los japoneses habían establecido la defensa de los territorios ocupados en el Pacífico, con una extensa red de bastiones que tenía la forma de anillos insulares. Los norteamericanos procedieron a desmontar las defensas niponas con un plan estratégico a largo plazo que finalizaría con el ataque al territorio metropolitano, como así sucedió. El plan se desarrollaría en cuatro fases:

- 1.<sup>a</sup> fase: ataque en el Pacífico norte para conquistar las islas Aleutianas.
- 2.<sup>a</sup> fase: ataque por el sur para conquistar Nueva Guinea.
- 3.<sup>a</sup> fase: ataque por el sur para conquistar las islas Salomón.
- 4.<sup>a</sup> fase: ataque por el Pacífico central para ocupar las islas Marshall (fig. 1).



Figura 1.

Los objetivos de este plan consistían en alcanzar las bases avanzadas en el Pacífico central para dejar las islas del Japón al alcance de los bombarderos B-29 y poder lanzar el ataque sobre la metrópoli japonesa. Para ello se eligieron dos islas (Iwo Jima y Okinawa) que los marines conquistaron con las operaciones anfibia que paso a explicar.

## La conquista de Iwo Jima

### Generalidades y antecedentes

Iwo Jima es una isla del archipiélago del grupo volcánico de Nampo Shoto, situada a medio camino entre Saipan y Tokio, de las que distan 700 mi-llas. Tiene una extensión de ocho kilómetros de largo por cuatro kilómetros de ancho, y su forma desde el aire decían que se parecía a la pata de un cerdo (figura 2). Los japoneses la utilizaban como base aérea avanzada con tres aeródromos y equipos radar que detectaban y atacaban a los bombarderos B-29 norteamericanos que lanzaban oleadas de castigo al territorio de la metrópoli nipona. Se comprende, pues, el interés que unos tenían en defender la isla de Iwo Jima, mientras que para los norteamericanos significaba no sólo la neutralización de los ataques de sus bombarderos, sino que dispondrían de mayor seguridad y protección para estas acciones aéreas que podrían realizarse con mayor facilidad desde una base aeronaval avanzada.

El desembarco de Iwo Jima fue considerado como la decisión crítica del plan estratégico del Pacífico. Si se conquistaba la isla se podía garantizar el éxito final, pero un fracaso podría hacer mucho más difícil la derrota del Japón. Por eso unos y otros pusieron todos los medios necesarios para asegurar que esta isla quedaría en su poder. Sobre esta cuestión tenemos unas declaraciones del general Holand Smith, del USMC, quien afirmó en 1945: «La captura de Iwo Jima fue

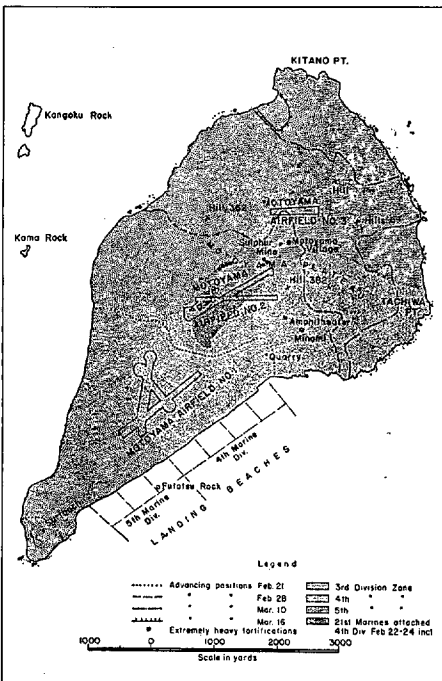


Figura 2. Captura de Iwo Jima, febrero-marzo 1945.

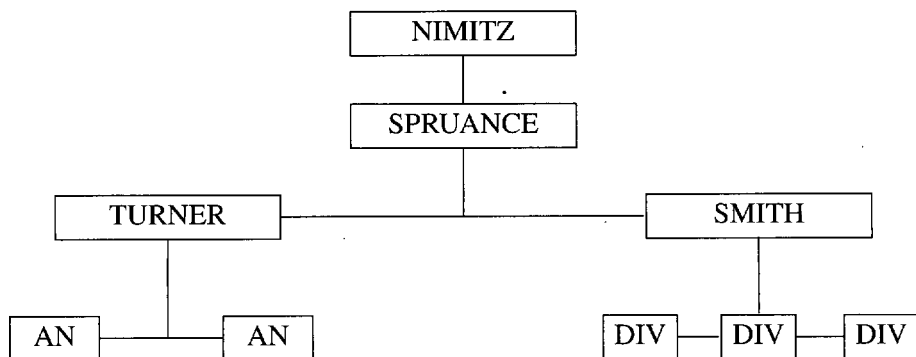
considerada esencial por quienes tienen en sus manos los destinos de nuestra nación. El coste de ganar este objetivo fue sopesado cuidadosamente en la relación a la importancia de conseguir esta isla como fundamental para tener una base operativa que facilitase la derrota de Japón. La captura de una posición enemiga necesaria para ganar una guerra no es equiparable con el coste de dinero, tiempo, equipos y sobre todo vidas humanas. Se nos ha dicho que éste era nuestro objetivo y estábamos preparados para hacer nuestro trabajo, sabiendo que todas las evaluaciones habían sido hechas por quienes nos habían dado las órdenes» (1).



Almirante Chester W. Nimitz.

### Las fuerzas norteamericanas de ataque

Bajo el mando del almirante Nimitz, jefe del Teatro de Operaciones del Pacífico norte, el almirante Spruance recibió la misión de capturar Iwo Jima. El vicealmirante Turner, comandante de la Fuerza Naval Anfibia, contaba con dos agrupaciones navales al mando de dos contralmirantes, Blandy e Hill. Por su parte, la Fuerza de Desembarco estaba al mando del general de división de Marines Smith, que contaba con tres divisiones, numeradas tres, cuatro y cinco.



(1) Publicado por *New York Times*, 16 marzo 1945.



Las playas de desembarco en Iwo Jima estaban batidas por el fuego enemigo, fortificado en el volcán Suribachi, que se ve a la derecha de la foto.

En total, la FAO (Fuerza Anfibia Operativa) se componía de 223.000 soldados y marineros, con 820 buques y 1.500 aviones. Si bien durante la primera fase de la operación el control operativo estuvo en manos del vicealmirante Turner, cuando pasó el control a tierra quedó en manos del general de división Smith.

Así pues, independientemente de la organización del mando, las fuerzas de combate que participaron en la conquista de Iwo Jima consistieron en dos grupos operativos anfibios y una fuerza naval de apoyo, y la fuerza de desembarco compuesta por dos divisiones de marines más una división de reserva (ver figura 2).

### *Las fuerzas japonesas de defensa*

La isla era muy importante para la estrategia defensiva japonesa, por ello construyeron allí un punto fuerte del despliegue en el Pacífico, que se puso al mando del teniente general Kuribayashi con una dotación de 23.000 soldados y la misión de defender la isla a toda costa. Los japoneses construyeron numerosas fortificaciones de enorme fortaleza que hicieron de Iwo Jima una posición considerada como inexpugnable. La configuración volcánica de la isla favorecía la defensa con numerosas cuevas y un suelo cubierto de cenizas y piedras. Establecieron planes de fuegos combinados con cañones y armas de

infantería de todos los calibres que defendían las playas y las principales avenidas de aproximación al interior. La defensa antiaérea contaba con 240 piezas, mientras que las posiciones artilleras eran 434. Las posiciones de cada pieza estaban protegidas con paredes de hormigón de más de un metro de espesor que cubría planchas de acero. Esta organización se complementaba con obstáculos submarinos que cubrían las posibles playas de desembarco, que se cubrieron con extensos campos de minas contrapersonal y material.

La táctica defensiva del general Kuribayashi consistía en resistir en las playas de desembarco anfibio apoyados en puntos fuertes próximos, como el monte Suribachi o el poblado de Motoyama. A su vez, el terreno volcánico ofrecía facilidades para la defensa escalonada con una serie de barrancos y cuevas que se extendían por toda la isla desde la costa al interior.



Almirante Ernest J. King.

### *Fuegos de preparación*

Se comprende fácilmente que para el asalto anfibio de una isla muy fuertemente defendida sea necesaria una preparación de fuegos aéreos y navales de alta intensidad.

Iwo Jima resultó un caso paradigmático para el estudio de las diferencias de opinión entre lo necesario y lo posible, entre los que piden y los que dan, entre los que se quedan a flote y los que van al choque con el enemigo en tierra. En las experiencias anfibas anteriores los marines habían aprendido una lección: «cuantos más días se bombardee el objetivo, menos bajas se producirán en el asalto anfibio» (2). Por ello, solicitaron al almirante Turner diez días de fuego de preparación, pero sólo fueron concedidos tres ampliables a cuatro. Los fuegos navales serían proporcionados por la Agrupación Operativa TF-58, que se destacó de la Quinta Flota del Pacífico con tres acorazados y cinco cruceros ligeros. Posteriormente serían retirados dos acorazados que recibieron la

(2) ROTHBERG, A.: *Historia de la segunda guerra mundial*, pág. 281. Ed. Aura, T-II. Barcelona, 1969.

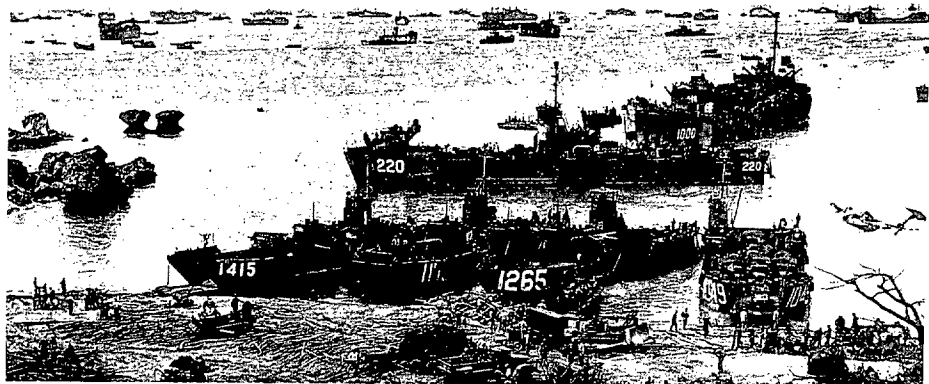
misión de bombardear Tokio. De esta forma los fuegos navales de preparación se realizaron con los medios del almirante Turner reforzados en el último momento con la TF-58. En realidad, en la concentración de medios navales pesaba mucho la amenaza de los ataques suicidas de los *kamikazes*, cosa que se produjo el día D+3, con un ataque aéreo japonés de 50 aviones que hundieron un escolta y dañaron varios buques, entre otros el portaaviones *Saratoga*.

Los resultados de los fuegos de preparación de la artillería naval y de los bombardeos aéreos sobre Iwo Jima fueron devastadores, pero no afectaron gravemente a las defensas japonesas, que sólo redujeron un 30 por 100, según los análisis fotográficos efectuados antes del día D.

### *El asalto anfibio y conquista de la isla*

Iwo Jima ofrecía varias playas aptas para el desembarco, por lo que hubo que elegir aquellas de mejor hidrografía para la varada de las embarcaciones anfibas, pero también aquellas mas amplias que permitiesen el desembarco de dos divisiones de *marines*. Por ello fueron seleccionadas las playas del sudeste de la isla (fig. 2), aun con los inconvenientes tácticos que existían al estar dominadas por las alturas del monte Suribachi y la meseta central Motoyama.

El esquema de maniobra consistió en desembarcar con la cuarta división de *marines* al norte y la quinta división de *marines* al sur, para capturar los objetivos asignados en su zona de responsabilidad. La cuarta división ocupó el centro de la isla, ganando la zona de alturas y aeródromos, mientras que la quinta división tendría la misión de cortar la isla, ocupar y limpiar el sur flanqueando el despliegue de la cuarta división por el norte, avanzando en paralelo hasta ocupar los tres aeródromos. En reserva quedaría la tercera división de *marines*.



Cabeza de playa de las fuerzas de desembarco norteamericanas de Okinawa en el Pacífico.

El día D (19 febrero 1945) amaneció a las 0710 h, con un escenario impresionante para los defensores japoneses enterrados en la isla, viendo lo que se les venía encima. Desde tierra, la mar se veía erizada de buques de guerra enemigos en plena actividad. Durante toda la noche los fuegos navales y los bombardeos aéreos no habían cesado.

A las 0640 h los transportes anfibios no paraban de lanzar al agua los tractores anfibios que habían de formar las primeras olas de ataque. La TF-58 había regresado de Tokio, con lo que la fuerza de bombardeo naval sumó 11 cruceros adicionales y dos acorazados, que a esa hora abrieron también su fuego sobre la isla con toda la artillería de los 26 buques allí desplegados. Al mismo tiempo, 175 aviones se lanzaron en oleadas para destruir y neutralizar las posiciones japonesas. Los destructores, que actuaban como buques de apoyo directo a los batallones de desembarco, ocuparon sus fondeaderos. A las H-30 la primera ola compuesta por 68 tractores anfibios cruzó la línea de partida para llegar a la playa justamente a las 0900 h; en ese momento la artillería naval inició los fuegos de barrera, 300 m por delante de los marines ya en tierra, y así al ritmo de cinco minutos por ola fueron desembarcando los 10.000 *marines* de los cuatro regimientos del primer escalón de las divisiones.

Al mediodía se produjo el contraataque japonés, que consiguió paralizar el desembarco en las playas sembradas de cadáveres y destrucción, pero ya los marines habían conseguido alcanzar los primeros escarpados que rodeaban las playas para resistir la reacción japonesa. Los combates fueron tan duros que, a pesar de los fuegos de preparación soportados y del ataque de tres divisiones de marines con toda clase de medios para ocupar la isla, consiguieron resistir más de un mes. Los ataques más duros se produjeron para ocupar los puntos fuertes: El monte Suribachi (inmortalizado en la famosa fotografía de cuatro marines plantando su bandera), el aeródromo Motollama y el poblado Minami. Por fin, tras una serie de combates muy duros el día 26 de marzo se dio por ocupada la isla de Iwo Jima.

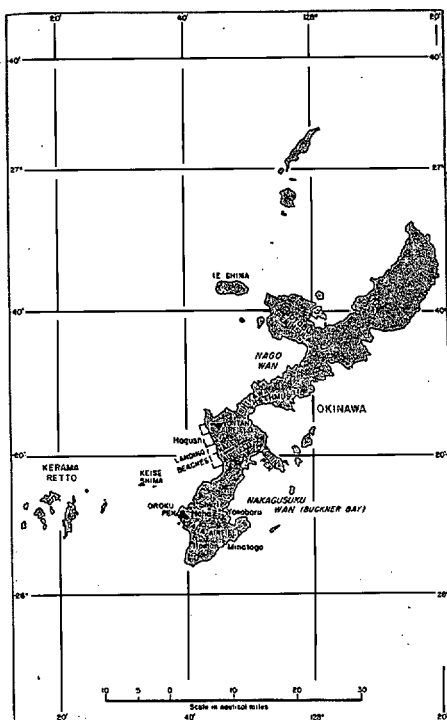
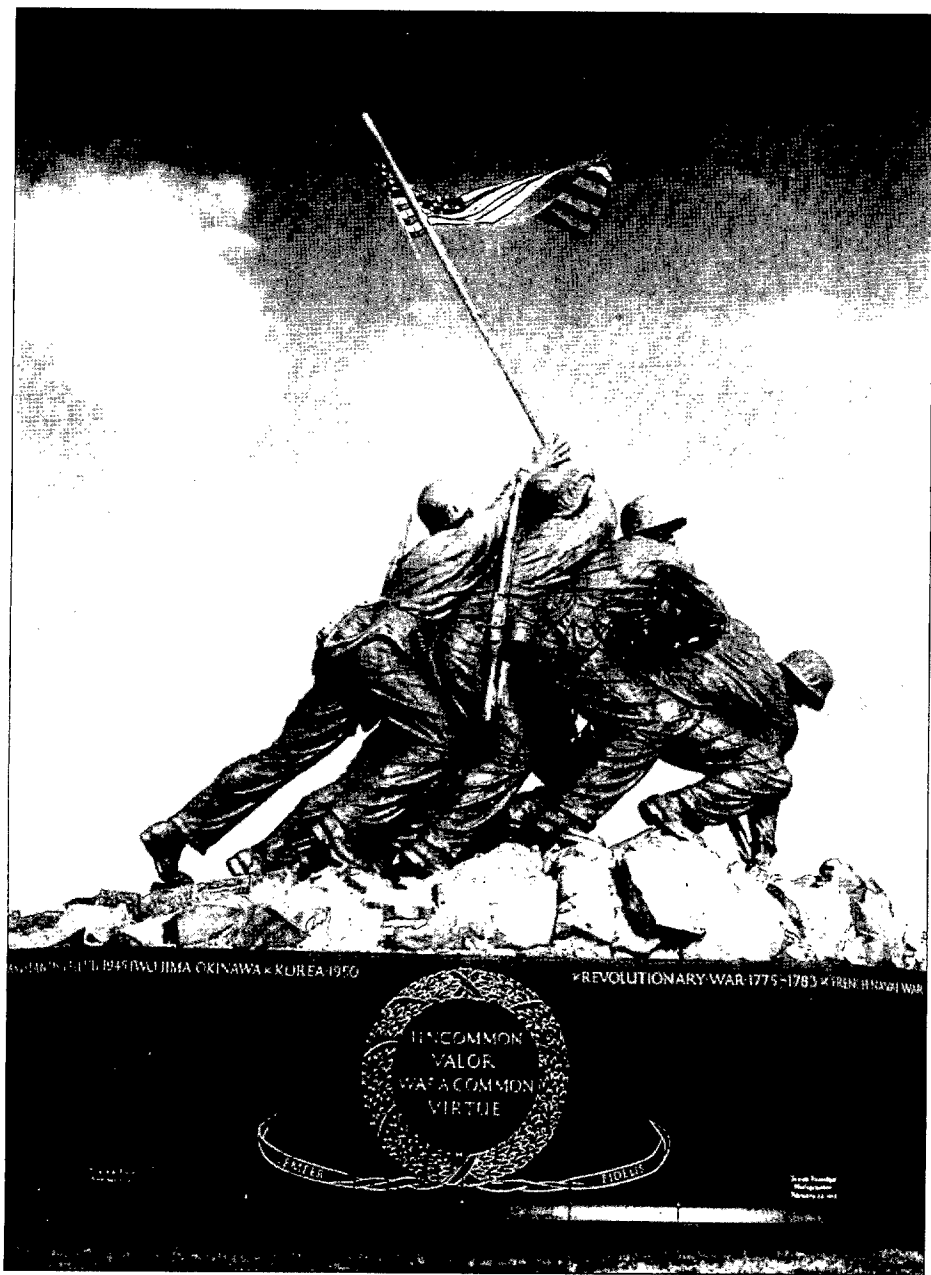


Fig. 3. Okinawa e islas cercanas.



Grupo escultórico que representa a los cuatro *marines* que en pleno desembarco de Iwo Jima escalaron por sorpresa el volcán Suribachi, clavando en su cima la bandera norteamericana.



### *Conclusiones de la campaña.*

El asalto anfibio de Iwo Jima estableció un modelo consolidado de la doctrina anfibia basado en las experiencias de la guerra del Pacífico, también en condiciones muy duras, como fueron Guadalcanal (7 agosto 1942) y Tarawa, 29 noviembre 1943), en lo que se puede y debe destacar:

El asalto anfibio es una modalidad integrada del poder naval que se proyecta sobre la tierra, después de conseguir el control del mar en la zona de operaciones.

La complejidad de esta operación exige una doctrina anfibia específica puesta en práctica por fuerzas marítimas con mentalidad naval.

La integración de esfuerzos para el combate, con el empleo de fuerzas navales, aéreas y terrestres requieren el mando único y una coordinación especializada.

Una fuerza que sea capaz de moverse con soltura en el límite de los espacios naturales (mar, tierra y aire) sólo puede estar liderada por aquellos que se dediquen exclusivamente al ámbito anfibio.

Únicamente con la aplicación de los medios necesarios y la práctica de la doctrina de las operaciones anfibias puede plantear con garantía el desembarco anfibio en una playa fuertemente defendida.

La batalla de Iwo Jima costó a los japoneses 20.000 bajas y 1.000 prisioneros, mientras que los norteamericanos tuvieron 6.000 muertos y 20.000 heridos. Una frase del almirante Nimitz ilustra lo anterior: «La estrategia empleada con éxito en Iwo Jima fue una combinación del control del mar y aire, con una superioridad del fuego naval y aéreo contra el objetivo y el desembarco de una fuerza bien preparada para las tácticas anfibias» (3).

## **La conquista de Okinawa**

### *Introducción y generalidades*

Ésta fue la última operación anfibia en el Pacífico central, que dejaba expedita la fase final de la guerra contra Japón.

Okinawa pertenece a la cadena de islas Ryukyu que se extienden de nordeste a sudoeste en el sur del Japón. Tiene una extensión de 60 millas de largo, con una anchura variable entre 18 y dos millas en su parte más estrecha. Como las otras islas está rodeada de arrecifes de coral, excepto en la costa occidental, lo cual facilita el acceso a las playas. El centro de la isla es montañosa (500 m), con una vegetación espesa cubierta de pinos.

---

(3) ISELY, Jeter A.: *The US marines and amphibious war*, pág. 450. University Press, Princeton, 1951.

Su valor estratégico residía en que esta isla distaba 350 millas de Japón y de Formosa igualmente. Su captura proporcionaría a la aviación americana la posibilidad de bombardear las posiciones japonesas, tanto en China como en el territorio metropolitano. Al mismo tiempo ofrecía fondeaderos para los buques que ejercerían el control naval en la zona marítima próxima al Japón.

El almirante Nimitz emitió la orden preparatoria el 9 de octubre de 1944, designando (lo mismo que en Iwo Jima) al almirante Spruance como comandante de la Zona de Operaciones de Ryukyu, con el vicealmirante Turner como comandante de la FAO y el teniente general Buckner como comandante de la fuerza de desembarco.

El 31 de diciembre de 1944 Nimitz emitió la directiva de operaciones, que asignaba a Spruance la misión de: «capturar, ocupar, defender y establecer bases navales y aéreas en Okinawa; ganar y mantener el control del área Nansei Shoto y proteger las comunicaciones navales y aéreas en el Pacífico central». Para ello recibió el apoyo de toda la Flota del Pacífico y se designó como día D el 1 de abril de 1945.

### *Fases del plan de campaña*

1.<sup>a</sup> fase: conquista de Kerama Reto y Keise Shima, una semana antes del desembarco principal para ser empleadas como fondeaderos de apoyo.

2.<sup>a</sup> fase: conquista de la parte sur de Okinawa y a continuación la parte norte.

3.<sup>a</sup> fase: se completaría la conquista del archipiélago Nansei Shoto. (Ver figura 3).

### *Las fuerzas norteamericanas de ataque*

El conjunto de fuerzas que reunió el almirante Nimitz para la conquista de Okinawa fue el más grande del Pacífico: 541.866 soldados y marineros y 1.213 buques.

La Fuerza de Apoyo de Fuego Naval hizo la preparación durante siete días para ablandar y destruir las defensas enemigas, destruir sus aeródromos y levantar los obstáculos y campos de minas. Posteriormente al desembarco proporcionaría los fuegos de apoyo a las unidades en tierra.

La aviación de la flota, junto a un grupo de portaaviones británico, efectuó ataques al Japón metropolitano, Formosa y la zona objetivo.

La Fuerza expedicionaria estaba compuesta por el X Ejército que desembarcó al sur y por el III Cuerpo Anfibio de marines que desembarcó en el norte. La Fuerza de demostración corrió a cargo de la 2.<sup>a</sup> división de *marines* y con la Fuerza de reserva quedó la 81 división de infantería.

*Las fuerzas japonesas de defensa*

La isla de Okinawa tenía encomendada su defensa al teniente general Mitsuru Ushijima, quien estableció un plan de defensa que abandonaba las posibles playas de desembarco para establecerse en el centro de la isla, aprovechando la dureza del terreno y allí defenderse a toda costa. Para ello contaba con un poderoso ejército de 120.000 soldados (ver figura 4). A pesar de que no ocupó toda la isla, dejando, por tanto, terreno para el despliegue enemigo, se hicieron planes de fuegos combinados con campos de minas y obstáculos con los que esperaba detener al enemigo en zonas para ser bombardeado por la aviación nipona. El general Ushijima contaba además con una flotilla de 150 lanchas suicidas para ser lanzadas contra los buques de asalto anfibio en los fondeaderos y con una flota de 500 aviones para acciones *kamikazes*.

*El desembarco anfibio y conquista de la isla*

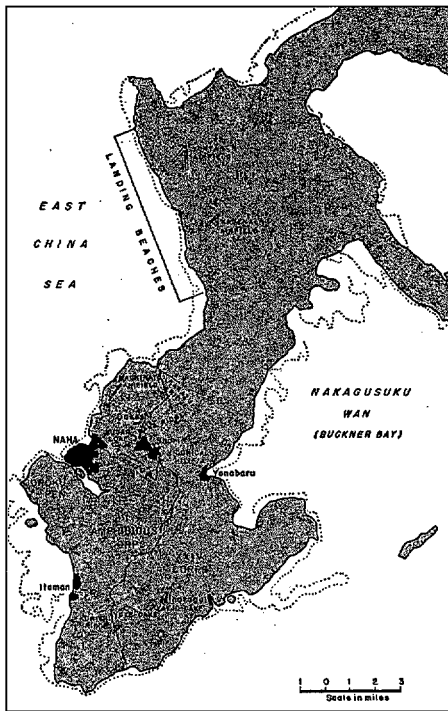


Figura 4. Sur de Okinawa.

El día D a la hora H (0830 h, 1 de abril de 1945), una vez demolidos los últimos obstáculos submarinos y cubiertos por el fuego naval y la aviación, desembarcaron los ocho regimientos, de las cuatro divisiones empleadas, en una línea de playa de siete millas. Al mediodía había en tierra 50.000 soldados, que habían progresado al interior entre tres y cinco kilómetros con gran asombro de los invasores por las facilidades encontradas. Posteriormente al caer la tarde se produjo un ataque de aviones *kamikazes* sobre los transportes de asalto anfibio sin grandes resultados.

La fortaleza de la defensa japonesa en Okinawa se iba debilitando a medida que los norteamericanos avanzaban. Pero los combates se iban produciendo según los planes japoneses en la zona sur de la isla. Allí se defendían en tres líneas sucesivas: La primera sobre el arroyo Kakazu; la segunda en la línea del castillo Shuri y la tercera

entre los poblados de Itoman y Minatoga (figura 4). Estas posiciones se veían favorecidas por las dificultades del terreno, con alturas cubiertas con vegetación espesa y numerosas cuevas de difícil acceso.

La maniobra norteamericana consistió en abrir las divisiones desde las playas de desembarco, hacia el norte para ocupar el istmo. Con el Tercer Cuerpo Anfibio y hacia el sur con el Cuerpo de Ejército XXIV. Este ataque fue muy duro, encontrando gran resistencia en el río Kakazu. Los combates comenzaron el 4 de abril y el día 12 se habían producido 5.700 bajas japonesas y 451 norteamericanas.

Por su lado, hacia el norte las divisiones de marines luchaban para ocupar la península Motobu y las islas próximas, combates que no finalizaron hasta el 21 de abril, fecha en la cual el Cuerpo Anfibio se reorientó para cooperar con el ejército en los combates del sur de la isla.

El Cuerpo de Ejército XXIV había puesto las tres divisiones en línea de frente en dirección este-oeste. La defensa japonesa se había atrincherado en las alturas que dominan el río Kakazu, y contra ellas se lanzó el primer ataque el 19 de abril, con combates que se prolongaron hasta el día 24, fecha en la cual los japoneses retrocedieron para ocupar la segunda posición defensiva.

Para el ataque a la segunda línea de defensa japonesa los norteamericanos reorganizaron el frente poniendo en línea el III Cuerpo Anfibio con las dos divisiones del ejército, entre el aeropuerto Machinato y el poblado de Yonabaru. El avance hacia el sur fue lento, hasta que el 4 de mayo quedó detenido por un contraataque japonés que consiguió romper la línea de frente norteamericana, produciendo una penetración de varios kilómetros, lo cual dio muestras de la fortaleza de la defensa japonesa.

El 11 de mayo, una vez recuperado el frente, los norteamericanos lanzaron una potente ofensiva general que duró diez días de luchas sangrientas hasta que las defensas japonesas empezaron a ceder en sus flancos. Con ello se formó un centro de resistencia en la fortaleza de Shuri que no pudo ser reducida hasta el día 21. Pero justamente en esta fecha empezaron unas lluvias torrenciales que dejaron a las tropas americanas empantanadas en la segunda línea defensiva, de la cual los japoneses se habían retirado.

Durante el mes de junio se realizó la ofensiva final sobre las últimas y más fuertes defensas japonesas. Se trataba de la conquista de la península Oroku y de la cordillera que corta la isla a la altura de los poblados Itoman y Minatoga.

El ataque a la península fue encomendado a las dos divisiones de marines, que hicieron una maniobra envolvente. La 6.ª división de marines atacó de frente haciendo un paso marítimo de costa a costa, mientras la 1.ª división de marines atacaba de flanco para cortar la base de la península. Las bajas de esta operación, que finalizó el 14 de junio, fueron 1.608 marines y 5.000 japoneses.

Finalmente, se dio la batalla decisiva en torno al monte Kunishi. El ataque fue encomendado a dos divisiones del ejército reforzadas con una división de marines. Fue la lucha más dura y costosa de toda la campaña de Okinawa que

duró hasta el 22 de junio, fecha en la cual el general de marines Geiges tuvo el honor de declarar conquistada la isla.

Hay que mencionar la suerte corrida por los dos generales que mandaban esta campaña: El teniente general Ushigima se hizo el haraquiri la noche anterior, mientras que el teniente general Buckner fue muerto por un disparo japonés en un puesto de observación, dos días antes del fin de la campaña.

De la importancia estratégica de la conquista de Okinawa nos da una idea las siguientes fechas:

22 junio 1945: conquista de Okinawa.

6-9 agosto 1945: bombas atómicas sobre Japón.

14 agosto 1945: rendición incondicional de Japón.

### Conclusiones y resultados

Si bien el desembarco de Okinawa fue realizado con toda la capacidad naval, aérea y terrestre de una concentración inmensa de los medios norteamericanos, los combates en tierra fueron tan duros para vencer las defensas japonesas que duraron tres meses. Pero podemos preguntarnos: ¿Por qué no se defendieron en las playas? La respuesta pudiera estar en los siguientes proyectos japoneses:

1. El reconocimiento del poder naval, con sus destructores efectos, que los japoneses habían vivido en desembarcos anteriores.
2. La confianza en los efectos de ataques *kamikazes* que se efectuarían mejor si los invasores habían desembarcado. Se calcula que los ataques suicidas sobre Okinawa fueron 1.900, unas veces sobre concentraciones navales y otras sobre las tropas desplegadas en tierra.

Del esfuerzo realizado por la logística norteamericana nos da una idea el examen del siguiente cuadro, que refleja el esfuerzo industrial que se hizo para la campaña del Pacífico central:

OPERACIÓN	BUQUES	TROPAS	CARGA (ton)
Gilber	63	34.214	148.782
Marshalls	122	85.201	293.792
Marianas	210	141.519	437.653
Palau	109	55.887	199.963
Iwo Jima	174	86.516	280.447
Okinawa	458	193.852	824.567

Para la conquista de Okinawa se libraron los combates más duros y costosos de la campaña del Pacífico, con las siguientes pérdidas:

NORTEAMERICANOS		JAPONESES	
Muertos en acción.....	17.313	Muertos en acción.....	110.000
Heridos y enfermos.....	57.807	Prisioneros.....	7.500
Barcos hundidos.....	36	Aviones destruidos.....	7.800
Barcos averiados.....	368	Tripulaciones.....	12.000
Aviones derribados.....	760		

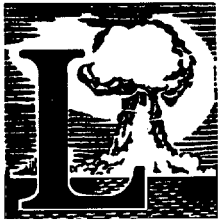


# LA GUERRA ANFIBIA EN EL PACÍFICO DEL SUDOESTE (1941-1945). UN CAMINO HACIA TOKIO

Carlos MARTÍNEZ-VALVERDE  
Correspondiente de la Real Academia de la Historia



## A modo de preámbulo

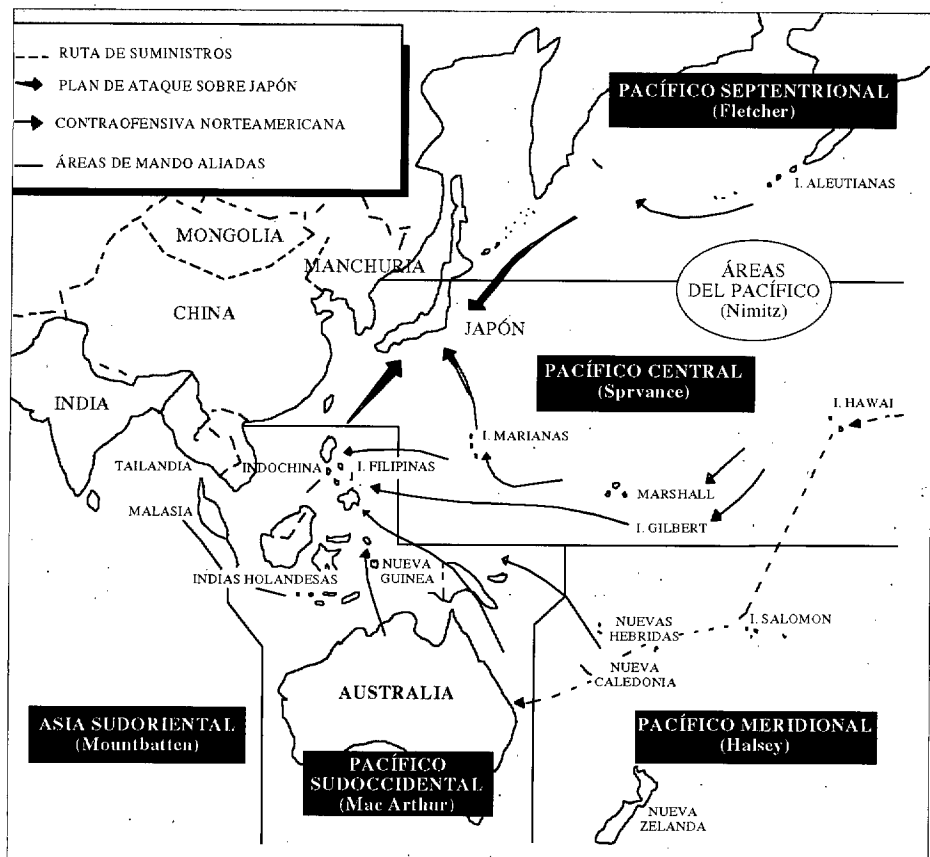


OS japoneses vieron que la situación de la guerra de Europa lo hacía propicio. Era el momento de expansionarse... Trataron de obtener el dominio del mar con su ataque a Pearl Harbor y emprendieron la conquista de la zona de recursos del sudeste asiático. Para esto último atacaron, en fuerza, las Filipinas que era a modo de un bastión que se oponía en su camino, en especial la isla de Luzón. La defendía el general Douglas Mac Arthur y lo hizo muy bien, pero la rendición de su ejército se hizo inminente. Entonces la orden tajante del presidente de la República le hurtó de caer prisionero del enemigo, enviándole a Australia. Era un general de gran prestigio y le reservaba para ulteriores operaciones. Las Filipinas cayeron en poder de los japoneses (1).

Australia quedó amenazada. Los nipones habían establecido un atolón muy fortificado, Rabaul, a modo de una gran «plaza de armas», con numerosas fuerzas de desembarco. Nueva Guinea era como un antemural, y a defenderla acudió Mac Arthur, con tropas australianas y americanas. En la isla empieza una obstinada lucha. Cuando llegaron los aliados ya los japoneses se habían apoderado de Burma, en la costa oriental y estaban a 50 km de Port Moresby, la capital. Mac Arthur consiguió ocupar una línea de alturas donde se hizo fuerte.

---

(1) En 1935, en Tokio, en una visita que hice al Estado Mayor de la Armada, vi en un despacho cercano una gran carta-plano, colgada de la pared en que estaban las islas Filipinas, recuadradas por línea roja. Antes, en Manila habíamos tenido contacto con los oficiales americanos. De modo poco festivo titulaban a su flotilla como «de los suicidas», fundados en la amenaza que sobre las islas pendía. Esperaban un ataque por sorpresa en cualquier momento y sin declaración de guerra previa.



Sectores de mando y responsabilidad aliados, en la segunda guerra mundial, en el océano Pacífico. Dada la importancia que representa la defensa de Australia, continente lleno de recursos y muy amenazado por el Japón, se ve el alcance de la medida de llevar a Mac Arthur a Australia, hurtando el que cayese prisionero en Filipinas, cuando su ejército estaba a punto de tener que rendirse después de una brillante defensa ante la superioridad nipona. A pesar de las diferencias de criterio, puede asegurarse que en realidad hubo una buena acción conjunta entre el almirante Nimitz y el general Mac Arthur.

## Nueva Guinea

Mac Arthur consiguió refuerzos, atacó por la espalda núcleos japoneses con desembarcos que se hicieron en la costa nordeste. A los seis meses de dura lucha se apoderó de Buna y también de Gona. Le llegaron refuerzos a Mac Arthur por vía aérea. Por mar los de la VII Flota de los Estados Unidos. Fue un gran trabajo de acciones, como de tejer y destejer en las que se pusieron de manifiesto las cualidades que tanto se esperaban del general. El 14 de





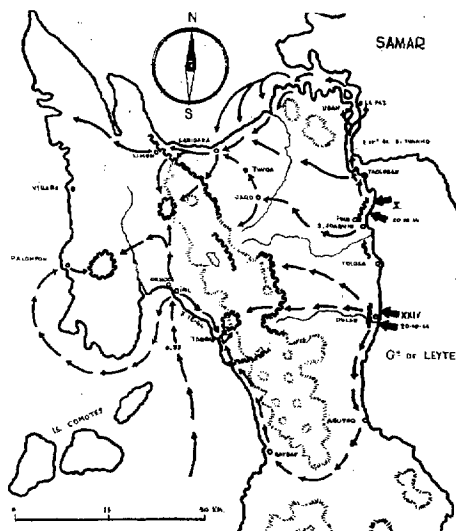
Almirante Halsey, comandante de la III Flota norteamericana.

diciembre (1942) los japoneses se vieron forzados a dejar la isla. El plan que tenían, de gran amplitud, sobre Nueva Guinea y sobre Australia, había fracasado en realidad con la victoria americana el 9 de mayo, en la batalla aeronaval del mar del Coral, al tener que retirarse un convoy de tropas, muy fuerte, procedente de Rabaul al haber sido batida su flota de cobertura, procedente de Truk (tenía además una fuerza de apoyo, procedente de Tulagi, y todo estaba bien coordinado). La batalla fue eminentemente aérea. Perdieron los japoneses 522 aviones, contra los americanos que perdieron tan sólo 147. Costó a los americanos la pérdida del portaaviones *Lexington*, de la fuerza de combate del almirante Fletcher (*Task Group 17*) procedente de Espíritu Santo. Los japoneses

tuvieron seriamente averiado el portaaviones *Shokaku* (todo esto ocurrió durante los días 3 y 4 de junio de 1942).

Las operaciones de Mac Arthur en Nueva Guinea estuvieron a punto de verse perturbadas en el mes de agosto, ello de origen americano, pero era necesario detener la ofensiva japonesa y emprender la ofensiva aliada. El 7 de agosto fuerzas americanas desembarcaron en la isla de Guadalcanal, una de las Salomón, donde los nipones estaban construyendo un campo de aviación. El lugar estaba en la zona asignada a Mac Arthur, pero éste tan sólo pudo mandar a la batalla alguna aviación. Llevaron a cabo estas operaciones importantes fuerzas navales del sector Pacífico del sur, mandadas a la sazón por el almirante Halsey. Hubo grandes combates en tierra y en el mar, cerca de la isla de Savo, (en un lugar que por tantos barcos hundidos recibió el nombre de «Iron Botton»). Esta batalla naval fue calificada por el almirante Nimitz como «una de las furiosas, más tenidas como tal, en la historia» (12-15 de noviembre de 1942). Los japoneses eran reforzados todas las noches con tropas transportadas en destructores (se le dijo «Tokio Express», pero venían de las Bouganville. El campo quedó al fin para los americanos, que le llamaron «Henderson Field» (2).

(2) Se llamaba Guadalcanal, la isla, por ser del pueblo de ese nombre, de la provincia de Sevilla, el maese de campo español, célebre en las expediciones de Mendaña (1568).



Los desembarcos en el golfo de Leyte (20 de octubre de 1944) componen una maniobra anfibia muy compleja. Antes de desembarcar en las playas, las tropas de Mac Arthur ocuparon los islotes cercanos. Después: el asalto anfíbio en toda su fuerza. Más adentro había muy fortificadas posiciones. Hubo grandes envolvimientos por tierra (bordeando la costa y por mar). Y desembarcos en la contracosta que tomaron a los defensores de revés, aniquilándoles. Después: la expansión por las islas. El 19 de enero tomaba Mac Arthur la península de Bataan en la bahía de Manila. ¡Volvió!, como había prometido.

enorme pérdida de vidas que llevará consigo la conquista de Filipinas, pero el general le convence: «no será tanta».

Se termina la conferencia con un «dejar hacer». Las fuerzas de Nimitz seguirán la táctica ya emprendida; Mac Arthur la suya, con la aprobación de reconquistar las Filipinas para pasar de ellas al Japón metropolitano. Hay que tener mucho en cuenta que la acción de Nimitz ha de ser cobertura de la de Mac Arthur, pues para hacer éste su plan se precisa tener el dominio del mar y lo han de conseguir las fuerzas de combate de Nimitz. Mac Arthur, con su clarividencia militar, lo ve. Precisamente el ir a Borneo, a reconquistar zona de recursos, le apartaría de la acción de los barcos de Nimitz. Él tiene a sus órdenes una flota anfibia, pero le hace falta la acción de la gran flota de combate. Ello se va a poner muy de manifiesto en el desembarco de Leyte, en las Filipinas. La demostración va a ser la gran batalla del mismo nombre.

## Junta de guerra en Pearl Harbor

A principios de julio de 1944 se llama a Honolulu a Mac Arthur para tener celebrar, los mandos, un verdadero consejo de guerra, al cual acude como presidente el de la nación americana Roosevelt en persona.

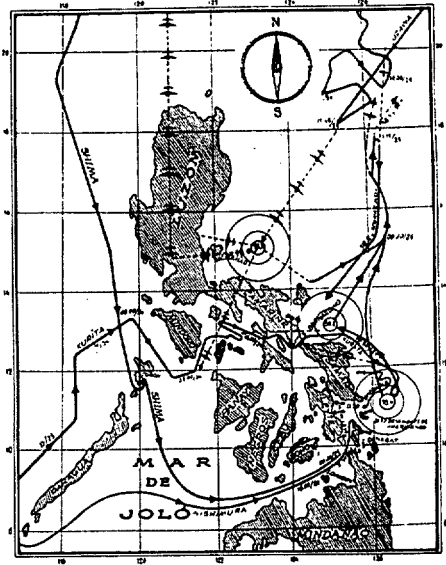
El almirante Nimitz y el general Mac Arthur tienen diferencias notables en su modo de pensar. Refuerza las del almirante King, jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos. Mac Arthur piensa que ha de ir sobre Filipinas y desde allí ir sobre la metrópoli japonesa. Inicia ya sus planes. Nimitz piensa que el triunfo se puede conseguir por el bombardeo por el bloqueo. Para ello ha de ir conquistando islas, islotes y atolones, y acercando así a la metrópoli japonesa los campos de aviación a usar por las fuerzas aéreas americanas. Quieren los almirantes que el esfuerzo del general se centre en recuperar los territorios de materias primas conquistados por los japoneses en su expansión. Roosevelt da la razón a Mac Arthur y se la quita a Nimitz; solamente pone un inconveniente, la

## Desembarco en el golfo de Leyte

Intensificó Mac Arthur la preparación de sus planes para desembarcar en Filipinas. Tenía a sus órdenes la flota de desembarco y apoyo del almirante Kinkaid. Funcionaron en el estudio paralelo de oficiales navales y de tropas de desembarco las «Compañías Anglico», expresamente organizadas para cuando el desembarco no había de hacerse con fuerzas de Infantería de Marina. El 19 de octubre de 1944 saltaron a tierra las tropas en las amplias playas; antes se habían tomado los islotes próximos. Realmente el desembarco en dos cabezas de playa se produjo el día 20. Con el apoyo de los cañones de Kinkaid y de sus aviones actuando desde portaaviones de escolta se vencieron las resistencias de las playas y se siguió adelante, en varias direcciones, para envolver la posición enemiga. Hubo también desembarcos en la contracosta para tomar de revés las fortificaciones japonesas.

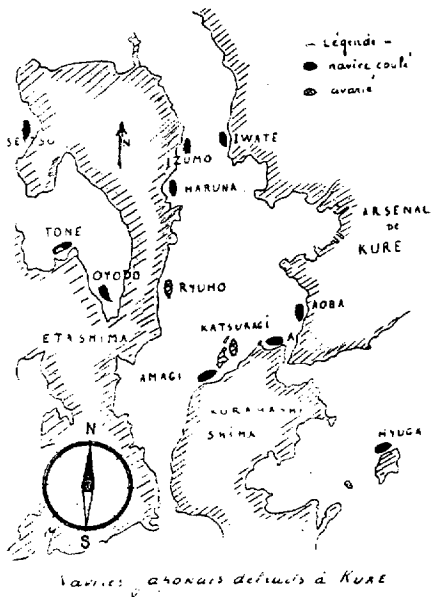
Antes había tenido lugar un apoyo estratégico, bombardeando los campos de aviación de Formosa y los del norte de Luzón los aviones americanos de la III Flota mandada por el almirante Halsey, que efectuaba, aun perteneciendo a las fuerzas de Nimitz, la cobertura estratégica y operativa del ataque de las fuerzas de Mac Arthur (¡flexibilidad!) ejercicio del dominio del mar sin el cual no puede llevarse a cabo acción anfibia alguna.

Y la cobertura operativa se había realizado con gran eficacia, pues los buques japoneses lanzados contra el desembarco (para producir un «Abouquir») fueron bombardeados cuando se acercaban por los mares interiores del archipiélago filipino cubriendo acciones situadas al otro lado de las tierras (¡posibilidades de la aviación!). Así fue posible el verdadero «encaje de bolillos» que efectuaron las tropas de desembarco en la isla de Leyte, dispersando por ella inteligentemente sus columnas de ataque. Así fue posible el paso a la



Penúltima fase de la batalla naval de Leyte, la más grande de la historia (aeronaval, naturalmente). Cada uno de los círculos concéntricos representa uno de los grupos de combate de la III Flota, la mayor de combate que mandaba el almirante Halsey. (El cuarto grupo, el que estaba petroleando, queda fuera del diseño, al este). La III Flota ejercía la cobertura de la operación. Esta fuerza se llamó a veces V Flota para desconcierto del enemigo. Cada uno de los grupos de combate tenía un acorazado, dos pesados, dos ligeros, tres cruceros y quince destructores. Estaba previsto formar un grupo con todos los acorazados. Flexibilidad.

28 juillet .....	attaque de Kuré
30 juillet .....	Tokyo-Nagoya
9-10 septembre .....	Hokkaido, nord de Hondo
13 septembre .....	Tokyo
15 septembre .....	Tokyo



Antes de los bombardeos atómicos, los hubo convencionales, de gran importancia, causando muchos daños en la metrópoli japonesa. Uno fue el del arsenal de Kure.

mente un señuelo para atraer sobre aquél lugar (aguas de cabo Engaño, así se llama el extremo nordeste de Luzón —parecía el nombre una premonición del gran combate—). Pues sí, Halsey fue al engaño con tres de sus grupos de combate (el cuarto estaba lejos petroleando, fuera de juego). Así el almirante Kurita con poderosos acorazados pudo meterse por el estrecho de San Bernardino y tomar desprevenidos a los portaaviones de escolta de Kinkaid, que fueron heroicamente defendidos por una flotilla de destructores, los de su propia escolta. Todo esto sabiendo que se acercaban las fuerzas japonesas de Kurita que habían sido bombardeadas. Por el sur había de penetrar en el golfo de Leyte otra fuerza naval nipona constituida por dos escuadras de acorazados y cruceros. Éstas sí fueron interceptadas por las propias fuerzas del almirante Kinkaid.

Se creó una situación de intensa en los mandos americanos. ¿Dónde estaba Halsey? Estaba previsto que con sus grupos de combate, desgajando acorazados formase un grupo para hacer frente a Kurita. Pero fue éste el que

isla de Samar, a la de Camerines y marchar sobre Manila y extenderse por las islas del archipiélago codiciado: camino de la metrópoli japonesa y a la vez bastión defensivo de su línea de comunicaciones con la vital zona de recursos. Ésta caería sin ser ocupada, pensaba Mac Arthur rozando esta zona, ya en terreno asiático operaban las tropas de lord Mountbatten, que mandaba esa importante zona del gran teatro de operaciones.

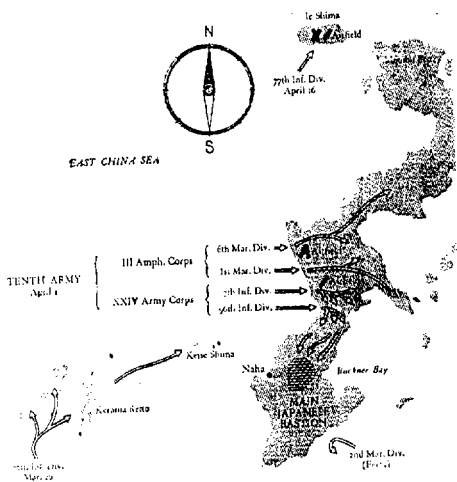
Hemos de pasar a ver cómo se desarrolló la batalla naval de Leyte y cómo al ganarla hicieron posible la victoria de Mac Arthur.

### Batalla naval de Leyte

Las islas y los estrechos condicionan el acercamiento de las escuadras japonesas, como ocurre a las batallas terrestres: por el norte se acercó a Leyte la del almirante Ozawa, con portaaviones y acorazados convertidos en tales. Era real-

inesperadamente resolvió todo, pues sin saberse por qué dio la vuelta y se metió de nuevo en el estrecho de San Bernardino, retirándose. Las fuerzas japonesas de Surigao fueron aniquiladas por los barcos de Kinkaid, y la gran batalla naval de Leyte fue una victoria americana a pesar del «bull run» de Halsey, equivocación sin duda debida a su gran combatividad, la que le había dado el apodo de «el Toro».

Es curioso observar que en esta gran batalla aparecieron los primeros kamikazes japoneses (3). El primero, dando ejemplo fue el del contralmirante Arima.



### Okinawa. Conjunción de esfuerzos

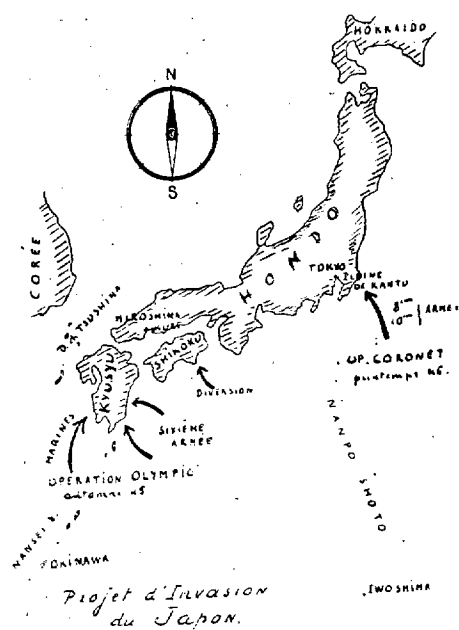
El 3 de febrero (1945) entró Mac Arthur en Manila, haciendo realidad su expresión: «Volveré», que fue su despedida cuando partió en 1941.

En el próximo jalón, Okinawa, conjunción de esfuerzos en el acercamiento al Japón. No están personalmente ni Nimitz ni Mac Arthur, pero sí estarán sus fuerzas uniendo los dos esfuerzos. Nimitz había seguido en sus conquistas de atolones y de islas. Sus fuerzas habían tomado Iwo Jima en el mes de febrero (1945). Se trataba ahora de poner los campos de aviación aún más cerca de la metrópoli japonesa. Para Mac Arthur acercarse para el asalto final. Dos ideas diferentes para la consecución de la victoria, pero que se complementaban. ¡Acción conjunta!

El día 1 de abril (1945) desembarcaron en la costa oeste de Okinawa dos divisiones de marines y dos de infantería del Ejército, componían el 10.<sup>o</sup> Ejército. Y en marzo fuerzas de la 77 división de infantería habían ocupado los islotes coralinos vecinos de Kerama Reto. Los marines lo encontraron más fácil debido al intenso fuego de apoyo naval que tuvieron (4). Los que curvaron a la izquierda avanzaron hasta el norte de la isla, los buques por ambos

(3) *Kamikaze*: viento divino en recuerdo de uno muy fortísimo que sopló en 1570 con ocasión de una inminente invasión mongólica echando a pique a sus buques. Los japoneses tenían gran confianza en su valor y en el sacrificio a la patria y por el emperador. La vida no contaba.

(4) Existe una película de las de instrucción que, con el título de *El cañón naval en Okinawa*, muestra el gran efecto que tuvo la artillería de los buques en aquella ocasión. He empleado mucho esta película en cursos de artillería de la Escuela del Ejército. Quedaban impresionados de la eficacia del apoyo del fuego naval.



Mac Arthur esperaba terminar la guerra con la invasión de la metrópoli japonesa, mediante dos operaciones sucesivas. Una, la «Olympic», que había de realizarse en la isla de Kyusyu, en otoño de 1945. Y otra, la definitiva, en la isla de Hondo, cerca de Tokio, la operación «Coronet», que tendría lugar en la primavera de 1946. Vemos que no fueron necesarias.

de aviones y de buques. Hasta el acorazado *Yamato* de 63.000 t fue empleado en misión suicida y hundido. Los americanos e ingleses extremaron su acción defensiva contra los ataques kamikaze, empleando espoletas de proximidad aun en la artillería principal de sus buques y destacando *pickets*, grupos avanzados. Se derribaron más de 1.800 kamikazes. Perdieron en total los japoneses 2.336 aviones y 577 los aliados.

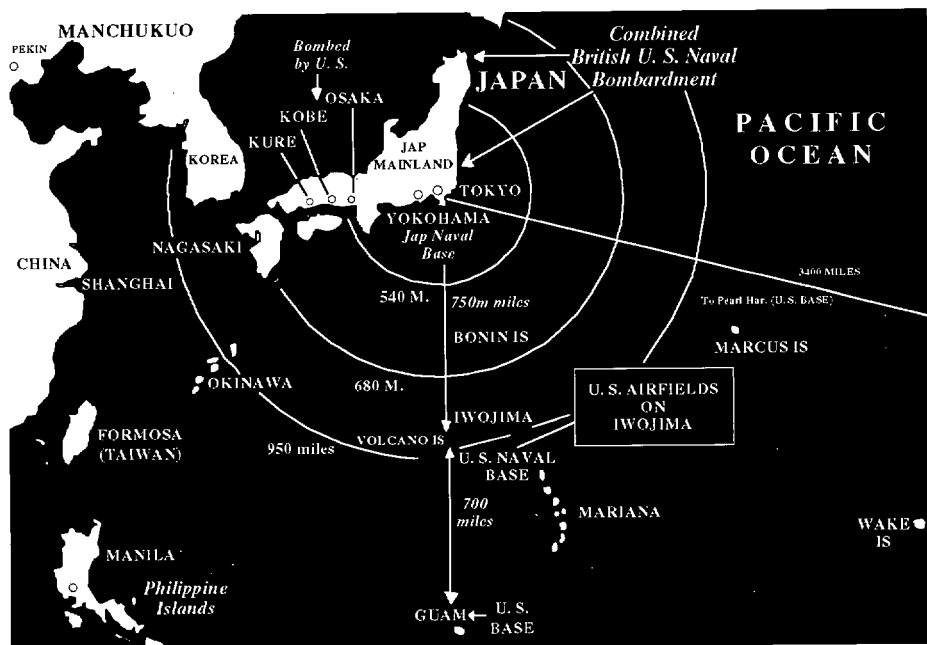
### Clave de victoria

Seguía Nimitz pensando que la victoria se obtendría con el bombardeo y el bloqueo y ambas cosas se hicieron en gran medida. Hubo grandes ataques a Kure, produciendo en su arsenal grandes pérdidas y buques hundidos, también sobre Tokio y sobre Hokkaido, al norte de Hondo. Y Mac Arthur seguía perfi-

lados de la isla, apenas si hubo prisioneros japoneses, hubo ataques *banzai* y muchos suicidios. Los principales jefes se hicieron el haraquiri, al parecer no se dio cuartel.

Las fuerzas del Ejército lo tuvieron más difícil que los *marines*, pues el terreno que tenían que conquistar estaba muy fortificado. Su general murió en combate; los *marines* fueron traídos desde el norte y juntos todos despejaron la situación. Antes, para ello, la 2.<sup>a</sup> división de *marines*, no empleada hasta el momento, había hecho un amago de desembarco en el frontón de costa sudeste de la isla. Y la 77 división de ese Cuerpo había ya conquistado en el norte la pequeña isla de Shima, donde los japoneses tenían campos de aviación (también los tenían al centro de Okinawa). Vinieron muy bien a los americanos para el ataque a las islas metropolitanas japonesas, unidos ya a los que tenían en Iwo Jima desde el mes de marzo (avance de Nimitz).

A pesar de la victoria conseguida en tierra, hubo además grandes ataques japoneses con signo suicida,



Alcances, desde el principio de la ofensiva americana se fueron acercando a Tokio aeródromos para bombardear la capital nipona. Se consiguió una intensa acción de bombardeo al conquistar los americanos Iwo Jima y después Okinawa. Antes casi como respuesta al ataque a Pearl Harbor, el bombardeo de Tokio, con aviones del Ejército (de mayor radio) desde el portaaviones *Hornet*. Una vez más, flexibilidad.

lando la invasión: tenía un plan a realizar en dos fases sucesivas: la operación «Olympic» sobre las islas Kyusyu y de Shikoru, que se desarrollaría en otoño, y la «Coronet» para realizar en la primavera de 1946, desembarcando dos ejércitos, el 8.º y el 10.º, ya en la isla de Hondo, cerca de Tokio. Su ímpetu era grande, y había un almirante que le seguía de cerca, era Halsey, el «Bull» que «ansiaba montar el caballo del emperador». Mac Arthur era ya jefe de todo el inmenso teatro de operaciones del Pacífico (*the right man for the right job*), un general del Ejército mandando en aquel ambiente marítimo. Pero su gran inteligencia hacía dejar hacer a los almirantes su cometido; empezando por Nimitz, que había sido su oponente y que en tantas cosas pensaba distinto a él. Pero estaban de acuerdo en una cosa, en vencer al enemigo, eran dos oficiales generales dignos de todo encomio y conocedores del «consenso» (la palabra es moderna, pero la función existía antes... siempre).

Algo terminó el conflicto. Fue un bombardeo, pero especial de suma destrucción. El presidente Truman, después de un detenido examen de conciencia, para evitar precisamente una gran pérdida de vidas humanas, autorizó el bombardeo atómico de Hiroshima y de Nagasaki.

La valiente resistencia del Japón se derrumbó ante tamañas destrucciones. Se acabó el *Dai Nipon Kaisha*, el gran imperio del Japón. Vino la rendición incondicional, se firmó a bordo de un gran acorazado americano, el *Missouri*, fondeado en la bahía de Tokio, con presencia de almirantes y generales aliados. Recibió esa rendición el general Douglas Mac Arthur, comandante en jefe, representando a todas las potencias vencedoras. *The right man for the right job* dirían una vez más sus seguidores americanos más entusiastas, que eran muchos. Pasó a ser gobernador general de la nación conquistada, para fracasar después en sus relaciones con el gobierno de los Estados Unidos, cuando la guerra de Corea. ¡Sólo Dios es vencedor!





# EL DESEMBARCO NORTEAMERICANO EN INCHON DURANTE LA GUERRA DE COREA

Julio ALBERT FERRERO



## Antecedentes del conflicto



En la conferencia de El Cairo en 1943, durante la segunda guerra mundial, se estableció que Corea, ocupada por el Japón desde hacía más de 30 años, pasaría a ser un país independiente. Esta decisión fue reiterada por los aliados en Postdam, en julio de 1945. La URSS se unió a esta declaración al entrar en guerra con el Japón. Al término de la segunda guerra mundial, finalizó la ocupación japonesa. Los Estados Unidos y la URSS acordaron, por cuestiones de conveniencia, que las fuerzas japonesas situadas al norte del paralelo de 38° de latitud norte, se rendirían al comandante soviético y que las del sur de dicho paralelo lo harían al comandante norteamericano.

Anteriormente los soviéticos habían dado oficialmente su conformidad para establecer un gobierno provisional y democrático en Corea, por tanto el paralelo 38 sólo tenía el significado de una mera línea de conveniencia que fijaba la separación de las dos fuerzas de ocupación y en ningún caso significaba una barrera de separación permanente política, militar y económica.

Pronto los rusos impidieron el paso a través de dicha línea sin autorización de sus mandos militares. Con ello se puso de manifiesto que los mandos soviéticos habían recibido la orden de separar las dos zonas de influencia, la del norte de carácter industrial y la del sur de carácter agrario, que indudablemente dificultaba una futura reunificación.

De común acuerdo, también entre la URSS y los Estados Unidos, se formó una comisión conjunta con el objeto de crear un fideicomiso formado por las cuatro potencias vencedoras para la proclamación de la independencia de Corea y el establecimiento de un sistema democrático. Tras dos años de interminables conversaciones, en las que los soviéticos pusieron toda clase de trabas, los Estados Unidos propusieron la realización, en ambas zonas, de unas elecciones bajo la supervisión de la ONU, para elegir legislaturas independientes, que posteriormente propusiesen una legislatura nacional provisional para nombrar el gobierno coreano. Esta propuesta no fue aceptada por la URSS y su ministro de Asuntos Exteriores, Molotov, propuso la retirada de



El vicealmirante Arthur D. Struble con el vicealmirante británico William Andrews y al contralmirante Allan E. Smith.

Corea de las fuerzas militares soviéticas y norteamericanas y que fuesen los coreanos los que decidieran su futuro político.

Los Estados Unidos llevaron el problema a la ONU, que nombró a una comisión compuesta por representantes de nueve naciones que se trasladaron a Corea del Sur ante la protesta rusa por considerar a la ONU incompetente para tratar de una cuestión que era de exclusiva responsabilidad de los coreanos. La URSS no permitió la entrada de esta comisión en Corea del Norte. Ante este hecho, lo ONU ordenó que la comisión procediese a llevar a cabo elecciones en «aquellas regiones de Corea que fuesen accesibles a la Comisión». En consecuencia, las únicas elecciones posibles tenían que hacerse únicamente en la zona meridional, y así quedó formado el gobierno de la República de Corea en 1948, que fue reconocido por la ONU, pero no por la URSS, que a su vez dio origen a la denominada República Popular Democrática de Corea en claro desafío a la ONU.

Durante los años 1948 y 1949 los norcoreanos promovieron numerosos incidentes armados a lo largo del paralelo 38 y solicitaron la retirada de ambas fuerzas. Las fuerzas norteamericanas abandonaron Corea, lo que provocó un aumento de los incidentes, produciéndose una auténtica guerra de guerrillas con duros combates. Esta continua provocación iba encaminada a llegar a una guerra civil para implantar el comunismo en toda la Península.

La retirada de fuerzas perjudicaba a los Estados Unidos debido a la asimetría que producía la gran diferencia de distancia al territorio de los Estados Unidos respecto a la cercanía del territorio soviético con el que colindaba. La triste realidad fue que la retirada de las fuerzas estadounidenses motivó el ataque norcoreano, propiciado por la URSS, y estimuló la agresión del Norte.

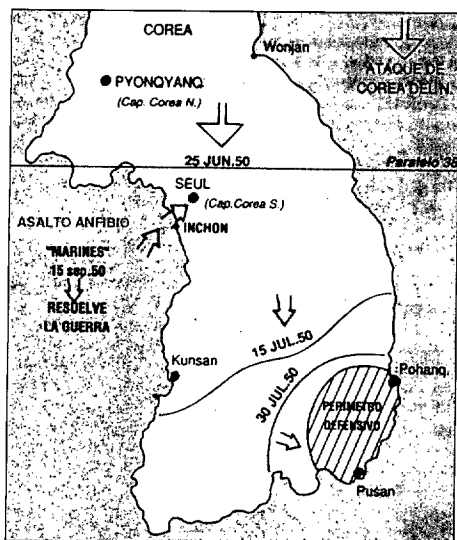
La URSS, al parecer, nunca pensó que la invasión de Corea del Sur provocase la intervención norteamericana, ya que esta Península había quedado fuera del perímetro defensivo establecido oficialmente por los Estados Unidos. Asimismo, la retirada de las tropas norteamericanas de Corea y la evacuación de la Infantería de Marina (IM) de la península de Shantung en China, hacía pensar en una tendencia americana abandonista y, por tanto, que toda incursión comunista en Corea del Sur no encontraría más oposición que las de las débiles fuerzas surcoreanas.

### **Comienzo de las hostilidades y su evolución hasta el desembarco en Inchon**

El 25 de junio de 1950, seis divisiones norcoreanas, tres brigadas de policía de fronteras apoyadas por unos 100 carros de combate y un gran número de piezas de artillería cruzaron el paralelo 38. El Consejo de Seguridad de la ONU condenó el ataque y recomendó a todos los miembros la intervención armada bajo la dirección de los Estados Unidos. El conflicto quedaba bajo la dirección del general Mac Arthur, jefe del Mando Unificado norteamericano del Extremo Oriente. Esta decisión pudo tomarse ante la ausencia del representante soviético, evitándose el derecho de veto que con toda seguridad hubiera esgrimido.

La VII Flota norteamericana se concentró en Japón y quedó a las órdenes del jefe de las Fuerzas Navales del Extremo Oriente, mando componente naval del citado mando unificado. Comenzó el bloqueo naval y el bombardeo aeronaval sobre Corea del Norte, y se le incorporaron unidades navales del Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda.

Desde el comienzo de las hostilidades las fuerzas terrestres norcoreanas, bien adiestradas y numéricamente superiores a las norteamericanas (inicialmente sólo unos 700 hombres transportados urgentemente desde Japón por vía aérea) y a las de Corea del Sur avanzaron por todas las carreteras hacia el sur hasta el desembar-



co en Inchon. Los norcoreanos progresaron rápidamente arrinconando a las fuerzas de la ONU y a las de Corea del Sur, en el extremo meridional de la península, en un pequeño perímetro centrado sobre el puerto de Pusan.

La misión inicial norteamericana era la de «aguantar» en la cabeza de puente de Pusan. Los Estados Unidos intensificaron el transporte de fuerzas terrestres desde el Japón hasta Corea, y para contener la embestida llevaron a cabo un desembarco en el puerto de Pohang, situado en el límite interior del perímetro defensivo de Pusan para desembarcar la 1.ª división de caballería. El desembarco fue un mero ejercicio por no ser

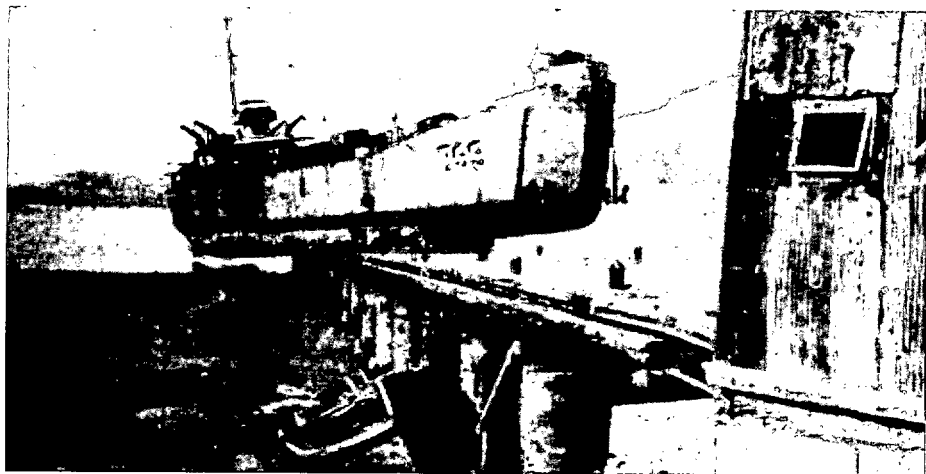
costa hostil la zona de asalto. La VII Flota prestó apoyo aéreo inmediato a las fuerzas del VIII Ejército americano que defendían el perímetro de Pusan, hostilizadas por las fuerzas norcoreanas, reforzando el apoyo que proporcionaba la Fuerza Aérea Americana.

Durante dos meses el apoyo aéreo inmediato a las fuerzas terrestres, proporcionado por los aviones de la VII Flota, fue vital para la defensa del perímetro de Pusan. En Corea se incorporó un grupo de ataque de apoyo con portaaviones de escolta y aviación embarcada de la Infantería de Marina para apoyo aéreo inmediato de la brigada de Infantería de Marina que operaba eficazmente en la defensa del perímetro de Pusan.

### Decisión, planeamiento y concepto de la operación de desembarco en Inchon

El asalto anfibio en Inchon fue una idea personal del general Mac Arthur que en principio contó con la oposición de la Junta de Jefes de Estado Mayor americana y de los mandos navales, que consideraban en cierto modo una operación «contra natura» muy arriesgada. La selección de la zona obedecía a razones políticas, militares y estratégicas. Políticas por la importancia que suponía la conquista de la capital, Seúl; militares porque estaba en una zona débilmente protegida, y estratégicas, quizá las más importantes, porque al cerrar el paso del norte cortarían las líneas de abastecimiento del ejército norcoreano.

El almirante de la VII Flota y el general jefe de la 1.ª división de Infantería de Marina consideraban que la operación vulneraba la doctrina anfibia debido



El LST 799 fuera de su elemento.

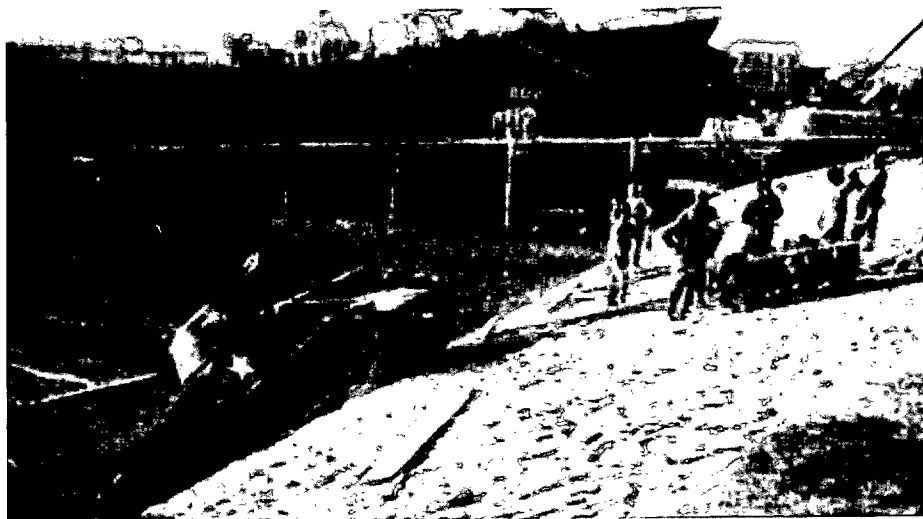
a las malas condiciones hidrográficas: las mayores mareas del mundo, corrientes marinas de hasta cinco nudos, el canal de acceso estrecho y tortuoso fácilmente minable y con peligro de ser batido por la artillería costera, la gran distancia desde la mar hasta la costa durante la bajamar, tres millas; la existencia de unas escolleras de piedra protectoras de la ciudad.

Se necesitaban además siete metros de calado para que los transportes de ataque pudieran atravesar el canal, condición que sólo se cumplía en las pleamares del 15 de septiembre, del 10 de octubre y del 3 de noviembre. Esto fijaba la fecha y la hora del desembarco, con lo que se eliminaba la sorpresa táctica y la flexibilidad que requiere toda operación anfibia. Además otro gran inconveniente que suponía la existencia de la isla de Wolmi-Do, unida por una lengua de tierra con el puerto y que dominaba el acceso a Inchon.

Douglas Mac Arthur consiguió convencer a sus mandos componentes, que llegaron a definir la operación como posible pero de muy alto riesgo. Sin embargo, la audacia, la decisión y el elevado grado de adiestramiento hicieron posible el éxito.

El planeamiento y la ejecución estuvo a cargo del almirante de la VII Flota, nombrado almirante de la Fuerza Operativa Conjunta, el almirante jefe del grupo anfibia designado como jefe de la fuerza de ataque y el general jefe de la 1.ª división de Infantería de Marina como jefe de las fuerzas de asalto. El concepto de la operación, concebido por el propio general Mac Arthur, consistía en: neutralizar la isla de Wolmi-Do, asalto anfibia inicial sobre esta isla, asalto anfibia principal sobre Inchon, ampliación de la cabeza de playa para ocupar un aeródromo cercano (Kimpo) y conquista posterior de Seúl.

La fuerza de desembarco, constituida como el X Cuerpo de Ejército, estaba formada por la 1.ª división de Infantería de Marina y la 7.ª división de Infantería.



Carro de combate caído por las escolleras durante el desembarco en Inchon.

### Neutralización y asalto de la isla de Wolmi-Do

Se inició el 10 de septiembre, día D-5, con un bombardeo de los aviones de la Infantería de Marina embarcados en el grupo de los portaaviones de escolta, bombardeo que se continuó durante dos días para ablandar las defensas de la isla.

El día 13 una fuerza avanzada de ataque compuesta por cinco cruceros y siete destructores aliados se aproximaron, fondeando los cruceros para ocupar posiciones para el bombardeo naval. Los destructores penetraron por la canal durante la bajamar, lo que permitió avistar y destruir con la artillería la mayor parte del campo minado. Posteriormente fondearon frente a la isla muy cercanos a la costa para atraer sobre ellos el fuego de las baterías costeras, y así poder localizarlas y destruirlas. Comenzó el fuego artillero; minutos después fue respondido por las baterías costeras. El bombardeo continuó durante una hora y los destructores se retiraron apoyados por el fuego de los cruceros. El día 14 los destructores tomaron idénticas posiciones alrededor de la isla abriendo fuego. El bombardeo continuó y la isla quedó envuelta en llamas y humo.

En la madrugada del día 15, día D, la fuerza avanzada de ataque, reforzada por tres buques lanzacohetes y los aviones de los portaaviones, abrieron fuego sobre la isla. Por la popa navegaba en demanda de la isla la fuerza de ataque anfibia que inició el asalto a los 48 minutos, poniendo en tierra un batallón de Infantería de Marina que encontró una débil resistencia. En 45 minutos ocuparon la isla. El resto del día la fuerza desembarcada se dedicó a preparar el camino que le unía con Inchon.



Una bajamar de casi diez metros dejó a esta barcaza de desembarco varada sobre el casco de un LST hundido.

### **El asalto anfibio sobre Inchon**

El desembarco de Wolmi-Do fue la acción preliminar de la operación que eliminaba la sorpresa táctica. El asalto principal ofrecía varias dificultades, en primer lugar la Infantería de Marina nunca había desembarcado en el centro de una ciudad grande tras la que puedan protegerse las fuerzas defensoras. Las playas de desembarco no eran tales playas, sino que se trataba de unas escolleras de piedra dura y de unos cinco metros de altura. A la 1730, hora H y de la pleamar, poco antes del ocaso, fue seleccionada con luz diurna exigida por las dificultades de navegación en el canal de entrada, pero privaba a los *marines* del periodo de luz que requiere la preparación contra futuros contraataques.

El último bombardeo sobre las playas de Inchon fue por la tarde, duró 45 minutos y fue llevado a cabo conjuntamente por cruceros, destructores y buques lanzacohetes con gran potencia de fuego.

La costa que circundaba Inchon estaba constituida por las citadas escolleras de piedra dura. Se seleccionaron cuatro tramos, que siguiendo la denominación anfibia se les bautizó con el nombre de playas. La idea de la maniobra consistía en efectuar el asalto con fuerzas de la 1.<sup>a</sup> división de Infantería de Marina simultáneamente en las playas Roja y Azul, tomar Inchon con el apoyo de los *marines* procedentes de la isla de Wolmi-Do a través de su comunicación con el puerto y posteriormente desembarcar sin oposición la 7.<sup>a</sup> división de Infantería que progresaría hacia Seúl conquistándola.

Las fuertes mareas no permitían abordar la playa Roja hasta la pleamar siguiente, por ello para garantizar el abastecimiento nocturno, estimado en 3.000 toneladas, los buques transportes de carros, LST, tenían que quedar varados justo detrás de las fuerzas asaltantes. Por tanto, las LST eran blancos estáticos con peligro de ser destruidas. Esto fue un riesgo aceptado contando con la pérdida de la mayor parte de ellas, cosa que no ocurrió.



En esta playa se formaron 23 olas de embarcaciones de desembarco, LVT, y ocho con LST. Cada LVT llevaba un par de escalas con garfios para afirmarlas a las escolleras que quedaban por encima de la altura de las proas de las LVT. En algunos casos los garfios resultaron cortos y los infantes tuvieron que escalar trepando unos sobre otros.

Simultáneamente, o sea también a las 1730, la playa Azul fue abordada por 15 olas de LVT y seis de embarcaciones de transporte de personal, LCVP. También aquí la escollera fue un problema llegando a emplear dinamita para abrir boquetes. En esta playa la reacción de los defensores fue ligera y los marines pudieron progresar para cortar los accesos a Inchon.

Una hora después comenzó en la playa Roja la varada de las LST a seis nudos con intervalo de cinco minutos. Algunas de ellas saltando sobre las piedras se incrustaron sobre la escollera y abrieron boquetes. Estas varadas fueron espectaculares y arriesgadas ante la reacción de las fuerzas defensoras. Continuó la descarga durante la noche y las LST quedaron varadas sobre el fango. También durante esa noche se efectuó la descarga logística en las playas Verde y Amarilla (que estaban en el interior del puerto de Inchon).

El día 16, D-1, los marines surcoreanos (integrados en las fuerzas de asalto) conquistaron Inchon y se alcanzó un perímetro de cinco millas de radio centrados sobre la playa Roja, iniciándose la descarga general. Consolidada la cabeza de playa, el mando de la operación pasó al general de la 1.<sup>a</sup> división de Infantería de Marina, jefe de la fuerza de asalto. A las 2005 se ocupó el aeródromo de Kimpo.



A las 1400 del día D-2, el 17 comenzó el desembarco administrativo, (es decir, sin oposición) de la 7.<sup>a</sup> división de Infantería. Establecido en tierra todo el X Cuerpo de Ejército, progresó hacia Seúl conquistándola, bajo el mando de su general, que mandó todas las fuerzas de desembarco.



### Consideraciones finales

El desembarco en Inchon fue la operación más importante de la Marina norteamericana en Corea. Realizado brillantemente, fue un éxito total que cambió el curso de la guerra. El ejército norcoreano privado de sus líneas de abastecimiento y atacado por el norte y por el sur quedó eliminado. A los pocos días las fuerzas de la ONU consiguieron liberar todo el territorio de Corea del Sur.

Se realizó sin amenaza de superficie ni submarina. Como ya se ha indicado, la amenaza de minas fue la razón por la cual el asalto inicial sobre la isla de Wolmi-Do se hiciese en la hora de la bajamar y que, por el contrario, el asalto principal sobre Inchon fue en la hora de la pleamar impuesta por el calado de los transportes de ataque

La guerra de Corea fue una guerra limitada en el espacio, pero de gran envergadura. Lucharon cinco millones de hombres. Contradijo a los que habían vaticinado que el arma nuclear eliminaría a las armas convencionales en los conflictos del futuro.

En cuanto a los principios de mando y técnicas de la doctrina anfibia tradicional del desembarco, no aportó nada nuevo.

### Conclusiones

1. Revalorización de las operaciones anfibas y por consiguiente de la Infantería de Marina.

El general del Ejército Douglas Mac Arthur, cerebro director del asalto a Inchon en el acorazado *Missouri*.



Desembarco en Inchon.

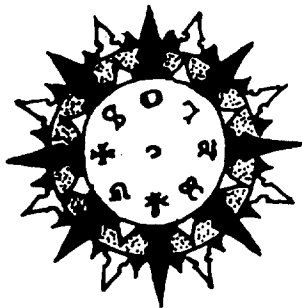
descarga general. De aquí surgió posteriormente la táctica del envolvimiento vertical de las cabezas de playa.

2. Necesidad para los Estados Unidos de mejorar la información táctica para las operaciones anfibias en todas las partes del mundo.

3. La existencia del arma nuclear obliga a modificar la concentración de buques transportes y de tropas. Esto ha dado lugar al establecimiento del Escalón de Mar, es decir el alejamiento de los transportes de ataque lejos de la costa durante la fase del movimiento buque-costa, que deberá iniciarse más allá del horizonte.

4. Acelerar el tiempo de descarga e incrementar la velocidad de los buques anfibios.

5. Incrementar el empleo de los helicópteros en la guerra anfibia, tanto para el asalto como para la



## BIBLIOGRAFÍA

*La Guerra en el Mar en Corea.* Editorial Naval.

ÁLVAREZ-MALDONADO, Ricardo, y GAMUNDI, Abel: *Las Operaciones Anfibias.* E.N. Bazán.

# LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Ricardo ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA



## Introducción



L carácter monográfico del presente número de la REVISTA DE MARINA recomienda dedicar, en el relato que a continuación se hace de la campaña de las Malvinas, atención preferente al asalto anfibio llevado a cabo por las Fuerzas Armadas británicas en la bahía de San Carlos el 21 de mayo de 1982, cuarenta y ocho días después de haber sido ocupadas las islas por los argentinos. Dicha preferencia no excluye hacer un somero relato de las causas y desarrollo de este sorprendente e inesperado conflicto bélico entre dos naciones pertenecientes al «civilizado» mundo occidental.

En 1966 el ministro de Defensa británico, en una alocución dirigida a las Fuerzas Armadas del país, auguró que éstas en el futuro nunca tendrían que llevar a cabo un desembarco en costa hostil y mucho menos unilateralmente, ya que siempre operarían formando parte de una fuerza combinada. Catorce años más tarde, las Fuerzas Armadas británicas serían protagonistas del último asalto anfibio registrado en el siglo XX.

## Las Malvinas, factores geográficos

Las Malvinas se encuentran a unas 400 millas de la costa argentina de la Patagonia y, aproximadamente, a 7.000 de las islas británicas. El archipiélago de las Malvinas, junto con el de las Georgias y las deshabitadas Sandwich del Sur, forman un arco de posesiones británicas extendidas a partir del primero en dirección ESE.

En el Atlántico sur el Reino Unido también contaba con la isla de Ascensión, situada a unas 3.300 millas al ENE de las Malvinas. Isla que, como veremos, desempeñó un importante papel en esta campaña.

El valor geoestratégico de las Malvinas, respecto a la entrada oriental del estrecho de Magallanes y a la Antártida, virgen continente con futuro, no es desdeñable. Durante la primera guerra mundial fueron factor influyente en la derrota infligida en 1914 a la escuadra alemana de Graf Spee, procedente del Pacífico, por la del almirante inglés Sturdee.

El archipiélago de las Malvinas está constituido por dos islas principales separadas por el estrecho de San Carlos y otros islotes más pequeños que llegan a los doscientos. Las principales son la Gran Malvina, que es la occidental, e isla Soledad, que es la oriental. En el extremo de levante de esta última se encuentra la capital del archipiélago: Port Stanley o Puerto Argentino. La peculiar forma de isla Soledad, dividida en dos mitades por el istmo de Darwin, puede apreciarse en la figura número 1. En el estrecho de San Carlos, cerca de su acceso norte, en la costa oeste de isla Soledad, se encuentra la bahía de San Carlos que, como más adelante veremos, fue el lugar elegido para el desembarco principal por los británicos.

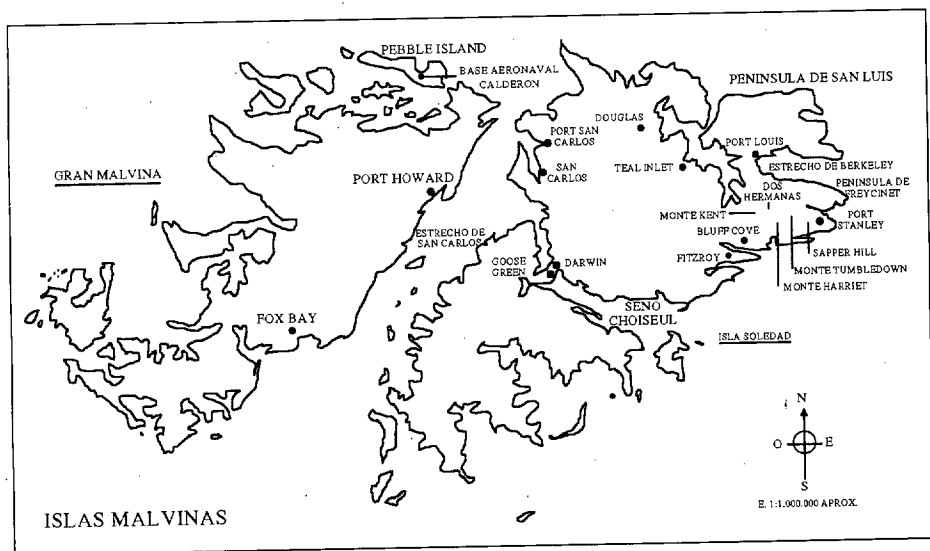


Gráfico núm. 1.

Las Malvinas tenían en 1982 unos 1.800 habitantes. La mitad de ellos localizados en la capital, Port Stanley, donde residía el gobernador británico. El resto se hallaba disperso en pequeñas granjas prácticamente aisladas por las pésimas comunicaciones que entonces existían, dedicado a la ganadería lanar, principal y única industria de la colonia. Port Stanley contaba con un aeropuerto con una sola pista de 1.200 metros, seis millas al sur de la población.

Las islas Malvinas o Falkland, como las llaman los ingleses, en los 52' S tienen una superficie de 12.000 Km<sup>2</sup>, extendiéndose unas 100 millas de oeste a este. El terreno es ondulado y debido al riguroso clima está prácticamente desforestado, abundando los pastizales. El litoral muy dentado, ofrece buenas playas y resguardados fondeaderos.

## El conflicto político anglo-argentino

Las Malvinas fueron españolas hasta que Argentina obtuvo su independencia. Inglaterra ocupó las islas por la fuerza en 1835, y pese a las justas reclamaciones de Argentina nunca se las ha devuelto.

Una resolución de la ONU, la 2.065, de 1965, instaba a las partes a negociar la devolución de la soberanía de las islas a Argentina. Los sucesivos gobiernos británicos, hábiles en el escarceo diplomático dilatorio, nunca la cumplieron. Las últimas conversaciones mantenidas sobre este tema en febrero de 1982 fracasaron como todas las anteriores. Cualquier argentino, con independencia de su ideología política, estaba convencido de la justicia de su causa y consideraba que la restitución de las islas a la soberanía argentina estaba por encima del pretendido derecho de los isleños a decidir su futuro que, como argumento justificativo, esgrimía el Reino Unido. Como puede deducirse, el conflicto de las Malvinas, aunque distante, no era tan distinto al de Gibraltar, según frase poco feliz del entonces presidente del gobierno de España, Leopoldo Calvo Sotelo.

## La decisión argentina

La pertinacia del Reino Unido en eludir el mandato de la ONU hizo que la Junta Militar presidida por el general F. Galtieri, que entonces regía el país, llegara a la conclusión de que sólo el hecho consumado mediante el empleo controlado de la fuerza, podría resolver definitivamente el conflicto. Partidario acérrimo de esta medida era el almirante Anaya, miembro de la Junta, que había sido agregado naval en Londres y conocía bien la idiosincrasia británica.

La propaganda anglosajona ha cargado las tintas en la intención de la Junta de salir de la difícil situación interna del país ganando su popularidad mediante la exaltación del patriotismo nacional.

La decisión de la Junta se basó en dos supuestos equivocados: la creencia de que el Reino Unido sólo reaccionaría levantando una polvareda diplomática, y en contar, al menos, con la neutralidad de los Estados Unidos, aliado de la Argentina en la UEA y con un gobierno que había acogido con simpatía el nombramiento del pronorteamericano Galtieri. Éste, probablemente, estimaba que la potencia hegemónica mundial, erigiéndose en árbitro de la polémica, impondría una solución política favorable a Argentina.

La Resolución número 505 de la ONU, de 2 de abril, condenando a Argentina y exigiendo la retirada de sus fuerzas de ocupación de las Malvinas, apoyada en el Consejo de Seguridad por los tres grandes, Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, y la abstención de los otros dos, sacó a la Junta Militar de su error respecto a la postura de Norteamérica. España se abstuvo. Sólo Panamá, gallardamente, apoyó a Argentina.

En el conflicto los Estados Unidos se decantaron decididamente a favor del Reino Unido tanto en el terreno diplomático como en el campo militar. En este último facilitaron información, suministraron material y prestaron apoyo logístico a las Fuerzas Armadas británicas.

### **La ocupación de las Malvinas por los argentinos**

La llamada Operación *Rosario* se inició el 2 de abril con los desembarcos realizados este día. Los primeros en poner pie en tierra fueron infantes de marina argentinos transportados por el submarino *Santa Fe* y el destructor *Santísima Trinidad* que, en número de un centenar, desembarcaron en las proximidades de Port Stanley para ocupar los cuarteles y el palacio del gobernador. Estas acciones se llevaron a cabo de madrugada.

El grueso de la fuerza de Infantería de Marina desembarcó posteriormente del LST *Cabo San Antonio* en una veintena de vehículos anfibios LVTP-7 de origen norteamericano, ocupando rápidamente el aeropuerto y la zona portuaria de Port Stanley.

El portaaviones *25 de Mayo* transportó 1.500 soldados del Ejército y otros contingentes llevaron por vía aérea en aviones C-130 *Hércules* que aterrizaron en la mañana de este día en el aeropuerto.

La pequeña guarnición de Royal Marines se rindió tras dos horas de resistencia.

Al día siguiente, 3 de abril, desembarcaron cuarenta soldados de Infantería de Marina argentinos transportados en la fragata *Guerrico* cerca del poblado de Grytviken en las Georgia del Sur, situadas a 780 millas de las Malvinas. La guarnición británica, de entidad pelotón, se rindió tras un conato de resistencia.

La Operación *Rosario* fue bien planeada y ejecutada con rapidez, interviniendo en ella la mayor parte de las unidades de la Armada argentina.

El «hecho consumado» se había producido sin derramamiento de sangre.

### **La reacción británica**

Al Servicio de Inteligencia británico no pasaron inadvertidos los preparativos argentinos. Poseían información de fuentes propias y norteamericanas de sus presuntas intenciones.

De ahí que el gobierno de Thacher tomara disposiciones de carácter militar antes del desembarco argentino en Port Stanley el día 2 de abril, llamado desde entonces, aunque por muy poco tiempo, Puerto Argentino.

Como primera medida, tan pronto estuvieron alistados, enviaron al Atlántico sur los tres submarinos de propulsión nuclear *Spartan*, *Conqueror* y *Splen-*

did. El mismo día 2 salió para la isla de Ascensión una agrupación naval al mando del contralmirante John Woodward, que estaba tomando parte en el ejercicio de la OTAN Spring Train.

Aparte de alistar a las unidades de Royal Marines y del Ejército británico que iban a constituir el grueso de la fuerza expedicionaria, el mayor esfuerzo se aplicó en movilizar los barcos mercantes que el Almirantazgo consideró necesarios. Sin ellos no hubiera dispuesto de la capacidad de transporte requerida. Se requisaron 45 buques mercantes de muy diversas características, entre los que se encontraban los transatlánticos *Queen Elizabeth II* de 67.000 toneladas y *Canberra* de 45.000, así como portacontenedores, transbordadores, cargueros y petroleros. Todos fueron convenientemente acondicionados antes de su partida. El llamado programa STUFT (*Ships Taken Up From Trade*) permitió al Almirantazgo disponer de todos estos buques en muy poco tiempo, lo que demuestra que tenía planes de movilización, acondicionamiento y requisita perfectamente estudiados.

El 3 de abril la Sra. Thatcher anunció su firme propósito de recuperar las Malvinas haciendo uso de la fuerza de ser necesario. Medida que mereció la aprobación de la Cámara de los Comunes. La llamada «Operación Corporate» se puso oficialmente en marcha.

El 7 de abril el gobierno británico declaró una zona total de exclusión a la navegación (TEZ) de 200 millas centrada en las Malvinas.

Este mismo día el general argentino Benjamín Menéndez tomaba posesión del cargo de gobernador civil y militar del archipiélago en Puerto Argentino.

Al anunciado propósito británico de recuperación de las islas respondieron los argentinos reforzando sus tropas en ellas mediante vuelos realizados por aviones *Hércules* C-130 y Boeing 707 de Aerolíneas Argentinas. Fueron pocos los barcos que transportaron material pesado. Los argentinos llegaron a tener en las Malvinas unos 12.000 soldados, pero sin los vehículos de combate todo terreno que hubieran hecho falta.

El 2 de mayo tuvo lugar el hundimiento del crucero argentino *General Belgrano*, torpedeado por el submarino británico de propulsión nuclear *Conqueror* fuera de la TEZ. La orden de hacer fuego fue cursada directamente desde Londres. Con esta resolutiva y cuestionada acción la flota de superficie argentina no osó en adelante hacerse a la mar. El dominio del mar, adquirido por los submarinos nucleares británicos antes de que la Fuerza Aeronaval de superficie principal hiciera acto de presencia en la TEZ, permaneció durante toda la campaña en posesión de los británicos. Pero para tener la libertad de acción y la seguridad que requiere el éxito de un asalto anfibio también hacía falta conseguir el del aire en la zona objetivo. La superioridad aérea era difícil de lograr, dada la relación de fuerzas existentes y estar las Malvinas dentro del radio de acción de los aviones de reacción argentinos desplegados en las bases de la Patagonia. Los *Skyhawk*, *Mirage III*, *Dagger* y sobre todo los *Super Eten-dard* con misiles Exocet AM-39 tendrían que ser neutralizados por los *Harrier*

GR3 de la Royal Air Force y los *Sea Harrier* de la Royal Navy armados con misiles aire-aire Sidewinder AIM9L. Afortunadamente para los británicos ninguno de los citados aviones argentinos podían operar desde el aeropuerto de Puerto Argentino. Los cinco *Super Etendard* que poseían los argentinos armados con el indicado misil aire-superficie constituían la mayor amenaza táctica para la flota británica.

El hundimiento del destructor *Sheffield* en misión de radar picket el 4 de mayo lo corroboró. El misil AM39 lanzado sobre él tenía un alcance superior al de los Sea Dart superficie-aire del destructor.

El 7 de mayo el gobierno británico anunció que sería considerado hostil todo buque o avión argentino fuera de sus doce millas de mar territorial.

En total, al mando del contralmirante John Woodward se enviaron al Atlántico sur un centenar de buques de guerra, auxiliares y mercantes. Entre ellos los portaaviones *Hermes* e *Invincible* con aviones *Sea Harrier* y helicópteros *Sea King* a bordo y siete buques anfibios: dos LPD y cinco LST. Sin los LPD, cuyas bajas estaban programadas para 1982 y 1984, difícilmente se hubiera podido llevar a cabo el desembarco en San Carlos.

La fuerza de desembarco estaba compuesta por una brigada de Royal Marines con tres comandos (batallones de unos 800 hombres) reforzada con dos batallones de paracaidistas además de unidades de artillería, de misiles antiaéreos, zapadores, servicios y doce carros ligeros. La brigada de marines la mandaba el brigadier del Cuerpo Julian Thompson, que fue el jefe de la fuerza de desembarco. A ella se agregaría, una vez efectuado éste, la V Brigada del Ejército británico. La fuerza expedicionaria enviada a reconquistar las Malvinas era, cuantitativamente, inferior a la fuerza argentina de ocupación. No así en calidad, dada su profesionalidad y moderno material.

Como ya dijimos la isla de Ascensión en la que se ubicaba la base aérea de Wideawoke (cedida por el Reino Unido a Norteamérica) constituyó un magnífico punto de apoyo: como lugar de concentración de buques, aeronaves y tropas; como campo de instrucción y ensayo de ejercicios anfibios; como parque de acopio de pertrechos y material, y como base de operaciones de aviones cisterna, bombarderos de gran radio de acción y aviones de patrulla marítima.

Papel destacadísimo desempeñaron durante toda la campaña las unidades británicas de Operaciones Especiales: las SAS del Ejército y los SBS de los Royal Marines. Las patrullas de estas fuerzas de elite llevaron a cabo incursiones anfibias para obtener información previa al desembarco principal y realizar golpes de mano contra fuerzas e instalaciones enemigas en tierra.

## El planeamiento

Como en toda operación anfibia la decisión más trascendente era la elección del lugar del desembarco principal. Llegar a un acuerdo entre todos los



mandos implicados no fue nada fácil dadas las alternativas que se ofrecían. Premisa básica fue que el objetivo era Port Stanley: única ciudad de las Malvinas y capital política de la colonia británica. Por ello se juzgó preferible desembarcar en isla Soledad. Hacerlo primero en la Gran Malvina hubiera prolongado la campaña con la ineludible necesidad de saltar de esta última a aquella.

No se consideró aceptable, por el número de bajas que podía haber, un desembarco directo en Port Stanley, donde se encontraba el grueso de la fuerza enemiga, con un frente de mar fortificado y una poderosa defensa antiaérea desplegada alrededor del aeropuerto. De ahí que se recurriera a la vieja fórmula de atacar la «fortaleza por la gola».

La configuración geográfica de isla Soledad (ver la figura núm. 1) eliminó las playas de la península de San Luis al nordeste de esta isla y las de la parte de ella situada al sudeste del seno de Choisel, ya que la penetración desde cualquiera de dichas playas hacia Port Stanley implicaba forzar los estrechamientos de Port Louis en el primer caso y el istmo de Goose Green en el segundo. En cualquiera de ellos los argentinos podían establecer una fuerte línea de resistencia.

Para conocer al detalle el despliegue militar argentino se realizaron incursiones anfibas mediante infiltraciones de unidades especiales SAS y SBS puestas en tierra por helicópteros o por medio de balsas inflables arriadas desde el submarino convencional *Onyx* en varios puntos de la costa. También contribuyeron a obtener esta información satélites y aviones U-2 norteamericanos y aeronaves británicas dotadas de detectores especiales.

Así el mando británico supo que, aparte de en Port Stanley y su alfoz, había guarniciones, en general de entidad batallón reforzado, en Goose Green y Darwin en isla Soledad y en Port Howard y Fox Bay en la Gran Malvina. En la isla Peeble, al norte de esta última, aparte de una reducida guarnición, existía una pequeña base aérea utilizada por helicópteros y aviones *Pucará* argentinos de apoyo táctico que habría que neutralizar. En Goose Green existía otra pista utilizada por dicho tipo de aeronaves. Los *Pucará* estaban diseñados para la lucha contra guerrillas.

Con esta información sobre el despliegue enemigo y los reconocimientos de costa y playa llevados a cabo por los SBS se eligió para el desembarco la bahía de San Carlos, a la que se penetra por el estrecho del mismo nombre. Como puede verse en la figura núm. 2, dicha bahía se bifurca en dos brazos o senos que penetran en dirección ESE y SUR en la costa occidental de isla Soledad.

Factores de esta decisión fueron:

- No estar guarnecida la costa elegida. La fuerza enemiga más próxima se encontraba en Goose-Green-Darwin a veinticinco kilómetros y en Port Stanley a unos ochenta.
- No estar minadas las aguas del estrecho de San Carlos ni las de la bahía.

- Disponer de un fondeadero amplio, profundo y resguardado.
- Posibilitar el establecimiento de una barrera antisubmarina eficaz en la embocadura del estrecho de San Carlos.
- Estar rodeada la bahía de San Carlos de colinas que permitían el emplazamiento en ellas de cañones antiaéreos y lanzadores de misiles Rapiet para proteger contra ataques aéreos la cabeza de playa.
- La orografía de toda la costa del estrecho de San Carlos dificultaba el lanzamiento de misiles Exocet AM-39, ya que para enganchar el blanco los pilotos de los *Super Etendard* tenían que hacer una corrida final en línea recta de 2.000 yardas.
- Por si fuera poco, en el lugar elegido eran frecuentes las nieblas y las nubes bajas, lo que dificultaba los vuelos de ataque.

Como puede deducirse, el mando británico consideraba muy peligrosa la amenaza aérea, ya que era consciente de no poseer la superioridad exigible para llevar a cabo un asalto anfíbio. El riesgo aceptado fue grande. Quizá porque minusvaloraban a los pilotos argentinos.

El día «D» fue el 21 de mayo. La hora «H» las 0639Z, en las Malvinas, en plena oscuridad. La noche elegida no había luna.

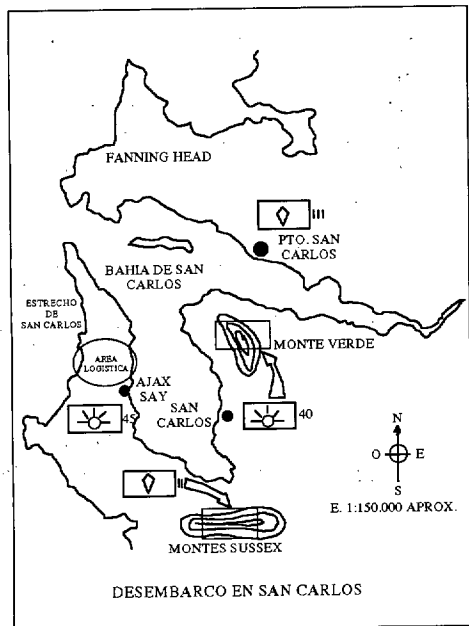


Gráfico núm. 2.

## La ejecución

### *El movimiento al objetivo*

Según algunos analistas, el tránsito de la Fuerza Expedicionaria Conjunta británica se hizo paso diplomático. Cabe señalar que movilizarla, pertrecharla y situarla a gran gran distancia de sus puntos de partida requería tiempo y que estibar la carga en la modalidad de «combate» dio lugar a incontables transbordos de pesos (operaciones *cross-deck*) en la mar.

Posiblemente el gobierno británico, con la condena de la ONU a Argentina, la imposición de sanciones por la CEE y el apoyo de los Estados Unidos, abriga la esperanza de doblegar la voluntad de la Junta Militar argentina con la mera amenaza del empleo de la fuerza.



Aviones argentinos hunden a la fragata *Ardent* en el estrecho de San Carlos.

De ahí que inicialmente aplicara una estrategia de desgaste y de aproximación indirecta materializada en bombardeos aéreos desde Ascensión a las Malvinas y en la recuperación previa de las Georgias. Los primeros causaron pocos daños. La decisión de recuperar primero las islas Georgias, aparte de poner de manifiesto la decidida voluntad del gobierno británico de no aceptar el hecho consumado, se tomó para disponer de una base avanzada a 780 millas de las Malvinas.

El 25 de abril una compañía helitransportada de Royal Marines, precedida de patrullas de unidades especiales, con apoyo de fuego naval, tomó la capital de las islas: Grytviken. La guarnición argentina se rindió. La operación se realizó con unas condiciones meteorológicas pésimas y durante ella fue hundido el submarino argentino *Santa Fe*.

El 10 de mayo el Gabinete de Guerra británico dio «luz verde» a la propuesta del contralmirante Woodward de desembarcar en la bahía de San Carlos accediendo al estrecho por su boca norte. Esta línea de acción imponía la neutralización de las fuerzas argentinas que, como hemos dicho, ocupaban la isla Peeble. (Ver la figura núm. 1).

El 15 de mayo las patrullas SAS británicas llevaron a cabo un golpe de mano anfíbio en dicha isla destruyendo once aeronaves, un puesto costero de vigilancia radar e inutilizaron la pista de vuelo. El fuego naval del destructor *Glamoran*, dirigido por un observador desde tierra, fue tremendamente eficaz.

El grupo de transporte de la Fuerza Anfibia estaba compuesta por siete buques anfibios (dos LPD) y cinco LST), cuatro mercantes, entre ellos el transatlántico *Canberra* y un petrolero. La escolta de superficie la formaban un destructor y siete fragatas. Embarcada en los buques anfibios y en los mercantes iba la fuerza de desembarco consistente en las unidades relacionadas con anterioridad. El LPD *Fearless* desempeñó el cometido de buque de mando anfibio. La operación de desembarco recibió el nombre clave de Operación *Sutton*.

La Fuerza Naval de Apoyo, cuyo grueso lo formaban los dos portaaviones con aviones *Sea Harrier* y dos portacontenedores con plataforma de vuelo, no se situó en posición de cobertura entre las Malvinas y la costa argentina, sino al nordeste de las islas en el límite del alcance a baja cota de los aviones reactores convencionales enemigos con base en la Patagonia.

La Fuerza Anfibia se aproximó a isla Soledad desde el nordeste con rumbo base directo a Port Stanley para no delatar su verdadero destino. En la tarde del día 20 cayó a estribor navegando en demanda de la boca norte del estrecho de San Carlos.

En esta crítica fase de aproximación y recalada la Fuerza Anfibia no fue descubierta por los argentinos. Ese día la visibilidad era escasa y las nubes bajas.

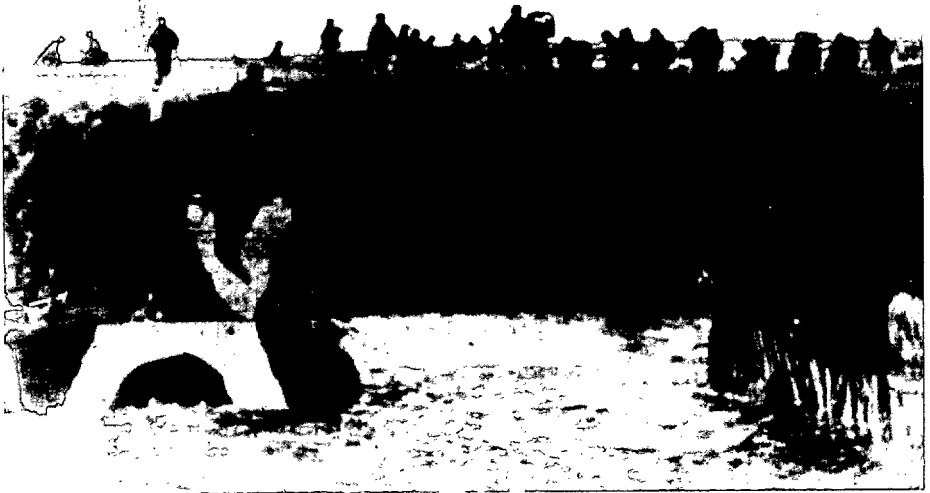
Simultáneamente los británicos llevaron a cabo acciones de diversión consistentes en cañoneo naval por destructores y fragatas y bombardeos con aviones *Harrier* en distantes puntos de la costa tanto en isla Soledad como en la Gran Malвина. Unidades SAS también llevaron a cabo una incursión anfibia en Darwin para informar sobre las actividades de la fuerza enemiga que se sabía más próxima al lugar de desembarco.

### *El desembarco*

El movimiento buque-costa se llevó a cabo con las embarcaciones de desembarco de los dos LPD y con helicópteros de transporte. Las primeras fueron utilizadas para poner el personal en la playa y los segundos para llevar a tierra el material. Lo contrario a lo habitual por la mayor capacidad de carga de las embarcaciones. El desembarco se realizó de noche, con buena mar, en silencio radio y con gran rapidez por temor a la reacción aérea enemiga al amanecer. Como se sabía, la costa abordada estaba desguarnecida, por lo que no hacía falta apoyo de fuego naval.

Las primeras embarcaciones vararon antes del amanecer. Al saltar a la arena los *marines* y paracaidistas sintieron por primera vez en sus piernas la frigididad de las aguas antárticas.

El comando 40 de Royal Marines desembarcó en las playas elegidas en las proximidades del poblado de San Carlos, dirigiéndose acto seguido a ocupar el monte Verde (ver la figura núm. 2). Al mismo tiempo, el 2.º Batallón de



Desembarco de tropas británicas en San Carlos, el 21 de mayo.

Paracaidistas lo hizo en otra playa en el fondo sur de la bahía de San Carlos ocupando los montes Sussex para cerrar el paso a cualquier fuerza enemiga que desde Goose Green intentara lanzar un contraataque.

La segunda ola la componían el comando 45 de Royal Marines y el 3.º Batallón de Paracaidistas. El primero desembarco en Ajax Bay y los paracaidistas del citado batallón en playas del seno norte de la bahía próximas a Puerto San Carlos. Este día el comando 42 permaneció como reserva a bordo del *Canberra*.

Al alba los cuatro batallones estaban en tierra y los helicópteros iniciaron el transporte de material. Se había logrado la sorpresa táctica.

De suma importancia era emplazar cuanto antes en las colinas circundantes de la bahía los cañones antiaéreos y las baterías de lanzadores de misiles Rapier de que disponía la fuerza de desembarco.

### *Contraataque aéreo argentino*

Del desembarco en San Carlos no tuvo noticias el mando argentino hasta la mañana del día 21 por vuelos de reconocimiento realizados por aviones *Macci* y *Pucara* de la base de Goose Green. Sin embargo, antes del desembarco prin-

cial, unidades SBS británicas que actuaban como fuerza avanzada mantuvieron una escaramuza con una patrulla de infantería argentina de reconocimiento destacada en Fanning Head al norte de Puerto San Carlos. Restos de dicha patrulla fue causante más tarde de la pérdida de dos helicópteros *Grazelle* británicos.

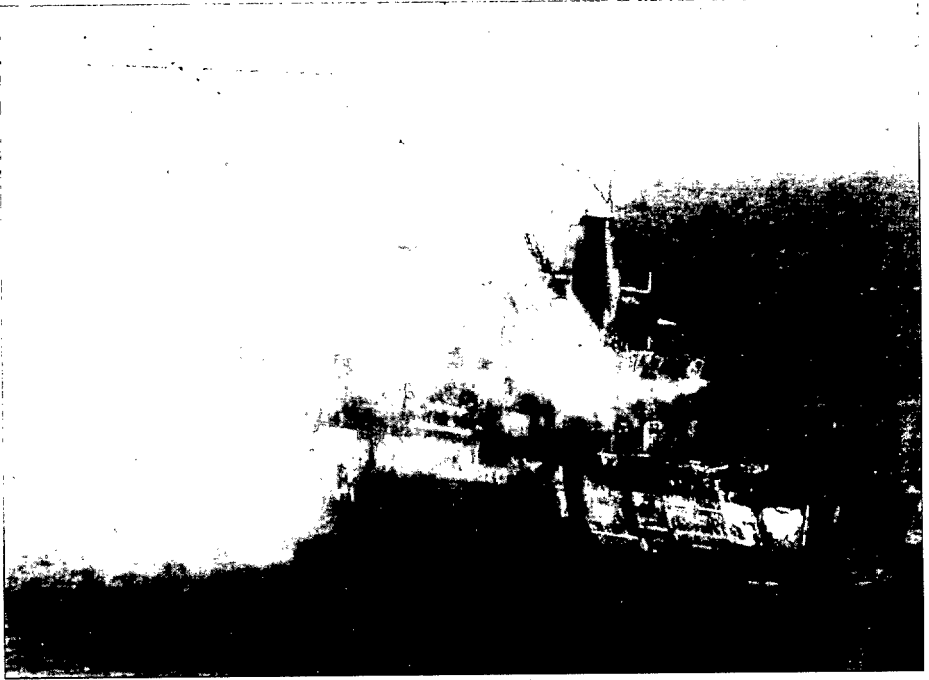
Los aviones citados en el párrafo anterior eran los únicos que podían operar desde las pistas existentes en las Malvinas. Los de combate, tanto de la Fuerza Aérea como de la Armada argentina, por las limitaciones del aeropuerto de Port Stanley, tuvieron que hacerlo desde sus bases en la Patagonia, como ya dijimos.

El mando británico siempre tuvo información oportuna de las salidas de dichas bases de los aviones atacantes, lo que le permitía dar la alerta con anticipación. Sin embargo, las colinas de la costa del estrecho de San Carlos dificultaban la detección de los que se aproximaban a muy baja cota, en oleadas sucesivas y dando únicamente una pasada de ataque. Lanzadas sus bombas se alejaban a gran velocidad tratando de escapar del intenso fuego antiaéreo de los barcos y de eludir el combate con los *Harrier* lo que muchas veces no les fue posible. Los aviones argentinos siempre volaron de día. Una CAP de dos aviones *Harrier* se mantuvo en permanencia sobre la bahía de San Carlos. Los primeros ataques aéreos a la fuerza anfibia británica tuvieron lugar después del mediodía del día 21. Pese a los impactos logrados en cinco buques con la secuela del hundimiento de una fragata, los británicos ese día ya habían conseguido poner en tierra 3.000 hombres y unas 1.000 toneladas de material.

El día 22 las malas condiciones meteorológicas impidieron los vuelos, lo que fue aprovechado por la fuerza de desembarco para consolidar y ampliar la cabeza de playa.

También fue una suerte para los británicos que muchas de las bombas que alcanzaron a sus buques no explotaran: fuera por un mantenimiento inapropiado o por efectuarse los lanzamientos a tan baja altura que no daba tiempo a que se activasen las espoletas. De haber explotado todas el precio pagado en buques hubiera sido elevadísimo. El valioso transatlántico *Canberra* no fue alcanzado por las bombas de puro milagro. Varias cayeron a pocos metros de su costado. Los ataques aéreos se reanudaron el día 23 y continuaron hasta el 26.

El 25 de mayo el mando argentino decidió la salida de dos aviones *Super Etendard* armados con misiles Exocet AM-39 para atacar a los portaaviones británicos que se mantenían a unas 100 millas al nordeste de las Malvinas. Es decir, a más de 500 de su base de Río Grande en la Patagonia. La carencia de medios de exploración y localización adecuados hizo que los aviones atacaran un contacto detectado por radar que resultó ser el portacontenedores *Atlantic Conveyor* utilizado como transporte y como plataforma de vuelo por los *Harrier* cuando las cubiertas del *Hermes* y del *Invincible* estaban saturadas. Con el hundimiento del *Atlantic Conveyor* se perdieron tres helicópteros *Chinook* y ocho *Wessex* además de un valioso material de construcción de



El *Atlantic Conveyor* ardiendo tras el impacto de uno de los Exocet disparados por los *Super Etendard* de la 2.ª Escuadrilla.

pistas de vuelo portátiles. La pérdida de los tres primeros, destinados a proporcionar movilidad a las columnas del Ejército en su marcha hacia Port Stanley, trajo como consecuencia el desgraciado percance de Bluff Cove del que más adelante trataremos.

Este mismo día, aniversario de la independencia de Argentina, se lanzaron unos cuarenta ataques aéreos contra blancos en la zona objetivo de San Carlos.

Pero después de este esfuerzo, la Fuerza Aérea y la Aviación Naval argentina estaban al límite de sus posibilidades tras estos reiterados ataques realizados al borde del radio de acción de sus aviones a baja cota, algunos de los cuales, pese a ir provistos de depósitos de combustible supletorios, cayeron al mar antes de alcanzar de regreso la costa argentina.

De los aproximadamente ochenta aviones de combate operativos que poseían los argentinos perdieron treinta y cuatro. Pese a los fallos de las bombas, un destructor y dos fragatas británicas fueron hundidos y media docena de buques sufrieron severos daños.

El comportamiento de los pilotos y personal de vuelo argentinos, en condiciones tan desfavorables, es digno del mayor encomio tanto por el valor

demostrado como por el alto grado de adiestramiento y profesionalidad de que dieron prueba.

Pese a ello no pudieron impedir que el 26 de mayo, en una cabeza de playa consolidada de diez kilómetros de profundidad y quince de frente, con poderosas defensas antiaéreas convenientemente asentadas, hubiera ya 5.500 hombres y otras tantas toneladas de municiones, pertrechos y material que, además, en ingentes cantidades, continuaban llegando a ella.

## La explotación del desembarco

La cabeza de playa de San Carlos, a tan alto precio establecida, sirvió de base de partida a la fuerza de tierra que emprendió la marcha hacia Port Stanley. Ciudad que ocupó, tras la rendición argentina, el 14 de junio, veinticuatro días después del desembarco.

Se sale del marco y del propósito de este trabajo pormenorizar el avance de dicha fuerza a través del inhóspito terreno de isla Soledad y de las dificultades y resistencia que encontró a su paso. Sí cabe comentar los desembarcos efectuados en la costa sudeste de dicha isla en esta fase de la campaña.

Del 5 al 10 de junio destructores y fragatas apoyaron con fuego naval sobre blancos en tierra el avance de las tropas británicas hacia el este. Los aviones *Harrier*, unos desde los portaaviones y otros utilizando pistas metálicas portátiles extendidas sobre el terreno, también prestaron apoyo táctico.

El mando británico decidió desplegar parte de los efectivos de la V Brigada de Infantería en el ala izquierda de su dispositivo de ataque mediante su transporte por mar empleando los LPD y los LST con sus embarcaciones. Los desembarcos llevados a cabo los días 6 y 7 en Lively Island se realizaron sin percance alguno con poca visibilidad. Pero el 8 de junio mejoró el tiempo y despejó la niebla y los argentinos pudieron atacar con aviones *Skyhawk* y *Dagger* a los LST *Sir Galabah* y *Sir Tristan* cuando todavía no habían podido desembarcar todas las tropas que transportaban y antes de poder emplazar los misiles antiaéreos *Rapier* que estaban en tierra. Los dos LST fueron incendiados en la ensenada de Bluff Cove. Cincuenta y siete soldados perdieron la vida ahogados. Muchos fueron rescatados por helicópteros y equipos de salvamento. El *Sir Galabah* se hundió posteriormente. Fue el epílogo anfíbio de esta campaña.

## Conclusiones

El asalto anfíbio de San Carlos se llevó a cabo con arreglo a los más estrictos cánones de la doctrina anfibia tradicional: ejercicios de «ensayo» en isla Ascensión, reconocimientos previos de costa y playas por unidades de operaciones especiales actuando como «fuerza avanzada», acciones de «diversión»,



sigilosa aproximación a la zona objetivo, movimiento buque-costa rápido y nocturno para lograr la sorpresa, diligencia en consolidar la cabeza de playa y explotación del éxito. Acertada elección del lugar y momento del desembarco.

Constituyó una novedad que las embarcaciones de desembarco fueran utilizadas inicialmente para el barqueo de personal exclusivamente y los helicópteros lo fueran para llevar el material a tierra. Casi siempre había sido al revés.

Los británicos tuvieron suerte. Los ataques aéreos argentinos pudieron ser mucho más onerosos. Una vez más el adagio latino *Audaces Fortuna Juvat* corroboró su vigencia.

Se reveló falsa la creencia de que una sorpresa completa no podía lograrse en 1982 dados los medios de alerta previa en servicio.

El Programa STUFT proporcionó al Almirantazgo la capacidad estratégica de transporte requerida para situar una fuerza expedicionaria de 10.000 hombres a 7.000 millas de distancia.

El bautismo de fuego de los *Harrier* significó la confirmación de la capacidad operativa de los VSTOL, tanto en combate contra reactores convencionales a baja cota como en misiones tácticas de ataque a tierra.

El planeamiento de la «Operación Rosario» se basó en la aventurada hipótesis de una falta de voluntad política del gobierno británico de recuperar las Malvinas por la fuerza y en una hipotética neutralidad favorable de los Estados Unidos. Cuando ambos supuestos se revelaron errados no parece se hiciera un estudio comparativo de las posibilidades del enemigo en relación con las propias.

Prueba de la imprevisión argentina es que se llevara a cabo la ocupación de las islas sin esperar la recepción de todo el material comprado en el extranjero (aviones *Super Etandard* y misiles Exocet AM39, principalmente) ni a que los británicos dieran de baja el LPD) que estaba programando desguazar en 1982.

Una vez realizado el desembarco, el mando argentino adoptó una táctica defensiva estática que dejó en manos británicas la iniciativa. Sin duda influyó en ello la carencia de medios mecanizados para contraatacar lo antes posible. La receta es bien sabida: cuando la línea de costa donde puede desembarcar el enemigo es muy extensa, la única solución es mantener una potente reserva móvil en posición central para acudir a extinguir el fuego, tan pronto y donde se produzca, antes de que se propague. Como ya dijimos, en isla Soledad las vías de comunicación eran escasas y el terreno difícil.

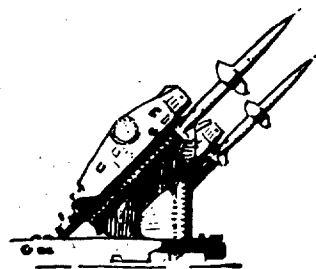
La colusión de las dos potencias anglosajonas contra Argentina abocaba irremisiblemente al fracaso del intento de la Junta Militar y la colocaba en un callejón sin salida, cuya única escapatoria era volver atrás negociando una retirada lo más digna posible.

Cabe preguntarse si el desembarco y las acciones en tierra que siguieron fueron necesarios. Los mismos resultados se hubieran conseguido mediante un bloqueo marítimo y aéreo y la destrucción de la pista de vuelo del aeropuerto de Port Stanley. Las fuerzas argentinas aisladas en las Malvinas y sin

poder recibir ayuda exterior hubieran terminado por capitular. Sin duda, el gobierno británico debió pensar en un posible cansancio popular y en las complicaciones políticas que podría acarrear una excesiva prolongación del conflicto cuando todavía latía la guerra fría.

Factor silenciado fue la actitud probritánica de Chile, que «fijó» tropas de elite profesionales argentinas en el continente que hubieran hecho falta en las Malvinas.

Por último, señalar que la campaña de las Malvinas tubo atisbos de conflicto decimonónico en que prevaleció el inveterado orgullo británico sobre un talante político racional.



#### BIBLIOGRAFÍA

- MARTÍN BENDALA, y PÉREZ-SEOANE: *La campaña de las Malvinas*. Editorial San Martín.  
AUGUSTO LANDABURU, Carlos: *La guerra de las Malvinas*. Círculo Militar de Buenos Aires.  
O'BALLANCE, y EDGAR: *The Falkland, 1982*, del libro «Assalt From the Sea».  
*Operación Sutton*. Revista de Publicaciones Navales.

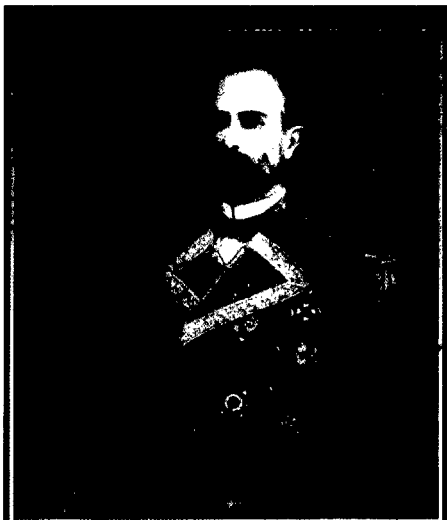


## LIBROS

GONZÁLEZ CAÑIBANO, Modesto: **Génesis de los Bustamante. Biografía de Joaquín Bustamante y Quevedo.**—Edición de Caja Cantabria y Ayuntamiento de Santander. Santander, 2000. 528 páginas. Ilustraciones.

Es el de los Bustamante uno de los linajes montañeses con una presencia continuada en la Historia de España en general y en la de la Marina en particular. Desde la conquista de Sevilla, pasando por la época de los descubrimientos, Trafalgar, expedición Malaspina y las desgraciadas campañas de Cuba y Filipinas de 1898, el apellido Bustamante se repite con una asombrosa continuidad y siempre en acciones relevantes y heroicas, en defensa de los intereses de España.

Esta magnífica obra, que hoy nos honramos en presentar a nuestros lectores, cuyo autor es el investigador e historiador cántabro Modesto González, está dedicada en su mayor parte a glosar la vida y obra del capitán de navío Joaquín Bustamante y Quevedo, una de las figuras más señeras de nuestro desgraciado siglo XIX,



GENESIS DE LOS BUSTAMANTE

Biografía de Joaquín Bustamante y Quevedo

Modesto González Cañibano

que supo hermanar las armas con la ciencia para el servicio a la patria, hasta dar la vida por ella. Bustamente, que nació en Santa Cruz de Iguña en 1874, participó en las principales acciones navales españolas de su tiempo. Estuvo en la guerra del Pacífico, contra Chile y Perú, donde fue herido y hecho prisionero. También, al mando del cañonero *Mindoro*, participó en las acciones de Jolo, en Filipinas, y fue jefe del estado mayor de la escuadra de Cervera, falleciendo el 19 de julio de 1898 en Santiago de Cuba, a resultas de las heridas sufridas en los combates de Las Lomas de San Juan contra las tropas norteamericanas, cuando al frente de las tropas de desembarco de la Escuadra defendía Santiago.

Si heroica fue la vida de este ilustre montañés no se queda atrás su faceta científica, técnica y de pensamiento naval, tal como nos pone de manifiesto el autor de la obra, al analizar muchos de los trabajos de Bustamante: «Curso de electricidad Teórico y Práctico» (1884), «Torpedos Eléctricos» (1883), «Torpedo Mecánico» (1884), «Sobre la presentación de las Calderas» (1885), «Aparato de puntería para el lanzamiento de los torpedos automóviles» (1886), «Apuntes sobre el torpedo Whitehead» (1886), «Más sobre las calderas Belleville» (1892), etc. Siendo de destacar que algunos de los títulos indicados vieron la luz en nuestra REVISTA. En el libro que estamos comentando, se reproducen íntegramente algunos de ellos.

Bustamante, que inventó el torpedo que lleva su nombre, montó la red telefónica del arsenal de Cartagena, proyectó un telémetro para las baterías de costa y formó parte para la junta de examen del submarino *Peral* y de la comisión para eliminar los restos del vapor *Machicaco*, hundido por explosión en el puerto de Santander, también fue un notable pensador sobre la situación de la Armada de su época, siendo de destacar sus obras «Apuntes sobre material de la Marina» (1890), e «Ideas sobre la Marina» (1893).

La figura de este ilustre marino montañés bien se merecía este estudio completo y a fondo que ha realizado Modesto González, que también es a la vez una historia de la marina de la segunda mitad del siglo XIX, y que se nos presenta en un magnífico libro, de gran formato, con una encuadernación e impresión impecable, con abundantes fotografías e ilustraciones que aportan una información paralela a la de los textos escritos con gran rigor y elegante estilo.

J. J.

FULLANA, Jeroni F; CONNOLLY, Eduardo, y COTA, Daniel: **El crucero Baleares (1936-1938)**.— Editorial Leonard Muntaner. Palma de Mallorca, 2000. 253 páginas. Ilustraciones.

Pocos acontecimientos históricos han generado una bibliografía tan amplia como el de la guerra civil española de 1936-1939. Sin embargo, escasos son los títulos dedicados a los aspectos navales de dicha contienda y a la influen-

cia decisiva que tuvo el dominio del mar ejercido por el bando nacional que se alzó con la victoria.

Por ello, damos la bienvenida a un nuevo libro, centrado en esta ocasión en el crucero *Baleares*, buque de vida efímera, poco más de trece meses, aunque muy activa y gloriosa, con su trágico hundimiento en el combate naval de cabo de Palos, la única victoria naval del bando republicano, que se libró en la noche del 5 al 6 de marzo de 1938, en plena guerra civil.

El libro está escrito por tres jóvenes autores que no vivieron los hechos que nos relatan, pero sí han recabado los testimonios directos de varios supervivientes del glorioso crucero, que aportan el aspecto humano de aquella tragedia, junto a una valiosa información documental y fotográfica,

estrechamente vinculada con las islas Baleares, tanto por el nombre del afamado crucero, como por ser Palma de Mallorca la base operativa del buque y proceder de aquellas islas un porcentaje considerable de los miembros que formaban su dotación.

El libro se extiende sobre los *flechas navales* procedentes de la primera escuela de este tipo que se fundó en España y que se inauguró en Palma de Mallorca en marzo de 1937, con el aliento y apoyo de la Armada nacional y en la que se impartía instrucción militar y marinera a niños y adolescentes comprendidos entre las edades de 6 y 17 años. En el *Baleares* encontraron la muerte nueve muchachos procedentes de la Escuela de Flechas Navales de Baleares, que habían embarcado en el crucero doce días antes de su hundimiento y que ocupaban los puestos de timoneles-señaleros en el puente o de operadores en la estación radio. La muerte de aquellos nueve alevines tuvo un amplio eco en la España nacional, se les cantaron poemas épicos y se ensalzó su sacrificio por la patria. A propagar la estela heroica del crucero contribuyeron, entre otros, el famoso escritor y charlista Federico García Sánchez, padre del marinero voluntario Luis F. García-Sánchez y Ferragut, fallecido en el puente del crucero, en su puesto de zafarrancho de combate.

El libro, cuyo prólogo corre a cargo del vicealmirante Fernando Moreno de Alborán —coautor junto a su hermano Salvador, también vicealmirante, de la monumental obra *La guerra silenciosa y silenciada*—, es una obra monográfica muy completa sobre el crucero *Baleares*, en la que además de extenderse



en el relato del último de los cuatro combates que libró el buque con la Flota republicana, también se ocupa sobre la génesis y vicisitudes de su construcción, la cronológica de todas las comisiones, misiones y navegaciones que efectuó, en las que completó 278 singladuras, bombardeó 33 veces los puertos y 13 las baterías de costa enemigas, efectuando 40 misiones de escolta a convoyes y reconoció 289 buques mercantes.

Otros capítulos interesantes del libro son los titulados «El *Baleares* y el cine», y el «Monumento al crucero *Baleares*», así como el de la «Lista de desaparecidos y supervivientes».

En resumen, un libro que no puede faltar en la biblioteca de los aficionados a los temas históricos en general y a los estudiosos de nuestra guerra civil 1936-1939.

S. N.

**VERDERA, Nito: De Ibiza y Formentera al Caribe: Cristóbal Colón y la toponimia.**— Edición del autor. Ibiza, 2000. 163 páginas. Ilustraciones.

Nito Verdera, marino mercante y periodista, ha dedicado buena parte de su vida profesional al estudio del más renombrado navegante de todos los tiempos,

Cristóbal Colón, y ha llegado a la conclusión que el personaje solamente se explica como catalanoparlante, criptojudío y miembro de la poderosa familia de Colom de Ibiza.

Esta es la quinta obra que escribe Verdera para fundamentar su teoría del «Colón ibicenco», apoyándose en este caso en la toponimia (al respecto, recuérdese que en la anterior obra publicada por el mismo autor en 1999, y de la que nos ocupamos en su día en nuestra REVISTA, *Cristóbal Colón, originario de Ibiza y criptojudío*), se fundamentaba básicamente en estudios grafológicos.

Hernando Colón, hijo del descubridor en *Historia del Almirante*, dice que su padre «procedió con orden en los nombres, a fin de que quedara satisfecha la memoria de lo espiritual y lo temporal». Pues bien, de los cuatro viajes que realizó Colón al Nuevo Mundo, han llegado un total de

**NITO VERDERA**

**DE IBIZA Y FORMENTERA AL CARIBE:**

## **CRISTÓBAL COLÓN Y LA TOPONIMIA**



197 nombres, pero la pérdida de los diarios de navegación y otros documentos imposibilita conocer el número y distribución de topónimos y antropónimos utilizados por el descubridor. Con esos nombres Colón vino a redactar lo que puede denominarse el primer derrotero de América, y debió reflejarlos además en las cartas náuticas que dibujaba para los reyes, que también se han perdido. La conclusión de Verdura es que el almirante hizo una traslación de topónimos de las costas del Mediterráneo al Nuevo Mundo y que muchos de ellos se encuentran en las Pitiusas.

Muy esclarecedor son los numerosos casos que aporta el autor, al presentarnos las fotografías de los accidentes geográficos caribeños nominados por el descubridor, junto con los homónimos correspondientes del Mediterráneo, muchos de ellos pitiusos. En muchos casos su semejanza es asombrosa.

«En cambio —y así finaliza el libro de Verdura, después de analizar los topónimos colombinos y sus porcentajes—, al igual que en un encefalograma plano, los nombres de la Liguria italiana o del golfo de Génova, brillan por su ausencia, hecho que no necesita más comentarios.»

F. A.

ABELLA, Rafael: **Los halcones del mar.**—Ed. Martínez Roca. Barcelona, 1998. 256 páginas. 2.300 pesetas. Ilustraciones.

El autor, conocido divulgador de la historia, tanto por sus libros como por su participación en programas radiofónicos, nos traza una crónica de la piratería, que abarca desde los fenicios, mil años antes de Cristo, hasta el chino Ching Yih, que al comenzar el siglo XIX poseía una flota de más de 800 juncos.

«Los halcones del mar» es un ameno repaso a la vida y fechorías de los más renombrados piratas: los dos Barbarrojas, Francis Drake, sir Walter Raleigh, el brutal Olonés, Du Casse, Barbanegra, sin olvidar a las dos mujeres piratas Anne Bonny y Mary Read, a las que dio fama Daniel Defoe en su *Historias de Piratas*. Muchos de los nombres citados, en vez de piratas son considerados corsarios, según la nacionalidad del autor que se ocupe de ellos. Pero Abella los mete a todos en el mismo saco y no cae en las grandes



polémicas en que se han enzarzado algunos autores más rigurosos, pues la obra que tratamos está a caballo entre la historia y el libro de aventuras y es de utilidad para aquellos que se quieran iniciar en el tema, los que busquen una mayor profundidad se sentirán probablemente decepcionados.

En resumen, es un libro ameno para conocer cómo era la vida a bordo, los castigos, los códigos de honor de estos hombres sin patria, ley o Dios, y que si bien desapareció del océano Atlántico y del Mediterráneo al iniciarse el siglo XIX, es una actividad que todavía se sigue practicando en los mares de Filipinas y de Indonesia, con varios centenares de casos todos los años, y que en los albores del siglo XXI, provocan pérdidas estimadas por la Organización Marítima Internacional en más de 30.000 millones de pesetas anuales. Pero de estos modernos piratas todavía no se ha escrito su historia.

J. J.

ALCOFAR NASSAES, José Luis: **Los cruceros Canarias y Baleares**. Edita JMC Libros. Madrid, 2000. 110 páginas. 2.000 pts. Ilustraciones;

JOSÉ LUIS ALCOFAR NASSAES

## LOS CRUCEROS CANARIAS Y BALEARES



Los cruceros *Baleares* y *Canarias* son, sin duda, los dos barcos de más renombre de la Armada a lo largo del siglo que se nos acaba. Ambos participaron en nuestra guerra civil de 1936 a 1939. El primero de ellos tuvo una vida efímera, aunque gloriosa, al ser hundido en combate en 1938. El segundo fue longevo y durante los cerca de 40 años que estuvo en servicio enarboló la insignia de 26 comandantes generales de la Flota y el gallardete de sus 32 comandantes. Además fue el último crucero de la Armada, causando baja en la Lista Oficial de Buques el 17 de diciembre de 1975.

El libro que ahora presentamos, cuyo autor es José Luis Infiesta Pérez, más conocido por su seudónimo Alcofar Nassaes, nos relata las vicisitudes de estos famosos cruceros, cuya entrada en servicio fue fundamental para que el bando nacional consiguiera el dominio del mar, lo que le permitió alzarse con la victoria. La obra, después de un interesante prólogo del vicealmirante Fernando Moreno de Alborán, arranca con un capítulo dedicado a la



conferencia naval de Washington, para a continuación relatarnos el plan español de construcciones de 1926, así como las acciones en las que tan activamente participaron hasta la conclusión de la contienda. El último capítulo es una crónica de los más destacados servicios y comisiones del *Canarias* desde la conclusión de la guerra civil hasta su baja en la Armada.

Alcofar Nassaes, veterano colaborador de nuestra REVISTA, es uno de los grandes conocedores de los aspectos navales de nuestra guerra civil, habiendo publicado sobre ella varias obras que constituyen valiosas aportaciones para llegar a conocer el decisivo papel que jugó la Marina en aquella contienda.

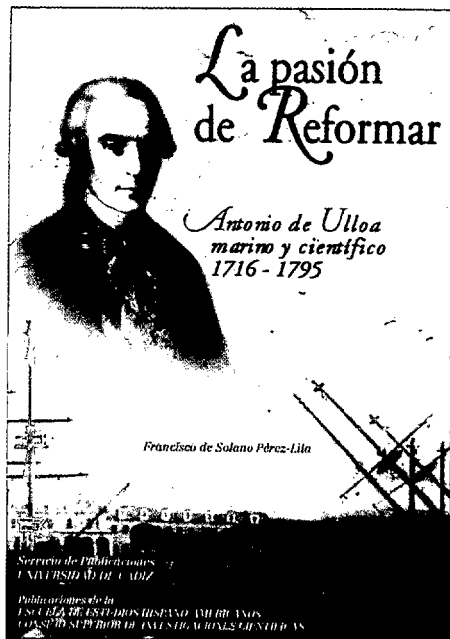
El libro, que merecía una mas cuidada edición y una mejor calidad de las fotografías que acompañan al texto, está escrito con el estilo ágil y directo al que nos tiene acostumbrado el autor, por lo que su lectura es rápida y amena.

S. N.

**SOLANO PÉREZ-LILA, Francisco de: *La pasión de reformar: Antonio de Ulloa, marino y científico.***—Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. 1999. 458 páginas.

El que fuera director del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Francisco Solano, prematura y malograda-mente desaparecido, nos deja el legado de este espléndido libro, que obtuvo un premio «Virgen del Carmen» por sus indudables calidades y que se conservaba injustamente inédito. Ha sido, por tanto, la labor de familiares y amigos y compañeros del desaparecido autor, los que han corregido esta anómala situación.

De todas las figuras de la Marina ilustrada del siglo XVIII, tal vez sea la del sevillano don Antonio de Ulloa la que mayores valores éticos y profesionales contiene. Su larga trayectoria, avalada por una brillantísima hoja de servicios, dignos en muchos aspectos de la mejor novela de aventuras, lo convierten en el personaje ideal, cuyos hechos trascienden por su extensión, su profundidad y su variedad. Por ello Solano quedó atraído por la extraordinaria personalidad del marino e inves-



tigó con paciencia, entusiasmo y plena dedicación, la vida y la obra de su personaje situado de modo esencial en las vicisitudes de la época de las grandes transformaciones y las expediciones científicas, dando como resultado el acabado estudio al que hacemos referencia.

Don Antonio de Ulloa empleó «sesenta y ocho años de servicios al rey» como indica su hoja de servicios. Los comenzó a los 17 años y los concluyó en 1795 como comandante general de la Armada. Es, por tanto, uno de los más directos protagonistas de mucha Historia de España, de la europea y de la ultramarina, de la que fue un publicista concienzudo y un crítico implacable. Se le debía, pues, este estudio monográfico, convertido ya en este libro básico, como homenaje y testimonio del buen quehacer de su autor.

M. G. M.

RÁMIREZ, Alejandro: **En ese lugar... (Los lanceros de Villaviciosa en la campaña de Larache de 1924).**—Publicaciones del Sur. 1999. 118 páginas. Ilustraciones.



La conmemoración del setenta y cinco aniversario del desembarco de Alhucemas, que significó el principio del fin del sangriento conflicto hispano-marroquí, abierto desde 1907, no cabe duda que ha motivado a escritores y ensayistas a abordar un tema que parecía olvidado, pero que paradójicamente nunca ha dejado de estar presente en el horizonte español, y así el periodista ceutí Alejandro Ramírez, con la publicación de «Ese lugar», ha querido homenajear a los miles de españoles que murieron durante las campañas de Marruecos y permanecen olvidados en tierras que fueron de nuestro antiguo protectorado.

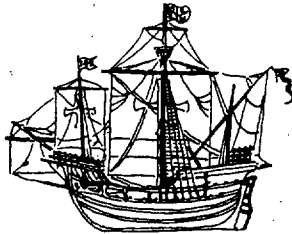
La campaña de Larache de 1924 y la heroica participación en ella de los llamados lanceros de Villaviciosa, no es demasiado conocida; sin embargo, podrían escribirse muchas páginas testimoniales de increíbles y heroicos esfuerzos que culminaron en las durísimas operaciones de las columnas del general Barrera y del coronel González Carrasco, y Alejandro Ramírez, ante todo periodista, conduce diestramente al

lector por todos los círculos de sus análisis y síntesis de la campaña de Larache, con auténtico realismo y lujo de detalles, sin que le duelan prendas en la crítica de una actitud política tan desafortunada como frívolamente tergiversada, que sólo dejó muertos y desaparecidos en aquellas ingratas y olvidadas tumbas.

Aunque el objetivo central del libro es la glosa de la actuación del regimiento jerezano de lanceros de Villaviciosa, en la campaña de Larache, en la que hubo también participación naval, muchas de sus páginas van más allá del planteamiento elegido y nos ofrece unas inéditas y sobrecogedoras escenas de la guerra «infeliz», cuyo inicial desenlace «feliz, sin embargo, se recuerda en estos días a los setenta y cinco años del desembarco de Alhucemas.

Libro sorprendente y sugestivo que se lee de un tirón, aunque de su lectura quede el regusto amargo de aquella trágica efemérides vivida entre la incomprensión y la desidia.

M. G. M.

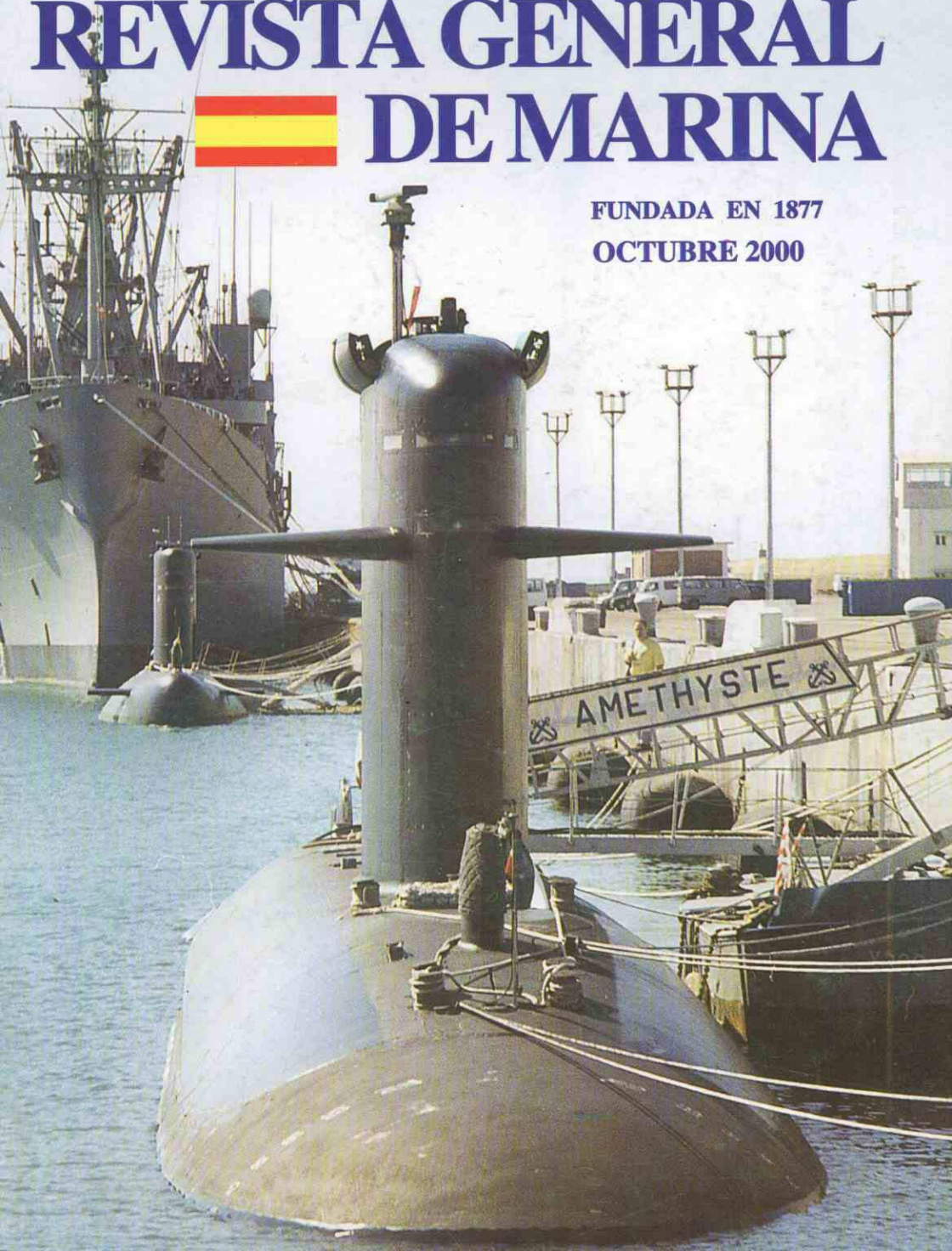


# REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877

OCTUBRE 2000



REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

FUNDADA EN 1877  
AÑO 2000  
OCTUBRE  
TOMO 239



CARTA DEL DIRECTOR	395
CARTAS AL DIRECTOR	397
<b>EL PODER NAVAL EN EL NUEVO MILENIO</b>	
Contralmirante J. Ramón Jáudenes Agacino EL FUTURO Y LA FUERZA NAVAL	399

**TEMAS GENERALES**

Capitán de navío Fernando García Moretón LA CAPTACIÓN DE PERSONAL Y SU INTEGRACIÓN EN LAS FUERZAS ARMADAS	407
Capitán de Intendencia Víctor Manteca Valdelande LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y LA PLATA- FORMA CONTINENTAL COMO ESPACIOS MARÍTIMO-PESQUEROS	421
Contralmirante Julián Fernández Benzo ARITMÉTICA Y COMPUTACIÓN	433

**TEMAS PROFESIONALES**

Capitán de navío José M.ª Treviño Ruiz LA TRAGEDIA DEL <i>KURSK</i> : LOS HECHOS Y LAS CAUSAS	437
Teniente de navío Rafael Arcos Palacios OPERACIÓN <i>FUERZA ALIADA</i>	447
Dionisio García Flórez NUEVOS HORIZONTES PARA LA ARTILLERÍA NAVAL	459

**HISTORIAS DE LA MAR**

Ingeniero aeronáutico José Antonio Hurtado García LA DERROTA DEL PRIMER VIAJE COLOMBINO	467
Alejandro Anca Alamillo LA FLOTA FANTASMA DEL ATOLÓN DE BIKINI	479
Agustín R. Rodríguez González VICTORIAS POR MAR DE LOS ESPAÑOLES: TRIUN- FOS DE LAS GALERAS (II)	489

**INFORMACIONES DIVERSAS**

LA «REVISTA»: HACE CIEN AÑOS... EFEMÉRIDES VIEJA FOTO MISCELÁNEA ANECDOTARIO MARINERO PAÑOL DE PINTURAS CINE CON LA MAR DE FONDO LA MAR EN LA FILATELIA LA MAR DE MÚSICAS: UNOS DISCOS DEL MAR GALERÍA DE CAPITANES GENERALES DE LA AR- MADA INICIACIÓN AL BRIDGE	
--	--

**NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS**

Nuestra portada: *Amethyste*,  
*Galerna* y *Aragón* atracados en la Base Naval de Rota.

Foto: L. Díaz Bedia-Astor.



*Voy a leerlo*



*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.*

**Edición del Ministerio de Defensa**  
**Déposito legal: M. 1.605-1958**  
**ISSN 0034-9569**  
**NIPO: 076-00-027-1**

---

**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.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librera*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- OVIEDO.—Librería-papelería *Gema-Benedet*. Milicias Nacionales, 3.
- 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*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

---

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	275 ptas.	1,65 €
Unión Europea .....	350 ptas.	2,10 €
Otras naciones .....	375 ptas.	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	2.475 ptas.	14,87 €
Unión Europea .....	3.256 ptas.	19,56 €
Otras naciones .....	3.355 ptas.	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](mailto: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: [a1regemar@ext.mde.es](mailto:a1regemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

El Panteón de Marinos Ilustres, ese singular monumento funerario sin parangón en otras marinas, acogió el pasado 19 de septiembre los restos mortales del capitán de navío don Pedro María Cardona y Prieto, creador de la Aeronáutica Naval española, quien con una férrea voluntad, unida a una extraordinaria competencia profesional, logró en un tiempo récord una aviación naval eficaz y operativa que bien pronto recibió su bautismo de fuego en las campañas de Marruecos.

En 1936, la nueva arma, pese a los vientos políticos y administrativos que la amenazaban, alcanzó con 109 aparatos su apogeo, pero el estallido de la guerra civil supuso, a la postre, el derrumbamiento de la obra de Cardona. De su visión de futuro son testigos la antigua Base Aeronaval de San Javier, hoy sede de la Academia General del Aire, y el Aeródromo del Prat, que él estableció y que constituye la base del actual aeropuerto de la Ciudad Condal.

De su brillante obra de escritor naval, que inició en 1900 al obtener el primer premio en el Certamen Naval de Almería, son testigos las páginas de nuestra REVISTA, en la que publicó, entre 1906 y 1933, casi un centenar de artículos.

La semilla que nos legó Cardona caló bien hondo en la Corporación y tarde o temprano tendría que renacer, pues una Marina sin alas es cosa del pasado. Tardó varios lustros en fructificar, lo hizo contra viento y marea, y hoy el Arma Aérea de la Armada es una espléndida realidad. Su artífice—queridos lectores— es reconocido por todos, el hoy almirante general Saturnino Suances de la Hidalga, quien precisamente pronunció el panegírico del capitán de navío Cardona en el solemne acto del traslado de sus restos al Panteón, y cuyo texto integro publicaremos en el próximo cuaderno de la REVISTA.



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 correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, 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. Otros subtítulos subordinados a éstos llevarán doble subrayado, ondulado y continuo, para su impresión en negrita cursiva. Otros de menor entidad subrayados en línea continua (cursiva). Asimismo 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, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso 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. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. 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.

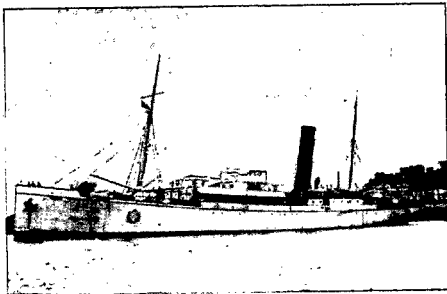
Al final del artículo, al que se acompañará la dirección completa, con distrito postal, del autor, deberá figurar su firma.



# CARTAS AL DIRECTOR

## Buque hospital

En la página 108 de la REVISTA del pasado julio, el pie de la interesante fotografía del Barceló, incluye un comentario que quizá convendría rectificar. Dice así: que se sepa, ningún otro buque en la historia naval española fue habilitado de buque hospital, aparte de éste.



Pues sí que se sabe, y en la colección de esta REVISTA se publicó en su día la historia y organización de la motonave de la Trasmediterránea Ciudad de Palma, primera crucero auxiliar y enseguida buque hospital durante la guerra civil de 1936.

Durante la primera guerra de África (1860) hubo también hospitales flotantes, así como en la de Cuba y Filipinas, todos los trasatlánticos de la compañía del Marqués de Comillas transportaron heridos y enfermos de regreso a España, pero ahora soy yo el que ignoro si alguno llegó a tener consideración de buque hospital.—José M.<sup>a</sup> Blanco Núñez.

## Nobleza obliga

El almirante Luis Roca, un compañero de aquella promoción que ingresó en la Escuela Naval en el año 1957, tomó posesión como nuevo almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, el pasado 23 de junio en Ferrol.

Hacía varios años que no veía a Luis, por lo que, con la alegría y el orgullo que supone contemplar el nombramiento de un compañero, máxima autoridad de la zona marítima, fui a la plaza de Capitanía a presenciar la ceremonia de toma de posesión.

Autoridades militares y civiles, desfile de las fuerzas, y mi compañero presidiéndolo todo.

Las salvas de ordenanza desde los cañones del arsenal militar ponían la nota solemne del acto.

Termina el desfile, y el almirante, de forma espontánea, rompiendo todo protocolo, baja del podio; cruza la calle y se dirige hacia mí para darme un abrazo.

No voy a hacer aquí la apología del nuevo almirante, no lo necesita, ya se encarga él con su señorío, bonhomía y buen hacer.

Gracias Luis, almirante, compañero, amigo. como decimos en esta tierra: benvido, nora boa e unha aperta forte.—J. Bergantiños Miragaya. Ferrol.

## Santa María del Cervelló



En la Miscelánea correspondiente al pasado mes de junio y con el número 25.274, se hace referencia a un cuadro en el que aparece una imagen de Santa María del Cervelló, a la que el autor del texto identifica con la Santísima Virgen. Esta confusión deriva, probablemente, del propio nombre Santa María, tal como ocurre en el caso de la

madrileña Santa María de la Cabeza, que sin constituir una advocación mariana puede inducir a error, como de hecho ocurre, debido a su propia titulación.

En realidad se trata de una santa catalana llamada también del Socós por el pronto socorro que experimentan los que la invocan, nacida en Barcelona el 1 de diciembre de 1230 y que fue fundadora de la rama femenina de la Orden de la Merced.

La orden mercedaria fue creada por san Pedro Nolasco, en la Catedral de Barcelona en el año 1218 fue orden militar hasta 1317 en que se constituyó en instituto exclusivamente religioso.

En la actualidad existe en Madrid un convento mercedario en la calle Belisana núm. 2 (calle perpendicular a Arturo Soria y cuya iglesia posee carácter de parroquia), bajo la advocación de esta célebre monja, aunque castellanizando el nombre se denomina Santa María del Cervellón.—M. A. de Lobeiras Fernández. Madrid

## AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Se comunica a todos nuestros lectores que para el año 2000 la suscripción anual a la RGM mantiene el precio de 1999 (IVA y gastos de envío incluidos):

España .	<b>2.475 Ptas.</b>	<b>14,87 €</b>
Unión Europea	<b>3.256 Ptas.</b>	<b>19,56 €</b>
Otras naciones	<b>3.355 Ptas.</b>	<b>20,16 €</b>

El importe del número mensual es:

España	<b>275 Ptas.</b>	<b>1,65 €</b>
Unión Europea	<b>350 Ptas.</b>	<b>2,10 €</b>
Otras naciones	<b>375 Ptas.</b>	<b>2,25 €</b>

En 2000 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: enero-febrero y agosto-septiembre). Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

También les informamos que pueden domiciliar el pago de su suscripción rellenando todos los datos que abajo se indican, y remitiéndolos a: REVISTA GENERAL DE MARINA, calle Montalbán, 2 - 28071 MADRID. O bien comunicándolo a nuestro teléfono (91) 379 51 07, Fax (91) 379 50 28 o por correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es)

D. \_\_\_\_\_ les comunica que a partir del día de la fecha le sea domiciliado el importe de la suscripción a la RGM a través de la cuenta número.

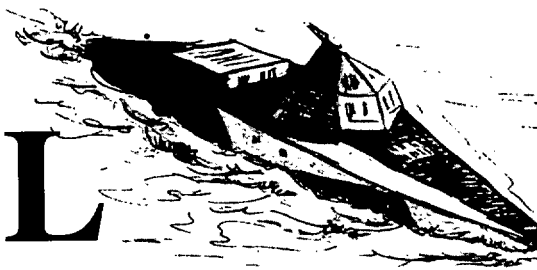
ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

# EL PODER

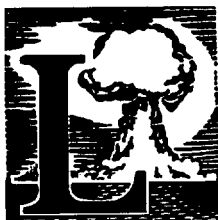
# N@V@L

# EN EL NUEVO MILENIO



## EL FUTURO Y LA FUERZA NAVAL

J. Ramón JÁUDENES AGACINO

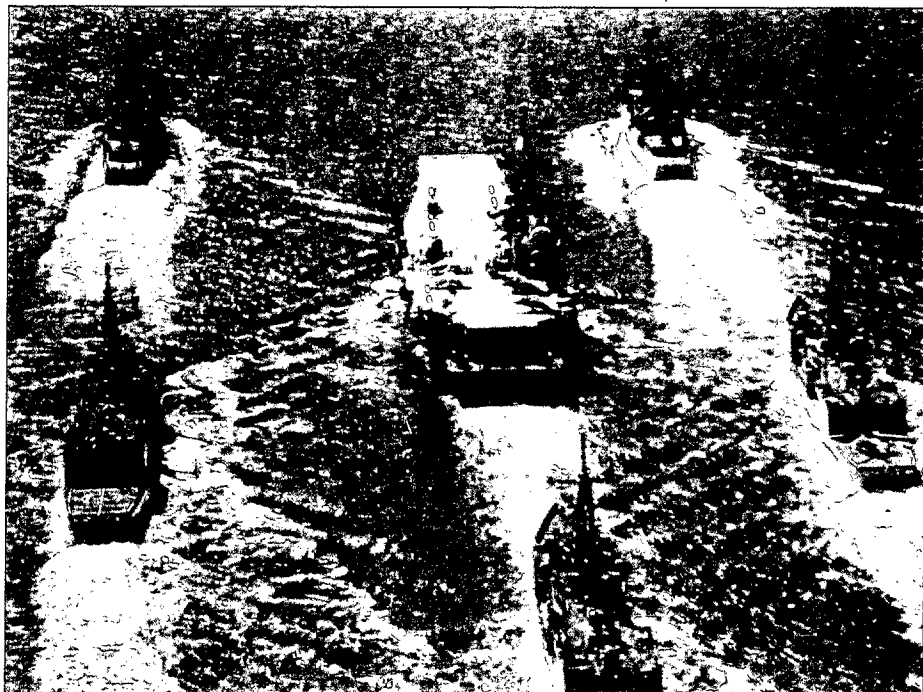


A razón de ser de la Marina y su pensamiento naval siguen vigentes tanto hoy como en el futuro, superando prioridades pasajeras, influencias futuristas y mentalidades ajenas a su ambientación. El mar, que cubre dos tercios de nuestro planeta azul, sigue siendo camino que une las tierras, fuente de riquezas y plataforma para la acción militar. La doctrina de la Armada y los intereses nacionales deben, por tanto, prevalecer ante cualquier

criterio alejado de los mismos.

Por su parte, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) sigue actualmente conservando su nombre, al considerar el océano Atlántico norte como vínculo básico de unión entre las naciones aliadas, gracias a la cual se ha mantenido la paz más de medio siglo, y la intencionalidad de esa designación sigue vigente como garantía a la defensa de la paz con miras al futuro.

El control del mar, en nuestro espacio de interés estratégico, es necesario para llevar a cabo las actividades marítimas, comerciales, científicas, de relaciones exteriores y de flujos culturales entre los pueblos; para embajadas, deportes y recreo; para la explotación pesquera, petrolera y de recursos; para el libre transporte de personas y tropas, de material militar y mercancías, y para la ejecución de operaciones navales, así como para poder negar el uso del mar para todas estas actividades a un adversario potencial o real. El control de las comunicaciones marítimas, la protección de las aguas territoriales y zonas económicas y el balance de fuerza en las áreas de influencia, es lo que han pretendido siempre todas las naciones y alianzas marítimas.



Grupo de combate de la Armada española.

La finalidad de la Armada presenta dos vertientes interdependientes entre sí. Una es el poder estar en la mar con la máxima capacidad combativa posible, con libertad de acción en aguas de interés propio y con la movilidad estratégica que le permita actuar en escenarios alejados, con esfuerzo sostenido, en operaciones de larga duración, para cumplir las misiones que de ello se derivan. La otra es mirar a tierra desde la mar, para proyectar todo el poder naval sobre ella, con flexibilidad y capacidad expedicionaria, aparte de otras misiones fundamentales de mantenimiento de la paz y humanitarias más o menos alejadas, de disuasión contra cualquier tipo de amenaza y de protección contra intentos de agresión o destrucción masiva.

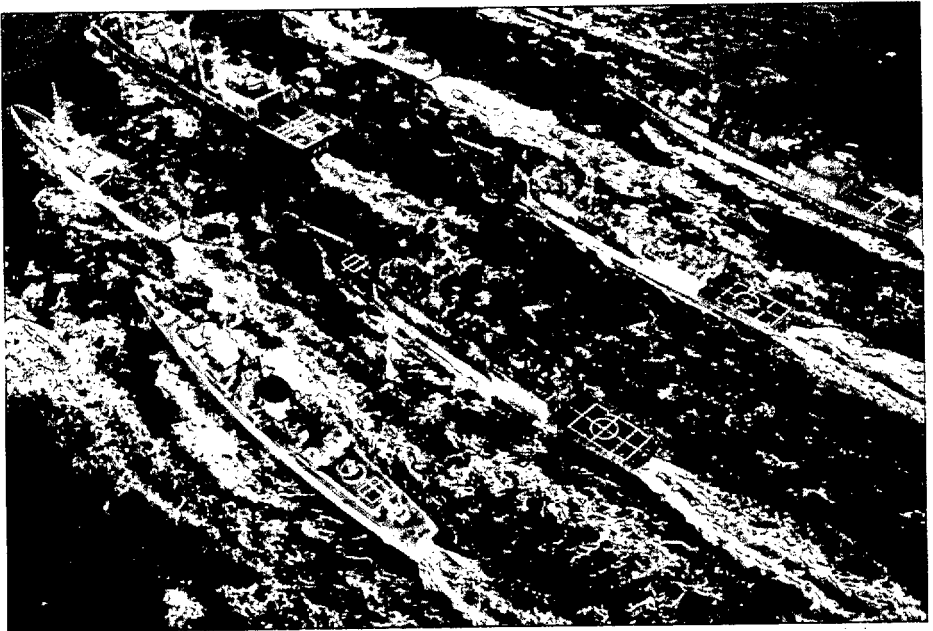
Hoy día, ante la evolución política —con la superación de la guerra fría, en cuya estrategia oceánica nos consideramos de alguna manera implicados—, se crean conflictos limitados y situaciones de crisis con adversarios no previsibles y amenazas complejas, donde ya no esperan enfrentamientos de grandes dimensiones, ni combates navales de superficie, sino más bien el uso selectivo y limitado de la fuerza en enfrentamientos asimétricos, sin olvidar el minado y el bloqueo marítimo. Las posibilidades de una nueva batalla del Atlántico han disminuido notablemente al haberse reducido la amenaza submarina de déca-

das anteriores, aunque siguen existiendo en activo numerosos y modernos submarinos nucleares de ataque y estratégicos.

Dadas las situaciones globales y estratégicas que se plantean y los compromisos de defensa colectiva en alianzas, la primera finalidad lleva consigo la necesidad de fuerzas combinadas multinacionales con carácter interoperativo. La segunda, de ataque a tierra, con medios anfibios, aéreos y misilísticos, lleva consigo la necesidad de fuerzas conjuntas eficaces. Conviene destacar que para que sea posible alcanzar y operar en el litoral y garantizar el sostenimiento logístico es necesario, previamente, controlar el mar en las zonas geográficas afectadas.

En la concepción moderna de la guerra naval siguen vigentes los criterios de máxima eficacia operativa y autoprotección de la fuerza adecuada a cada misión. Sigue siendo necesaria la lucha antisubmarina, por el riesgo que suponen cientos de submarinos existentes en el teatro Mediterráneo y Atlántico, la defensa antiaérea contra amenaza de aviones y misiles antibuque y de crucero lanzados desde buques, aviones o desde tierra, tanto en alta mar como en zonas restringidas del litoral.

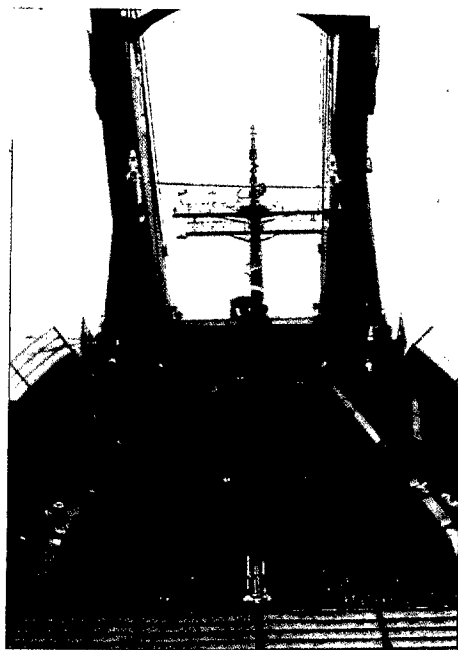
También sigue vigente la necesidad de protección del tráfico marítimo conflictivo y el dragado y caza de minas, para mantener seguro el libre acceso a puertos nacionales, bases navales y zonas de operaciones anfibias, así como la guerra submarina para obtener información discreta, efectuar acciones



Fragatas españolas integradas en una fuerza naval multinacional de la OTAN.

sorpresivas contra buques de superficie y asalto a la costa, actuar como unidades claves en la lucha antisubmarina y ser utilizados como plataforma móvil y oculta de lanzamiento de misiles.

La mar es el ámbito donde hoy día, y más en el futuro, la interoperatividad surge como una necesidad esencial, que haga posible y eficaz la integración en fuerzas multinacionales, tanto en la compatibilidad de los sistemas de combate y en las comunicaciones, como en la doctrina táctica, planeamiento de operaciones y en la formación y adiestramiento específico del personal que ha de participar en operaciones combinadas, con comportamientos psicológicos comunes.



Desembarco anfibio de la Infantería de Marina en costa conflictiva.

La plena integración en la OTAN exige esta facultad interoperativa para la participación de las unidades navales en la realización de ejercicios combinados y conjuntos, y en la ejecución de tareas colectivas aliadas, aunque los buques sigan manteniendo su identidad nacional, a fin de conseguir una acción efectiva. Máxime si consideramos la nueva estrategia de intervención fuera del área geográfica propia, con prolongadas permanencias en la mar, al no ser factible, hoy día, que sean realizadas por una sola nación, por lo que se hace precisa la coordinación y participación aliada.

Este principio es una condición *sine qua non* de suma importancia y alta prioridad en las operaciones navales aliadas, y se hace cada vez más evidente y necesaria en las comunicaciones, con un lenguaje común, en la consecución de objetivos

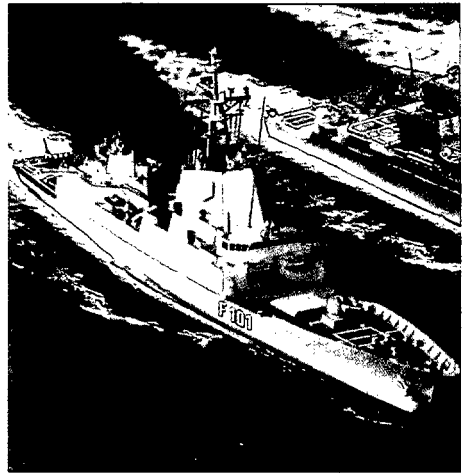
aliados con fuerzas multinacionales y en las operaciones conjuntas con la participación de fuerzas aéreas y terrestres. Quede bien entendido que la interoperatividad no se consigue sólo con los sistemas y las doctrinas, sino que es el factor humano el que hace posible su correcto funcionamiento y la completa explotación del potencial militar que ofrece una fuerza multinacional cohesionada. La sofisticación de los sistemas de combates actuales y futuros exige ya una preparación profesional, específicamente naval, intensa, y una permanencia de las dotaciones a bordo de los buques y en su apoyo de mantenimiento en tierra de varios años, para la debida continuidad y eficacia.

Entre las misiones de las fuerzas navales, en su vertiente de proyección a tierra, destaca la función de las fuerzas anfibia operativas, con la Infantería de Marina, en operaciones de desembarco, tanto vertical como anfibio en costa conflictiva, con apoyo del fuego naval y de aviones embarcados, bien como fuerza de maniobra, de intervención rápida, o para formar una cabeza de playa en operaciones conjuntas de más envergadura.

La proyección sobre tierra de las fuerzas aeronavales embarcadas, en las marinas que tengan capacidad para ello, contra objetivos fijos y móviles, a nivel táctico y estratégico, es de gran importancia dada la movilidad que permite la aviación de la flota y su flexibilidad de empleo, así como posible alternativa a la acción de las fuerzas aéreas basada en tierra. La proyección del poder naval se materializa hoy, y más en el futuro, con los ataques misilísticos, tanto con misiles de corto y medio alcance contra objetivos fijos terrestres, como con misiles de crucero contra objetivos a mayor profundidad geográfica, con el adecuado sistema de inteligencia, que incluye la utilización de satélites de observación terrena.

Esta misión de ataque a tierra de las fuerzas navales, desde la zona costera, fundamental en operaciones futuras, es factible solamente si se cuenta con el dominio del espacio aéreo y del mar, en profundidad y tiempo, con una capacidad de defensa ante contraataques por parte del enemigo, tanto sea por fuerzas navales de lanchas rápidas con misiles antibuque, como por fuerzas aéreas y misilísticas basadas en tierra, o minados inesperados en áreas factibles de desembarcos anfibiaos.

La Armada española, consciente de sus misiones permanentes en una nación esencialmente marítima, desde su modernización táctica y material con las primeras transferencias de buques de la Marina de los Estados Unidos de América, a finales de la década de los cincuenta y con su participación en múltiples ejercicios con unidades de las naciones de la OTAN, hasta la construcciones de buques modernos en los astilleros españoles, con tecnología punta, de sucesivas generaciones de fragatas y del portaaviones, con aviones de despegue vertical, ha adoptado y hecho propios los sistemas de combate modernos norteamericanos, habiendo adquirido un nivel de modernidad y de prestigio, aportando en consecuencia un factor importante a la defensa europea y a las misiones de la OTAN.



Futura fragata de conducción de misiles F-100.  
Construida por la E. N. Bazán.



Diseño del destructor multimisión del futuro, de la Marina norteamericana, orientado a operaciones en el litoral.

Anteriormente, las marinas construían buques de tres niveles, en consideración a su valor militar: cruceros, destructores y fragatas. Ya, hoy día, debido al menor coste relativo entre el casco y máquinas, con respecto al coste de los sofisticados y reducidos sistemas de dirección de combate, de comunicaciones y de armas, se ha llegado a la construcción de buques de un desplazamiento medio con gran valor militar.

El resultado consecuente en nuestra Armada es el avanzado proyecto de cuatro fragatas de conducción de misiles, de 6.000 toneladas, las F-100, equipadas con sistema de detección, control y seguimiento aéreo Aegis, con radar de antena fija de gran cadencia de información, que puede guiar, simultáneamente, a varios misiles en el aire e iluminar en su fase final de puntería semiactiva a dos de ellos. Cuentan con un lanzador vertical de 48 misiles de disparo rápido,

del tipo Standard, de 70 millas de alcance, y del tipo Seasparrow avanzado, según la misión a realizar y distintos tipos de ataque. Asimismo, dispone de un sofisticado sistema de lucha antisubmarina con helicópteros embarcados, que les proporciona además la capacidad de operar con submarinos en apoyo.

Este tipo de fragata embarca ocho misiles Harpoon superficie-superficie, un cañón de 127 mm, para fuego naval de apoyo, y un sistema de armas contra blancos cercanos y contramedidas electrónicas, que le proporciona una defensa antimisil importante cerca de la defensa costera.

Dispone también de un sistema de comunicaciones avanzado, como es el Link-16 de redes apiladas, y un centro de operaciones —con capacidad potencial de enfrentamiento cooperativo coordinado, que amplía el espacio de información y de combate unitario en dispositivos de buques y aviones y otras fuerzas dispersas— con más de 16 puestos de control.

Por añadidura, estas fragatas F-100, con su sistema Aegis de conducción de misiles, son comparables en eficacia a los mejores buques de las marinas norteamericana y japonesa, y cuentan con una capacidad de crecimiento futuro, que les puede convertir en importantes buques de combate en un escenario mundial cada vez más volátil y con cambios imprevisibles.



El elevado nivel tecnológico conseguido por la Empresa Nacional Bazán en la construcción naval y en la instalación de sofisticados sistemas de combate, le permite ya, y en el futuro, construir buques para exportación a otras marinas, por el prestigio ganado con su consolidada experiencia en la construcción y armamento de fragatas y portaaviones, de buques de desembarco y de medidas contra minas, que a su vez favorecen la compatibilidad entre buques aliados.

En el futuro, las F-100, con algunas modificaciones en la programación del sistema de dirección de combate, podrían disponer —por permitírsele su capacidad de lanzamiento— de misiles antimisiles balísticos tácticos o de teatro, con la apropiada integración en el sistema defensivo norteamericano, en situaciones de crisis y alarma, que proporcione la detección de lanzamientos, la predicción de trayectorias y objetivos, y la asignación de blancos, como elementos de primera línea de defensa frente al incierto escenario norteafricano y de Oriente Medio de Estados rebeldes a los pactos de no proliferación de estas armas —aparte de la amenaza disuasoria de las grandes potencias nucleares con misiles balísticos basados en tierra y en submarinos—, siguiendo la previsible política de seguridad europea de defendernos con medios propios contra el riesgo de hipotéticos ataques de destrucción masiva.

Como extrapolación de la capacidad de ataque a tierra —siempre que la disponibilidad presupuestaria lo permitiera y la política de defensa lo considerase conveniente— cabría la posibilidad potencial y remota de lanzamiento de misiles de crucero en ataques en profundidad contra objetivos estratégicos terrestres, én estrecha cooperación con sistemas de inteligencia aliados. Asimismo, los ocho misiles Harpoon de que disponen las F-100 podrían ser sustituidos por el último modelo con el sistema de posicionamiento GPS en



La fragata *Aegis* española, comparable en eficacia a los mejores buques de otras marinas.

su cabeza directora, para atacar objetivos terrestres de alcance intermedio. Todo ello sería posible realizarlo en el futuro en nuestras fragatas debido a la capacidad de crecimiento de su potencial armamentístico.

Mirando hacia donde apunta la evolución futura de las fuerzas navales, la Marina de los Estados Unidos tiene en proyecto, para final de la presente década, un destructor multimisión, orientado principalmente al empleo flexible del espectro de armas de ataque a tierra, desde cañones de corto alcance hasta misiles de medio y largo alcance, así como misiles y armas de defensa cercana contra pequeños misiles de movimiento rápido, de vuelo rasante, o detección tardía, en la perturbada zona litoral. Incluye también un moderno centro de operaciones y de explotación de las avanzadas capacidades de reconocimiento, vigilancia, inteligencia, tratamiento de la información táctica, comunicaciones, y de mando y control para el enfrentamiento cooperativo coordinado, superiores a las actuales.

También existe el proyecto de desarrollo de un avión de ataque conjunto, que puede ser utilizado en misiones navales por la Infantería de Marina y por el Ejército de Tierra en operaciones conjuntas.

La Armada y su pensamiento de poder naval en el nuevo milenio, consciente de la condición marítima y de la situación estratégica de España —con una vertiente exterior, cada vez más importante en la política de defensa y seguridad nacional, y con una mayor participación en la defensa colectiva de la Alianza Atlántica—, pretende revalorizar su papel en el Mediterráneo, como frontera sur de Europa, y en otros escenarios multinacionales. Consecuentemente, el programa naval proyectado tiene capacidad interoperativa con fuerzas multinacionales y nacionales, para operaciones combinadas con marinas de la OTAN y para operaciones conjuntas con los ejércitos de Tierra y Aire, de forma que España cuente con una fuerza naval lo más efectiva posible en un escenario cambiante, de futuras actuaciones. Con miras al futuro, la Armada española contempla abiertas posibilidades de adecuación y de adaptación de sus objetivos de fuerzas ante los retos que presenta la evolución tecnológica, estratégica y política.

#### BIBLIOGRAFÍA

- VAN RIJN, W. J. E.: *Interoperability: A maritime approach*. Naval Forces IV/1999.
- DÍAZ MATEOS, M. J.: *El Programa Naval de Fragatas F-100: El resultado de un esfuerzo común*. REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo 1997.
- SANJURJO, J. M., y SÁNCHEZ GODÍNEZ, A.: *El programa de fragatas F-100: Un concepto de fragatas para el siglo XXI*. REVISTA GENERAL DE MARINA, junio 1997.
- DÍAZ DEL RIO JÁUDENES, E.: *Capacidad operativa de la F-100*. REVISTA GENERAL DE MARINA, noviembre 1997.
- CAMPBELL, J. P.: *Hot Warship*. Armed Forces Journal International, noviembre 1999.
- GEORGE, James L.: *The US Navy's new DD-21: An analysis*. Naval Forces, IV/1999.
- MORENO BARBERÁ, A.: *La Armada del siglo XXI*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Enero-febrero 2000.

# LA CAPTACIÓN DE PERSONAL Y SU INTEGRACIÓN EN LAS FUERZAS ARMADAS

Fernando GARCÍA MORETÓN (\*)



A eficacia, eficiencia y supervivencia de toda organización depende de la vitalidad de su «sistema de cooperación».

Con la «cooperación» se trata de lograr que los miembros de la organización participen en ella con «orden», de forma reflexiva, con eficacia y dedicación, y con el «temple moral» que supone anteponer los intereses de la organización a los propios.

Como elementos de la cooperación (REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre 1999) se citan: la voluntad de cooperar, las creencias y la comunicación. Para que estos elementos sean una realidad es preciso desarrollar un proceso de integración, como «fin» que se quiere alcanzar, y de *motivación* como «medio» para lograrlo.

La Armada, «al considerar de manera efectiva que las personas son el elemento sobre el que se fundamenta toda la organización», ha tomado conciencia de la importancia del proceso de integración y motivación y, al desarrollar la estructura de la Jefatura de Personal, ha creado la Dirección de Integración y Planes de Personal (DIPLER).

La DIPLER nace con una clara intencionalidad y finalidad: «que las personas se identifiquen con los Objetivos de la Organización» a través de un proceso de integración en el que intervienen, entre otras, la sección de «Doctrina», que desarrolla las normas de personal, y la de «Motivación», que determina los factores de motivación y lleva a cabo los planes de Captación y Retención, Seguimiento y Tutorías, el de Información General y el de Asistencia al Personal.

Al hilo de esta novedad, que supone un gran salto cualitativo en la organización de la Armada, parece interesante comentar la importancia, esencia y alcance de lo que significa la integración y la motivación.

---

(\*) El capitán de navío Fernando García Moretón falleció el pasado mes de julio; poco antes de morir nos entregó su último trabajo, que nos honramos en publicar.

## Integración

Integrar es «formar las partes de un todo», esto es, ajustar todos los elementos del sistema técnico y del sistema social para que la organización sea «un todo» y se pueda constituir un «sistema de cooperación».

La integración se lleva a cabo mediante un proceso de «socialización», que consiste en promover las condiciones organizacionales que favorezcan el desarrollo integral de los miembros de la organización, como personas y como empleados, y pasen a formar parte de un «todo cohesionado» al que «se deben» y en el que «desean permanecer», a pesar de que esa pertenencia suponga:

- una notable limitación en su autonomía, libertad y capacidad de decisión; y
- permitir y aceptar que la organización influya, en cierta medida, en su comportamiento, en sus fines personales y en sus expectativas.

Estas limitaciones, en función de la personalidad del individuo y de la mayor o menor compatibilidad que pueda existir entre su «papel» en la organización y sus diversos «papeles» y deberes en otras colectividades extraorga-



nizacionales, determinan la existencia de diversas actitudes, entre las que corresponden a un comportamiento de «eficacia alta-moral baja», siendo esta «moral baja» una seria dificultad para integrarse en el sistema de cooperación por falta de «convicción».

Para solventar esa dificultad es preciso hacer realidad el «principio de la reciprocidad», mediante el cual el individuo y la organización se «sienten» y se «convierten» uno en parte del otro, que se logra creando un alto nivel de «solidaridad» entre las personas y los sistemas: técnico, social y político, estrechamente interrelacionados, de la organización.

El *sistema técnico* queda definido, en el marco de la estructura orgánica, por la asignación de funciones, tareas, normas operativas y las relaciones que se derivan de la división de trabajo y de la especialización, con vistas a incrementar la productividad o la eficacia por medio de un esfuerzo conjunto y coordinado. El comportamiento de los individuos en este sistema está regulado principalmente por la «motivación» como balance de la relación «esfuerzo-beneficio».

El *sistema social* tiene su base en el hecho de que el hombre como persona depende del contacto y la relación con los otros hombres. Una parte esencial de la conducta humana está relacionada con la conducta de otras personas, siendo unas y otras portadoras de «elementos sociales»: patrones, normas, creencias, etc.

El sistema social queda definido, pues, por las diferentes estructuras de esos elementos sociales que delimitan el carácter de los miembros de cada estructura o grupo, en función de los cuales cada persona puede identificarse como miembro de esa estructura o grupo.

En esa situación cada persona desempeña un «papel», adquiere o posee un *status* y se integra en un «grupo» por medio de una trama de interrelaciones: amistosas, de consenso, de utilidad, de conflicto, etc., definidas por los símbolos de fines, creencias, patrones y normas. El comportamiento en ese sistema está motivado por la tendencia a obtener, al *margen del esfuerzo*, gratificaciones óptimas.

El *sistema político* queda definido por el ámbito en el que se dan o aparecen, enmarcadas en el sistema social, relaciones de consenso y acuerdo, respaldo o conflicto, entre personas, grupos de presión, poderes fácticos, etc., cuya finalidad es obtener poder, prestigio, mejorar de *status* o privilegios, ya sea a nivel personal o de grupo, en la distribución de recursos o de competencias. El comportamiento en este sistema está orientado o motivado por la autoestima y la ambición.

La solidaridad que busca la integración en los distintos sistemas, al estar interrelacionados, se produce, siguiendo la terminología de Durkheim, según dos orientaciones: la solidaridad mecánica y la solidaridad orgánica (REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo 1995, pág. 259).

La *solidaridad mecánica* o cohesión por identidad provoca la integración a nivel personal mediante la aceptación y adhesión a valores y creencias que

satisfacen a todos y llegan a constituir un «sistema cultural» y a crear una «conciencia colectiva», que impulsa a la cooperación bajo la forma de una lealtad de carácter general y abstracto.

Los factores y elementos que intervienen en la solidaridad mecánica de las Fuerzas Armadas son los que se deducen de las normas, deberes y derechos de las Reales Ordenanzas y de los valores que se derivan de los presupuestos de la esencia de «lo militar»: fidelidad, orden y magnanimidad (REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero 1995, pág. 137), que configuran un modelo de «espíritu y estilo de vida propio» con el que todos deben identificarse.

En nuestro caso, en la Armada, la referencia será «lo naval» que, incluyendo «lo militar», presenta aspectos específicos y particulares dada la singularidad del medio en que desarrolla sus operaciones, las condiciones de vida en los barcos que suponen con frecuencia aislamiento y prolongadas ausencias, y la arraigada «cultura naval» que imprime carácter y un estilo de vida propio.

En la formación de la solidaridad mecánica tienen una gran importancia los «grupos de referencia», y en especial la enseñanza (REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero 1997), para inducir al hombre a «con-formarse» con el estilo de «lo naval» imponiéndole, sin pérdida de su libertad, un comportamiento según tres orientaciones:

- *inculcándole* una conciencia de creencias, costumbres y tradiciones de «lo naval»;
- *inspirándole* una conciencia autorreguladora de su comportamiento, incorporando valores morales, sociales, militares y los de la «cultura naval»;
- *sensibilizándole* frente a los juicios y expectativas de los demás.

La *solidaridad orgánica* es aquella que se produce entre los miembros de cada uno de los diversos grupos que existen en la organización (oficiales, suboficiales, marinería, tropa, especialidades, etc.) y entre estos grupos, en los que hay marcados rasgos diferenciales por su *status*, condiciones de trabajo, necesidades, intereses, ilusiones y expectativas orientadas según distintos proyectos de vida y aspiraciones personales y profesionales.

La solidaridad orgánica implica y precisa que en todos y cada uno de los grupos exista un ajuste o compatibilidad entre los «papeles personales» y el «papel organizacional» en cuanto a las funciones y tareas que reclama, necesita y promueve la organización para cumplir sus objetivos.

Los elementos que intervienen en la solidaridad orgánica son, entre otros, la distribución adecuada del trabajo (normas claras, precisas, sin incertidumbres...), la formación continuada, el control, los incentivos, etc.

Estos grupos, que se diferencian entre sí de forma sensible e, incluso, pueden ser más o menos antagónicos, llegan a la solidaridad, al consenso y a aceptar las normas de convivencia y cooperación, el funcionamiento orgánico

y los procesos operativos, por medio de la inteligencia, el espíritu de imitación, el contacto con los «grupos de referencia» y el impulso, como elemento aglutinador, de la «solidaridad mecánica» que vincula a todos.

El proceso integrador se realiza según la secuencia legitimidad, adhesión e integración (REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo 1992).

El hombre con su «conciencia individual», que le pertenece por entero en virtud del orden impuesto a su propia naturaleza, tiene dos necesidades primarias: la *comunicación* y la *información* cuya satisfacción lleva a la «acción», que se sustenta en la *legitimidad*; a que por la *adhesión* la «ejecución» se realice con dedicación y celo; y a que por la *integración* se llegue a la compenetración de «lo individual» con «lo social» y «lo organizacional».

La *comunicación* (REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre 1997) es el instrumento más eficaz para enlazar entre sí todos los miembros y grupos de la organización y darles a comprender los fines que se desean alcanzar, lo que deben hacer y cuál es el significado de su comportamiento y de sus relaciones.

La *información*, por su parte, debe estar constituida por «mensajes motivadores» en los que se den a conocer con precisión y rigor los fines de la organización y de las funciones y tareas que se realizan, normas de conducta, incentivos, expectativas, proyectos, seguridades, creencias, símbolos, tradiciones, etc., con el fin de:

- enriquecer la capacidad psíquica y moral de las personas, potenciar su personalidad, estimular su conciencia crítica, fomentar la capacidad de diálogo y favorecer la autorrealización;
- actuar sobre la personalidad y actitudes de los diversos grupos para que sean protagonistas leales del sistema de cooperación, e
- impulsar y favorecer la responsabilidad individual y de grupo creando una «conciencia informativa» por la que se sientan convencidos, atendidos y defendidos.

El proceso de integración, comunicación e información, al igual que en cualquier *sociedad humana, dinámica y evolutiva*, debe ajustarse a los principios de (REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre 1994, pág. 605): autoridad, subsidiariedad, participación y unificador.

La *autoridad*, con la misión de «ordenar» la vida de la organización, debe quedar especificada con claridad en todos los niveles. Sólo dos observaciones: el uso de mensajes motivadores con carácter general o impersonal reduce la visibilidad de las relaciones de autoridad, y el uso de términos que denoten «rigidez jerárquica» produce un aumento de la «capacidad de repulsa» y de «rechazo» de los individuos y de los grupos.

La *subsidiariedad* hace referencia a la función de «servir» como obligación de dirigir y ayudar a los subordinados, pero *exclusivamente* cuando éstos no

sean capaces de cubrir sus necesidades. El principio de subsidiariedad es de suma importancia y de gran valor estratégico y ético, en orden a las funciones y competencias de los mandos intermedios y el papel de los grupos.

*La participación*, que corresponde a la iniciativa del hombre, supone que todos los miembros y grupos de la organización, sin marginaciones ni exclusiones, deben contribuir de forma decidida en las actividades orientadas a la realización de los fines de la organización y al bien común de todos.

*El principio unificador*, como fusión y resumen de los anteriores, representa la «esencia» o «ideal» de toda organización: integrar el binomio «individuo-organización», esto es, combinar y hacer posible la unidad con la pluralidad. Se trata, en definitiva, de armonizar y buscar el equilibrio entre lo que se debe a la persona individual, a los grupos y a la organización, lo que supone permitir la variedad, evitar la dispersión y alcanzar una cohesión efectiva e integrada en un sistema de cooperación eficaz y permanente.

El medio de alcanzar este fin es la motivación.

## La motivación

La motivación se presenta como un proceso altamente complicado y una de las cuestiones de mayor interés e importancia en relación con el «comportamiento humano» frente al trabajo o en el proceso de integración en un grupo, comunidad u organización. De su importancia cabe señalar que algunos autores no dudan en afirmar que «motivar», «premiar» y «castigar» son las tres funciones que definen al mando.

El mundo motivacional se presenta al decir de algunos totalmente confuso. En general es difícil determinar de manera significativa qué «motivo» lleva a una persona a adoptar un determinado comportamiento, pues casi siempre existe «algo motivador» que trasciende de la pura observación de la conducta.

Ese «algo motivador» hay que buscarlo en las experiencias anteriores, en las consecuencias de un comportamiento determinado, en la existencia de un fin irrenunciable, el «futuro tira del hombre», en la percepción de la situación exterior, etc. De aquí la existencia de diversas teorías y estudios sobre la motivación: las teorías de las vivencias, de la homeostasia, de la teoría de campo de Kurt Lewin, las de Maslow, Alderfer, Herzberg, Vroom, Porter y Lewler, Festinger, Adams, etc.

La motivación hay que situarla como el «fundamento del comportamiento humano», abarcando o comprendiendo todo aquello que hay dentro del hombre, en su persona y en su entorno, que «lo mueve» y lleva a comportarse de un forma determinada, pero variable, según las circunstancias de diversas motivaciones, en cuanto al grado de intensidad, energía, rapidez, persistencia, etcétera.

La raíz o esencia de la motivación está en el *motivo*, ese «algo» que tiene eficacia o virtud de «mover». El *motivo*, cuya eficacia está en el «valor» que



le atribuye el sujeto, es la razón o causa que provoca al ser humano a realizar una acción. Ahora bien, el hombre sólo entra en acción cuando tiene un proyecto, un objetivo o meta que desea conseguir y que, además, considera que puede alcanzarlo.

En ese sentido, aunque los posibles «motivos potenciales» son múltiples (impulsos, deseos, pasiones, sentimientos, etc.), sólo actúan como tales «motivos» aquellos que se estiman como valiosos y representan un proyecto, esto es, que se presentan a la consideración del hombre como un «bien», material o espiritual, que *necesita y quiere* alcanzar o conseguir, lo que supone entrar en el ejercicio de la libertad y la voluntad (REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre 1965, pág. 648) esto es, en el problema de la «decisión».

### Las necesidades según Maslow

Abraham Maslow, psicólogo norteamericano, en sus estudios sobre la motivación (1954), concibe al hombre como un ser «que tiene necesidades» que tratará de satisfacer y, en general, a querer siempre más de lo que tiene y a sentirse casi siempre decepcionado ante las satisfacciones que obtiene.

Al estudiar la estructura del binomio «necesidad-satisfacción» (REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1994, pág. 397) es el primero en satisfacer de forma sistemática una jerarquía de «necesidades individuales» según un orden de prioridad en cuanto a su importancia e influencia motivadora. Este orden y una síntesis de estas necesidades son los siguiente:

- *Necesidades fisiológicas*, de importancia vital para la supervivencia del individuo: alimento, bebida, hogar, abrigo, descanso.
- *Necesidades de seguridad* ante el temor de perder alguna necesidad conseguida o ante la incertidumbre de poder conseguir un objetivo deseado. Para cubrir esas necesidades el hombre necesita protección, ausencia de amenazas, criterios estables, órdenes y decisiones coherentes, ausencia de discriminación y favoritismos, etc.
- *Necesidades sociales*, que se concretan en la necesidad de comunicación, formar parte de un grupo, ser aceptado, dar y recibir afecto, amistad, interacción, etc.
- *Necesidades de estima* que se relacionan con su «yo» íntimo: consideración, prestigio, *status*, reconocimiento de sus valores y de su «hacer», etc.
- *Necesidades de autoactualización* de orden superior que afectan a la «libertad humana» de querer alcanzar cotas elevadas de los «objetos individuales», de autorrelación, mayor libertad, independencia, poder desarrollar un espíritu creador, etc.

## Los dos factores de Herzberg

Herzberg, partiendo de las mismas ideas de Maslow, elabora la «teoría de los dos factores», que han servido de estímulo a posteriores estudios, estableciendo el nuevo concepto de «motivación jerárquica», según dos niveles de actividad dinámica en dos procesos distintos:

- el primero nace en la «insatisfacción» y finaliza en un estado «neutral» de ninguna insatisfacción;
- el segundo comienza en un estado «neutral», de ninguna satisfacción, para finalizar en una situación de «elevada satisfacción»: la solución de la dificultad compleja de un problema causa una satisfacción que perdura y «mueve» a seguir trabajando para dominar mejor la situación.

Estos dos procesos, en distintos niveles, se corresponden con los factores que representan las *necesidades higiénicas* y las *necesidades motivadoras*.

Las *necesidades higiénicas*, factores «extrínsecos» o factores de «insatisfacción», se relacionan o contemplan las condiciones en que se realiza el trabajo o la función: salarios, retribuciones de cualquier especie, seguridad, interacciones humanas, normas administrativas, supervisión, control, etc.

Cuando esos factores no son positivos o presentan carencias, el individuo se siente insatisfecho o frustrado, pero cuando se cumplen o satisfacen sólo se puede afirmar que «no existe insatisfacción», pero no se puede afirmar que exista satisfacción o motivación.

La existencia del estado de «no satisfacción» responde o representa una situación de *neutralidad* o normalidad. Aun en el caso de que por ciertas circunstancias, una subida de salario, por ejemplo, apareciese una cierta satisfacción motivadora, ésta sería pasajera, rápidamente se volvería a la situación de normalidad.

En resumen, los factores higiénicos evitan la insatisfacción o frustración, *pero no provocan motivación*.

Las *necesidades motivadoras*, factores de «satisfacción» o factores «intrínsecos», están relacionadas con la naturaleza del trabajo y la función que desarrolla el individuo.

La *motivación intrínseca* proviene de las expectativas de «satisfacción» que le produce la naturaleza o la forma en que puede ejecutar su trabajo o función. Estas «expectativas de satisfacción» pueden aparecer por diversas causas: por el «valor» de la función que se realiza, ya sea por la finalidad del trabajo o por el prestigio de la organización donde lo desarrolla; por el «auto-control» que supone el poder ejecutarlo con cierta independencia, responsabilidad, capacidad de iniciativa, etc.; por los estímulos que encuentra en el trabajo al mejorar su calidad, superar dificultades o ayudar y cooperar con los

individuos de su entorno (motivación trascendente); por la «gratificación» que supone la posibilidad de lograr un ascenso; etc.

En resumen, la acción motivadora sólo aparece cuando el trabajo tiene «valor» en sí o en su relación con otros y, además, es interesante, estimulante y enriquece la personalidad de la persona.

## El proceso motivador

En términos generales se puede decir que el desequilibrio interno entre las necesidades satisfechas y las que todavía no se han conseguido da lugar a una *tensión vital* que desemboca en una *dinámica espiritual* (motivo) dentro de un campo de acción bipolar, en el cual un polo está representado por la «satisfacción» que espera de la necesidad que debe cumplirse y el otro por el «hombre» que mediante la *acción* debe lograrla o alcanzarla.

La Alta Dirección debe dirigir su atención a este «campo bipolar» para gestionar las necesidades de satisfacción con el fin de que «el hombre de acción», al alcanzar esa satisfacción o verse en vías de alcanzarla, se sienta «motivado» para cumplir sus deberes y obligaciones con arreglo al comportamiento que requiere la organización.

Éste es el fin último de la motivación. No se trata sólo de sentir la «satisfacción» de una «necesidad» alcanzada, sino que esa satisfacción sea «motivo» para cumplir sus obligaciones con eficacia e integrarse en el sistema de la organización: en las Fuerzas Armadas, principalmente, el medio más directo y eficaz, posiblemente el único, de lograr la finalidad última del proceso motivador consiste en hacer que esas «obligaciones» y «deberes», por sí mismos o por el objetivo al que se orientan, constituyan una *satisfacción*, esto es, que el comportamiento y el cumplimiento de los deberes se manifieste o se presente como una necesidad.

Este proceso motivador presenta o abarca dos aspectos y, en consecuencia, dos actividades.

La primera actividad estará orientada a crear una atmósfera, un clima, de «prestigio» sobre el valor y la necesidad de los ejércitos en el planteamiento de la defensa nacional y elevar al rango de «creencias» (REVISTA GENERAL DE MARINA octubre 1996, pág. 351) el conocimiento de las misiones, fines y papel de las Fuerzas Armadas y de la Armada, en particular, con sus singularidades propias en su triple aspecto doctrinal, moral y ético.

Con el uso de una comunicación «motivadora» y los mecanismos propios del control social y la enseñanza se tratará de promover un «sistema cultural» de la defensa nacional y del papel de los ejércitos (REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre-noviembre 1996) destinado a influir en la «opinión pública» y crear una «buena imagen», esto es, un verdadero territorio de identidad y personalidad, destacando la dedicación y el servicio que se presta al bien común de la nación, para suscitar que los ciudadanos se «identifiquen», casi

vocacionalmente, con las necesidades de la defensa, el papel de los ejércitos y su sistema de valores.

Esta primera actividad motivadora tiene principal importancia en el proceso de «captación» que se tratará más adelante.

La segunda actividad motivadora, que cubre principalmente los aspectos de «permanencia» e «integración», está orientada a la «formación» en cuanto al «modo, espíritu y talento» con el que deben cumplir las obligaciones profesionales para integrarse en el sistema de cooperación.

Tal comportamiento, como papel razonable, debe responder y ajustarse a la esencia de los presupuestos de «lo militar» (REVISTA GENERAL DE MARINA, febrero 1995, pág. 137): «fidelidad», «orden» y «magnanimidad» y a las actitudes y virtudes que se derivan de ellos como base de la «solidaridad mecánica» que debe vincular a todos y crear un «estilo de vida propio».

Ambos aspectos motivadores, el papel de la Armada y el estilo de vida asentado en «lo naval», deben constituirse o lograrse mediante la Enseñanza (REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero, 1997) que promueva una condición clara de lo que «debe ser» cada uno en el marco de una verdadera libertad individual.

La Armada, en efecto, «considera que la Enseñanza es la herramienta fundamental para conseguir la calidad de las dotaciones...», pero esa calidad que presupone el «saber hacer» no será tal si no está presidida, regulada y orientada por un «núcleo motivador», credo de sentencias y pautas.

Mediante el control social por sugestión, en el que prima «cómo aprender» sobre el «qué aprender», el «núcleo motivador» debe fortalecer el sistema de creencias, valores y estilo de vida para que cada uno, que tiene su propia expectativa individual, encuentre lo que «quiere ser» y «quiere hacer» en el ámbito de la Armada, en el que está encuadrado, y en el que de esa forma quedará «integrado».

El «núcleo motivador» de sentencias y pautas de comportamiento según «lo naval» debe proporcionar, además, la posibilidad del ejercicio de la libertad y la potencia creadora que, superando la «rutina» y «pasividad», permita adecuar el trabajo a las circunstancias del momento, esto es, con «espíritu de iniciativa» que conduce a sentirse «responsable» y abandonar el conformismo del «desmotivado».

Es necesario profundizar y buscar responsablemente en el «núcleo motivador» los motivos que promueven el espíritu de «lo naval», tomando conciencia de la exigencia de claridad y certeza ante ideas confusas y modas que puedan dañar considerablemente a la institución.

## **El proceso de captación**

El «campo de acción bipolar», en el que se genera la dinámica del «motivo», no es único ni estático. Así, serán diferentes los que hacen referencia a

los distintos niveles profesionales: oficiales, suboficiales y marinería y tropa; también son distintos los correspondientes a los procesos de captación, permanencia e integración; y lo serán también por las diferentes circunstancias sociales de cada momento y situación y por la personalidad de los individuos y grupos.

Entre estos casos, el proceso de captación, de actualidad en comentarios de la prensa y en «tertulias», es un problema de manifiesta importancia tanto por su papel decisivo en la posibilidad de alcanzar niveles de captación que permitan una selección aceptable, como por condicionar los procesos de permanencia e integración, cuando los seleccionados insatisfechos se muestran apáticos y conservan su «yo» fuera de la institución, y, además, por influir en la imagen de las FAS que puede proyectarse en la sociedad civil.

Es interesante, importante y oportuno el estudio de Ana M.<sup>a</sup> Huesca González: «Las motivaciones ocupacionales de los jóvenes españoles y su correspondencia a la semiprofesión militar» (Cuadernos de Estrategia, n.º 98) del que sólo hay que lamentar la terminología de «semiprofesión militar».

La idea central del estudio es la difícil motivación de las nuevas generaciones para incorporarse a las nuevas modalidades de las Fuerzas Armadas profesionales. Tras un minucioso y riguroso análisis, entre otros, de la actitud hacia el trabajo de los jóvenes españoles, los valores que se valoran en un empleo, los motivos para aceptar un trabajo, la valoración del trabajo y las preferencias, se llega a las siguientes conclusiones:

- La situación real de la juventud, los incentivos que se ofrecen: salario, seguridad, oportunidades de ascenso o de ingresar en otros cuerpos no son suficientemente motivadores, por lo que «deberíamos plantearnos en primer lugar concienciar al ciudadano de la necesidad de la defensa. Sin ello no hablaremos ya de la desaparición del servicio militar obligatorio, sino de la desaparición de los ejércitos».
- «Por otro lado, el Ministerio de Defensa debe plantearse si quiere fundamentar la contratación de esos jóvenes soldados en esa insatisfacción. Creo que no estaría en consonancia con los valores de la profesión militar... Por ambas razones sería un error, y sería más conveniente realizar una campaña de concienciación general sobre la defensa nacional y una propaganda de reclutamiento en consonancia con objetivos más allá de los puramente materiales...».
- «En cualquier caso..., hay que empezar a constituir una cultura de defensa en España, algo de lo que, como ya hemos repetido otras veces, carecemos en este país».

«La campaña de concienciación sobre la defensa nacional», con el fin de inculcar en los ciudadanos su necesidad e importancia, debe ajustarse, para

que no conduzca a una quiebra bochornosa, a los términos con los que se ha definido antes la primera actividad del proceso motivador.

Dentro de la amplitud y, en ciertos casos, ambigüedad del concepto de defensa nacional, la campaña educativa, que debe integrarse en todos los niveles de la enseñanza nacional, tiene que estar orientada a «resaltar» el papel de los ejércitos y la ética de su empleo en los conflictos (REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre-noviembre 1996) mediante el proceso educativo de transmitir el conocimiento de los «valores-significación» del «ser» de los ejércitos para que cada ciudadano los convierta en criterios personales y, en consecuencia, adopte la actitud y disposición más conveniente al bien común.

La insistencia y sistemática de esa enseñanza en todas las etapas del proceso educativo terminará por lograr que esos «valores-significación» se conviertan no sólo en criterios personales, sino en verdaderas creencias, sin las cuales la voluntad de cooperación es muy difícil.

«La propaganda de reclutamiento con objetivos más allá de los puramente materiales» debe orientarse teniendo en cuenta que, en el proceso de captación, la motivación, el «motivo», toma la forma especial de «atracción», o «interés» que, en la mayoría de los casos se aparta de la «satisfacción de necesidades».

El uso de las técnicas de medida del «perfil de puntuaciones de los intereses profesionales» puede permitir descubrir las inclinaciones de los jóvenes tanto para elegir una profesión concreta como para mostrar los aspectos que despiertan su «interés» y generar deseos y afectos asociados a la autovaloración y al desarrollo de sus ideales y fantasías.

El interés suele ser adquirido y se origina con el conocimiento de la profesión, con exactitud y verdad, mediante la proyección o presentación de una imagen de los ejércitos que sea sugerente e inspiradora de «curiosidad» y del deseo de «exploración o aventura», mostrándoles la posibilidad de dar cauce a sus inclinaciones e intereses, proporcionándoles, además, la esperanza de obtener el «prestigio» que su autovaloración les reclama.

Este aspecto merece una especial atención. La aventura, la diversión, el riesgo, la posibilidad de compartir aficiones, etc, son ideas que en otras marinas se están considerando como fundamentales para atraer a los jóvenes.

*La imagen de las Fuerzas Armadas* debe tener un *contenido* que haga referencia a las notas características que definen lo militar, mostrando su «personalidad» y la «identidad» específica de los atributos de su «modo de ser», poniendo un énfasis especial en aquellos aspectos que puedan suscitar el interés de los ciudadanos y estimular creencias o estereotipos.

Esa imagen de las Fuerzas Armadas, su contenido, se ha de proyectar con notoriedad y fuerza.

*La notoriedad* obliga a proporcionar un grado de suficiente información para que los jóvenes adquieran un conocimiento claro, preciso y fundado de

qué es cada ejército, cuál, es su estilo de vida y que supone incorporarse al servicio militar.

La información, por razones éticas y para evitar posibles decepciones o desengaños, es muy importante que sea sincera, veraz y honesta, sin manipulaciones ni trucos.

*La fuerza* supone presentar la imagen en presente actual y próximo, estimulante e incisiva, de forma tal que permita ver y captar con rapidez, casi espontánea e instintivamente, la importancia del contenido, la identidad de las Fuerzas Armadas.

*La identidad de las Fuerzas Armadas* se puede definir a través de la «filosofía de su empleo», de los «valores» que definen lo militar, en el caso de la Armada «lo naval», del «ambiente» que se vive en las unidades, de las «normas» que regulan las funciones y trabajos, y de los «comportamientos» personales. Todas estas vías de definición desembocan en el sistema cultural que debe ser considerado como una carta integral y fundamental de la institución.

*El sistema cultural*, que incorpora y representa los elementos profundos del «ser militar» y la esencia de creencias y valores, se manifiesta a través de los aspectos visibles y significativos que suponen los símbolos, los ritos y los héroes (REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero 1997).

*Los símbolos* como «voces», gestos, objetos, iconos, etc, con su doble función indicativa y representativa de valores, historia y actitudes.

*Los ritos* o el ceremonial de actividades colectivas como manifestación de su vitalidad y su sistema de vida.

*Los héroes*, vivos, muertos o ficticios, que sustentan las tradiciones y transmiten las creencias y normas de comportamiento que se deducen de los valores que contienen los tres presupuestos de «lo militar»: fidelidad, orden y magnanimidad.

## Consideración final

La motivación, como proceso necesario para la integración, tiene su fundamento en que el hombre tiene necesidad de «sentirse satisfecho» y, por eso, desea y busca lo que puede satisfacerle.

Cuando ha satisfecho esa necesidad, goza y descansa; queda «desmotivado» y su actitud es de «conformismo».

La vitalidad de una organización requiere, para evitar ese conformismo, que exista una motivación continuada y permanente, que la necesidad que desea y busca sea algo que no se agote en sí mismo, algo que se manifieste como una «expectativa» que se alcanza cada día y cada día sigue siendo expectativa.

Las dos necesidades que en la campaña de concienciación se deben fomen-

tar, por llevar en sí una fuerte carga de expectativa continuada, son el prestigio y autorrealización.

*El deseo de prestigio* es inherente a la naturaleza humana y la más vital de las cualidades de la persona. La esperanza de obtener prestigio o el temor de perderlo son una fuente de impulsos motivadores continuamente presentes en todo individuo. El prestigio, por eso, se considera como de los principales elementos dinámicos de la sociedad y de cualquier organización.

*La autorrealización* —Maslow la coloca en la cúspide de las necesidades superiores del hombre, como vértice de su desarrollo psicológico, y en Herzberg viene a compendiar la casi totalidad de las motivaciones intrínsecas— representa una trayectoria ascendente de querer mayor libertad, independencia, liderazgo, espíritu creativo, prestigio, etc, con el fin de satisfacer ciertos aspectos de la personalidad propia que suelen ser difíciles de alcanzar. Esa dificultad es la que mantiene permanentemente una expectativa motivadora que puede ser positiva o negativa atendiendo al «sentido de la vida» que se tenga.

Siguiendo alguna de las ideas de Viktor E. Frankl fundador de la *logoterapia*, denominada generalmente como la tercera escuela vienesa de psicoterapia, después de las de Freud y de Adler, cuando el sentido de la vida se busca en el interior de uno, «dentro de sí», la *autorrealización* adquiere la naturaleza de un fin que se desea alcanzar, el hombre se interioriza y con la mirada «hacia sí» tratará de autorrealizarse; sin embargo, la experiencia muestra que cuantos más esfuerzos realiza para alcanzar la autorrealización más se le escapará y más expuesto estará a caer en una posible situación de frustración o desesperación.

«El verdadero sentido de la vida no se puede encontrar dentro del propio ser humano o de su propia psique (REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo 1999, pág. 205), sino en la «realidad del mundo» y en la autotranscendencia de la existencia humana en la que hay un «yo que decide» una *voluntad de sentido*, intencionada y responsable, de «vivir y cumplir su destino».

De este modo, la «voluntad de sentido» se inscribe o aparece como la «motivación última del hombre», que puede interpretarse o admitirse como un «valor-motivo» que representa un aspecto esencial de la naturaleza humana, «vivir y cumplir su destino», que es realmente una «necesidad específica» no reductible a otras necesidades, cuya búsqueda es guiada o conducida por la «conciencia» que debe educarse para que el hombre sea capaz de *escuchar en cada situación* la exigencia que contiene como «valor motivo» que el hombre por su «voluntad de sentido» se compromete a cumplir según tres posibilidades de dar sentido a la vida: actuar, crear, hacer algo, criar; profesar una creencia, querer, amar; o aceptar el sufrimiento al encontrar una «razón» trascendente que lo convierte en un «logro».



# LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA Y LA PLATAFORMA CONTINENTAL COMO ESPACIOS MARÍTIMO-PESQUEROS

Víctor MANTECA VALDELANDE  
Consejero Técnico de la Secretaría  
General de Pesca Marítima



## Introducción



L objetivo del presente trabajo consiste en exponer el régimen de la zona económica exclusiva y la plataforma continental como espacios marinos que pueden tener relación con la actividad pesquera. El régimen jurídico de estos espacios se halla regulado por el Derecho Internacional y por el Derecho español.

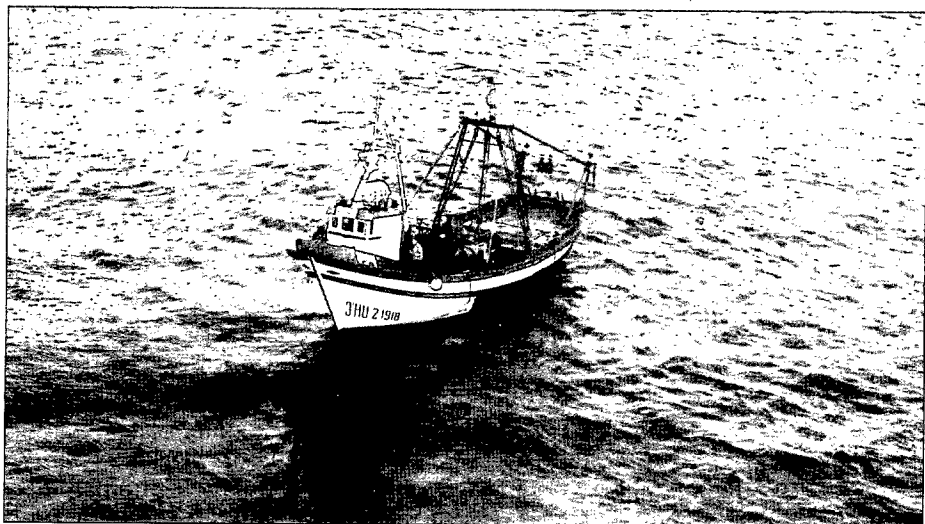
El ámbito marítimo, se halla dividido, a efectos jurídicos, en espacios diversos, como las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva, el alta mar, la plataforma continental, los fondos marinos, etc.

Dada la limitada extensión exigida, en ésta sólo se aborda el estudio de los dos espacios marinos mencionados, dejando el examen de otros, como las aguas interiores, el mar territorial, etc., para otra ocasión.

## La plataforma continental

El origen de este concepto puede fijarse en la famosa declaración del presidente norteamericano Truman, de 28 de septiembre de 1945, acerca de la soberanía de los Estados Unidos sobre la plataforma continental hasta la isóbara de los 200 metros de profundidad.

Esta declaración vino a marcar un auténtico hito en el Derecho Internacional Marítimo, toda vez que se creaba un concepto que rompía la dicotomía mar territorial/alta mar, ya que desde el momento de la declaración Truman hay unos aspectos de extensión marítima que discurren por debajo del mar: el suelo y el subsuelo. Se subraya así que la importancia del mar empieza a estar no ya en la navegación, sino en su explotación.



Fruto de los trabajos realizados en la conferencia de Ginebra de 1958, salió definida la plataforma continental como el espacio de tierra inmediato a la costa y sumergido en el mar que puede ser objeto de explotación de sus recursos naturales, entendiéndose por tales los del reino mineral e incluso organismos vivos de especies sedentarias que en el periodo de exploración estén inmóviles en el lecho del mar o del subsuelo.

La CNUDM de 1982 dedica la parte VI a la plataforma continental, disponiendo en el artículo 76 que la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

En todo caso, cuando el borde exterior del margen continental se encuentre a una distancia superior a las 200 millas, el límite de la plataforma no excederá de 350 millas marinas, salvo casos especiales de elevaciones submarinas que sean componentes naturales del margen continental, tales como mesetas, emersiones, cimas, bancos y espolones de dicho margen (artículo 76-6 de la Convención).

El artículo 77 dispone que los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental, a los efectos de su exploración y explotación de sus recursos naturales, son exclusivos del Estado ribereño, de manera que si dicho Estado no explora o no explota dichos recursos nadie podrá emprender estas actividades sin su expreso consentimiento.

Los recursos naturales a que hace referencia son los recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir, aquellos que en el periodo de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo.

Uno de los aspectos novedosos que incluye el convenio de 1982, en su artículo 82, es el que señala que el Estado ribereño deberá efectuar pagos o contribuciones en especie respecto a la explotación de los recursos no vivos de la plataforma continental más allá de las 200 millas náuticas, contadas a partir de la línea de base desde la que se mide la anchura del mar territorial.

En España la extensión de la plataforma continental es muy corta; el artículo 132 de la Constitución enumera entre los bienes de dominio público estatal a la plataforma continental. Esto resulta confirmado por el artículo 3 de Ley 22/1988 de 28 de julio de Costas (1).

### **La zona económica exclusiva**

Al hablar de la zona económica exclusiva (ZEE) nos estamos refiriendo a un espacio nuevo, sin precedentes reconocidos y fruto de la evolución del tiempo, ya que durante un largo periodo histórico no había otro binomio que el de mar territorial-alta mar. En el primero, el Estado ribereño ejercía su autoridad con algunas restricciones; en el segundo, imperaba el principio de libertad, ya que la zona contigua, abstracción hecha de los efectos para los que se creaba, se consideraba integrada en alta mar.

Si bien la idea sería expuesta por primera vez por representantes de países africanos, los primeros intentos definitorios de este espacio marítimo surgieron con la declaración tripartita de Santiago de Chile de 1952, suscrita por Chile, Ecuador y Perú, en la que dichos países aumentaban la soberanía y jurisdicción exclusiva de sus aguas territoriales hasta una distancia mínima de doscientas millas marinas, comprendiendo también el suelo y el subsuelo. Esta medida se consolidó con el acuerdo de Lima de 1955 en que, además de una política común de conservación, decidieron que toda propuesta y toda gestión internacional habría de llevarse conjuntamente por los tres países. En este contexto la cuestión relativa a la pesca marítima era un asunto de gran interés para los países que realizaron este acuerdo.

Desde este momento comenzó una verdadera carrera de declaraciones de países hispanoamericanos en el mismo sentido.

El movimiento ampliatorio americano de aguas sometidas de algún modo a la jurisdicción nacional fue secundado por nuevos países, sobre todo africanos

---

(1) BOE núm. 181 de 29 de julio de 1988.

y asiáticos, surgidos del proceso descolonizador, pero en muchos de ellos no se aceptaba el aumento sólo como medida de protección a la pesca —que fue el argumento inicial de peruanos, chilenos y ecuatorianos—, sino de afirmación nacionalista de soberanía y reacción ante la presencia cerca de sus costas de importantes flotas extranjeras.

La Conferencia de Ginebra de 1958 no tomó en cuenta las aspiraciones de los países ampliatorios, por ello todos estos países no ratificaron el Convenio sobre pesca y conservación de los recursos vivos de alta mar, ni tampoco el relativo al mar territorial, precisamente porque ninguno de ambos convenios de 1958 legitimaba su pretendida zona económica.

Después de las conferencias de Ginebra siguieron más declaraciones de países hispanoamericanos en los que se advertía un cierto confucionismo de terminología entre mar territorial, mar patrimonial y zona económica, cuyo contenido no había sido aún plenamente dibujado. En líneas generales, con dichos términos, se trataba de consolidar la tesis de la unidad de recursos en orden a su explotación y conservación por los Estados ribereños a través del ejercicio de los derechos soberanos.

El concepto de mar patrimonial fue definido de manera informal desde ámbitos chilenos, y a los efectos de los derechos soberanos de Chile, como el espacio marítimo en el cual el Estado ribereño tenía el derecho exclusivo a explorar, conservar y explotar los recursos naturales del mar adyacente a sus costas y del suelo y subsuelo del mismo mar, hasta el límite que dicho Estado determinara de acuerdo con criterios razonables atendiendo a sus características geográficas, geológicas y biológicas y a las necesidades del racional aprovechamiento de sus recursos. Comprendía, según los acuñadores de dicho concepto (Chile), tanto el mar territorial como una zona situada más allá de éste y cuya extensión se determinaba unilateralmente, pero no con arbitrariedad por el Estado ribereño.

Sobre la base de estos conceptos, ya en la fase de elaboración del Convenio de Jamaica, se contempló en la parte V la regulación de la zona económica exclusiva, fijando su régimen jurídico, anchura, derechos y deberes del Estado ribereño y de otros Estados.

De acuerdo con lo que disponen los artículos 55 al 75 del convenio sobre estas materias, podemos definir la zona económica exclusiva como una zona situada fuera del mar territorial que no se extenderá más allá de las 200 millas marinas y en la cual el Estado ribereño tendrá derechos soberanos para los fines de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, del lecho y subsuelo del mar y las aguas suprayacentes y, con respecto a otras actividades, con miras a la explotación y explotación económica de la zona.

En la zona económica exclusiva, todos los Estados, tanto ribereños como sin litoral, gozarán de las libertades de navegación y sobrevuelo y del tendido de cables y tuberías submarinos y de otros usos del mar, internacionalmente legítimos relacionados con esas libertades.

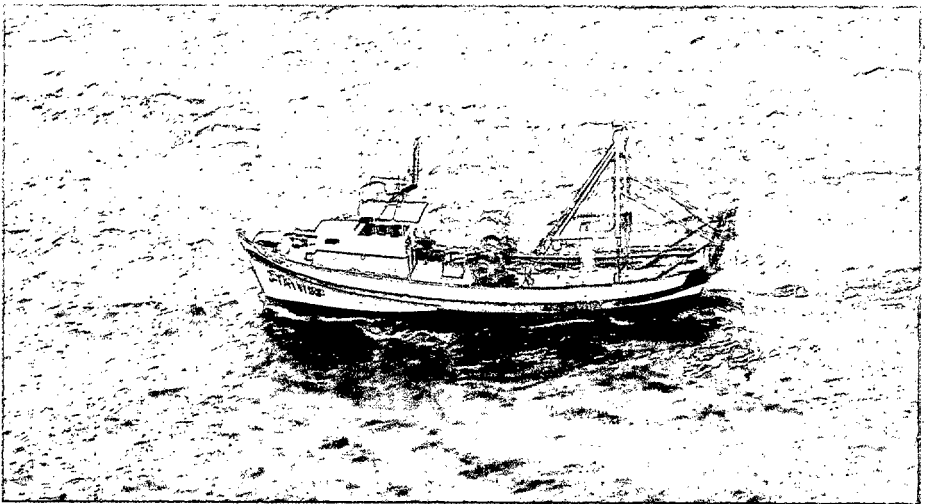
De toda esta amplia lista de derechos y atribuciones, destacan por su importancia la conservación de los recursos vivos y el problema del acceso de terceros a la zona.

En cuanto a la conservación, se deja al libre criterio del Estado costero, pero compensado de algún modo por la obligación de promover como objetivo la utilización óptima de los recursos vivos. Esto significa, básicamente, que cada Estado ribereño debe determinar cuántos ejemplares de una especie particular pueden ser capturados sin agotarla; calcular a continuación su propia capacidad de capturas y entonces permitir a otros Estados, por medio de acuerdos, capturar el sobrante.

El problema del acceso de terceros Estados a las zonas económicas de otros, a efectos de pesca, no ha sido resuelto ni mucho menos por el convenio, quedando por ello a expensas de acuerdos bilaterales entre el Estado ribereño y el Estado pesquero.

Por lo que se refiere a la materia pesquera, el artículo 56 de la Convención establece que en la zona económica exclusiva el Estado ribereño tiene: por un lado, derechos de soberanía a efectos de exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos de las aguas de dicha zona, así como del lecho y del subsuelo. Por otro, tiene jurisdicción con respecto al establecimiento de islas artificiales, instalaciones y estructuras y para la investigación científica marina. (En los casos de remoción de las instalaciones o estructuras se tendrá en cuenta la pesca, la protección del medio marino y los derechos de otros Estados).

En un segundo párrafo el mismo artículo añade que en el ejercicio de estos derechos y en el cumplimiento de sus deberes en la zona económica exclusiva, el Estado ribereño «tendrá debidamente en cuenta los derechos y deberes de



los demás Estados y actuará de manera compatible con las disposiciones de esta Convención».

Por lo que se refiere a la competencia de conservación de los recursos vivos en su zona económica exclusiva, el Estado ribereño ha de determinar la captura permisible en la misma. Por otra parte, deberá asegurar la preservación de dichos recursos en su zona mediante el establecimiento de medidas adecuadas de conservación y administración.

En este punto el artículo 61 añade un párrafo en su apartado 2 en que insta a la cooperación en este asunto entre los Estados ribereños y las organizaciones internacionales competentes.

Los apartados 3, 4 y 5 de dicho artículo 61 establecen las condiciones a que se han de ajustar las medidas de conservación de los recursos vivos que se establezcan en la zona económica exclusiva, así como su finalidad (preservar o restablecer las poblaciones de la especie capturadas en niveles tales que sean capaces de producir un rendimiento sostenido, teniendo en cuenta los factores ambientales y económicos). Asimismo el Estado ribereño tendrá en cuenta al establecer estas medidas sus efectos tanto sobre la especie objetivo como sobre las especies asociadas a ella.

Finalmente un elemento que se ha de tener en cuenta en todo este sistema es la toma en consideración de los informes científicos y estadísticos acerca de las especies que se pretende conservar y su hábitat.

El artículo 62 establece que una vez determinada por el Estado ribereño la cantidad de capturas en la zona económica exclusiva y, cuando éste no posea la capacidad (pudiendo añadirse el interés) para explotarla, dará acceso a otros Estados para que sean éstos los que puedan pescar «el excedente de la captura permisible» mediante acuerdos bilaterales u otros arreglos.

A este respecto el apartado 4 del artículo 62 establece las condiciones a que se han de someter los nacionales de otros Estados cuando pesquen en la zona económica exclusiva de un Estado ribereño (licencias, pagos de derechos, determinación de especies objetivo, su edad, tamaño y cuotas, establecimiento de temporadas, áreas de pesca, características de los artes y aparejos y determinación de concretas obligaciones de proporcionar información sobre posición de los buques, estadísticas de capturas y esfuerzo de pesca al Estado ribereño). Además se añaden otro tipo de condiciones, como la realización de programas de investigación pesquera, embarque de personal del Estado ribereño en los buques que pesquen en la zona económica exclusiva, descarga de toda o parte de la pesca en los puertos del Estado ribereño y, en fin, contrapartidas en lo que respecta a formación de su personal y transferencia de tecnología en materia pesquera.

En la llamada guerra de las 200 millas, para los Estados ribereños que poseen riquezas pesqueras, la pretensión de los grandes de explotar internacionalmente y con plena libertad esa riqueza, que es para su pueblo reserva alimentaria y fuente de recursos económicos, era el objetivo a batir en toda

regla. Fue una guerra, por tanto, en la cual los países subdesarrollados se mostraron resueltos para no dejarse avasallar por las grandes potencias, y cerraron filas en torno al rechazo de imposiciones y exigencias.

En el seno de la conferencia, y ante la creciente e imparable tendencia a reconocer el derecho de los Estados a establecer zonas económicas de hasta 200 millas, la delegación española explicó en su declaración de intenciones que aceptaría el restablecimiento de dichas zonas siempre que quedaran salvaguardados debidamente los derechos e intereses pesqueros de terceros Estados; postura lógica, al ser España fundamentalmente un país que opera en caladeros muy alejados de sus costas y siendo obtenida una gran parte de las capturas de la flota española en aguas próximas a otros Estados.

La naturaleza especial de la zona económica exclusiva radica en la exclusividad de competencias que otorga al Estado ribereño para exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales, y de la necesidad de compaginar esas competencias con otras reconocidas a los Estados no ribereños (el acceso a los recursos vivos en determinadas condiciones y las libertades de navegación, sobrevuelo, tendidos de cables y otros usos relacionados con ellos).

Por lo que respecta al régimen de pesca en la zona económica exclusiva, la CNUDM, establece un sistema general de regulación de la pesca o explotación de los recursos vivos contemplando además una serie de especialidades en razón de las especies: los mamíferos marinos, las especies anádromas y catádromas (2), las especies altamente migratorias (3) y las especies interzonales (4). La especialidad de estos cinco regímenes consiste en la alteración, ya sea a favor o en contra del Estado ribereño, de las competencias atribuidas de modo general por la CNUDM respecto a la gestión y administración de los recursos pesqueros.

Por lo que se refiere al régimen general de pesca se establece, en los artículos 61 y 62 de la Convención, mediante la articulación de dos principios que la CNUDM quiere complementarios, el del rendimiento máximo sostenible y el de la óptima utilización; el primero apuntando a la conservación de los recursos y el segundo a la necesidad de compartir la explotación de los mismos cuando el Estado ribereño no se aproveche de ellos.

(2) Las primeras son aquellas que nacen en las aguas fluviales migrando a la mar y retornando a aquéllas para realizar la reproducción (como los salmones); las segundas, por el contrario, nacen en la mar migrando hacia las aguas fluviales y retornando a la mar para realizar su función reproductora (anguilas).

(3) Las especies altamente migratorias, como los túnidos, se desplazan siguiendo la riqueza trófica de las aguas que se halla determinada, entre otros factores, por la temperatura.

(4) La especificidad de las especies interzonales es sumamente importante teniendo en cuenta que la supervivencia de la totalidad de un cardume de peces puede depender directamente de la viabilidad de una de sus partes vitales, como, por ejemplo, una zona de reproducción o de alevinaje que puede hallarse ubicada en un espacio marítimo diferente a la mayor parte de aquél.



Para ello el Estado ribereño podrá establecer sistemas de conservación en su zona económica exclusiva y medidas de ejecución de leyes y reglamentos que contengan los principios enunciados.

Por otra parte, los Estados no ribereños tendrán derecho al acceso a los excedentes no explotados por el Estado ribereño a través de acuerdos bilaterales con éste.

Con respecto a las especies interzonales y altamente migratorias, más adelante hacemos referencia a la regulación específica.

En el orden interno español, la Ley 15/1978 de 28 de febrero (5) declara zona económica exclusiva el espacio adyacente al mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de la línea de base de dicho mar territorial, y sobre dicho espacio el Estado español tiene derechos soberanos a efectos de exploración y explotación de todos los recursos naturales del lecho y el subsuelo marino y de las aguas suprayacentes.

En virtud de tales derechos soberanos, en dicha zona económica corresponde al Estado español el derecho exclusivo sobre los recursos, la competencia para reglamentar su conservación, exploración y explotación y la preservación del medio marino, así como la jurisdicción exclusiva para hacer cumplir las disposiciones pertinentes y cualesquiera otras competencias que el Gobierno español establezca de conformidad con el Derecho Internacional.

El ejercicio de la pesca queda reservado a los españoles sin perjuicio de los acuerdos con otros gobiernos o de lo establecido en tratados en los que España sea parte, quedando a salvo la libertad de navegación, sin que la misma permita la pesca por buques extranjeros.

---

(5) BOE núm. 46 de 23 de febrero de 1978.



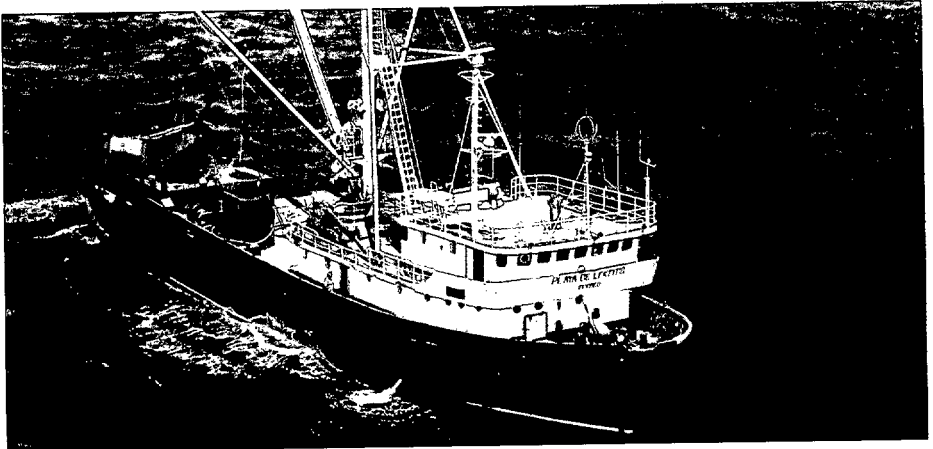
Por otro lado, en el artículo 7 de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se dispone que es zona económica exclusiva la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de 200 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquélla.

Para que exista una eficaz aplicación de lo establecido en la citada Ley 15/1978, ésta necesita ser desarrollada en una serie de disposiciones de rango inferior que contemplen los aspectos relacionados por el ejercicio de la pesca por flotas extranjeras, la delimitación de las aguas, de la seguridad nacional, contaminación, normas de tránsito, reglamentos fiscales, etc; todo ello comportaría diferentes negociaciones con los países cercanos al nuestro a efectos de delimitación.

Por lo que se refiere a su ámbito geográfico, esta Ley 15/1978 establece en su disposición final primera que la aplicación de las disposiciones de la misma se limitará a las costas españolas del océano Atlántico, incluido el mar Cantábrico, peninsulares o insulares, facultando al Gobierno para acordar su extensión a otras costas españolas.

En virtud de esto último, España sólo venía ostentando en aguas del Mediterráneo las competencias derivadas de las facultades de soberanía sobre las doce millas náuticas del mar territorial y las funcionales derivadas de la zona contigua al mismo.

Comoquiera que el mar Mediterráneo tiene unas características muy particulares en relación con los recursos marinos vivos que se encuentran en sus aguas, como, por ejemplo, el constituir una de las escasas zonas de reproducción de algunas especies cuya explotación incontrolada estaba perjudicando de modo serio estos caladeros. Y, por otra parte, se había producido durante los últimos años un notable incremento de la pesca industrial en sus aguas sin que las medidas comunitarias de control pudieran ser de aplicación más allá de las



doce millas a los buques de otros pabellones, lo cual producía una gran frustración tanto desde el punto de vista de la implantación de una política de conservación y administración de recursos como del propio sector pesquero español.

Por todo ello, el Gobierno, haciendo uso de la facultad contenida en la disposición final primera de la Ley 15/1978 de 20 de febrero, dispuso, mediante el Real Decreto 1315/1997 de 1 de agosto (6), modificado por el Real Decreto 431/2000 de 31 de marzo (7) el establecimiento de una zona de protección pesquera en dicho mar, distante 37 millas náuticas desde las coordenadas que se establecen (8). En dicha zona, España tiene derechos soberanos a efectos de la conservación de los recursos marinos vivos, así como para la gestión y control de la actividad pesquera, sin perjuicio de las medidas que sobre estas materias haya establecido o pueda establecer la Unión Europea.

Con esta medida el Gobierno ha decidido extender sus competencias a la zona delimitada, no en lo relativo a todas las materias a las que le autoriza el Derecho Internacional y la propia Ley 15/1978 de 20 de febrero en su artículo 1º-2, sino solamente a los efectos de conservación de los recursos marinos vivos, así como para la gestión y control de la actividad pesquera (9).

---

(6) BOE núm. 181 de 26 de agosto de 1997.

(7) BOE núm. 79 de 1 de abril de 2000.

(8) El artículo 1.º del Real Decreto 1315/1997 de 1 de agosto establecía la distancia de esta zona de protección pesquera en 49 millas desde una línea imaginaria trazada entre punta Negra cabo de Gata (1:36° 43', 5" norte-L002° 9', 95" oeste), dirigiéndose en dirección 181° (S001W) hasta el punto (1:35° 54', 5" norte-L002° 12' 0" oeste). La zona continuaba hasta la frontera marítima con Francia.

El Real Decreto 431/2000 de 31 de marzo por el que se modifica el Real Decreto anterior, ha venido a delimitar la zona de protección pesquera por una línea imaginaria que, partiendo del punto de coordenadas 36° 31' 42" de latitud norte y 002° 10' 20" de longitud oeste, situado a doce millas náuticas de punta Negra cabo de Gata (límite del mar territorial en la zona) se dirige en dirección 181° (S001W) hasta el punto de 35° 54' 05" de latitud norte y 002° 12' 00" de longitud oeste, la distancia establecida para esta zona es de 37 millas náuticas desde la línea imaginaria trazada continuando al oeste hasta la línea equidistante con los países ribereños, trazada de conformidad con el Derecho Internacional, hasta la frontera marítima con Francia (a las 49 anteriores se le deducen las 12 millas del mar territorial, puesto que la zona se delimita ahora desde el límite exterior de éste).

(9) El apartado 1 del artículo 1.º de la Ley 15/1978 dispone, entre otras cosas, que en la zona económica exclusiva «el Estado español tienen derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo marinos y de las aguas suprayacentes».

El apartado 2 del mismo artículo dispone:

«En aplicación de lo dispuesto en el número anterior corresponde al Estado español:

- a) La competencia de reglamentar la conservación, exploración y explotación de tales recursos, para lo que se cuidará la preservación del medio marino.
- b) La jurisdicción exclusiva para hacer cumplir las disposiciones pertinentes.
- c) Cualesquiera otras competencias que el Gobierno establezca en conformidad con el derecho Internacional.»

En el preámbulo de este real decreto se señala que la explotación excesiva de los recursos pesqueros en el Mediterráneo obliga a tomar medidas que eviten en un futuro próximo el agotamiento de las poblaciones de peces, haciéndose preciso para ello la puesta en marcha de una política adecuada de conservación de recursos, que sería imposible de llevar a la práctica con eficacia, en un ámbito restringido a las doce millas del mar territorial.

Con respecto a la zona económica exclusiva, hay que añadir finalmente que, en el instrumento de ratificación de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, España puntualizó su interpretación acerca de los artículos 69 y 70 de la misma en el sentido de que el acceso a la pesca en la zona económica exclusiva de terceros Estados por parte de flotas de Estados desarrollados sin litoral o en situación económica desventajosa está condicionado a que los Estados ribereños en cuestión hayan facilitado previamente ese acceso a las flotas de los Estados que hubieran venido pescando habitualmente en la zona económica exclusiva de que se trate.

Por otra parte, y en lo relativo a las limitaciones a los procedimientos obligatorios en materia de solución de controversias, España interpreta que los artículos 56, 61 y 62 de la Convención no permiten considerar como discrecionales las facultades del Estado ribereño en cuanto a la determinación de la captura permisible, de su capacidad de explotación y la asignación de excedentes a otros Estados (10).

#### BIBLIOGRAFÍA

- ARROYO, Ignacio: *Código de Legislación Marítima*. Barcelona, 1989.  
 AZCÁRRAGA, José Luis: *Derecho del Mar*. 2 vols. 1980.  
 BARRIO GARCÍA, Gonzalo: *Régimen Jurídico de la Pesca Marítima*. Madrid, 1998.  
 CASADO RAIGÓN, R.: *La Pesca en Alta Mar*. Sevilla, 1994.  
 CERVERA PERY, J.: *El Derecho del Mar: evolución, contenido, perspectivas*. Madrid, 1992. *La problemática de la pesca en el nuevo Derecho del Mar*. Madrid 1984.  
 MENÉNDEZ MENÉNDEZ, Aurelio; IGLESIAS PRADA, Juan Luis: *Código de las Leyes marítimas*. Madrid 1980.  
 MESEGUER SÁNCHEZ, José Luis: *Los espacios marítimos en el nuevo Derecho del Mar*. Madrid, 1999.  
 MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION: *Legislación Pesquera. Régimen Jurídico de la Pesca Marítima*. Madrid 1998.  
 OREGO VICUÑA, FRANCISCO, y DJAMCHID, Montaz: *Droit de la Mer 2*.  
 TRIGO CHACÓN, Manuel: *Derecho Internacional Marítimo*.

---

(10) El artículo 56 de la CNUDM establece los derechos y deberes del Estado ribereño en la zona económica exclusiva. El artículo 61 se refiere a la conservación de los recursos vivos en la zona económica exclusiva por el Estado ribereño. El artículo 70 establece disposiciones relativas a los Estados en situación geográfica desventajosa.

SUSCRÍBASE A  
**REVISTA GENERAL DE MARINA**  
FUNDADA EN 1877

---

POR 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 o remitiendo un fax al n.º 91 379 50 28.

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. Unión Europea: 3.256 ptas. Otros países: 3.355 ptas.

# ARITMÉTICA Y COMPUTACIÓN

Julián FERNÁNDEZ BENZO



## Introducción



EYENDO, en el número de junio de la REVISTA GENERAL DE MARINA, el artículo del hoy contralmirante (ing.) José Castro Luaces sobre el *Año Mundial de las Matemáticas* me parece oportuno hacer algunas observaciones, además de felicitarle por la oportunidad de su artículo.

En primer lugar, como matemático que soy, por afición (y por la Universidad Complutense de Madrid, desde 1979), agradezco la recuperación de la palabra «estenoritmia» y su aportación del método «Pepín».

En segundo lugar, a su evocación de profesores de Estudios Mayores o Estudios Sublimes me gustaría incorporar el nombre de otro matemático «de la casa», el general de Intendencia de la Armada don Mateo Fernández Chicarro (q.e.p.d.) que, como reconocimiento a su dilatada labor en estudios y trabajos matemáticos no tan sublimes pero igualmente importantes (como son la Investigación Operativa y la Estadística), da nombre al único premio oficial del Ministerio de Defensa relacionado con las matemáticas (Premio de I. O. General Fernández Chicarro) que se convoca por la SEGENTE con periodicidad bianual.

En tercer y último lugar, con todo el cariño y respeto posible, quisiera reflexionar en voz alta sobre dos frases de su artículo con las que no estoy de acuerdo. A saber:

- «Hoy a nadie se le ocurre aprender métodos abreviados y seguro que tampoco se los enseñan».
- «La electrónica digital ha dejado en desuso esta parte de la aritmética...».

## Reflexión

Estoy convencido, al contrario de lo dicho, que los métodos abreviados de cálculo se siguen enseñando, aprendiendo y practicando en muchos centros de investigación y en todas las facultades de Matemáticas y, desde luego, utili-



El general Mateo Fernández Chicarro.

zándose en todos los cálculos efectuados en cualquier ordenador, precisamente con los mismos objetivos de entonces. Lo único que ha variado es que hoy nadie hace cálculos a mano, sino utilizando máquinas de computación digital. Y en estas, la base de numeración empleada no es la decimal, sino la base dos.

Lo sencillo, lo abreviado, de entonces era operar con complementos a potencias de la base de numeración habitual, es decir, potencias de diez (10). Los ordenadores también buscan, como entonces, abreviar cálculos con complementos a base dos (que también se escribe 10) y

reducen todas las operaciones aritméticas a sumas y trasposiciones, que vienen a ser multiplicaciones por potencias de la base 2 (en base 2:  $2=10$ ;  $4=100$ ;  $8=1000$ ;  $16=10000$ , etc.). Es decir, en base 2, añadir un cero a la derecha es multiplicar por 2. Por ejemplo:

$$\begin{array}{r} 3_2 = 11 \\ \times 2_2 = 10 \\ \hline 6_2 = 110 \end{array}$$

Pero es que, además, los ordenadores son máquinas y como tales compuestos de elementos físicos y por tanto finitos. Ni los números reales ni los irracionales ni siquiera todos los números racionales «caben» en ninguna memoria de ordenador, por grande que sea. El simple racional  $1/3$  es imposible almacenarlo de forma exacta en ningún ordenador (no es posible almacenar infinitas cifras decimales), por lo que tanto los constructores de circuitos *hardware* como los de *software* se vuelven locos buscando «trucos» para operar abreviando. Realmente los ordenadores, como máquinas finitas que son, sólo pueden procesar cantidades finitas de números enteros y ¡hay que ver lo que tienen que hacer para poder procesar cosas tan sencillas como  $1/3 + 2/3!$ , dado que ambos son infinitos, aunque sean infinitos numerables. ¿Y qué decir cuando hay que operar con infinitos no numerables como los números  $\pi$  ó  $e$  (base de los logaritmos neperianos)? ¿Quién nos iba a decir que el proceso más exacto y económico (en tiempo) de cálculo del número  $\pi$  está basado en conceptos de aleatoriedad y métodos estadísticos aprendidos de los juegos de azar (método Montecarlo)?

Asignaturas tan fundamentales como el Cálculo en Números Enteros o la Teoría de Números son un par de ejemplos de la tremenda importancia que su estudio, investigación y dominio siguen teniendo hoy en día. A nivel más práctico, podríamos hablar de la criptografía moderna, o de las llamadas firmas digitales que tan de moda están hoy y que no son más que consecuencias del dominio de números primos grandes y de las (¿olvidadas?) congruencias que estudiábamos en el Troconiz para ingresar en la Escuela Naval Militar.

Permítanme, con toda modestia y cariño, reivindicar desde aquí, a título personal, a la aritmética no como la hermana menor o la más pobre y olvidada de las matemáticas, sino como la más cercana, la más lógica, la más fundamental y la de mayor futuro, ya que es la sabia fructificadora de la computación digital, y que no perdona a quien la olvida. Y permítanme reivindicarla evocando a Kurt Gödel, quien de una manera rotunda lo puso de manifiesto en 1931, destruyendo las esperanzas apuntadas por Leibniz, el inventor de la primera máquina de sumar (1671), y comenzadas a desarrollar nada menos que por Whitehead y Bertran Russell en su obra *Principia Mathematica* (1910/1913) con la que la lógica matemática comenzaba a madurar, tras una saludable adolescencia durante la segunda mitad del siglo XIX. Recuérdese a De Morgan, con su obra *Formal Logic*, y sobre todo a Boole, con su *The Mathematical Analysis of Logic*, y la más conocida sobre la investigación sobre las leyes del pensamiento, origen de la hoy familiar álgebra de Boole.

En efecto, la rama de la lógica matemática más cercana a la algoritmia y a las computadoras digitales (que todavía no se habían inventado) había extendido el método axiomático (enunciar axiomas y derivar teoremas formalmente a partir de ellos) con grandes éxitos en campos tan diversos como la geometría, la teoría de conjuntos o la lógica. Esto hacía albergar grandes esperanzas entre los axiomáticos, que yo me atrevería a calificar de extremistas: se intuía que, con el tiempo, las matemáticas en su globalidad podrían axiomatizarse de forma consistente y sencilla.

El famoso matemático David Hilbert (1862-1943) fue uno de esos fervorosos axiomáticos creyentes... hasta que Gödel, un joven lógico austríaco, publicó un artículo en el que concluía que cualquier sistema formal que fuese suficientemente general para contener la aritmética de los números enteros sería insuficiente. Es decir, Gödel vino a demostrar que en cualquier sistema formal que pueda ser inventado siempre existirán problemas que puedan ser formulados dentro del sistema, pero que no podrán resolverse dentro de él. O sea que hay problemas (matemáticos) que nunca podrán resolverse, no simplemente porque no se haya descubierto la solución, sino porque el hombre parece que es inherentemente incapaz de encontrar una solución.

Durante los cinco intensos años de estudio de la licenciatura de matemáticas (rama de Ciencias de la Computación), fui convenciéndome de la potencia tan tremenda que la computación y los ordenadores tenían en todas nuestras actividades cotidianas. Pero en el último año se estudiaba una asignatura

denominada Teoría de la Computabilidad (que, dicho sea de paso, es la asignatura más difícil que he tenido que estudiar en mi vida), en la que se profundizaba en el Teorema de Gödel, y mi reflexión práctica de aquel teorema fue impactante, casi destructivo. Venía a decirnos, a los neófitos en el mundo de la computación, que aunque los espacios computables eran muchos (tantos que yo creía que «casi» todos) realmente había muchas más clases de conjuntos que no lo eran. O sea, que la mayoría de los problemas realmente interesantes, y más inherentes a la humanidad, no eran computables. Para un estudiante de quinto curso aquello era como una ducha de agua helada. Pero también una magnífica lección de humildad que no he olvidado después de más de veinte años totalmente inmerso en lo que hoy llamamos *tecnologías de la información*.

Desde luego, aunque Gödel frenó el programa de Hilbert, condujo al rápido desarrollo de otras parcelas de las matemáticas, como la determinación de métodos válidos en la resolución de problemas. Y en ese campo destacaron además de Gödel, con su contribución de las funciones recursivas, Church, Turing, Post, etc.

Todo esto forma parte de la prehistoria de las computadoras digitales, que no nacieron hasta los años cuarenta (Computadora Complex de Bell Telephone Laboratories: 1940, Harvard Mark I: 1944 ENIAC:1946), a pesar de que las computadoras analógicas llevaban ya muchos años de existencia e incluso la tarjeta perforada había sido inventada por Hollerith en 1886. A partir de aquí ya sí es historia y, estoy seguro, mucho mejor conocida por los lectores, por lo que no seguiré con su evocación.

## Conclusión

Quiero finalizar esta pequeña reflexión, recalcando dos opiniones personales:

- 1.º Los métodos abreviados de cálculo se siguen enseñando, estudiando e investigando, y yo diría que más que antes.
- 2.º La computación digital no sólo no ha dejado en desuso ninguna parte de la aritmética, sino que la utiliza básicamente para su desarrollo. -

Naturalmente, como suelen decir los informáticos, todo ello es «transparente al usuario». (A lo que muchos dirán ¡afortunadamente!). Pero siquiera sea por una vez, en este Año Mundial de las Matemáticas, pensemos que, detrás de cada usuario de ordenador, aún hay muchos matemáticos anónimos que siguen haciéndonos la vida más fácil gracias a su dedicación a la matemática en general y muy particularmente a la aritmética, aunque en problemas del tiempo actual.



# TEMAS PROFESIONALES



## LA TRAGEDIA DEL *KURSK*: LOS HECHOS Y LAS CAUSAS

José M.ª TREVIÑO RUIZ



A noticia sacudió como un trallazo todos los medios de comunicación social el lunes día 14 de agosto: la marina rusa comunicaba haber perdido el enlace radio a las 1900 horas TMG del día 12 con uno de sus submarinos nucleares más modernos durante la realización de unas maniobras a gran escala en el mar de Barents. Diversas fuentes occidentales corroboraron esa tragedia, centrando los hechos a las 0730 horas TMG del sábado 12 de agosto, gracias a las observaciones del Instituto Sismológico noruego, que detectó primero una explosión de 1,5 grados de intensidad de la escala Richter para dos minutos después una mucho mayor de 3,5 grados equivalente a una explosión de más de 2.000 kg de TNT, 60 km al norte de Severomorsk y a 1.000 km al sur del Polo Norte.

Simultáneamente dos submarinos nucleares norteamericanos que se hallaban en aquellas aguas, uno de ellos el USS *Memphis* (SSN-691) de la clase *Los Angeles*, y el buque de investigación oceanográfica de la misma nacionali-



El comandante del *Kursk*, Gennady Lyachín.

dad *Loyal* (T-AGOS 2) oían y grababan asimismo las dos explosiones submarinas.

El submarino accidentado en cuestión era el *Kursk* (K-141), perteneciente a la clase *Oscar II* o *Antey* 949A según la denominación rusa, mandado por el capitán de navío Gennady Lyachin, de 45 años. Este SSGN, según la clasificación OTAN, era el orgullo de la marina rusa, pues había entrado en servicio en enero de 1995, y era el penúltimo de una serie de ocho gigantescos submarinos nucleares similares, con una eslora de 154 metros y un desplazamiento de 18.300 toneladas en inmersión, estando asignado a la Flota del Norte y tenía su base en Vidiayevo, a 48 km de Murmansk.

El *Kursk* junto con una treintena de buques de guerra, entre los que se hallaba el portaaviones *Kuznetsov* y el crucero nuclear *Pedro el Grande*, se encontraba realizando unas maniobras de la Flota del Norte, las mayores en lo que va de año y que habían comenzado el lunes de esa misma semana. Aunque el accidente se produjo el sábado, la noticia no trascendió al exterior hasta pasadas 48 horas, es decir el lunes día 14, iniciándose a gran escala la operación de salvamento y rescate exclusivamente con medios de la marina rusa, no admitiéndose la ayuda de medios occidentales pese al ofrecimiento de las marinas sueca, noruega, británica, estadounidense, etc., ya que el almirante Vladimir Kurayedov, jefe de la marina rusa, afirmaba que ésta poseía los medios suficientes para rescatar a la dotación del *Kursk*.

Fuentes oficiales rusas comunicaron que la dotación del *Kursk* estaba compuesta por 118 hombres, incluyendo varios oficiales del Estado Mayor de la Flota del Norte, y que el submarino se encontraba posado en el fondo a 107 metros de profundidad. Más tarde las imágenes de una cámara de TV submarina mostrarían la escora a babor de 60 grados del SSGN, así como los enormes daños sufridos en la amura de estribor, que afectaban a las cámaras de torpedos y mando. El periscopio de observación se podía ver izado, lo que indicaba que el *Kursk* navegaba a cota periscópica en el momento del accidente.

El ministro de Defensa ruso, Igor Sergueyev, apuntó como primera causa del accidente la colisión con un submarino nuclear occidental británico o norteamericano, hecho que fue desmentido rotundamente por ambas naciones

aliadas, teoría que además no se mantenía por sí sola, pues el supuesto submarino agresor habría salido mucho peor malparado que el *Kursk*, al tener los submarinos nucleares de ataque de ambas naciones de 5.000 a 6.000 toneladas de desplazamiento, es decir la tercera parte que el *Oscar II*.

Las tesis occidentales apuntaban en la dirección de una explosión interna de alguna de sus armas, preferiblemente un torpedo, por causas desconocidas.

Según el tiempo fue transcurriendo, el buque de salvamento ruso *Mijail Rudnitsky* desplazado a la zona, trata inútilmente de situar una campana de salvamento Kolokol sobre el casco del submarino siniestrado, resultando infructuosos hasta siete intentos, bien por el mal tiempo existente en la superficie los días 14 y 15 con vientos de 30 a 40 nudos y olas de 3 a 5 metros, bien por la escora a babor de 60° del casco, que impide el acoplo de la campana. Transcurridos cuatro días desde el accidente, el tiempo en el mar de Barents mejora considerablemente el 16 y es posible la utilización de dos minisubmarinos rusos PK-75 y AS-34, bautizados *Bester* y *Priz*, que intentan inútilmente acoplarse a la escotilla de salvamento de popa, compartimento en el que se cree que hay supervivientes al haberse oído golpes de una herramienta contra el casco resistente. Los rusos achacan el fracaso del acoplo de los minisubmarinos a la supuesta deformación de la escotilla de popa, que impide que pueda ser abierta desde el exterior.

Ese mismo miércoles día 16, y tras varios intentos fallidos de acoplarse a la escotilla del *Kursk*, el presidente ruso, Vladimir Putin, que se encuentra de vacaciones en Sochi, a orillas del mar Negro, ordena al almirante Vladimir Kurodeyov, jefe de la marina rusa, aceptar el ofrecimiento británico y noruego de días anteriores.

Incomprensiblemente, en lugar de volar el minisubmarino LR5 desde su base en Clyde, Escocia, hasta Murmansk o a la base naval de Vidiayevo, y desde allí desplazarse hasta la zona del accidente a bordo de un buque ruso, un avión *Antonov 124* transporta el LR5 hasta el puerto noruego de Trondheim para desde allí embarcar en el buque *Normand Pioneer* y dirigirse a las 0747 horas TMG del jueves 17 hacia la zona del siniestro, distante 600 millas, o lo que es lo mismo realizar una travesía de 50 horas cuando en avión hubieran bastado seis. Igualmente un equipo noruego de 12 buceadores de gran profundidad se vio obligado a embarcar en el buque *Seaway Eagle* y dirigirse a la zona del accidente, en lugar de trasladarse por la mucho más rápida vía aérea.

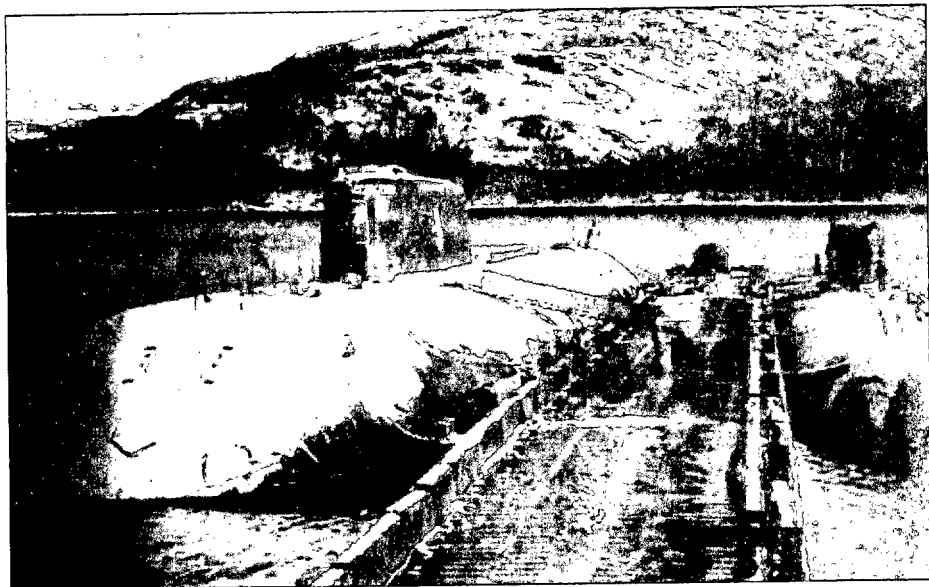
Durante los tres días que tardan los medios occidentales en llegar a la zona, el viceprimer ministro Iliá Klebanov reconoce que desde el miércoles no han vuelto a oírse los golpes ni las señales de vida del *Kursk*. El desaliento empieza a cundir entre los familiares de la dotación del submarino siniestrado, pensando en su crítica situación: aislados del mundo exterior, a oscuras dentro de un gélido cilindro de acero de 9 metros de diámetro, pues las frías aguas del mar de Barents, a esa profundidad se encuentran a una temperatura de un grado centígrado. El viciado aire de la cámara de propulsión debe estar alcan-

zando los niveles tóxicos de CO<sub>2</sub>, cifrados en el 5 por 100. Las esperanzas de encontrar algún superviviente son remotísimas, no obstante Klebanov, responsable de la industria militar rusa, declara que las reservas de aire del *Kursk* deben permitir seguir con vida a la dotación hasta el 25 de agosto.

Mientras tanto, el jueves día 17 una delegación de la marina rusa, encabezada por el vicealmirante Alexander Popoji, se desplaza al cuartel general de la OTAN en Bruselas para iniciar conversaciones con vistas a una posible cooperación de la Alianza en el salvamento de la dotación. La marina británica además de su minisubmarino LR5 ofrece el vehículo submarino no tripulado *ROV Scorpion* y su Servicio de Rescate Submarino o SRS compuesto por 27 especialistas al mando del comodoro David Russell. Noruega a su vez incluye sus 12 buzos de gran profundidad habituados a trabajar en las plataformas petrolíferas en fondos de hasta 200 metros, junto con el buque de apoyo de buceadores *Seaway Eagle*. Paralelamente Rusia prepara un plan para rescatar o al menos izar en parte al submarino hasta una cota de 40 metros por medio de gigantescos flotadores, maniobra que es juzgada irrealizable o al menos muy peligrosa por los especialistas occidentales, primero porque hacer subir un submarino de 18.000 toneladas hasta la superficie requiere unos medios de salvamento muy sofisticados y difíciles de conseguir en Rusia, en segundo lugar si lo que se pretende es reflotar la parte popel, se corre el riesgo de partir en dos al submarino y sufrir un escape radioactivo.

En el ámbito del accidente nuclear todo el mundo coincide en que la dotación pudo parar el reactor en el momento del accidente o funcionó el mecanismo automático de parada, pues técnicos noruegos tras realizar continuos muestreos del agua del mar de Barents, afirmaron que el nivel de radiación era el normal. Una vez parado el reactor, un segundo dispositivo de seguridad se debió poner en marcha activando un sistema de refrigeración que lo enfría, impidiendo así la reacción en cadena que provocaría el desastre nuclear. Asimismo el compartimento del reactor es estanco y con un aislamiento de plomo del exterior, lo que evita la acción corrosiva del agua del mar durante muchos años.

El viernes día 18, Vladimir Putin regresa a Moscú, dando por finalizadas sus vacaciones a orillas del mar Negro, justificando su ausencia de Murmansk como un intento de no interferir las operaciones que se estaban llevando a cabo. Coincidiendo con su llegada a la capital, el primer ministro ruso Mijail Kasianov calificaba la situación dentro del submarino como catastrófica, indicando así que las esperanzas de encontrar a alguien con vida eran nulas. Se confirma que desde el primer momento y como resultado de la explosión sufrida en la proa pudo haber muerto instantáneamente el 80 por 100 de la dotación, y que a lo sumo podía haber una veintena de supervivientes encerrados en el compartimento de popa, encontrándose todos los compartimentos proeles hasta el reactor inundados. En las marinas occidentales no se comprende cómo los escasos supervivientes no han realizado el escape libre



El submarino *Kursk* anclado en el puerto de Severomorsk el pasado invierno.

utilizando los trajes de salvamento al efecto, aunque la prensa rusa pone en duda que la dotación contase con esos trajes especiales o que hubiese para todos, dada la precariedad de medios con que el *Kursk* salió a la mar.

Para aumentar la incertidumbre, los rusos comunicaron que el fracaso de sus minisubmarinos en acoplarse a la escotilla de salvamento de popa se debía a que ésta se encontraba deformada, siendo imposible su apertura desde el exterior, hecho complicado además por las fuertes corrientes y la nula visibilidad en la zona. Posteriormente los buceadores noruegos desmintieron todas estas aseveraciones: la escotilla estaba intacta, la corriente era inexistente y la visibilidad de 10 a 15 metros.

Entretanto se conoce la lista completa de los miembros de la dotación del *Kursk*, al ser publicada por el diario *Komsomolskaia Pravda*, previo pago de 18.000 rublos (unas 120.000 pesetas), a un alto funcionario naval.

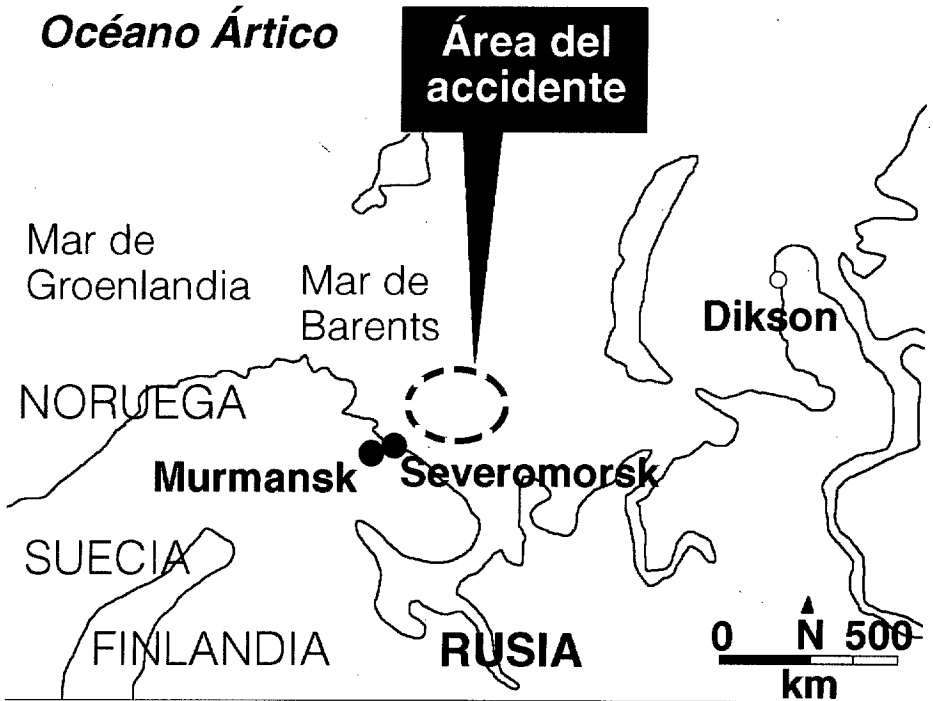
Por fin el sábado día 19, hacia las ocho de la tarde (1600 GMT), llegó a la zona el *Normand Pioneer* con el LR5 a bordo, pero incomprensiblemente los rusos le indicaron que se mantuviese a seis millas del *Kursk*. La llegada del *Seaway Eagle* con los buzos noruegos a bordo, siete horas más tarde da lugar a unas largas e interminables negociaciones entre el vicealmirante noruego Einar Skorgen, jefe del equipo de salvamento noruego y el OTC ruso en la mar responsable de las operaciones de salvamento y de los 20 buques que se encontraban en la zona, hasta que por fin el propio almirante de la Flota del Norte, Viatcheslav Popov, permite acercarse al equipo noruego y hacer inmer-

sión para reconocer el casco del *Kursk* en la mañana del domingo 20, justo cuando habían transcurrido ocho días desde el accidente.

En esa misma fecha el vicealmirante Mijail Motsak, jefe del Estado Mayor de la Flota del Norte, hacía públicas unas declaraciones, de las que se traslucía que difícilmente se podría hacer algo por la dotación del submarino siniestrado. Según Motsak, y confirmando lo que se temía, toda la sección de proa y el centro del submarino se encontraban inundados, por lo que todo el personal que se encontraba allí murió en los primeros momentos, y las señales recibidas a través del casco en código morse «SOS, agua», indicaban que el agua del mar se había ido filtrando hacia los compartimentos de popa. La causa de esta inundación la achacaba a una primera explosión equivalente a 100 kg de TNT que provocó una segunda explosión mucho más fuerte, producida por el estallido de las cabezas de combate de tres o cuatro torpedos estibados en la cámara de proa.

A su vez el diario militar *Krasnaya Zvezda (Estrella Roja)* informaba el día 19 que el combustible de los torpedos del *Kursk* era altamente inflamable, reforzando la teoría de la explosión de los torpedos.

El día 20 el equipo de buzos noruegos, después de una inmersión de reconocimiento del casco, intentó abrir sin conseguirlo la escotilla de salvamento



de popa, tras probar repetidas veces, comprueban que las trincas están echadas y que es imposible retirarlas a mano, por lo que después de ver sobre otro *Oscar II*, como es el mecanismo de apertura, fabrican una llave especial con la que pueden aplicar más fuerza y por fin consiguen abrir la tapa exterior de la escotilla a las 2230 TMG. En ese momento comprueban desolados que la esclusa de salvamento se encuentra anegada de agua, por lo que con ayuda de los brazos de un robot submarino intentan abrir la escotilla baja de la esclusa, la que da acceso al interior del submarino. A lo largo de la noche, y trabajando en equipos de tres buzos en turnos de seis horas, a las 0330 horas TMG del lunes día 21, la escotilla baja queda abierta y se desvanecen todas las dudas: el noveno compartimento del *Kursk* se encuentra inundado, lo que significa que no queda a bordo ningún tripulante con vida, de hecho descubren un cadáver cerca de la escotilla que intentan rescatar sin éxito con ayuda del robot.

La confirmación de la muerte de los 118 miembros de la dotación causa una terrible conmoción en toda Rusia, surgiendo la indignación no sólo de los familiares de las víctimas, sino también de todos los medios de comunicación social que acusan a Putin de irresponsable, al gobierno de ineficaz y a la marina rusa de incompetente. Enseguida surgen voces solicitando el rescate de los cuerpos, operación que tendría que ser realizada con ayuda de otras naciones, posiblemente los mismos buzos noruegos de la empresa Stolt Offshore, pero esta vez con un contrato, o incluso el reflotamiento del *Kursk*, algo juzgado por todos como carísimo, difícilmente realizable y muy peligroso.

El día 24 unas 130 personas de los más de 400 familiares que se habían desplazado a Murmansk, salieron a la mar en el buque *Claudia Yelanskaya*, con objeto de lanzar una corona de flores allí donde reposaban sus seres queridos. Previamente habían colocado una lápida en la base naval de Vidiayevó, en el sitio donde un futuro monumento recordará a las víctimas. Con el anuncio de unas cuantiosas indemnizaciones, de 720.000 rublos (unos 5 millones de pesetas) y el aumento del 20 por 100 de la paga de los militares, se daba por zanjado por parte del gobierno ruso y de cara a la opinión pública el trágico accidente del *Kursk*,

Internamente, el jefe de los Servicios de Seguridad rusos o FSB (ex KGB) Nicolai Patrusehev; el fiscal general, Vladimir Usitnov, y el fiscal general militar, Mijail Kisiltsine, se desplazaron a Severomorsk, sede del Estado Mayor de la Flota del Norte, para iniciar una detallada investigación criminal sobre las causas del accidente.

## Conclusiones

Después del relato de los hechos, quedan muchas preguntas en el aire por responder, la principal de ellas la causa que provocó el hundimiento del *Kursk*. La situación del submarino ya era extraña de por sí, pues a cualquier coman-

dante de un submarino nuclear le desagrada navegar en inmersión en sondas menores de 200 metros, cuanto más es inconcebible la inmensa mole de un *Oscar II*, con más desplazamiento que el portaaviones español *Príncipe de Asturias*, navegando en tan sólo 100 metros de agua, donde cualquier despiste del timonel de buceo de popa puede suponer tocar con el fondo dada su eslora de 154 metros, por ello el *Kursk* navegaba a cota periscópica como lo demuestra el hecho de tener izado el periscopio.

Que estallaron varios torpedos está fuera de toda duda, pero un torpedo es un arma muy segura que puede ser transportada y manipulada con toda confianza, luego el origen de la primera explosión, detectada por el Instituto Sismológico noruego, y origen de la segunda es el que se presta a diversas hipótesis.



La oficial del gobierno ruso, es la colisión con otro submarino o con un gran buque de superficie. Esta teoría cae por su propio peso, pues ¿donde está el otro buque o submarino dañado? Se habló del SSN norteamericano *Memphis*, que entró en el puerto noruego de Bergen, pero allí se pudo confirmar que su casco no tenía ni el más simple rasguño. Hoy en día es muy difícil ocultar los daños de los SSN occidentales a los medios de comunicación social, y ahí está el ejemplo del HMS *Tireless* atracado en la colonia de Gibraltar.

Si el causante hubiera sido un buque de superficie, nos iríamos a un buque ruso, pues son los únicos que transitan por esas latitudes, posiblemente un rompehielos, pero sería una falacia increíble el ocultarlo y mentir a toda la nación. Además en caso de una colisión se hubiera producido el daño más importante

en los lastres, siendo muy difícil que el impacto hubiera perforado el robusto casco resistente del submarino, de varios centímetros de grosor, incluso si lo hubiese perforado se hubiera producido una vía de agua, no una explosión.

La teoría de la explosión de una mina de la segunda guerra mundial es igualmente absurda, pues esa zona está más que trillada por toda la Flota del Norte, ya que es su área habitual de ejercicios desde hace 55 años.



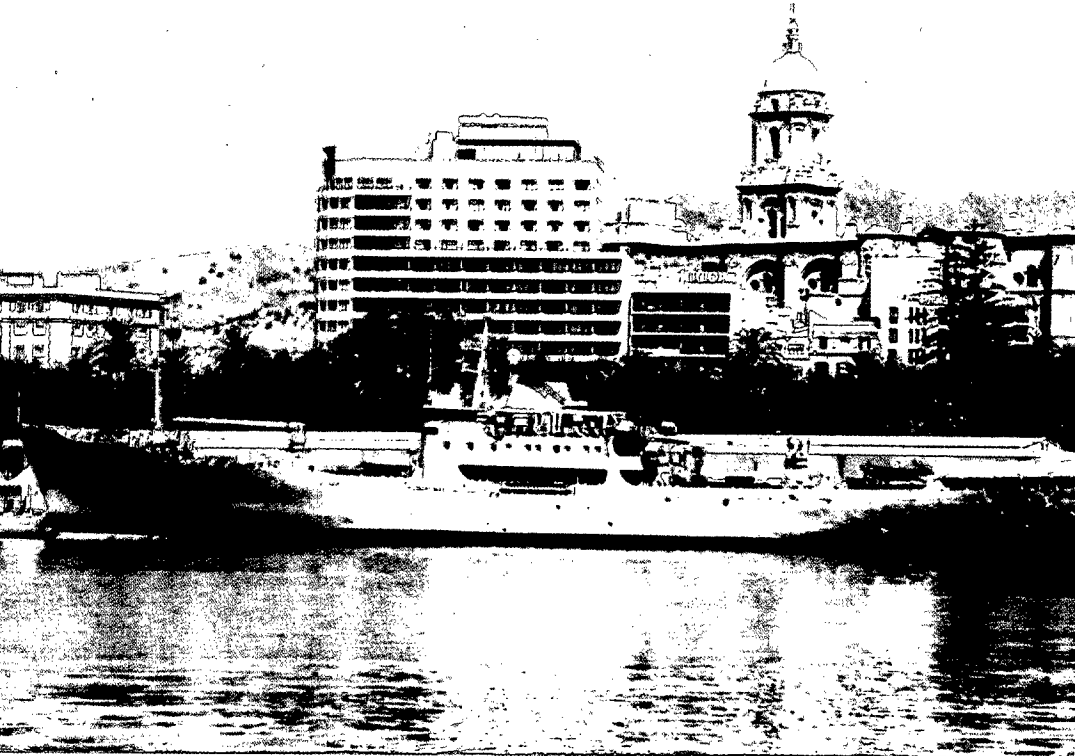
Apuntamos, pues, a una explosión interna y aquí hay que anotar dos posibilidades, siempre relacionada con los torpedos: el sabotaje o la deflagración del combustible de uno de los torpedos.

La teoría del sabotaje la inician los chechenios que mencionan a los daguestanes musulmanes, Mahmed Gadjiyev y Arnold Borissov, que iban a bordo y que además eran civiles de la empresa Dagdiesel, fabricante de torpedos de submarinos. Aquí hay que pensar que las acreditaciones de seguridad rusas son muy estrictas como para permitir a cualquiera salir a navegar a bordo del submarino nuclear más moderno.

La inestabilidad del peróxido de hidrógeno, combustible de los torpedos, o cualquier otro propelente inestable, como el UGST de doble propósito, parece la más probable, si bien no hay que olvidar que la marina sueca utiliza el mismo combustible desde hace 40 años y nunca ha sufrido un accidente de este tipo. La presencia de los dos técnicos civiles antes nombrados, reconocida por la Agencia Federal de Seguridad o FSB, pertenecientes a una fábrica de torpedos, indica que se estaban realizando pruebas con un tipo nuevo de torpedos o al menos estaban previstos lanzamientos de ejercicios, preferiblemente a cota periscópica. Una pérdida en el combustible altamente inflamable o una explosión en el momento del lanzamiento, pudo provocar un incendio y la posterior explosión de los torpedos de combate estibados en la cámara de proa.

Posiblemente nunca sepamos la verdad, lo que sí sabemos es que hubo una explosión interna que provocó la muerte de 118 personas, y que de haber contado la marina rusa con medios de salvamento mucho más eficientes que los utilizados y con buceadores capaces de bajar a 107 metros, hoy estarían entre nosotros algunos de los miembros de la dotación del *Kursk* para contar-nos lo que pasó.





Transporte *Contramaestre Casado*. Puerto de Málaga. (Colección: A. Anca Alamillo).

# OPERACIÓN FUERZA ALIADA

Rafael ARCOS PALACIOS



## Introducción



ESDE el 24 de marzo de 1999 hasta el 10 de junio la OTAN llevó a cabo la operación *Fuerza Aliada* (*ALLIED FORCE*) contra la antigua república de Yugoslavia, compleja, llena de dificultades y, en algunos casos, única por su concepción, desarrollo y final.

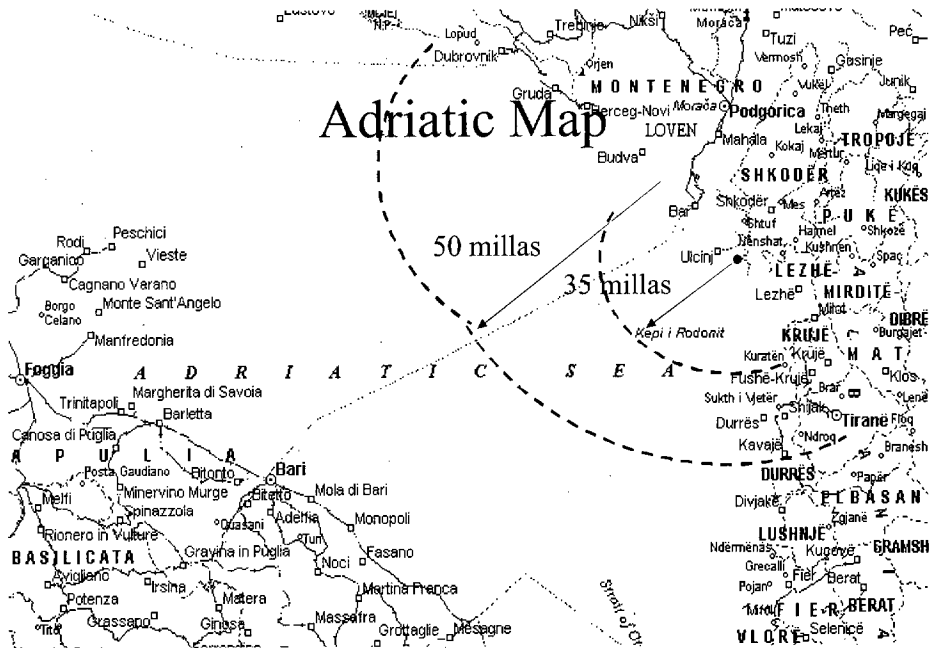
Paralelamente a ella, entre otras, se desarrollaba en apoyo a la anterior la operación *Determined Force*, asignada a las fuerzas navales permanentes en el Mediterráneo (STANAVFORMED) y Atlántico (STANAVFORLANT, esta última sólo en el tramo final), y en las que se integraron las fragatas *Victoria*, *Navarra* y *Asturias*, el AOR *Marqués de la Ensenada* y el BAC *Patiño* durante la duración del conflicto.

Desde mi punto de vista, y con la experiencia vivida como jefe de operaciones de la fragata *Victoria*, trataré de exponer cómo las fuerzas navales presentes en el Adriático lograron un doble éxito: por una parte, su contribución en apoyo al poder aéreo para la consecución del fin del conflicto, y por otra, el grado de cooperación y coordinación alcanzado a pesar de las dificultades de todo tipo existentes.

## Concepción de la operación

Durante los meses de febrero a mayo, la fragata *Victoria* estuvo integrada en la STANAVFORMED (SNFM). Esta agrupación permanente es una demostración de la solidaridad y cohesión de la Alianza, sirviendo simultáneamente para consolidar la idea de Fuerza de Reacción Inmediata (IRF) en el Mediterráneo.

Durante la primera parte de este despliegue operativo, estuve presente en la Escuela de Guerra Naval (EGN) efectuando el curso de Capacitación para el Ascenso a Oficial Superior (CAOS). Con una rigurosidad digna de la EGN, dentro de las clases impartidas por el departamento de Estrategia, me fueron implantados conceptos tan etéreos, al principio (y tan claros después), como el concepto estratégico de la Alianza, la estructura militar y política de la OTAN, así como la estructura jerárquica de los mandos militares de la OTAN.



Teatro de operaciones. La distancia media de costa a costa es de 100 millas.

El 24 de marzo de 1999, la OTAN lanza su ultimátum sin resultado alguno, quedando congelada la acción política y emprendiendo la vía militar, con el comienzo de los primeros ataques aéreos sobre la antigua república de Yugoslavia. En esos momentos, cuando aún me encontraba en la Escuela de Guerra Naval, hice un rápido análisis como aplicación práctica de los conceptos recién aprendidos. Entre las preguntas que merodeaban mi mente se encontraban las siguientes:

- ¿En qué marco se encuadraba esta acción emprendida en solitario por la OTAN?
- ¿Hasta qué punto era necesaria la ratificación del consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, a través de la deseada resolución?
- ¿Se mantendría la cohesión interna de la alianza sin una resolución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas?
- ¿Se seguirían los procedimientos de activación de Fuerzas, tal y como rezan los documentos correspondientes del Comité Militar (MC)?
- ¿Con qué éxito?

Efectivamente era una ocasión sin precedente, ya que era la primera vez que la OTAN intervenía contra un país soberano. Lógicamente, no hubo reso-

lución del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que la avalara, por el veto de Rusia. Pero el marco legal que lo encuadraba quedó claro al salir a la luz en abril, durante la cumbre (1) de Washington, el Nuevo Concepto Estratégico de la Alianza, que define como nuevo marco de influencia de la OTAN la región euroatlántica, y la posibilidad de intervención en conflictos que amenacen la paz y estabilidad euroatlántica, por consenso y previo estudio caso a caso. Mis tres primeras preguntas ya tenían respuesta.

¿Y la cuarta? Sabía que la fragata *Victoria* se encontraba presente en el Adriático, bajo la bandera de unas de las misiones básicas de la SNFM, es decir, mostrando la solidaridad y el espíritu de cohesión de la Alianza.

Pero asumía que, en breve, el espíritu de servir como Fuerza de Reacción Inmediata prevalecería sobre el anterior habida cuenta de las circunstancias. A partir de esta Fuerza Multinacional de Reacción Inmediata, se debería implementar una fuerza de mayor potencial, mediante unos procedimientos, normas de coordinación y, por supuesto, cadena de mando única ya establecidos de antemano. Nada más lejos de la realidad.

Al acabar el curso de CAOS, recibí la orden de embarcar en el transporte de ataque *Pizarro* que se dirigía al Adriático rumbo a Ploce (Croacia) para transportar el grupo táctico de Infantería de Marina «Albacete Fuster». Aparte de las innumerables experiencias y conocimientos adquiridos en este buque, tuve tiempo durante el tránsito de documentarme y reflexionar sobre el tema antes del transbordo a la *Victoria* en aguas del Adriático.

Cuál fue mi sorpresa inicial al comprobar que no había una Nato Expanded Task Force (NETF), formada a partir del germen de una Nato Task Force o Group (NTF/NTG) y una estructura perfectamente organizada, sino más bien todo lo contrario.

Concretando, la STANAVFORMED era la única fuerza OTAN propiamente dicha presente en el teatro de operaciones. No existía una cadena de mando naval propiamente definida, y lo que *a priori* estaba establecido en el Adriático no se parecía en nada a los procedimientos OTAN sobre fuerzas navales multinacionales.

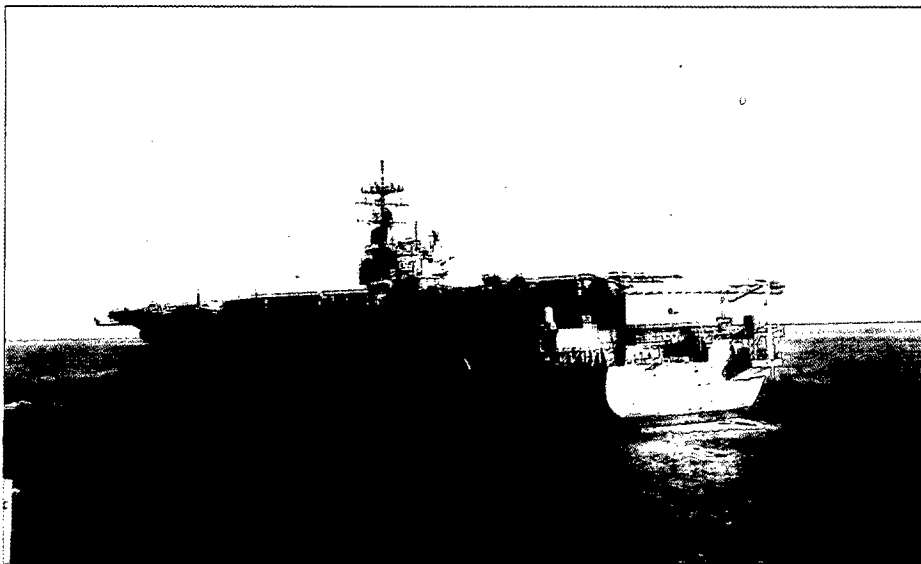
Trataré ahora de analizar una serie de aspectos fundamentales de la operación que ayudarán a centrar la exposición.

## Estructura de mando y control aéreo

En el aspecto puramente aéreo de la operación *Allied Force*, existían unos procedimientos perfectamente definidos y una cadena de mando bien estructurada y consistente.

---

(1) Reunión de jefes de Estado y de Gobierno de los 19 países miembros, con la última incorporación de Polonia, Hungría y la República Checa.



Para ejercer el mando y control desde la mar es necesario una plataforma adecuada. En ausencia de una específica, el portaaviones asume normalmente su lugar.

La batalla aérea era conducida a través de CONFIVEATAF CAOC en Vicenza (Italia), y todas las aeronaves estaban bajo control operativo de COMAIRSOUTH (2), que a través de CINCSOUTH (3) rendía cuentas de la operación a SACEUR (4).

La razón de esta situación quizá haya que buscarla en que el problema de activación e integración del componente aéreo es mucho más sencillo. Para una nación, el ceder el mando operativo (OPCOM) de una aeronave a la OTAN no supone ninguna dificultad política, pero cuando se habla de un portaaviones con su ala aérea embarcada, su grupo de combate y su capacidad de proyección del poder naval, la cosa cambia, y mucho. De hecho, para la consecución del

---

(2) El teniente general Michael Short (USAF) tenía 54 años cuando fue nombrado comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas Aliadas del sur de Europa (COMAIRSOUTH). Cuenta con más de 4.000 horas de vuelo en aviones de combate y 276 misiones de guerra. Piloto en Vietnam, cuenta en su haber con la Estrella de Plata del Congreso.

(3) El almirante (Marina estadounidense) James Ellis, comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas en el sur de Europa (CINCSOUTH) desde 1998, participó en el planeamiento y ejecución de la operación *Desert Storm* como especialista en Ingeniería Aeroespacial y Comunicaciones.

(4) El general Westley Clark (Marina estadounidense), comandante supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa (SACEUR) desde los 52 años, veterano de Vietnam, cuenta en su haber con el Corazón Púrpura y la Estrella de Plata, aparte de un impresionante currículum. Quienes le conocen personalmente destacan su tesón y brillantez, aunque recibió alguna crítica dentro del Ejército norteamericano por la falta de audacia e imaginación con la que lideró la campaña.

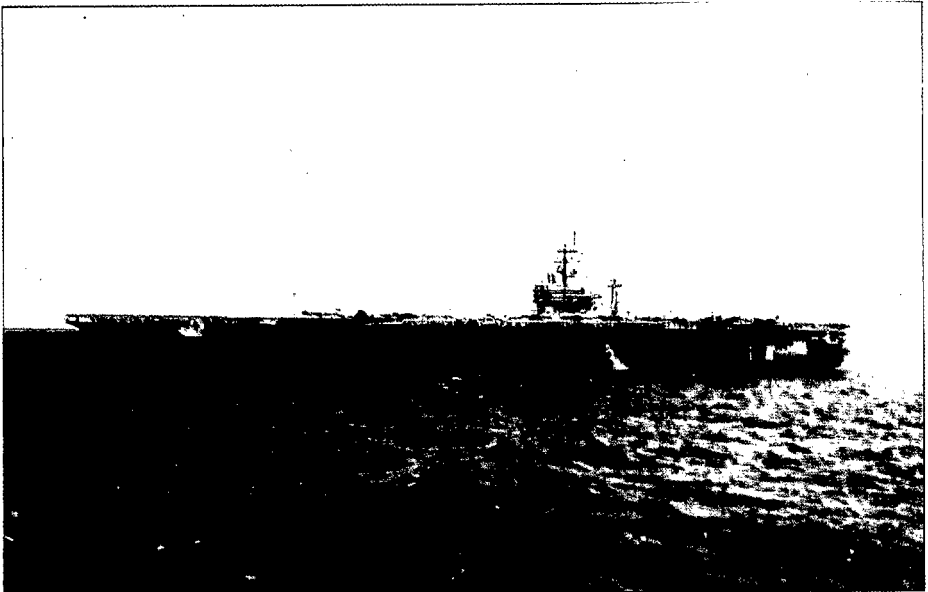
objeto de la fase II de la operación *Allied Force* —que era demostrar la determinación de la alianza en la zona mediante el bombardeo de una serie de objetivos militares— no se escatimó en medios. Todo estaba inicialmente al servicio del componente aéreo de la operación. Es de resaltar por su implicación en las operaciones navales el hecho de que la arquitectura de la única red Link-11 en el Adriático estaba fundamentalmente concebida para proporcionar el apoyo necesario al proceso de la decisión en la batalla aérea.

La voluntad política inicial de la OTAN de conseguir su finalidad superior exclusivamente a través del poder aéreo es la razón por la cual el desarrollo de una arquitectura de mando y control naval coherente con la ya establecida en el plano aéreo fue simplemente aparcado en un segundo plano, en espera de los resultados alcanzados mediante la campaña de bombardeos aéreos.

### **Poder aéreo y poder naval**

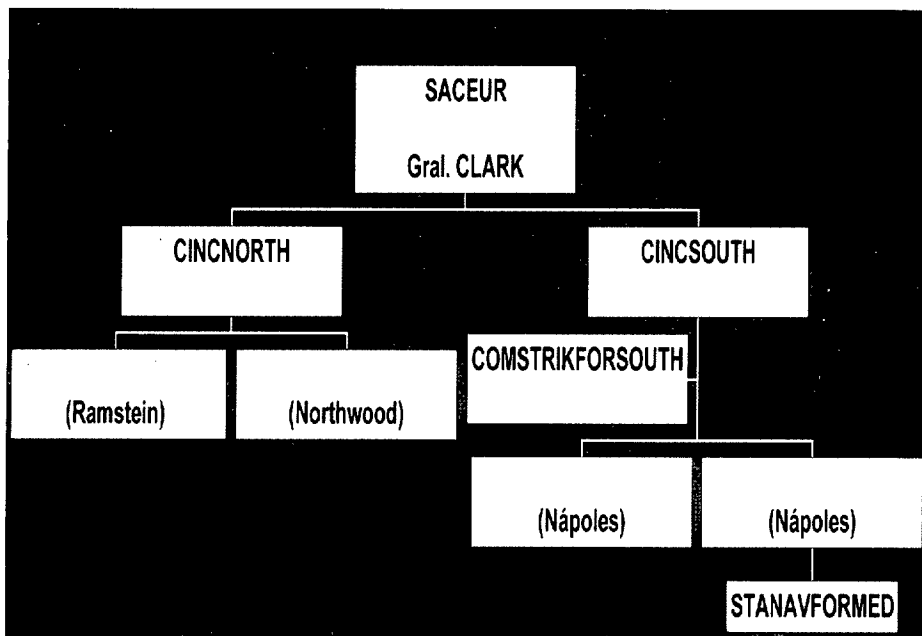
La historia está plagada de campañas que intentaron lograr sus objetivos mediante la utilización exclusiva del poder aéreo. En particular me referiré de un modo cualitativo a dos recientes y conocidas, tales como la batalla de Inglaterra y la guerra de las Malvinas.

Es de recordar que aunque en la primera lo único logrado fue la momentánea pérdida de la capacidad industrial de Inglaterra, en la segunda el Ejército



El portaaviones es la más pura representación de la capacidad de proyección del poder naval.

del Aire y la Aviación naval argentina, en operaciones conjuntas, consiguieron un nivel de desgaste en la TF británica considerable, aunque nunca pudieron llegar al perseguido punto de culminación (5). En el caso de la guerra de las Malvinas, la pérdida de buques era un riesgo asumido *a priori*, a diferencia de la concepción inicial de las operaciones militares contra la antigua Yugoslavia, en la que sólo se asumían riesgos limitados en aeronaves de reconocimiento/*strike*.



Durante la batalla de Inglaterra, la obstinación del *reichführer* Göring de conseguir sólo con la aviación cumplimentar las directivas de operaciones emanadas de la OKW (6) trajo consigo la pérdida de la superioridad aérea de Alemania. En el caso que nos ocupa, la superioridad aérea estaba garantizada, pero, de acuerdo con los mensajes de inteligencia recibidos periódicamente por las fuerzas navales, la capacidad de defensa aérea de Yugoslavia nunca fue

(5) Punto de culminación o culminante se refiere al momento en el tiempo y espacio en el cual la potencia ofensiva y ventaja inicial de un combatiente decae lo suficiente como para que exista un elevado riesgo de contraataque eficaz por parte del oponente.

(6) La OKW funcionaba como un estado mayor conjunto, con una limitada capacidad de decisión, del cual emanaban en la segunda guerra mundial todas las directivas sancionadas por Hitler.



aniquilada por completo, y siempre mantuvieron una capacidad residual puesta de manifiesto con el derribo de un *F-117* y un *F-16* (ambos de la Fuerza Aérea estadounidense), gracias a la gran capacidad de despliegue de sus baterías de misiles móviles SA-6 y SA-9, y a una organizada red de radares móviles, integrada en una red de defensa aérea algo anticuada pero lo suficientemente eficiente como para suponer una amenaza real hasta el fin del conflicto, a pesar de los masivos ataques lanzados contra sus instalaciones (que a veces incluían hasta 600 salidas diarias).

## Estructura de mando y control naval

La realidad de establecer una cadena de mando única de todas las fuerzas aéreas, navales y terrestres implicadas en un mismo teatro de operaciones es relativamente reciente. España fue pionera al poner en marcha operaciones conjuntas Armada-Ejército en el norte de África, como la toma de cabo Juby (1916) y el desembarco de Alhucemas (1925). Durante la segunda guerra mundial, el almirante Nimitz y el general Mc Arthur ejercieron el mando conjunto de las FAS norteamericanas en el Pacífico. Pero en el mismo periodo de tiempo la concepción inglesa era totalmente diferente. La doctrina británica contemplaba mandos diferentes para cada uno de los ejércitos, y sólo existía un mando unificado, pero a nivel estratégico (7).

Al contrario que en el componente aéreo, los cuatro grupos de combate presentes en el Adriático, francés (8), norteamericano, italiano y británico, operaban bajo control operativo nacional, debido principalmente a tres factores:

1. Ausencia de cadena de mando naval predeterminada.
2. Ausencia de un plan conjunto y/o combinado.
3. Concepción confusa de operaciones navales.

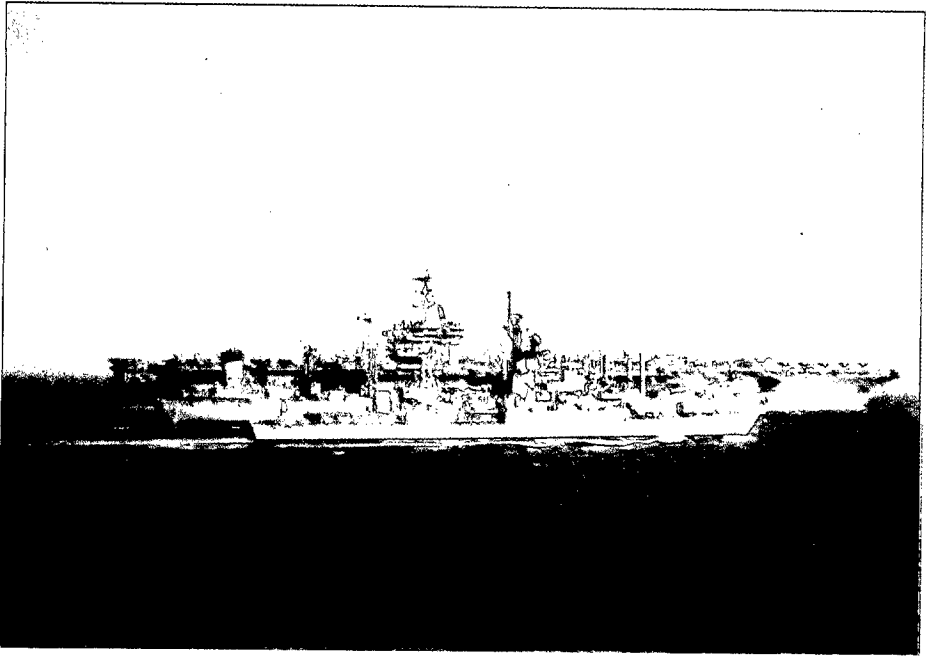
En este último caso, es necesario decir que CINCSOUTH retenía el control operativo de las unidades de la VI Flota desplegadas en el Adriático, aunque sólo como mando USA. COMNAVVSOUTH nunca asumió el papel relevante que le tienen reservado los documentos oficiales OTAN sobre fuerzas marítimas multinacionales, quedando relegado a un segundo plano.

La presencia añadida de una fuerza OTAN, como es la STANAVFOR-

---

(7) La doctrina marítima británica fue modificada al finalizar la guerra de las Malvinas para contemplar definitivamente la existencia de un mando unificado para conducción de las operaciones a nivel táctico, operativo y estratégico, habida cuenta de las ataduras que tuvo el almirante Woodward ejerciendo el mando del grupo de combate británico en las Malvinas.

(8) Francia, fiel a sus tesis europeístas, fue el primer país europeo en alistar y enviar a un grupo de combate (portaaviones *Foch* y tres buques más) al Adriático.



La presencia en el teatro de operaciones de su grupo de combate es la más firme demostración de los intereses marítimos de una de las partes implicadas.

MED, era simplemente la excepción que confirma la regla, y un caldo de cultivo que necesariamente había de dar su fruto: la convergencia de procedimientos, ROES, y cadena de mando.

En efecto, aunque existen procedimientos claros para la integración total de las fuerzas navales internacionales OTAN (en este caso COMNAVSOUTH con el OPCON de las fuerzas navales asignadas), no fueron aplicados. En su lugar, la necesidad de una coordinación y cooperación entre TF/TG se hizo evidente y necesaria, y así durante el tiempo que la fragata *Victoria* estuvo integrada en la SNFM, el proceso de convergencia antes reseñado fue cada vez más tangible, y hubiera evolucionado hacia la integración total de no ser por la pronta (¿inesperada?) resolución del conflicto.

Este proceso de integración y de unificación fue real pero laborioso. Ni que decir tiene que la guerra antiaérea fue la primera en recoger los frutos de la coordinación entre TF/TG. Los comienzos fueron tímidos pero secuenciales y decididos:

1. Mensajes de declaración de intenciones entre CTF/CTG.
2. Intercambio de información vía *hardcopy* (mensaje) entre CTF/CTG y comandantes de guerras en cada una de las TF/TG.

3. Escucha e intercambio de información en fonía en los principales circuitos de mando (TG Command, Air Defense/Coordination, etc.).
4. Reuniones de coordinación periódicas a nivel CTF/CTG.
5. Reuniones de coordinación periódicas a nivel Estados Mayores.

Estos inicios de coordinación también tuvieron su reflejo en los dispositivos adoptados por las fuerzas presentes en el Adriático. La Marina de guerra Yugoslava, sabedora de su inmensa inferioridad de medios, optó por una política de dispersión y relocalización periódica de éstos, que obligó a las fuerzas aliadas a mantener un esfuerzo considerable (submarinos, aviones de patrulla marítima y de AEW) en cuanto a medios de detección y alerta previa (9) de esta amenaza latente.

La coordinación y el apoyo mutuo en el ámbito marítimo se hicieron entonces una necesidad imperiosa que comenzó pronto a dar sus frutos. Los dispositivos ya no eran tan rígidos y adoptaban por el contrario un posicionamiento más flexible. La unidades navales, y en particular los buques de la STANAVFORMED ocupaban posiciones muy cerca del radio de acción de las armas amenaza para finalizar dentro del alcance de los misiles tierra-mar, todo ello con el objeto de proporcionar defensa en profundidad y aumentar el tiempo de reacción de los grupos de combate que se estacionaron en el Jónico norte.

Pero no todo fue un camino de rosas. A finales de abril, alguna escaramuza aérea por parte de aviones *Super-Galeb* yugoslavos violando el espacio aéreo albanés, para finalizar con una salida de la verticalidad de su mar territorial hacia el Adriático, sin que la CAP de superioridad aérea (dirigida desde el E-3 *Sentry*) (10) en sus enclaves predeterminados pudieran interceptarlos a tiempo antes de la entrada de nuevo en su mar territorial, dejó bien claro a las fuerzas navales presentes que la definición que más se parece realmente a «alarma aérea blanca» es la que estableció en su día el almirante Woodward como «aquella en la que los aviones amenaza aún no han sido detectados» (11), habida cuenta de la lección aprendida con el hundimiento del HMS *Sheffield*.

Independientemente del hecho de que en el Adriático todas las unidades navales se encontrasen en grado de alistamiento 2, adoptando las medidas necesarias de autodefensa, hubo dos situaciones claras que marcaron un punto de inflexión en la crisis:

(9) Esta táctica es conocida en la doctrina norteamericana con el término *Fleet in Being*.

(10) NAEW, aunque bajo OPCOM USA.

(11) En su libro *One Hundred Days*, relato de las impresiones del almirante Woodward sobre la guerra de las Malvinas, éste hizo famosa esta definición de la alarma aérea amarilla.

1. Relevo del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada yugoslava, de origen montenegrino (12) por uno de origen serbio, y de tendencias más radicales.
2. Posibilidad de recibir un ataque coordinado de sus baterías de misiles tierra-mar y bombarderos (armados con misiles AGM-65 Maverick), con la intención de alcanzar un blanco naval de oportunidad que supusiera un golpe de efecto ante la opinión pública internacional (13).

Analizando ahora detenidamente la puesta en práctica de la operación *Allied Force* se puede ver que ésta no es exclusiva del poder aéreo, sino que, por el contrario, representa también la concepción de la proyección a tierra del poder marítimo realizada por las fuerzas allí presentes:

- Anfibias: un LPD, un LSD, un LHD.
- Aeronaves orgánicas embarcadas en cuatro grupos de combate y STANAVFORMED.
- Fuerzas especiales, que principalmente operaron desde el portaaviones *Foch*, ejecutando con éxito dos CSAR en menos de 30 minutos.
- Misiles de ataque a tierra, materializados por el misil Tomahawk (TLAM) a bordo de cruceros y submarinos.

## Operaciones con submarinos

La necesidad de una coordinación entre estos medios tan capaces a través de unos simples pero eficaces procedimientos, conocidos por todos como WSM, fueron ya concebidos inicialmente y puestos en práctica por el almirante Dönitz en la segunda guerra mundial. Sus tesis de necesidad de coordinación de los submarinos a nivel estratégico, aunque con libertad táctica de movimientos, contrastaba con las tesis francesas de la misma época de establecer un mando táctico también para coordinación local entre submarinos.

Se puede asumir un paralelismo entre esta dualidad, y la misma problemática surgida en las operaciones con submarinos en el Adriático, con la dificultad añadida en este caso de que los submarinos operaban bajo OPCON nacio-

---

(12) Montenegro trató de mantenerse al margen del conflicto con la OTAN. De hecho, sus principales puertos, Bar, Tivat y Kotor, no fueron objetivos militares en las campañas de bombardeos, en un intento de la OTAN de evitar la escalada horizontal de la crisis.

(13) Esta táctica ya fue empleada por la fuerza aérea y aviación naval argentina durante la guerra de las Malvinas. Sus aviones atacaban «lo primero que estuviera a tiro». Posteriores análisis demuestran que con una cuidadosa selección de blancos para sus *Exocet* quizá se hubiese alcanzado el «punto de culminación» del conflicto.

nal (solamente se cedió el OPCON a la OTAN de uno de ellos), con lo que ello supone (ROES, etc.).

Finalmente, COMSUBMED asumió la responsabilidad de coordinación de lo que hoy la doctrina da nombre propio, el WSM, dejándose a los CTF/CTG la responsabilidad de la diseminación apropiada de la información táctica relevante obtenida.

La pregunta que se plantea ahora es: ¿qué habría ocurrido si un CTF hubiera necesitado la coordinación urgente con uno de estos submarinos, que no se encontraban bajo su mando directo, ante una situación extraordinaria? (14).

La historia naval reciente da cuenta de un caso similar acaecido durante la guerra de las Malvinas. En ese caso, el mensaje Flash, enviado por el almirante Woodward directamente al submarino *Conqueror* (que no estaba bajo su mando directo, sino del comandante en jefe de la fuerza submarina, en Northwood), ordenándole atacar al grupo de combate del *General Belgrano* por fuera de la zona de exclusión total, consiguió reunir al consejo de guerra británico en dos horas y otorgarle ROES más flexibles ante la urgencia necesaria.

Al almirante Woodward nunca le fue exigida ninguna responsabilidad por este hecho, que fue entendido en aras de la flexibilidad y necesidad táctica.

## Operaciones de interdicción marítima (MIO)

La intensa campaña de bombardeos sobre objetivos de la antigua república de Yugoslavia, tendentes a reducir sus reservas de combustible, se evaluó como inútil, puesto que desde los puertos de Montenegro éstas se reponían rápidamente.

De nuevo, las operaciones MIO en el Adriático eran el tema de actualidad. De hecho, estuvo en la agenda del Consejo del Atlántico Norte (NAC) durante mucho tiempo, pero la falta de acuerdo político supuso que no llegaran a ponerse a la práctica unos procedimientos en los que la OTAN ya tenía experiencia acumulada y unas valiosas lecciones aprendidas.

De nuevo se puso de manifiesto la capacidad de disuasión que una fuerza naval presente en el teatro de operaciones puede ejercer. Más aún, concretando en este caso, cuando las existencias de crudo refinado eran escasas, el simple potencial de poder cortar por vía marítima estos suministros era para Yugoslavia una preocupación importante. De hecho, el número de petroleros que impunemente arrumbaban a los puertos montenegrinos decreció exponencialmente, al saberse que la OTAN tomaría medidas al respecto (a pesar de que aún no había acuerdo en el NAC).

---

(14) Nótese que al no existir una cadena de mando única, y estar cuatro grupos de combate operando bajo ROES diferentes, la situación se complica aún más.

## Conclusión

La estructura de mando unificada e integrada es la manera más usual de operación de las fuerzas OTAN, pero no la única. Esta operación, a pesar de los escollos y dificultades iniciales, pasará a la historia como ejemplo de cómo cinco TF/TG operan bajo ROES y cadenas de mando diferentes, cooperando y consolidando un control del mar como paso previo a la proyección del poder marítimo.

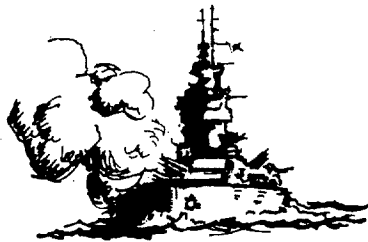
Asumir que había que continuar y sostener las operaciones en el Adriático por más tiempo del que en principio se esperaba hizo que el proceso de convergencia hacia la armonización total de las dispares fuerzas navales presentes en el Adriático fuese inevitable y necesario, efectuándose secuencial, eficaz y no traumáticamente. Éste fue su éxito.

Más aún, teniendo en cuenta que la masiva campaña de *strikes* aéreos no conseguía los efectos deseados, una vez más la capacidad de disuasión y proyección del poder marítimo (que por definición incluye también fuerzas aéreas basadas en tierra) se erigió como instrumento eficaz frente al exclusivismo aéreo.

La historia pudo haberse repetido de nuevo.

## BIBLIOGRAFÍA

- The New Alliance's Strategic Concept*. Press release.  
BELOT: *La Guerra Aeronaval en el Atlántico/Mediterráneo*.  
*España en sus Héroes*. (Ediciones C. M.)  
*Historia de la Segunda Guerra Mundial*. Editorial Salvat.  
*The Fundamentals of British Maritime Doctrine*. HMSO Publications Centre.  
WOODWARD, Sandy: *One Hundred Days*.  
CLAUSEWITZ, Carl Von: *Sobre la Guerra*.



# NUEVOS HORIZONTES PARA LA ARTILLERÍA NAVAL:

Dionisio GARCÍA FLÓREZ



ESDE mediados de los años setenta, la mayoría de los buques de guerra que se han construidos llevan un reducido componente artillero, que en muchos casos se ha disminuido cada vez más de calibre. Las experiencias de la guerra de las Malvinas y de la guerra del Golfo mostraron que la artillería actual de los buques de guerra es poco adecuada para reali-

zar fuego de apoyo naval.

En las marinas occidentales, se ha tendido a una reducción progresiva del calibre en las armas de los buques. En algunos, como en las fragatas británicas *Tipo 22*, la artillería principal desapareció, error que posteriormente se pagó en la campaña de las Malvinas. Estados Unidos, tras retirar sus últimos destructores de la época de la segunda guerra mundial, se encontró con que los cañones de sus buques apenas servían para prestar un eficaz apoyo a tierra; tras reactivar rápidamente los acorazados clase *Missouri*, sus grandes piezas de 406 mm demostraron la utilidad de los grandes calibres en misiones de apoyo a tierra.

La Armada española también vio desaparecer a finales de los años 80, tras la retirada de los destructores de la ayuda americana clases *Fletcher (Jorge Juan)* y *Gearing Fram II (Churrucá)*, la mayor parte de su potencial artillero embarcado; tanto es así que la Infantería de Marina tuvo que adquirir una batería de obuses ATP M-109 de 155 mm para, en la medida de lo posible, sustituir el poder de fuego perdido.

Hoy en día, tanto la Marina de Estados Unidos como las del resto de los países de la OTAN se plantean la necesidad de recuperar el fuego artillero de apoyo naval y el cañón como una de las armas principales de los buques.

## El panorama actual. Los «pesados»

La mayoría de los buques tipo corbeta, fragata o destructor de las marinas de la OTAN portan una sola pieza de artillería automática. La mayor parte del panorama artillero está dominado por dos calibres, el de 127 mm y el de 76 mm. Dentro de la categoría de «pesados», Estados Unidos domina el panorama artillero con sus montajes de cinco pulgadas (12-17 mm) Mk-42, ya anticuados (que equipan a las fragatas clase *Baleares*) y la moderna pieza Mk-45, que equipan a todos sus cruceros y destructores.

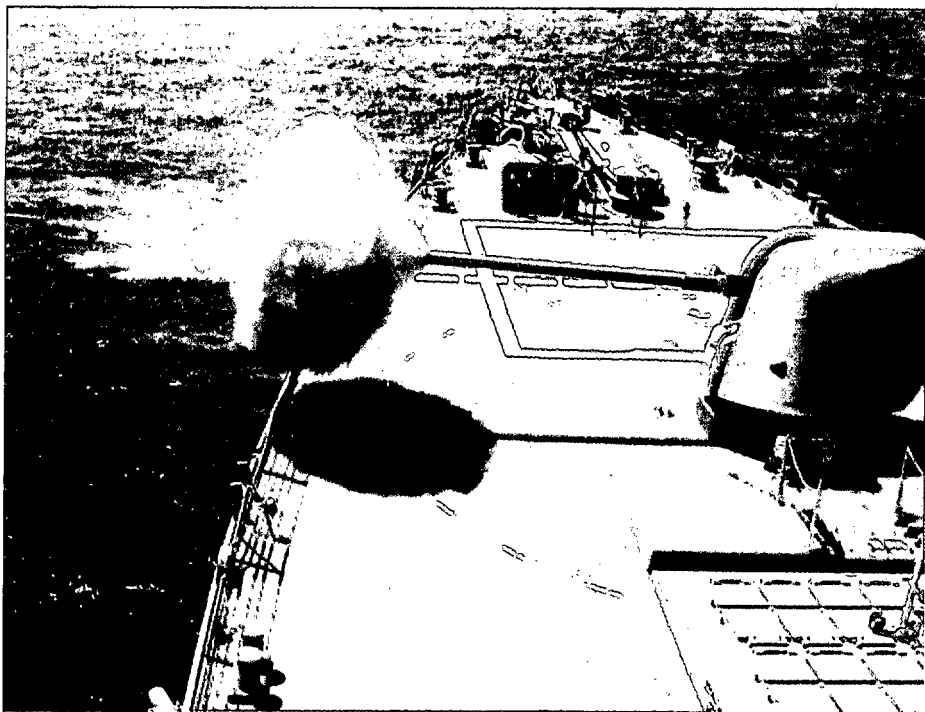


Vista lateral del montaje proel de 76 mm. Obsérvese la escotilla para acceder a la torre.

El Mk-45 es un arma de 38 calibres y de escaso peso, unas 21 toneladas en total, y con una cadencia de fuego de unos 20 disparos por minuto, capaz de alcanzar 23,8 km en superficie con un proyectil de 31,8 kg. Solamente requiere seis hombres para manejar la recarga del tambor de munición, que dispone de 20 disparos de uso inmediato. En versiones desarrolladas se modificó el sistema de recarga bajo cubierta para permitir una más rápida recarga y selección del tipo de munición a utilizar. El Mk-45 ha sido ampliamente utilizado por la Marina americana en zonas como el Líbano o el golfo Pérsico. Este cañón ha sido el elegido para equipar a las futuras fragatas españolas F-100, y es la base sobre la cual la Marina estadounidense está desarrollando el programa NFSF (*Naval Surface Fire Support*) del que hablaremos más adelante. Entre las futuras mejoras que este sistema de armas tendrá, estarán un nuevo escudo protector, nuevos paneles de control y de potencia, un nuevo tambor de munición con un mecanismo para instalar distintos tipos de espoleta, nuevos componentes de elevación y giro, una caña de 62 calibres y un inicializador de ERGM (*Extended Range Guided Munition*).

Los italianos poseen otra pieza muy polivalente de 127 mm, el OTO-Melara de 127/54 mm, que equipa a los buques de su Marina y a sus buques de





exportación, así como a las fragatas clase *Meko*. Tiene mayor peso que el montaje americano con 34 toneladas y menor alcance en superficie, con tan sólo 15 km, aunque su cadencia de fuego es mucho mayor con 45 d.p.m. Actualmente se dispone de un montaje ligero, y el cañón está siendo adaptado para poder utilizar en el futuro la munición ERGM.

Dentro de los pesados, encontramos también al cañón británico Vickers Mk-8 de 114 mm, solamente usado por la Marina británica y alguna otra marina con sus buques de exportación. Es una pieza anticuada, pero con un gran alcance de casi 23 km. Sin embargo, su proyectil de 21 kg de peso tiene menos «pegada».

Francia también se ha distanciado del resto de los países, utilizando en la mayor parte de sus buques el cañón de 100 mm Modelo 68-II y sus versiones mejoradas, como la Compact Mark 2. Aunque es un montaje bastante liviano, y con una alta cadencia de fuego de casi 60 disparos por minuto, su alcance ronda los 15 km en superficie, y solamente es utilizado por la Marina francesa y algunos de sus buques de exportación. GIAT Industries se halla en la actualidad desarrollando un nuevo cañón de 155-152 mm, especialmente diseñado para aumentar la potencia de fuego de cara a operaciones terrestres y usar igualmente munición guiada.

## Los ligeros

Los italianos se llevan la palma a la hora de hablar de artillería naval ligera, gracias a su excelente montaje OTO-Melara Compact de 76 mm. Su peso, de tan sólo 7,35 toneladas, lo hace ser fácilmente instalado en cualquier buque de más de 60 toneladas de desplazamiento. Con una caña de 62 calibres, equipada con freno de boca y extractor de gases, y una velocidad de disparo entre los 85 y los 120 disparos por minuto (según las versiones), este montaje es utilizado en más de 35 países. En España se fabrica bajo licencia por Bazán, y equipa a las corbetas clase *Descubierta* y a las fragatas clase *Santa María*. Dispara un proyectil de ocho kilos de peso con un alcance en superficie de ocho kilómetros. Aunque eficaz como arma naval, su escasa «pegada» y alcance le hace ser muy poco útil en tareas de apoyo a tierra, a no ser que se trate de fuego directo a corta distancia.

Tan sólo Suecia fabrica otros montajes ligeros de 57 mm y 40 mm, nada aptos para las misiones de apoyo.

## Nuevos desarrollos

A partir de este panorama desolador en lo que se refiere a la capacidad de apoyo a tierra, la Marina estadounidense y el Cuerpo de Marines se replantearon el papel que la artillería naval debería jugar en las futuras operaciones. Basándose en una serie de conceptos contenidos en un documento elaborado a principios de los años noventa por el USMC, titulado *Maniobra operacional desde el mar (Operational maneuver from sea)*, el USMC detalla los nuevos conceptos tácticos para llevar a cabo operaciones anfibas en un informe titulado *Un concepto para la maniobra barco-objetivo (A concept for ship to objective maneuver)*. En él se detallan, entre otras, las tareas de apoyo por el fuego basado en buques de las fuerzas terrestres y el uso del mar como un medio táctico y operacional para permitir que las fuerzas de asalto se muevan directamente hacia el objetivo sin la fase preliminar de reunir tropas en una cabeza de playa. Consecuentemente, estas fuerzas deberán contar siempre con un apoyo eficaz que permita mantener alejado al enemigo. Un fuego artillero de largo radio de acción desde el mar se mostró como un prerequisite imprescindible para poner en marcha dicho concepto, y las piezas de artillería existente actualmente sobre buques de superficie no reúnen las características adecuadas para dicha tarea; para ello se decidió mejorar la capacidad de fuego naval de apoyo a superficie (NSFS-*Naval Surface Fire Support*).

El desarrollo de este sistema, que más adelante analizamos, traerá consigo no solamente un enorme desarrollo y mejora de la capacidad de la artillería instalada en buques para apoyar misiones en tierra, sino un gran cambio en las

tácticas y en el concepto de operaciones mar-costa. Dicho nuevo concepto, del que existen importantes estudios realizados en Estados Unidos, se sale del marco de este trabajo, y plantearémos para un futuro artículo.

## NSFS

El programa NSFS a corto plazo comprendía la modificación del cañón naval Mk-45 de cinco pulgadas (127 mm), de manera que se aumentasen sus prestaciones y pudiese utilizar un nuevo proyectil guiado de dicho calibre. Igualmente, se requería una modificación del sistema de control de tiro y de mando y control (C2) para permitir que el conjunto pudiese ser integrado y hecho operacional para el año 2001 dentro de las mejoras en general de la capacidad C2 y de localización de objetivos de la Marina americana y el USMC. A largo plazo, se pretendía crear también un misil dentro del sistema NSFS.

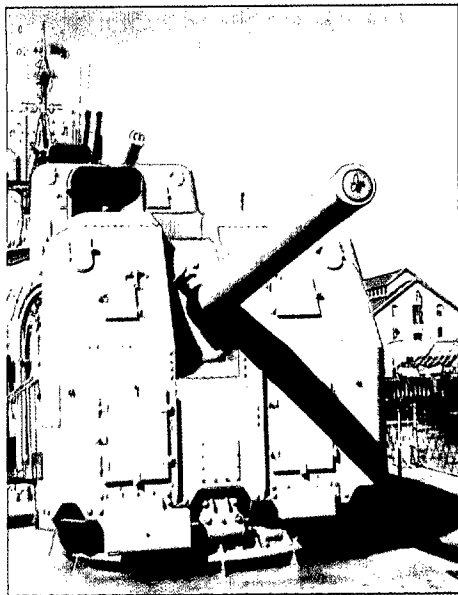
El sistema NSFS puede ser considerado como un conjunto de sistemas, pues engloba numerosos componentes:

- Sistema de Localización Designación y Manejo de Objetivos (TLDHS).
- Nueva munición guiada de gran alcance (ERGM) EX171.
- Cañón Mk-45 Mod. 4 de 127/62 mm.
- Sistema de tiro Mk-160 Mod. 8 (GCS).
- Sistema de Datos Táctico Avanzado de Artillería de Campaña (AFATDS).
- Sistema de Control de Guerra NSFS (NWCS).

## Componentes del NSFS

*Sistemas de adquisición de objetivos.*—Existen variados y diferentes sistemas de adquisición de objetivos, necesarios para la precisión que se quiere alcanzar con el primer disparo, que están disponibles para el sistema NSFS. El primero y más básico es el telémetro designador láser de peso ligero (LLDR). Este aparato, manejado por un solo hombre y apoyado en un trípode, dispone de dos módulos, uno de localización (TLM) y otro de designación (TDM), que permite usarlo para guiar municiones de precisión.

El segundo elemento es el radar Firefinder-AN/TPQ.36. Es un radar de localización de trayectorias, montado habitualmente sobre vehículos ligeros tipo *Hummer*, y que permite localizar trayectorias de proyectiles hasta 18.000 metros, lo que lo convierte en ideal para guiar el fuego de contrabatería. Junto a estos sistemas ligeros encontramos ya elementos más complejos,



como los JSTARS, UAV o el sistema aerotransportado de reconocimiento a baja altura multifunción (ARL-M), todos ellos aerotransportados y conectables con el NSFS.

*Sistema de armas.*—El sistema de armas que a corto plazo usará el NSFS es el instalado en la actualidad en los destructores DDG 51 *Aegis*, el Gun Weapon System (SWS) Mk-34, que está compuesto por el sistema de control de arma Mk-160, el sistema de puntería óptico Mk-46 y el montaje naval Mk-45, con toda la panoplia de munición. A corto plazo, el montaje se desarrollará para proporcionar mayor velocidad inicial, mientras que el Mk-160 será mejorado para poder inicializar las nuevas municiones ERGM.

El montaje de cañón elegido para el NSFS es el Mk-45 Mod. 4 de 127 (5")/ 62 mm, que es una modificación del actual Modelo 2 de 54 calibres. La estabilización, puntería y control del arma se hará digitalmente desde el GCS Mk-160 Mod. 8. El tambor de munición tiene una capacidad para 20 disparos de uso inmediato de munición convencional o 10 ERGM, así como una mezcla de ambos. Junto a este cargador, existe otro que permite el almacenaje de 600 proyectiles convencionales o 300 ERGM. El montaje puede disparar a una cadencia de hasta 20 disparos por minuto, reduciéndose dicha cadencia a la mitad en caso de usar ERGM. Sin embargo, una vez vaciado el tambor de uso inmediato, la recarga se efectúa a mano, lo que reduce considerablemente una cadencia sostenida de fuego. Este es uno de los aspectos para ser mejorados en el futuro. Las mejoras explicadas anteriormente permitirán que el cañón pueda disparar munición ERGM hasta distancias de 63 millas.

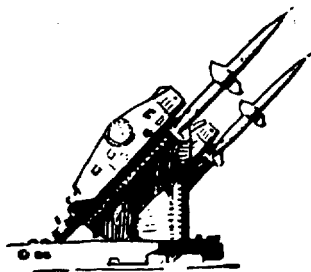
En el campo de la munición convencional existen toda una serie de proyectiles balísticos, estabilizados por aletas con una amplia variedad de espoletas (de tiempo, percusión, proximidad infrarroja o de frecuencia de radio, así como una serie de cabezas de guerra (alto explosivo, iluminantes, incendiarias). Todos estos tipos de proyectiles pueden ser lanzados a una distancia máxima de 13 millas.

La munición de este cañón será ampliada con la adición del ERGM EX171 y su carga propelente EX167. El ERGM es un proyectil asistido por cohete, con trayectoria de planeo, lanzado mediante cañón, con un peso de unos 50 kg. El ERGM utiliza GPS y sistemas de navegación inercial para el control

de su trayectoria. Dispone de una cabeza de guerra con 72 submuniciones Mk-1, que pueden ser dispersadas en diferentes formas. El montaje mejorado Mk-45 inicializará el disparo de ERGM con los datos del blanco y el modelo de ataque y trayectoria.

La eficacia de este sistema parece que ensombrecerá en gran medida al resto de las opciones europeas, ya que no existen programas conjuntos europeos dentro de este campo. La Armada española, en sus futuras fragatas F-100, equipadas con el sistema Aegis, parece que va a emplear este sistema de arma, diseñado, como hemos visto, principalmente de cara al apoyo de operaciones terrestres, ya que en la lucha antibuque la precisión y alcance de los misiles no tiene rival.

Todo apunta a que el gran volumen de fuego que caracterizó el uso de la artillería naval será sustituido por fuego de precisión y a larga distancia, combinando mejores medios de adquisición y municiones guiadas. No es de descartar que en el futuro la artillería naval, junto con versiones mejoradas del ERGM, sustituyan a los misiles antibuque en distancias cortas medias, principalmente debido al precio de proyectil (mucho más barato en las ERGM) y las contramedidas enemigas, ya que hasta el momento no se ha inventado contramedida alguna que pare una bala de cañón. Y esta simple y poderosa razón es la que permitirá que en el futuro aún veamos sobre la cubierta de los buques de guerra cada vez más sofisticadas piezas de artillería.





RINDIÓ 8 ISLAS, 2 PUERTOS, 25 VILLAS, 36 CASTILLOS FUERTES, VENCIO 8 CAPITANES GENERALES, 2 MAESTRES DE CAMPO GENERALES Y 60 SEÑORES Y CABALLEROS PRINCIPALES; 4.773 SOLDADOS Y MARINEROS FRANCÉSOS REENDIDOS; 780 INGLESES; 6.450 PORTUGUESES; TURCOS, MOROS Y MORAS QUE HIZO ESCLAVOS 6.243; CAUTIVOS CRISTIANOS A QUIENES DIÓ LIBERTAD 1.654; APRESÓ 44 GALERAS REALES, 25 GALEOTAS, 27 BERGANTINES, 99 GALEONES Y NAOS DE ALTO BORDO, 7 CAMUZALES, 3 CARABOS MORISCOS Y UNA GALEAZA Y GANÓ EN TODAS LAS OCASIONES 1814 PIEZAS DE ARTILLERÍA.

Mosaico de don Álvaro de Bazán. Jardines del Palacio del Viso del Marqués (Ciudad Real).  
(Foto: A. Anca Alamillo).



## HISTORIAS DE LA MAR

### LA DERROTA DEL PRIMER VIAJE COLOMBINO

José Antonio HURTADO GARCÍA  
Ingeniero aeronáutico

#### Las mediciones colombinas



A teoría de la navegación colombina la expone Varela en unas pocas líneas:

«Varias veces expuso Colón sus teorías cosmográficas a una Junta de Expertos. Primero en Portugal y más tarde en Castilla..., hay que suponer que se limitarían a defender las tesis de la esfericidad de la Tierra; la preponderancia de las tierras sobre las aguas y alguno de los testimonios eruditos de los antiguos que Colón adobaría con ejemplos de su cosecha particular.

Siguiendo a E. Jos, podemos resumir brevemente los conocimientos geográficos que inspiraban el proyecto colombino, basado en dos presupuestos: uno cierto y aceptado por todos, la esfericidad de la Tierra, y otro erróneo, consistente en una estimación menor que la real de la distancia entre Europa y Asia. Por el primero, la esfericidad de la Tierra se podría llegar navegando al

oriente por occidente: nada se oponía a ello. Por el segundo, su propia estimación de la distancia entre Europa y Asia se acortaba la duración del viaje... La teoría sale redonda apoyándose en Esdras, como hace Colón, quien aseguraba que sólo un séptimo de la Tierra estaba cubierto por las aguas. En efecto, un séptimo de los 360 grados, que tiene la circunferencia terrestre, son 51 grados *justo los que forzosamente hay desde las Canarias a las Indias*. Ahora hay que convertir los grados en millas; para ello adopta el genovés puntualmente las teorías de Alfragrano, que seguido por Toscanelli y d'Ailly, estimaba que a un grado le correspondían 56 millas y dos tercios. Pero comete un nuevo error al estimar cada milla en 1.481 metros, en lugar de 1.973 metros y medio, valor dado a la milla por el cosmógrafo árabe.» (1).

Si Varela conociese un poco más de Toscanelli, el hombre que ayudó a efectuar los cálculos de la primera bóveda elíptica, con cuyo farol y una raya en el suelo de la catedral de Florencia construyó un reloj de sol que 500 años después ha servido para determinar con exactitud la precesión de los equinoccios al conocer la variación angular de la eclíptica, es probable que el trío de grandes matemáticos que acaba de nombrar le inspirasen un poco más de respeto. Fijémonos que:

$$1,85325 \text{ millas náuticas} \times 60^\circ \approx 1,9735 \text{ millas de Alfragrano} \times 56 (2/3)^\circ$$

Y que:

$$1.481/1.973,5 \approx 0,75 = 3/4$$

Relaciones que van a ser más adelante auténticamente fundamentales. Por que Colón tiene una forma muy «especial» de dar las distancias:

«Nota: navegando a menudo desde Lisboa al sur hacia Guinea, observé con cuidado la derrota, como es usual entre capitanes y marineros, y después tomé la altura el sol con el cuadrante y otros instrumentos y hallé que concordaba con Alfragrano, es decir, que *a cada grado correspondía 56 millas y 2/3*. Por lo cual hay que creer en esta medida. Así podríamos decir que el perímetro de la Tierra en el arco equinoccial es de 20.400 millas.... Y esto lo puede ver *cualquiera que mida por las cartas de marear*, midiendo de norte a sur por el océano fuera de toda la tierra en línea recta, lo cual bien se puede hacer empezando en Inglaterra o Irlanda en línea recta hacia el sur hasta Guinea.» (2).

---

(1) VARELA, Consuelo: *Cristóbal Colón, retrato de un hombre*. Alianza Editorial. Madrid, 1992.

(2) D'AILLY, Pierre: *Ymago Mundi*, versión de Antonio Ramírez de Verger. Alianza Editorial. Madrid, 1992.



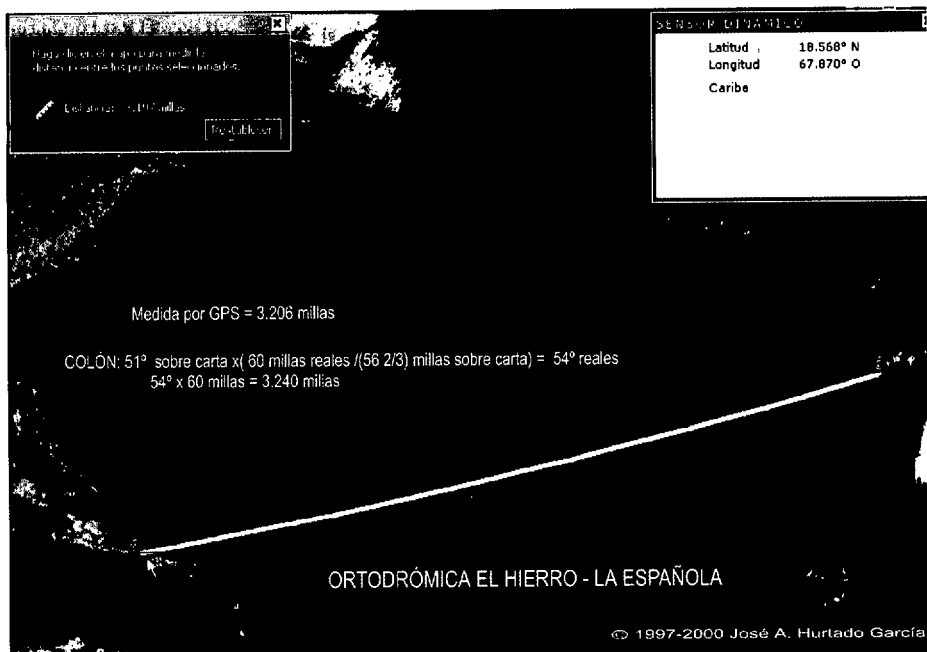


Figura 1.

Y aún hay un argumento mejor para que se vea claramente que los grados y millas de Colón son siempre *sobre carta de marear*:

«... Las rayas que van en largo amuestran la instancia de oriente a occidente; las otras qu'están de través amuestran la instancia de setentrion en austro. Los espacios de cada raya significan un grado, que e contado a çinquenta y seis millas y dos terçios, que responden, d'estas nuestras leguas de la mar, catorce leguas e un sexto; y ansí pueden contar de occidente a oriente como de setentrion en austro el dicho número de leguas...» (3).

Descripción de la propia carta que realiza Colón para los reyes del mapa que él mismo ha cartografiado y les envía junto con Antonio Torres, las cartas son proyecciones y vemos que Colón tiene una carta que para pasar de la proyección a lo realmente medido hay que transformar los  $56\frac{2}{3}^\circ$  en  $60^\circ$ , multiplicando por  $18/17$  y viceversa, así que Colón pasa la milla náutica a la milla de Alfragrano de 1,9.... metros; pero las cartas tienen una escala, así que

(3) COLÓN, Cristóbal: *Textos y documentos completos. Nuevas cartas*. Versión de Consuelo Varela y Juan Gil. Alianza Editorial. Madrid, 1995.

¿cuál es la escala de la carta de Colón, centesimales aparte? <sup>3</sup>/<sub>4</sub>. ¿Colón utiliza los datos para cartear!, 1,841 metros (o sus centésimas equivalentes) de la carta de Colón representá 1° real; y ni Mc Elroy, Morison, ni la expedición de la National Geographic llena de marinos se dieron cuenta.

Y por lo que respecta a las Indias, cuando Colón firma las Capitulaciones no anota ni una sílaba de tal región:

«Otrosí, que vuestras altezas fazen al dicho don Xpóval su visorrey e gobernador general en todas las dichas tierras firmes e islas que, como dicho es, el descubriere o ganare...» (4).

### ¿Dónde hay nuevas islas y tierra firme?

A la vista de lo expuesto, lo lógico es preguntarse: ¿hay islas o tierras firmes a 54° (los 51° de Varela) del punto más occidental de El Hierro? Sobre un mapa electrónico, con un punto fijo situado en el extremo más occidental de El Hierro: 27,759° N 18,167° W, voy trazando una circunferencia sobre la superficie terrestre (vista desde un satélite artificial) que tenga un radio ortodrómico lo más aproximado posible a 3.240 millas. El resultado lo muestro en la figura 1 y obtengo como valores de las coordenadas extremas: 18,857° N 68,270° W. Introducidas éstas en un GPS Magellan Blazer 12, mediante la señal que recibe de los satélites, me da un valor para dicha distancia de 3.206 millas.

Los 51° mencionados por Colón, llevados a su verdadera magnitud, nos dan 3.240 millas, que frente a las 3.196° de la foto electrónica y las 3.206 del GPS resultan una magnífica aproximación de la realidad (ya lo serían los 51° que comenta Varela), y todo ello sin Marco Polo, Cypangos, Toscanelli o Esdras, y no hay que olvidar que según Laguarda la precisión medieval en las cartas era de medio grado, así que para él estamos hablando de una medida 100 por 100 correcta.

### Donde los cálculos me fallan

Si tomo la carta náutica del Instituto Hidrográfico de la Marina, correspondiente al Atlántico Norte, y que tiene la referencia 191, edición III, diciembre de 1996, y mido la distancia entre los dos puntos reseñados, obtengo un valor de 2.750 millas para la loxodrómica, lo que implica 45,833°. La medición se

---

(4) MANZANO MANZANO, Juan: *Colón y su secreto: El predescubrimiento*. Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1989.

puede observar en la figura 2. Si utilizo el cálculo matemático a través de la línea ortodrómica que forma el plano que pasa por el centro de la Tierra y los dos puntos de referencia en su intersección con la superficie de ésta; deduzco el elemento diferencial de arco y lo integro entre la longitud de El Hierro y el de La Española:  $46,3^\circ$ , y creo que alguno de los lectores tendrán que hacer el mismo acto de fe que si expongo todo el desarrollo matemático que consumiría páginas sin mayor aportación. No contento con el resultado tomo el triángulo esférico formado por la ortodrómica anterior y los arcos de meridiano que forman las colatitudes de los puntos en cuestión, hasta que se cruzan en el polo (geográfico, puesto que el Mercator está asimilado a dicho polo, así como el mapa electrónico y el GPS). El resultado, 2.778 millas o lo que es lo mismo  $46,3^\circ$ . ¿Qué ocurre?

Hay que revisar las hipótesis: El GPS y el Atlas trabajan con millas americanas, mientras que la Mercator y mis cálculos están realizados con millas náuticas, considerando que una milla americana vale 1,60934 metros, tenemos que:

$46,3^\circ \times (1,85325 \text{ millas náuticas} / 1,60963 \text{ millas americanas}) = 46,3^\circ \times 1,1516 = 53,317^\circ = 3.200 \text{ millas americanas}$ . Que coinciden con los cálculos del apartado anterior.

### El «destino» de Colón: La «vuelta» de Occidente

Los últimos cálculos implican una Tierra esférica perfecta, mientras que los primeros están tomados sobre medidas reales del geoide que se considera a nuestro planeta, eso supondría que el planeta más que un geoide achatado por los polos y abombado por el ecuador debería tener una forma de «pera» de revolución, pero esos datos ya los ha recogido Verdera (5) con valores exactos de diámetros y excentricidades. Resulta claro entonces que Colón no ha podido llegar al valor de  $54^\circ$  reales o de  $51^\circ$  sobre carta, en base a ningún cálculo. *¡Ese valor es consecuencia de una medición!*, y si Colón mide sobre una carta es que dicha medida está en una carta. La figura 3 muestra claramente el punto de destino en la carta cuya copia posiblemente poseyó Colón, una isla que leída con el norte hacia arriba se lee como «Lucay», y conviene recordar aquí que es éste un vocablo americano que se supone conocido en Castilla tras el «descubrimiento», y leída con la dirección S de la carta hacia arriba nos dice «Li Cani 51», que puede significar Canarias  $51^\circ$ .

---

(5) VERDERA, Nito: *La verdad de un nacimiento: Colón, ibicenco*. Ediciones Kaydeda. Madrid, 1988.

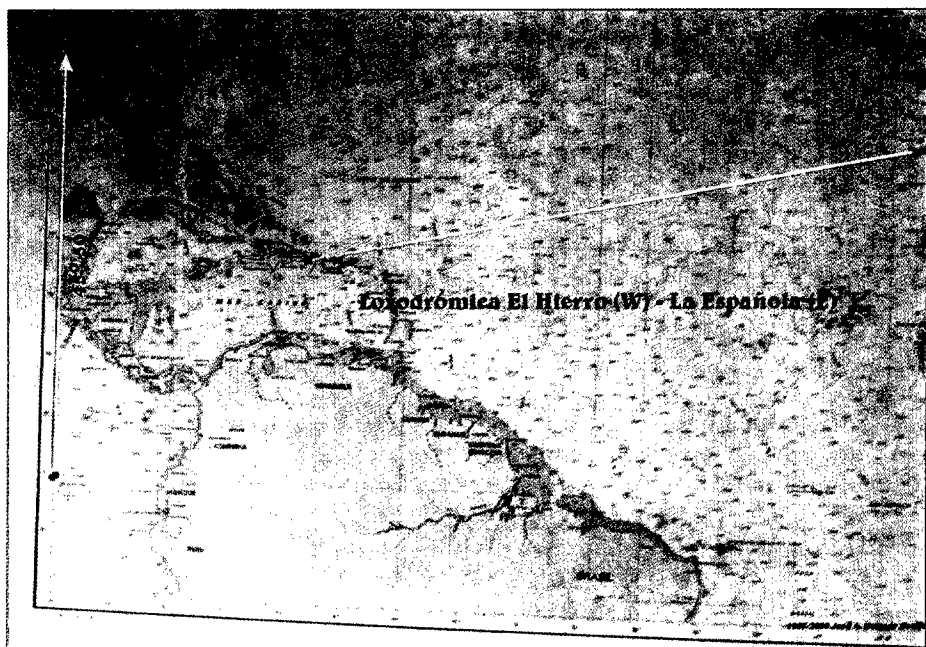


Figura 2.

Pero ese conocimiento del destino nos plantea otro problema: «el rumbo al güeste» si Colón va hacia un punto determinado que se encuentra situado  $9^\circ$  por debajo de la latitud de Canarias, es evidente que ha de romper el tratado de Alcaçovas-Toledo y navegar por debajo del «paralelo» de las Canarias, supuesto que Colón y nosotros tengamos el mismo concepto de paralelo:

«... por lo qual berá V. Al. que aquí en la Ysabela estamos más distantes de la línea iquinoçial veinte y seis grados, que todo es con las islas de Canaria, en especial de la Gomera, e un paralelo, y no diferencia en latitud salvo treinta minutos...» (Relación del Segundo Viaje).

Se puede ver la «¿confusión mental?» del Almirante entre distancia a la equinoccial y latitud, y tomar el «paralelo» de Canarias por el  $26^\circ$  N. Si consideramos la forma de Colón de «entender» los paralelos, y supuesto que navegase por dicha ortodrómica no se rompió el tratado, pero si tomamos los paralelos como el lugar geométrico de los puntos con la misma latitud (en el sentido actual), el tratado fue roto.

Las dos únicas fuentes que hacen incidencia en el «rumbo al güeste» son el propio «Diario» y Las Casas que sigue a la fuente anterior, por lo que se autoinvalida, pero el «Diario» no es el original de Colón, sino una copia que

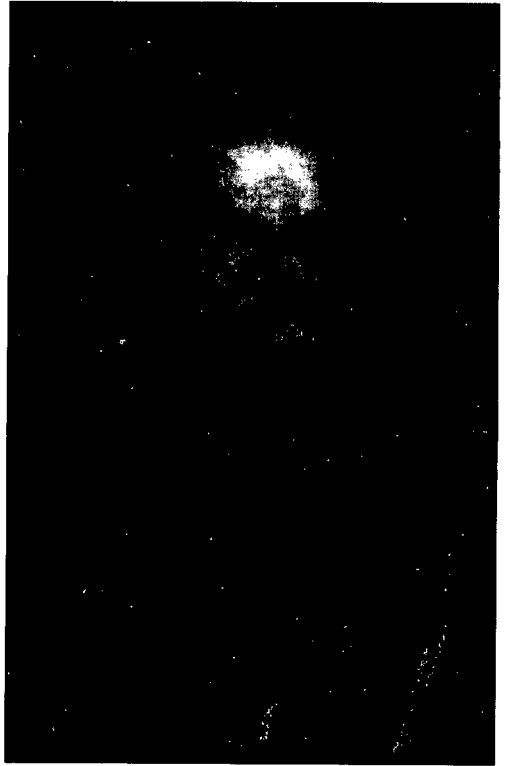
es devuelta a éste por los propios reyes unos días antes de la partida para el Segundo Viaje.

«... Con este correo vos ymbio un treslado del libro que aca dexasteis; el cual a tardado tanto, porque se fyciese secretamente, para questos questan aquí de Portugal, nin otro ninguno, non sopiese dello. E a cabsa desto porque más presto se fyciese, va de dos letras, segund vereis ciertamente.» (Carta de la reina a Colón del 5 de septiembre de 1493) (6).

La copia que ha llegado hasta nosotros parece ser copia de esta devolución, y el original ha desaparecido resultando muy claro el empeño de los reyes de mantener el máximo secreto posible sobre la derrota auténtica del Primer Viaje, por lo que no es una hipótesis demasiado fuera de contexto el pensar que el «rumbo al güeste»

no es más que un enmascaramiento de la realidad, ya que dicho rumbo no conducía al destino adecuado, a no ser que se entienda como paralelo la ortodrómica  $26^\circ$  de la que hablé antes, pero entonces se acabó el tema de Colón navegando por el límite de los alisios en torno al anticiclón de las Azorés, porque de haber navegado siguiendo la línea mencionada se hubiese metido de lleno en el anticiclón, justamente en la temporada que en Canarias se conoce con el nombre de «las calmas».

El «rumbo al güeste» parece entonces una hipótesis rechazable, ya que no lleva al destino deseado, o si lo hace lo hace en una época y a través de unas condiciones meteorológicas de imposible navegación, o al menos de muy difícil travesía atlántica, así que no nos queda más remedio que acudir de nuevo a las fuentes para determinar la posible derrota.



Cristóbal Colón.

(6) RUMEU DE ARMAS, Antonio: *El diario de a bordo de Cristóbal Colón. El problema de la paternidad del extracto*. CSIC. Madrid, 1976.

«... le contó que su marido había sido gran hombre de mar, y que había ido con otros dos capitanes y licencia del Rey de Portugal a descubrir tierra, con pacto de hechas tres partes de lo que se ganase llevase cada uno la suya por suerte. Con cuyo acuerdo, navegando la vuelta de Sudoeste, llegaron a la isla de la Madera y Puerto Santo....».

«... estando en Portugal empezó a conjeturar que del mismo modo que los portugueses navegaban tan lejos al Mediodía, igualmente podría navegarse la vuelta de Occidente, y hallar tierra en aquél viaje.» (7).

Está claro que el proyecto de Colón, desde que en teoría «lo concibe» estando en Portugal, no es acorde con una navegación «rumbo al güeste», sino más bien con una vuelta similar a la que realizan los portugueses para llegar desde San Jorge de la Mina hasta las Azores, así que para ir desde El Hierro a La Española, la «vuelta de Occidente» sería una demora sudoeste, para pasar luego a la demora noroeste, cosa bastante lógica si se tiene en cuenta el valor de la corriente de Canarias y la corriente Atlántica Ecuatorial. Para confirmar este razonamiento de la «vuelta a Occidente» tenemos el testimonio de dos testigos de los Pleitos Colombinos que declaran llamados por el fiscal de la Corona, y que acompañaron a Colón en su primer viaje; el primero de ellos Francisco García Vallejo es en 1515 un marino de la villa de Moguer y que declara ante el escribano Arriola el día 1 de octubre:

«... partieron de la villa de Palos e tocaron en La Gomera e de allí tomaron su derrota para el dicho viaje dende el Fierro e andobieron la buelta del veste ochocientas leguas...»

Es decir, anduvieron «la vuelta del Oeste», la «vuelta de Occidente» que declara Hernando como proyecto paterno, y es un hombre que «estuvo allí», y resta aún otro testigo, que se confiesa compadre de Martín Alonso: García Fernández que en Huelva, el 25 de septiembre del mismo año de 1515, declara al escribano:

«... e que corrieron todos e tres navíos desde la isla del Fierro en el sueste quatrocientas leguas poco más o menos...» (8).

Se comprende fácilmente que desde El Hierro hacia el sueste, 400 leguas no es posible la navegación y que es un error del escribano al que tanto le

---

(7) COLÓN, Hernando: *Historia del Almirante*, versión de Luis Arránz. «Historia 16». Madrid, 1985.

(8) AA., VV: *Pleitos Colombinos IV. Probanzas del Fiscal (1512-1515)*, versión de Manuel Muro Orejón. Escuela de Estudios Hispano Americanos. Sevilla, 1989.

daba el sueste como el «sudueste» (hay que tener en cuenta además la pronunciación de la época), con lo que tenemos la confirmación del testimonio anterior, y aún más, la distancia aproximada en que «la vuelta» se ciñe.

## La legua y la lengua colombinas

Se acepta el testimonio lascasiano de la «ruta al güeste» en una situación similar a la de aceptar el del cura de Los Palacios, bachiller y cronista real Andrés Bernáldez, cuando escribe que Colón afirma ser genovés, y no se admite el mismo testimonio cuando asegura que murió a la edad de 70 años, con lo que al fallecer en 1506 debería haber nacido en 1436, pero entonces no concordaría con la edad apuntada en el documento por el cual un tal Cristóforo Colombo se presenta ante un juzgado de Génova declarando volver a Portugal al día siguiente. Y Colón tiene que ser italiano, aunque en sus escritos quede patente el desconocimiento del genovés del toscano o de cualquiera de las lenguas de la península transalpina.

Lo que nos introduce de lleno en el gran problema colombino: ¿Por qué no se quiere aceptar que Colón utiliza siempre la legua de cuatro millas?; por lo menos hay 4 valores diferentes para la «legua de Colón» desde el del Patronato 12 de Octubre hasta el de Morison, pero yo vuelvo la oración por pasiva, ¿por qué la copia de los Católicos utiliza la legua de cuatro millas reiteradamente?; vemos que aún en la segunda travesía Colón cartea con leguas de 4 millas y eso ¿qué significa?: que Colón no aprendió a navegar en el Mediterráneo, donde dicho valor para todos sus marineros era de tres millas, y lo expone nuevamente en la apostilla 490 que ya he citado. Todo ello le aleja cada vez más de Italia como punto básico de formación incluida la marinera, así que difícilmente pudo haberse enrolado en su juventud en barcos genoveses navegando el Mediterráneo como pretende la historiografía clásica, pues allí habría aprendido a navegar con leguas de tres millas.

Y repito la pregunta, los Católicos intentan por todos los medios esconder el «Diario» de los portugueses y, sin embargo, dejan el «rastros» de la legua de cuatro millas, ¿por qué? La lógica impone que si un portugués descubre el libro, sabe que es de Colón y encuentra que la legua no es de 4 millas, inmediatamente hubiese sospechado que allí había trampa, hay pues que poner en alta consideración la carta en que Juan II llama a Colón «querido amigo» y el porqué de la recalada del «extranjero» en Lisboa al primer tornaviaje.

Pero yo afirmo que Colón dominaba perfectamente el catalán, basta ver en mi libro «La ruta TyD» que él obtiene la derrota y el cálculo de distancias que le lleva a La Española del Atlas Catalán de 1375 y para poder obtener la derrota de tal Atlas hay que entender muy bien el catalán medieval.

Con las fuentes en las manos, y desoyendo al propio Almirante Viejo en lo que respecta a su patria y al destino de su primer viaje, estamos ante un

hombre que tiene el catalán como lengua materna y una formación totalmente portuguesa y de trato afectivo con el rey del país ibérico, que muere en 1506 a la edad de 70 años.

Como antes dije, Colón siempre nos da las medidas sobre la carta (ahora sabemos el por qué), así que las 750 leguas que pregona antes de salir del puerto de Palos, son en realidad  $750 \cdot 18/17$ , lo que da 794, es decir, unas 800, que es lo declarado por el testigo García Vallejo y es a la distancia en la que Manzano sitúa los primeros motines; y la mitad es lo declarado por el testigo García Fernández como navegación en la demora sudoeste. Aunque ambas son distancias muy especiales, porque no es la distancia realmente navegada. La ortodrómica Lucay-El Hierro tiene 800 leguas según Colón y los testigos, y los cálculos de GPS dan un valor de 3.206 millas la pregunta es obvia. ¿Cuál era el valor en millas de la legua de Colón?: 4 millas por legua, valor que él no se cansa de repetir una y otra vez en el «Diario», así que las distancias que dan los testigos son las distancias medidas sobre la ortodrómica de unión de los puertos de salida y llegada, forma de controlar la navegación que ya explicó Raimón Llull en 1285.

Colón utiliza la legua de cuatro millas, y cuando habla del primer viaje las distancias hacen referencias a la proyección de la auténtica derrota sobre la ortodrómica que une los puntos origen y destino, lo que indica que el Atlas catalán, además de ser una proyección conforme (que mantiene los ángulos reales al proyectarlos sobre un plano), sustituye los arcos de ortodrómicar por rectas, y es consecuencia de cómo se carteara en la época, aunque probarlo aquí sería explicar casi media tesis doctoral propia.

Pero ¿es posible conocer la derrota de ese primer viaje?, conocemos las demoras que ya he dicho que son de 42 sobre la ortodrómica del puerto de salida, en dirección sudoeste, y la simétrica respecto a la perpendicular a la línea anterior en su punto medio, desde el puerto de llegada; el cálculo de la derrota da la explicación a la doble contabilidad colombina. Según el «Diario» y recogido posteriormente por Hernando y por Las Casas, Colón lleva dos cuentas, una «falsa» que es la que expone a la tripulación para que no se desanime, y una «verdadera» que es la que guarda para sí. Eso es difícilmente creíble, ya que navegando por estima hay que conocer muy bien la nave y las condiciones para obtener puntos aproximados, y Colón llevaba más de 7 años sin navegar y desconocía ambas cosas, pero además con unos compañeros de viaje como los Pinzones, piratas reconocidos en el Atlántico y el Mediterráneo, poco podía ocultar Colón. Y por si todo ello fuera poco, la Real Provisión de 30 de abril de 1492, de los Católicos, por la cual a Colón se le confieren los poderes para organizar la Armada, le nombra capitán de ésta (sin ni siquiera otorgarle el título de Don), y de las declaraciones de los testigos de los Pleitos Colombinos se deduce claramente que Martín Alonso era el capitán mayor de los tres navíos.

Con estos datos en la mano, un marino como Morison, o Mc Elroy, o la



expedición de la National Geographis se tendrían que haber dado cuenta que la función de Colón era la de recibir la información, cartear y fijar el rumbo de timonel del siguiente período de navegación, y los motines sobrevienen cuando capitanes y marinos no están de acuerdo con esos rumbos (entendiendo el rumbo no como ángulo con respecto al meridiano, sino como dirección sobre la Rosa); de ahí el posterior pleito de la familia Pinzón.

Entonces, ambas cuentas no son más que las proyecciones de la derrota sobre una pareja de ejes ortogonales, uno de ellos la ortodrómica El Hierro-La Española y el otro un meridiano perpendicular a dicha curva por El Hierro.

Yo he trazado la demora y una simulación de la derrota sobre la Mercator 191 del Atlántico Norte y hay que poner varios inconvenientes; en primer lugar, como consecuencia de la transformación de ortodrómicas en loxodrómicas y de la distinta que marca la Mercator con respecto a la realidad, la demora corta a las Bahamas. En segundo lugar no he trazado todo los puntos, sino únicamente los de las distintas ceñidas y las he unido con segmentos de loxodrómica paralelos a las demoras, excepto el primer punto, y eso es lo que ofrece la figura 4, pero entiendo que la reconstrucción de la Mercator es la más apropiada al medio de publicación.

Que el sistema de navegación por coordenadas era conocido desde el siglo XI nos lo testimonia el propio Roger Bacon en el XII, pero era un sistema sospechoso para la Iglesia, ya que fundamentalmente era utilizado por los

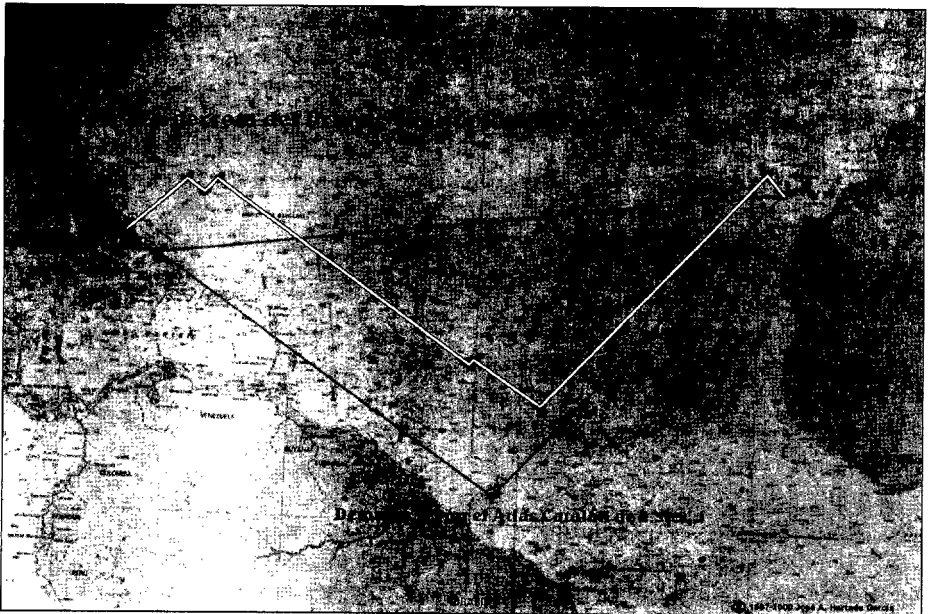


Figura 4.

judíos y musulmanes del norte de África, así que raramente era utilizado por la cristiandad, pero los asesores conversos de los católicos encontraron el sistema perfecto para esconder a las miradas inoportunas de cualquiera la derrota real del Primer Viaje.

## Conclusiones

Colón sigue el Atlas catalán de 1375 para llegar a América.

Todas las confusiones que tiene la historiografía con respecto a la legua es porque no han distinguido los valores reales de los valores sobre la carta, y por la magnífica trampa de los servicios secretos de los católicos de «esconder» la trasgresión del tratado de Alcaçovas tras una derrota expresada en un sistema de coordenadas «rectangulares».

La reconstrucción real de la primera derrota la tengo ya en su fase definitiva, lo aquí expuesto es una aproximación.

Colón se expresaba y leía el catalán perfectamente para poder entender el Atlas.

## BIBLIOGRAFÍA

- MANZANO, Juan: *Colón y su secreto: El predescubrimiento*. Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1989.
- VERDERA, Nito: *Cristóbal Colón, originario de Ibiza y criptojudío*. Consell Insular de Eivissa y Formentera. Eivissa, 1999.
- VERDERA, Nito: *Cristóbal Colón catalanoparlante*. Mediterrània-Eivissa. Eivissa, 1994.
- HURTADO GARCÍA, José Antonio: *La Ruta T y D*. Consejería de Presidencia y Relaciones Institucionales del Gobierno de Canarias. Santa Cruz de Tenerife, 1999.



# LA FLOTA FANTASMA DEL ATOLÓN DE BIKINI

Alejandro ANCA ALAMILLO



N 1946 los Estados Unidos de América lanzaron en un perdido atolón de la Micronesia dos bombas atómicas similares en potencia a las que arrasaron un año antes las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki. Su objetivo: evaluar y calcular con más precisión los dramáticos efectos destructores de esa nueva arma, esta vez, ante un enemigo imaginario: una numerosa e inmóvil flota de buques, de diferentes clases, veteranos todos ellos de la segunda guerra mundial.

## La bomba «A»

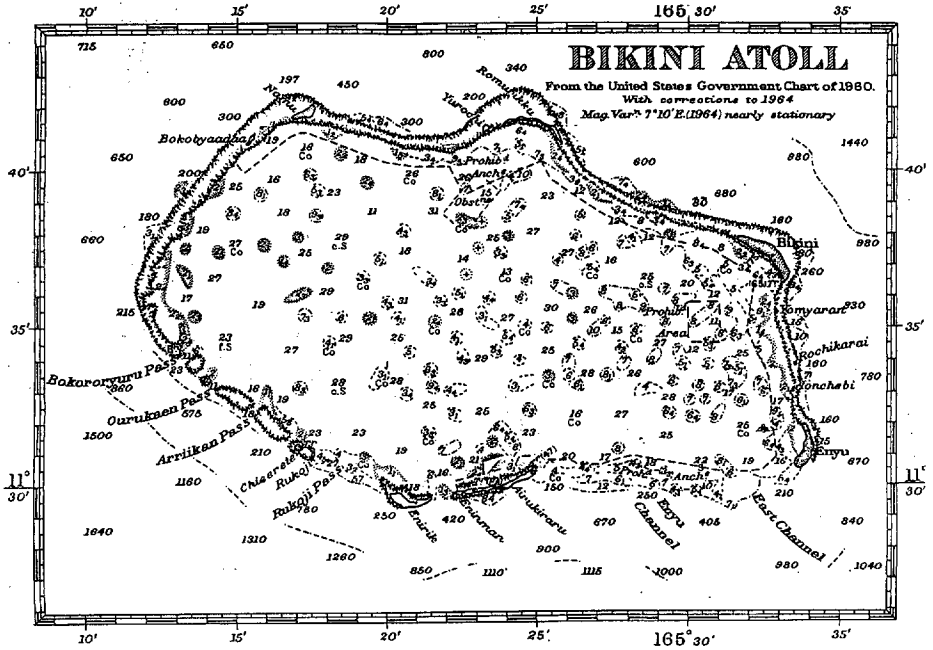
Recordemos que en las postrimerías de la segunda guerra mundial, un grupo de físicos estadounidenses, dirigidos por Julius Robert Oppenheimer (1), conseguían la invención de una potente y devastadora nueva arma: la bomba atómica. La primera de ellas, bautizada como *Gadget*, fue ensayada el 16 de julio de 1945 en el desierto de Nevada, cerca de las proximidades de la base militar de Alamogordo (Nuevo México), en lo que fue un acto de grave irresponsabilidad del gobierno estadounidense para con la seguridad mundial, ya que no se sabía si la misma produciría un efecto en cadena incontrolable.

La segunda (*Little Boy*), y la tercera (*Fat man*), como es sabido, se lanzaron el 6 y el 9 de agosto en las ciudades de Hiroshima (2) y Nagasaki con la

---

(1) Nacido en Nueva York en 1904, fue profesor de la Universidad de California, realizando importantes investigaciones sobre la teoría cuántica del átomo. En 1943 fue nombrado director del laboratorio de Los Álamos durante la fabricación de la primera bomba atómica. Presidente de la Comisión Consultiva de Energía Atómica, fue destituido de su cargo al negarse, por razones éticas, a colaborar en la fabricación de la bomba de hidrógeno. Sobre este último aspecto de su biografía, nos viene a la memoria la anécdota ocurrida un día antes de la explosión de Hiroshima: un joven científico de su equipo entró en su despacho para sugerirle que sería mejor que la bomba explotase más cerca del suelo, y conseguir así que los productos de la escisión se mezclasen con el polvo y con los escombros, contaminando de esta manera más eficazmente la ciudad y matando, por tanto, a más gente. Oppenheimer, furioso, no quiso oír más, y le echó fuera de su oficina.

(2) Hace poco en la prensa nos enteramos de la muerte (el 17 de marzo de 2000, a los 81 años, en la localidad de Windermere, Estado de Florida) de Tom Ferebee, el hombre que apretó el botón de sincronización que hacía automática la secuencia de lanzamiento de la bomba en el bombardero estadounidense *Enola Gay*.



excusa de forzar la rendición de Japón, objetivo que, si bien se consiguió cinco días después, probablemente se hubiera producido de igual manera meses más tarde, lo que hubiera ahorrado el brutal coste en vidas humanas que causó en la sociedad civil nipona.

Seguramente los propios americanos nunca llegaron a ser del todo conscientes del efecto devastador que ambas producirían, y es que, no es lo mismo probar la bomba en un desierto que en un enclave urbano populoso. Tampoco se conocían los efectos de la radiactividad, que a la postre fueron tan temidos e igualmente letales como la propia onda expansiva.

En un magnífico artículo publicado recientemente en las páginas de nuestra REVISTA (3), queda reflejado a la perfección tal desconocimiento. Una cosa, no obstante, quedó suficientemente clara: con sólo una de ellas se podía destruir por completo una ciudad, pero pronto se plantearon nuevas incógnitas... ¿cómo afectaría su uso ante una flota enemiga?, ¿qué sería más eficaz, hacerla estallar en el aire o bajo el agua?, ¿serían capaces los buques de guerra de soportarla, o habría que modificar sustancialmente sus diseños?, ¿cuáles eran y cómo se podrían reducir los efectos que producía la radiación en los seres vivos?

(3) JAR TORRE, LUIS: *El proyecto Manhattan y sus chapuzas*. REVISTA GENERAL DE MARINA, enero-febrero de 2000.

Demasiadas preguntas que necesitaban tener su respuesta. La guerra había acabado pero se debía continuar con las experiencias.

## Los preparativos

Inicialmente se programó lanzar tres bombas: la primera, denominada test *Able*, se haría detonar en el aire; la segunda, test *Baker*, lo sería bajo el agua a poca profundidad, y la tercera, test *Charlie*, también bajo el agua, en este caso a gran profundidad (300-600 metros).

Finalmente se decidió realizar solamente las dos primeras, en una operación que se bautizó con el nombre de *Operation Crossroads* (Operación Encrucijada). A la *Able*, se la haría estallar a 50 metros del suelo, y a la *Baker* a 27 metros bajo el agua.

Aunque estaba previsto que la primera de ellas se lanzara el 15 de mayo, se hizo posponer la fecha por decisión directa del presidente Truman, a fin de permitir la asistencia a las pruebas de congresistas y observadores aliados.

El lugar escogido fue un recóndito lugar en medio del Pacífico, el atolón de Bikini, en el que vivían solamente 167 habitantes que fueron sin mayor problema evacuados a 1.200 kilómetros de distancia, a la isla de Kili.

Se reunió a una numerosa variopinta flota de buques (81 en total) pertenecientes en su mayoría a la Marina estadounidense junto con algunos captura-





En esta espectacular fotografía, podemos distinguir la silueta del *Saratoga* en el momento de la explosión de la *Baker*.

situados a distancias que rondaban los diversos instrumentos científicos y cámaras con las que captar el momento de la detonación. También se invitó a seis periodistas de la agencia United Press que fueron testigos de excepción del acontecimiento, a la vez que molestos, como veremos más adelante, notarios de la actualidad.

## El test *Able*

Nos podemos imaginar los instantes previos a la explosión. Los buques observados desde la distancia esperaban inmóviles, perfectamente colocados su inminente final. Seguramente aquellos privilegiados espectadores no se podían imaginar que aquel día soleado, un día como otro cualquiera en aquel remoto lugar de ensueño bañado por las tranquilas aguas del Pacífico, instantes después se convertiría en un infierno. Era el 1 de julio de 1946.

Desde la cercana isla de Kwajalein despegó a las 0555 horas el bombardero *B-29 Dave's Dream* que llevaba a la *Able*. A las 0850 lanzaba la bomba, siendo detonada a 157 metros sobre la superficie del mar. El centro teórico de la explosión era el acorazado *Nevada*, pero debido a un error mecánico la bomba estalló tres segundos antes de la hora señalada a 649 metros del objetivo, con tan mala fortuna que



El acorazado *Pennsylvania* uno de los buques suicidas utilizados en Bikini.

dos a japoneses y alemanes, quedando todos fondeados en el centro de la laguna en dos círculos concéntricos. Seguidamente se embarcaron en ellos cerdos, cabras y ratones encerrados sin más protección que los débiles cajones de madera en los que fueron transportados. Perfectas cobayas con las que comprobar de nuevo los efectos de la bomba en los seres vivos.

También fueron expuestos a la radiación varias muestras de cerveza, para ser recogidas con posterioridad y transportarlas a los laboratorios de Washington para darlas a beber a varias clases de animales con fines experimentales.

Se establecieron un número considerable de puestos de observación

18 a 32 kilómetros, además de instalar

cayó en la vertical del transporte *Guillian*, precisamente el buque al que se le habían embarcado los instrumentos de registro científico más importantes, y que resultó totalmente destruido.

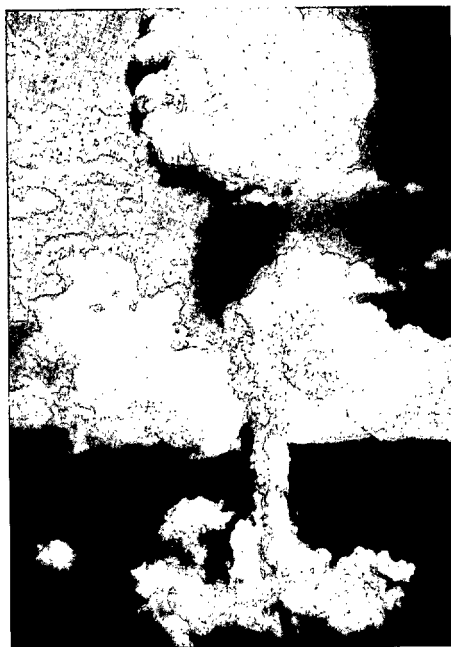
La explosión por lo demás, fue como se esperaba: espectacular. Durante dos segundos se pudo apreciar la bola de fuego, rápidamente oscurecida por el hongo que se levantó majestuoso sobre el pequeño atolón, que pareciese desaparecer para siempre bajo las aguas. La energía liberada por la bomba fue la normal, 19,1 kilotonos. Los buques hundidos, además del citado *Guillian*, fueron los destructores *Lamson* y *Anderson* y el crucero ligero japonés *Sakawa*.

A las cuatro horas de la explosión, las patrullas de seguridad y control entraron «alegremente» en la laguna de Bikini. El día 3, incluso una de ellas embarcó en el mismísimo *Nevada* y comprobó cómo, escasamente a 100 metros de su popa resquebrajada y fundida por los millones de grados de calor producidos por la explosión, los animales sobrevivientes seguían, aparentemente al menos, realizando su vida normal.

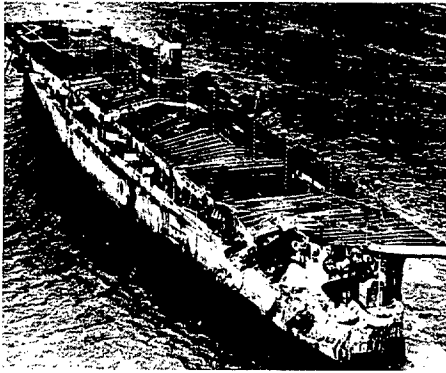
Ese mismo día, el secretario de la Marina norteamericana, Forrestal, y el almirante Blandy, responsable de la operación, procedieron a reconocer los buques de la prueba, subiendo incluso al acorazado *New York*, encontrándolo, a pesar de estar averiado de proa a popa, en «situación de poder navegar por sus propios medios». En este mismo buque se produjo un hallazgo verdaderamente curioso: la sombra de una silla plegable metálica que se encontraba recostada sobre la torreta de los cañones de proa quedó proyectada sobre la cubierta a consecuencia del destello de la explosión. Como vemos los peligros de la radiación eran supinamente ignorados.

En su reconocimiento, una de las mayores sorpresas fue comprobar que los acorazados resultaron poco dañados y capaces mecánicamente de seguir operando, cosa que decepcionó las expectativas de una destrucción total de la flota suicida.

En declaraciones hechas por el almirante Sir John Cunningham, primer Lord del Mar, el 2 de julio, éste decía: «La Marina sabe, de resultas de su



El hongo de *Able* emerge majestuoso del atolón.



Así quedó el portaaviones *Independence* después de las pruebas

lucha contra los sumergibles, cuán próxima al buque tiene que ser, en aguas profundas, una explosión para que se logre pleno efecto».

Se hicieron las inevitables comparaciones entre los daños causados por la bomba atómica de Bikini y los producidos por el ataque japonés a Pearl Harbor. Llegándose a la conclusión de que las destrucciones logradas por los japoneses fueron superiores a las causadas en Bikini, señalándose, además, que los nipones emplearon un número relativamente escaso de bombas en su ataque.

A la prensa allí destacada tampoco le faltó tiempo para echar leña al fuego y culpar la incapacidad del bombardero para colocar la bomba dentro del radio de 166 metros, lo que impidió que se produjeran los daños deseados y se obtuvieran los datos científicos de más valor. Rápidamente el almirante Blandy quitó hierro al asunto (4), señalando que la bomba estalló en el «tiempo calculado y a la altura deseada» (5).

La prueba en aquel momento para el mando americano había resultado un fiasco; sólo mucho tiempo después se valoraron convenientemente los devastadores efectos de la bomba.

### Test Baker

La prueba del 25 de julio (se había previsto días antes, el 12 de julio) fue la primera explosión atómica que se realizó bajo el agua. Meses antes, en la estación experimental de minas, situada en el río Patuxent (Virginia), se realizaron una serie de experimentos de explosiones submarinas, a fin de recoger datos y simular lo que podría suceder en Bikini.

Para tal fin, se preparó un buque de desembarco, el *LSM-60*, al que se le agujereó el casco para poder suspender la bomba. A un kilómetro y medio al sur de aquella fondearon al *Saratoga*, al norte el *Arkansas* y el *Nagato*, además de los 69 buques supervivientes de la anterior prueba. El objetivo principal de la prueba serían los cruceros pesados y submarinos en inmersión.

(4) En unas declaraciones efectuadas el 10 de julio.

(5) Mentira piadosa, ya que el diseño de la bomba, unido a su gran peso y pobre coeficiente balístico, hacían que fuera impredecible determinar con exactitud el momento de su explosión.



Una cámara blindada, bajo la barcaza, tenía el objetivo enfocado directamente al punto de la explosión; otra más filmaría en el aire el momento, a bordo de un superbombardero. En este caso, los observadores se hallaban a menor distancia del lugar de la explosión.

Su detonación fue efectuada por radio a las 8,35 horas, alzándose el hongo a babor del portaaviones, levantando a unos 1.500 metros de altura dos millones de toneladas de agua y fango. La tremenda detonación creó una espectacular ola de veintiocho metros, que se desplazaba a una velocidad de 45 nudos. Liberó algo más de energía que *Able*, llegando a los 20,3 kilómetros.

Como es lógico la *LSM-60* quedó desintegrada por la explosión, y tanto la barcaza petrolera de cemento *YO-160* como el acorazado *Arkansas* se hundieron inmediatamente, mientras que el *Saratoga* aún aguantó unas horas a flote hasta que su inundación progresiva le llevó al fondo. El *Nagato* se hundió a los cuatro días durante la noche.

Como en la anterior prueba, las condiciones de seguridad, en aquel momento aceptadas, permitieron que a las pocas horas de estallar *Baker* un grupo de buzos llegará hasta el pecio del *Arkansas*, que yacía invertido en el fondo de la laguna, formando una sola pieza. Más tarde continuaron desarrollando su trabajo intentando el salvamento de tres submarinos que habían quedado cubiertos por el cieno.

No obstante, después de la prueba *Baker* hubo que esperar seis días antes de que nadie pudiera subir a alguno de los buques. La frustración de los militares se hizo una vez más patente al comprobar que una buena cantidad de animales sobrevivieron a esta segunda explosión, conclusión bastante engañosa e irónicamente comentada por un conocido científico de aquel tiempo que aseguraba: «Estúdielos y los verás caer».

## El epílogo de las pruebas

Todos los buques utilizados en las experiencias, salvo contadas excepciones, se reunieron en Kwajalein para comprobar su estado. Cuarenta y cinco de ellos fueron apartados del servicio y sólo algunos de ellos se conservaron para su estudio; de entre éstos, unos pocos fueron cuidadosamente barridos, lavados y limpiados con agua dulce no contaminada, con agua de mar y hasta con ácidos y otros productos químicos; sus cubiertas rascadas; se les volvió a pintar de nuevo con pintura que contenía plomo, para actuar como pantalla contra la radiactividad. Nada sirvió. Dos semanas después de la explosión los buques así tratados tenían la misma radiactividad que al principio. La utilidad de aquellos buques de guerra era la misma que si estuvieran en el fondo del mar. Del resto, la mayoría fueron hundidos por el riesgo que suponía su radiactividad latente, dado que el coste que hubiera supuesto el repararlos y alejarlos de las islas Marshall sobrepasaría con creces el valor como chatarra de cada uno de ellos.

Los animales que sobrevivieron (unos 1.000) fueron embarcados en el *Burleson* a últimos de septiembre para ser enviados al Centro de Estudios Médicos Navales de Bethesda (Maryland) para su estudio.

## Conclusiones

Las averías producidas en los buques en el test *Able* se mostraron casi siempre en las superestructuras de los buques, mientras que en la *Baker* los daños se localizaron en la obra viva de los navíos y los acoplamientos interiores.

De San Francisco a Bikini se llevaron 4.500 ratas blancas, 200 cerdos y 200 cabras. De éstos, 3.030 ratas blancas, 176 cabras y 146 cerdos fueron sometidos al test *Able*, encerrados en jaulas en distintas partes de 22 buques. La estadística indicó que el 10 por 100 perecieron por efecto de la onda de choque. Otro 10 por 100 murió al poco tiempo por radiactividad. Otro 10 por 100 resultó sacrificado para su examen.

Para el test *Baker* se echó mano a 200 ratas blancas y 20 cerdos. No se utilizaron cabras por no disponerse de ellas. Los animales fueron situados en cuatro buques suicidas, ocupando los cerdos los alojamientos médicos del buque exclusivamente. En esta experiencia ninguno de los animales murió por la onda expansiva, pero la dolencia contraída por causa de la radiactividad fue fatal para todos los cerdos. Seis se hallaron muertos a los cuatro días de la explosión y el resto pereció a las dos semanas. Setenta y siete ratas blancas murieron por efecto de la ráfaga, radiactividad y otros motivos. Veinte días más tarde fallecieron otras 49 por efecto de las radiaciones.

Los peritos de energía atómica del Estado Mayor, en un informe preliminar que enviaron al presidente de los Estados Unidos, dictaminaron que las bombas atómicas de Bikini averiaron más barcos de los que habían sido averiados por explosión alguna, además de manifestar que la prueba había demostrado la necesidad de trazar nuevos planes para la construcción de los barcos de guerra, para así disminuir las averías en las superestructuras de aquéllos y las bajas entre las dotaciones a causa de las futuras explosiones atómicas.

Ecológicamente, los resultados fueron más contundentes. Los peces y algas habían «tragado» tanta radiactividad que, después de recogerse, podían hacer ellos mismos sus propias radiografías, y es que, cuando se les colocaba en placas fotográficas, su espina producía la radiación suficiente para que quedaran impresionadas en ellas. Toda la zona quedó severamente contaminada, para acabar de ser rematada años más tarde, el 1 de marzo de 1954, con la mayor explosión termonuclear de la historia, que borraba del mapa para siempre tres de sus islas (Bokbata, Boklotoaton y Bokuejun).

Después de aquello se llegó a asegurar que al menos durante 70 años ningún ser viviente podría subsistir en este lugar; sin embargo, la vida ha resurgido desafiando al magno poder de la bomba, cubriendo en la actualidad el acero de las que fueron sus víctimas.

## BUQUES PARTICIPANTES EN LAS EXPLOSIONES EN BIKINI

<i>Anderson</i>	D, H/A	<i>Fallon</i>	T, S/A	<i>LCT-1113</i>	Db, S/P
<i>Arkansas</i>	A, H/B	<i>Filmore</i>	T, I/D	<i>LCT-1114</i>	Db, S/P
<i>Cortland</i>	T, I/D	<i>Gasconade</i>	T, S/A	<i>LCT-1132</i>	Db, S/P
<i>Geneva</i>	T, I/D	<i>Guillian</i>	T, H/A	<i>LCT-1175</i>	Db, S/P
<i>Apogon</i>	S, H/B	<i>Hughes</i>	D, S/A	<i>LCT-1187</i>	Db, S/P
<i>ARDC-13</i>	D, S/H	<i>ICI-620</i>	D, S/P	<i>LCT-1237</i>	Db, S/P
<i>Bladen</i>	T, I/D	<i>Independence</i>	PA, S/A	<i>LCT-1268</i>	Db, S/P
<i>Banner</i>	T, S/A	<i>Lamson</i>	D, H/B	<i>LCT-1415</i>	Db, S/P
<i>Barrow</i>	T, S/A	<i>LCI-327</i>	Db, S/P	<i>LST-52</i>	Db, S/A
<i>Bracken</i>	T, S/A	<i>LCI-332</i>	Db, S/P	<i>LST-125</i>	Db, S/P
<i>Briscof</i>	T, S/A	<i>LCI-620</i>	Db, S/P	<i>LST-133</i>	Db, S/A
<i>Brule</i>	T, S/A	<i>LCT-412</i>	Db, S/P	<i>LST-220</i>	Db, S/A
<i>Butte</i>	T, S/A	<i>LCT-414</i>	Db, S/P	<i>LST-545</i>	Db, S/A
<i>Carlisle</i>	T, H/B	<i>LCT-812</i>	Db, S/P	<i>LST-661</i>	Db, S/A
<i>Carteret</i>	T, S/A	<i>LCT-814</i>	Db, S/P	<i>Mayrant</i>	Db, S/A
<i>Cartron</i>	T, S/A	<i>LCT-816</i>	Db, S/P	<i>Mugford</i>	Db, S/A
<i>Crittenden</i>	T, S/A	<i>LCT-818</i>	Db, S/P	<i>Mustin</i>	Db, S/A
<i>Dawson</i>	T, S/A	<i>LCT-1078</i>	Db, S/P	<i>Nagato</i>	A, H/B
<i>Dentuda</i>	S, I/D	<i>LCT-1013</i>	Db, S/P	<i>Nevada</i>	A, S/A
<i>Parche</i>	S, I/D	<i>Pennsylvania</i>	A, S/A	<i>New York</i>	A, S/A

**BUQUES PARTICIPANTES EN LAS EXPLOSIONES EN BIKINI**  
(Continuación)

<i>Niagara</i>	T, I/D	<i>Salt Lake City</i>	C, S/A	<i>Searaven</i>	S, I/D
<i>Pensacola</i>	C, S/A	<i>Stack</i>	D, S/A	<i>Skate</i>	S, I/D
<i>Pilotfish</i>	S, H/B	<i>State</i>	S, S/A	<i>Skipjask</i>	S, H/B
<i>Prinz Eugen</i>	A, S/A	<i>Tuna</i>	S, I/D	<i>Wilson</i>	D, S/A
<i>Ralph Talbot</i>	D, S/A	<i>Trippe</i>	D, S/A	<i>YO-160</i>	B, H/B
<i>Rhind</i>	D, S/A	<i>Wainwright</i>	D, S/A	<i>YOG-83</i>	B, S/P
<i>Sakawa</i>	C, H/B	<i>Saratoga</i>	PA, H/B		

D: destructor.

A: acorazado

T: transporte.

Dq: dique.

B: barcaza.

PA: portaaviones.

S: submarino.

Db: desembarco.

C: crucero.

H/A: hundido por explosión *Able*.

H/B: hundido por explosión *Baker*.

I/D: insignificante, continúa en servicio.

S/A: severo, apartado del servicio

S/P: severo, hundido posteriormente.

BIBLIOGRAFÍA

JORDAN, John: *Guía ilustrada de los acorazados y cruceros de batalla*. Editorial San Martín. Madrid, 1986.

VV. AA.: *Enciclopedia de la guerra en La Mar. Desde los primeros buques acorazados a nuestros días*. Editorial San Martín. Madrid, 1986.

MORGAN, Edward P.: *La descendencia invisible de la bomba atómica*. REVISTA GENERAL DE MARINA. Cuaderno de mayo de 1948.

SEMPRÚN, Alfredo: *La vida después de la Bomba*. Blanco y Negro.

SIECHE, Erwing F.: *The German heavy cruiser Prinz Eugen. A career under two Flags*. Warship International, núm. 3 de 1990.

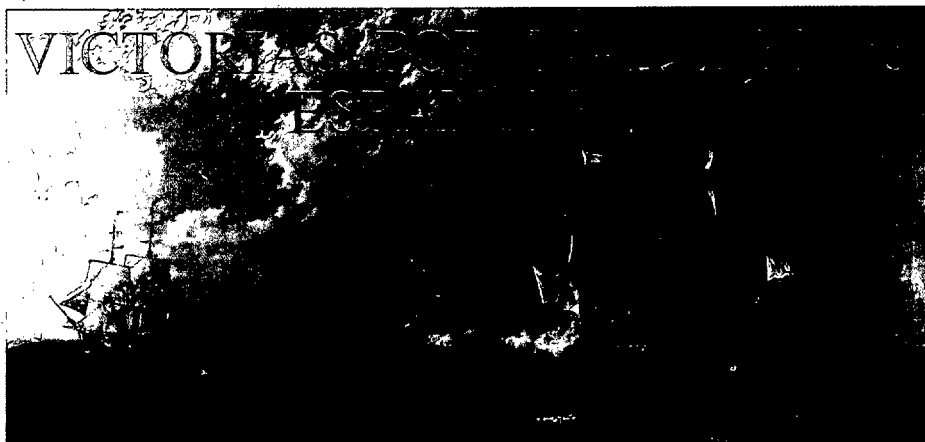
JAR TORRE, Luis: *El Proyecto de Manhattan y sus chapuzas*. REVISTA GENERAL DE MARINA, cuaderno de enero-febrero de 2000.

Diario ABC.

REVISTA GENERAL DE MARINA (años 1946 y 1975).

Biblioteca Nacional.

Documentación recopilada por don Critino Castroviejo.



## TRIUNFOS DE LAS GALERAS (II)

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
del Círculo Naval Español



RECORDARÁN nuestros lectores, como hace poco decíamos que las galeras eran buques que no podían enfrentarse en condiciones normales a los galeones, mucho mejor artillados, más altos de bordas y con una recia estructura en sus cascos que les ponía a salvo del espolón de éstas. Todo ello es bien cierto, pero también lo es que el valor, la destreza y el saber aprovecharse de unas circunstancias favorables, hicieron que en muchas ocasiones las galeras salieran vencedoras, aunque no sin pagar un alto precio.

De entre esas ocasiones, el lector ha tenido un buen ejemplo con los éxitos de las galeras que sirvieron en Blavet y Flandes al mando de Brochero y Spínola, contra ingleses y holandeses, incluyendo su desembarco en Cornualles. Tal vez, y pese a que a sus faltas añadían en ese escenario el estar poco dotadas para soportar aquellos mares y climas, su éxito se debió a la sorpresa táctica sobre enemigos nada acostumbrados a tal tipo de buques. Y es bien cierto que poco duraron sus operaciones, siendo substituidas en adelante por fragatas, zabras o pequeños galeones utilizados con tanto acierto por nuestros corsarios y escuadra de Dunquerque.

Pero en sus propias aguas mediterráneas, las galeras cosecharon todavía durante largos años asombrosos éxitos.

## Tarragona, 1641

Corrían por entonces malos tiempos para la monarquía de Felipe IV: a la ya larga lucha contra la mayor parte de Europa se habían unido en 1640 las rebeliones de Portugal y Cataluña, debilitando aún más unas fuerzas que daban signos de agotamiento.

Una de las pocas plazas, y desde luego la más importante, que permanecía fiel al rey en Cataluña era Tarragona, asediada por un ejército francés y bloqueada por una escuadra al mando de Henry D'Escoubleau, señor de Sourdis y, sorprendentemente, arzobispo de Burdeos.

Aunque no se temía un asalto, la falta de alimentos en la sitiada plaza era tal que se temía su rendición en breve plazo. Había que enviar esos suministros, y sólo era posible por mar. Desgraciadamente, la situación de nuestras escuadras era por entonces más que comprometida: tras el desastre de 1639 de las Dunas, la campaña de Brasil del año siguiente y la dura lucha en todos los mares contra tantos enemigos, apenas había buques de alto bordo dispuestos para el trascendental cometido. Sólo estaban disponibles las galeras, y a ellas se tuvo que encomendar una misión que se situaba entre lo temerario y lo imposible.

Su jefe, García de Toledo, duque de Fernandina y marqués de Villafranca, reunió hasta 41 galeras, uniendo las escuadras de Nápoles, Sicilia, Génova y España, aparte de ocho bergantines. Las provisiones se embarcaron en ocho de las de España y en cinco bergantines.

La misión parecía realmente imposible, pues Sourdis contaba con 27 galeones formados en línea, cinco brulotes o buques incendiarios y otras 14 galeras. Si recordamos lo que hizo el toledano Rivera con seis galeones a nada menos que 55 galeras turcas unos años antes, comprobaremos que la cosa era más que ardua.

Pero don García no dudó: aprovechando que el viento había caído, ordenó un ataque el amanecer del 4 de julio. Mientras 29 de sus galeras empeñaban la línea francesa, en la que galeones y galeras se intercalaban, él, al mando de otras cuatro que escoltaban a las ocho con las provisiones y los cinco bergantines, aprovecharía el humo y la confusión del combate para cruzar la línea enemiga y llegar a Tarragona.

Tan audaz plan dio el resultado apetecido, atravesando la línea enemiga por su mismo centro, entre las divisiones de los almirantes Du Cangé y Casenac, y sólo la última de las galeras, la *San Felipe*, aferrada por tres de las enemigas, resultó apresada tras dura lucha. Pero el resto, con las vitales provisiones, llegó felizmente a la necesitada plaza. A todo esto, el combate se había generalizado, remolcando las galeras francesas a sus galeones para situarlos en posición de tiro.

Don García hizo entrega, con toda parsimonia, de las provisiones, confirió con el jefe de la plaza y reembarcó en su capitana, dispuesto a forzar de nuevo la línea enemiga. Para entonces se había levantado el viento, y a barlovento de sus enemigos el audaz almirante español volvió a sobrepasar la

asombrada línea enemiga, con la particularidad de que, al pasar junto al navío de Sourdis, don García ordenó suspender la boga durante dos compases, con los remos en el aire, mostrando a su enemigo el poco temor que le tenía. Incorporado a su grueso, no tardó en retirarse, cumplida su misión.

El chasqueado Sourdis decidió entonces vengarse de las que habían quedado en el puerto cargadas aún de provisiones, cañoneándolas intensamente y lanzando contra ellas sus cinco buques incendiarios. Pero sólo logró perder los brulotes y gastar municiones, pues sus únicos resultados consistieron en averiar tres de ellas.

Al precio de una galera, unos 300 muertos y otros tantos prisioneros, se había salvado la plaza. En la corte francesa la indignación y las críticas contra Sourdis fueron unánimes, tanto por no haber vencido a una fuerza tan inferior como por no haber impedido el socorro de la plaza y, peor aún, la retirada de don García.

Con las provisiones llevadas, Tarragona pudo resistir mes y medio más, hasta que una improvisada escuadra, al mando de don García nuevamente y compuesta de 30 galeones, 4 pataches, las 29 galeras restantes y 65 pequeños buques con todo género de suministros, se presentó ante Tarragona el 20 de agosto. Para entonces Sourdis contaba con 26 galeones, 4 brulotes, 19 galeras y 8 bergantines.

Los franceses, sabiéndose inferiores, no tardaron en retirarse, tanto más por cuanto las ocho galeras bloqueadas en Tarragona hicieron una salida, cogiendo a la escuadra gala entre dos fuegos. El duro cañoneo duró cinco horas, de las tres de la tarde hasta las ocho, en que la oscuridad impidió la lucha. Tras ser seguida por la española durante varios días, la francesa volvió derrotada por completo a las costas de Provenza. La irritación en Francia por la desastrosa campaña descargó sobre Sourdis, quien no volvió a tener ningún mando naval. En España, el conde-duque de Olivares consideró que don García había dejado escapar la oportunidad de obtener una victoria completa sobre la escuadra enemiga, por lo que le destituyó, sin tener en cuenta lo improvisado de su escuadra, en la que más de la mitad de los galeones eran buques extranjeros alquilados y con tripulaciones renuentes a combatir, por lo que sólo sirvieron literalmente para «hacer bulto». Pese a todo ello, y debido también a la inquina entre sus dos familias, Olivares destituyó y encausó a don García, que merecía otro trato bien distinto.

En cualquier caso, había mostrado su decisión, destreza y valor en el socorro a la plaza con sus galeras en julio, burlando a una escuadra mixta muy superior.

## Tortosa, 1650

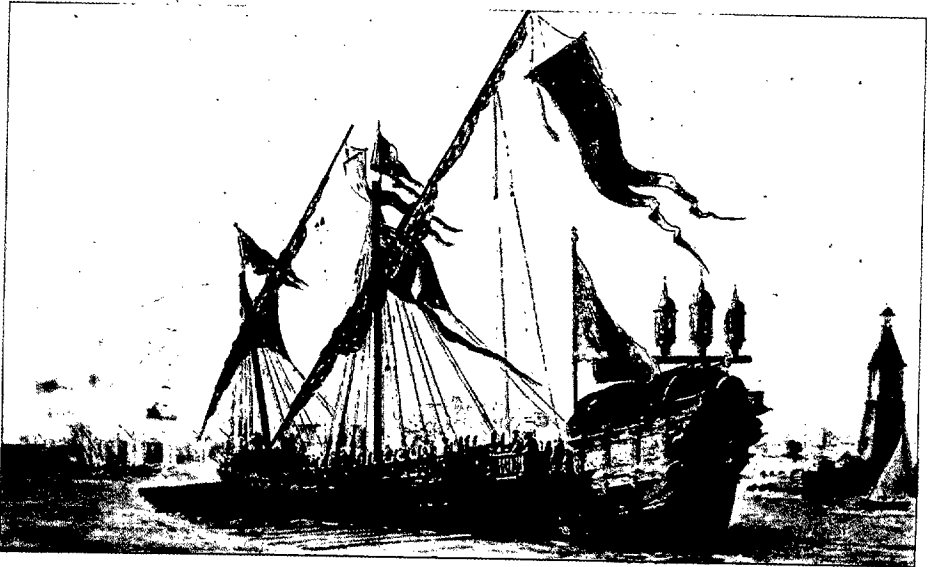
Otro hecho de armas posterior dejó bien claro que las galeras aún podían hacer más. La guerra proseguía en Cataluña, y las tropas de Felipe IV asediaban

por entonces Tortosa. Para bloquear la plaza por mar, se hallaba una pequeña escuadra de galeras, cinco de España y una de Cerdeña, al mando de don Francisco Fernández de la Cueva, duque de Alburquerque, basada en los Alfaques.

Como en Tortosa la escasez de provisiones era ya crítica, el mando francés organizó una pequeña flotilla de transportes. A ésta daría escolta una división de cuatro pequeños galeones, al mando del barón de Ligny. Mientras Ligny se desembarazaba fácilmente de las galeras, el convoy pondría sus abastecimientos en tierra.

Enterado Alburquerque de los planes enemigos, zarpó el 23 de noviembre, llegando a Tortosa al amanecer del día siguiente y topándose con sus enemigos, que más adentrados en el mar rompieron fuego sobre las galeras, que con su escaso calado podían acercarse más a la costa y disponían del barlovento por soplar un terreal. A todo esto calmó el viento, quedando los buques franceses casi inmóviles y distanciados unos de otros. Los españoles no dudaron en lanzarse sobre el menor, armado con 16 cañones, al que hicieron rendirse tras media hora de lucha. Dejándolo custodiado por una de sus galeras, Alburquerque se lanzó con las otras cinco contra los tres restantes.

La táctica de las galeras contra navíos encalmados consistía en atacarlos por la popa: así eran batidos de enfilada, y las balas, que atravesaban fácilmente el relativamente débil espejo, barrían de proa a popa las cubiertas, sembrando la mortandad. Además, el timón podía resultar fácilmente dañado, tanto por la artillería de las galeras como por sus espolones, dejando al buque incapaz de maniobra y a merced de sus enemigas. Con todo, la cosa era bien



Galera de tres fanales entrando en Barcelona. Siglo xvi. (Acuarela de Guillermo G. de Aledo).



costosa, pues era normal que los cañones «guardatimones» fueran en el Mediterráneo los de mayor calibre del barco, por prevenir este peligro. Y desde la alta popa, los arcabuceros y mosqueteros del galeón dominaban las mucho más bajas arrumbadas y cubiertas de las galeras.

Pero los otros dos buques franceses, de 20 cañones cada uno, tuvieron también que rendirse. Ya sólo faltaba la capitana, de 30 cañones, atacada en último lugar y en la que Ligny extremó la resistencia, hasta que siendo imposible continuarla decidió capitular a su vez.

Así se dio el caso, creemos que único en la historia, que en combate abierto y sin sorpresas ni añagazas de ninguna clase seis galeras con 30 cañones en total derrotaran por completo y apresaran a una división de cuatro galeones que sumaba 86 piezas, y que llevaban además de sus dotaciones normales embarcados como refuerzo quinientos mosqueteros. Los buques franceses transportaban también cuatro piezas de campaña y dos morteros, siendo apresados no menos de mil mosquetes y 800 espadas, aparte de gran cantidad de provisiones y municiones.

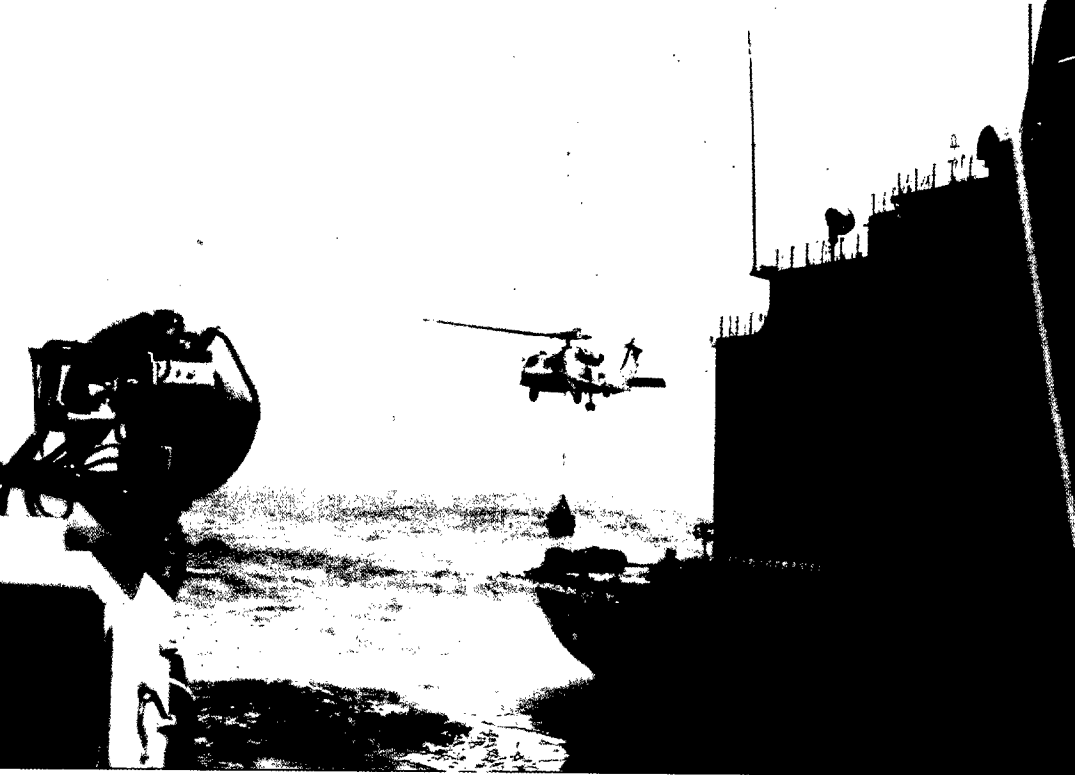
Claro es que la victoria salió algo cara, pues las galeras y sus dotaciones sufrieron mucho el fuego enemigo, pero los resultados fueron tan fuera de proporción con lo que cabía esperar que el mismo Felipe IV se dignó felicitar personalmente a Alburquerque.

Es cierto que los galeones franceses no eran muy grandes y que la calma los perjudicó decisivamente, pero hasta entonces lo normal hubiera sido que las galeras se contentaran con hostigarlos por la popa, para tras haber dado algunos buenos golpes retirarse a fuerza de rémos contra el viento que mientras tanto se hubiera levantado. Sólo podían esperar el éxito contra buques muy pequeños o con escasa artillería y dotación; lograrlo contra buques que confiaban con toda seguridad en que las podían destrozarse casi impunemente ha sido una de las mayores victorias de nuestra Armada, si no por el tamaño, sí por el mérito.

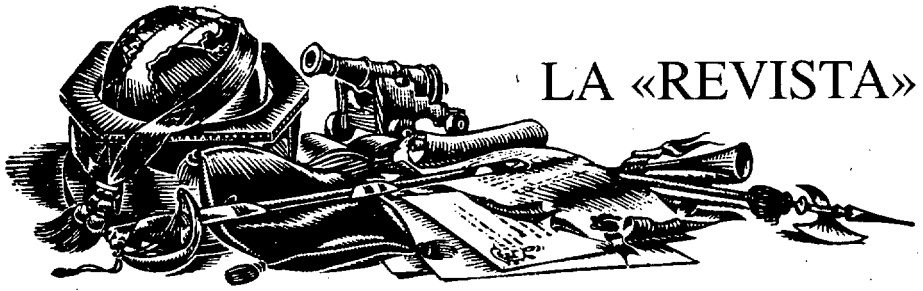
Recordemos las cifras de la victoria conseguida en Celidonia por Rivera, que pueden servir como comparación para mejor valorar lo conseguido: en Celidonia seis galeones con una andanada de 95 piezas se impusieron a 55 galeras con 275 cañones, es decir, la ventaja de los galeones era tal que triunfaron en una proporción de un barco contra nueve y un cañón contra tres. En Tortosa, las seis galeras lucharon contra cuatro galeones, y sus 30 cañones eran bien inferiores a la andanada enemiga de 43 piezas.

Pocas veces habrá podido enorgullecerse una marina de dos victorias de tal entidad y aparentemente tan contradictorias por lo que se refiere al valor del material con que se consiguieron.

Y es que sobran los ejemplos en la historia que prueban que si es deseable y hasta imperativo disponer de los mejores buques, equipos y armamentos posibles, lo verdaderamente decisivo es la calidad de los hombres que se sirven de ellos.



Vertrep en el USS *Big Horn*. (Foto: J. R. Dolorea Fernández).



# LA «REVISTA»

## HACE CIENT AÑOS

## HACE CINCUENTA AÑOS



Abre este cuaderno de octubre de 1900, un *Discurso del Excelentísimo Señor Ministro de Marina en el acto de la jura de bandera de la fragata escuela*, tomado de «El Correo Gallego» (6-9-1900). Siguen: *Eficacia del tiro en la mar*, traducido de la «Revue Maritime» por

Juan Manuel de Santisteban, teniente de navío de 1.ª clase. *La defensa de las costas*, por Salvador Carvia, teniente de navío. *La cruz Roja en el mar*, es su autor P. Anrel, tomado de «Le Yacht».

*Necesidad de tener Marina*: Escrito dirigido al «Sr. Director de la REVISTA GENERAL DE MARINA»: la firma Joaquín López Pérez, abogado. *Las Marinas de Guerra en la Exposición de 1900*, tomado del «Journal de la Marina». «Le Yacht», por Robert, traducido por Ferrecio Montaldo. *El Japón marítimo*, por P. Anrel, tomado de «Le Yacht». *La construcción de los torpederos*, tomado de la «Revue Maritime», por M. Valdemaire, alférez de navío, traducido por Juan Manuel de Santisteban, teniente de navío de 1.ª clase. *Aumento de las dimensiones y velocidad de los buques de guerra*, conferencia dada por sir William White, K. C. B., presidente de la Sección de Ciencia Mecánica de la Asociación británica, extractado del «Engineer» (15-9-1899).

El *Condor*, torpedero italiano de alta mar, extractado de la «Rivista Marittima» en la «Revue Maritime», por M. Guyon, teniente de navío, traducido por Federico Mantaldó.



Abre este número de octubre de 1950 un artículo titulado *La posición de España en la estrategia general*, es su autor Enrique Manera, capitán de corbeta. Se continúa con: *Cybernética*, por Francisco Villegas González, comandante de Artillería de la Armada. *Ensayos etimológico-lexicográficos*, por Francisco Serra Serra, capitán de la Marina Mercante.

*El médico de la Armada ante el secreto profesional*, por Diego Gálvez, alférez de Intendencia.

*Notas profesionales*: «Consideraciones sobre meteorología. Submarino atómico».

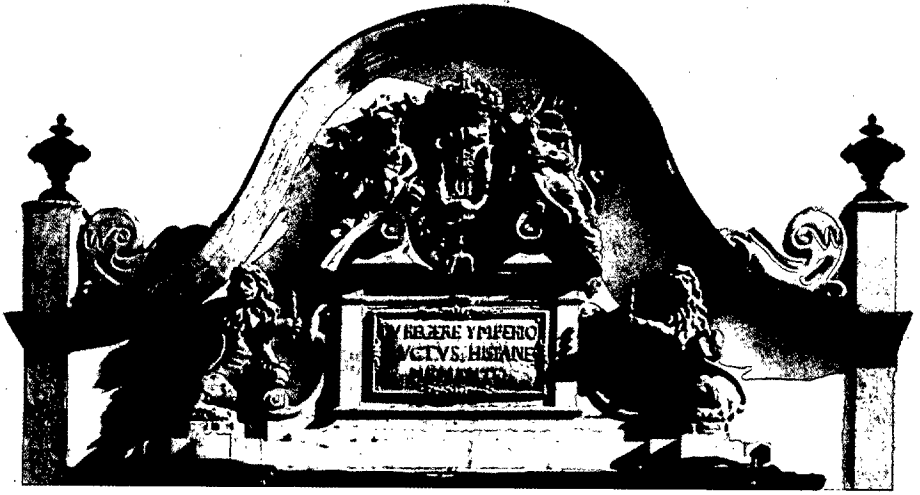
*Historias de la mar*: «Naufragio en el Ártico», sucedió éste el día 15 de agosto de 1849, el submarino *USS Cochino*, era su comandante el capitán de fragata Rafael Benítez, por el capitán de fragata de la Marina de los Estados Unidos W. J. Lederez; hecha la recesión por el capitán de corbeta Luis Leal.

Los actos de los días 15 y 16 de julio en la Escuela Naval Militar: «jura de bandera, imposición de condecoraciones, entrega de banderas de combate y festividad de la Patrona de la Marina Española», por A. L. C.

*Miscelánea*: varias y de diversos temas.

*Libros y Revistas*: con la recesión de varios, españoles y extranjeros.

*Noticario*: «Crónica internacional del mes de agosto. Accidentes. Armas. Aeronáutica. Construcción. Derecho. Escuelas. Estrategia. Flotas. Geografía. Guerra. Industrias».



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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE OCTUBRE

### BATALLA NAVAL DE LEPANTO

La magna efemérides del mes de octubre es sin duda la batalla de Lepanto, «La mayor ocasión que vieron los siglos», al decir de Cervantes que combatió bravamente en ella. Un gran choque entre Oriente y Occidente en el que fue generalísimo don Juan de Austria, hijo del emperador, aunando voluntades y dando a todos de medida en las diferencias entre los aliados y de combatividad cuando llegó el momento de la acción. Lo había escogido para el mando el papa Pío V, san Pío V después. Parece ser que recibió la divina inspiración al leer en el Evangelio de san Juan: *Fuit homo missus a deo cuius nomen erat joanes*. Dícese que repitió la prometedora frase cuando recibió la noticia de la gran victoria.

Don Juan era el hombre: su juventud y su alcurnia arrastraría muchos caballeros de la nobleza a alistarse. Y su fuerza y belleza atraían. Sus historiadores expresan «que se movía yendo armado de todas las piezas de armadura, como si nada llevase encima». Era

el rayo de la guerra que se necesitaba para fulminar el creciente poder del turco que iba extendiéndose a todo el Mediterráneo y castigaba sus costas y sus islas.

España puso mucho en la lid, si el que hacía las veces de lo que ahora es un jefe de Estado Mayor era el general de la mar, veterano, don Luis de Requesens, caballero catalán de prosapia, buen conocedor de la guerra en el mar.

La reserva o socorro es el elemento con que el general en jefe interviene en la batalla, en el sitio y momento oportunos. *Sigue siéndolo*. Los elementos de comunicación con que se contaba en esa época hacían difícil que esa voluntad del general pudiese llegar a tiempo a esa reserva. Había que poner al frente de ella a un general subordinado que reaccionase por sí, el generalísimo allí estuviese. Se escogió para ello a otro español, a don Álvaro de Bazán; y otra vez echamos mano de Cervantes, gran filósofo a más de valiente soldado. Dice de don Álvaro: «Aquél rayo de

la guerra, padre de los soldados y jamás vencido capitán...» ¡Qué bella y ajustada calificación! Otro «rayo de la guerra» y entendido por demás, actuaría, y *actuó*, como si el propio don Juan estuviese a su lado. Todos los generales (los almirantes de entonces) estuvieron muy de acuerdo con que Bazán fuese su posible apoyo si la necesidad lo hacía necesario. Bazán hizo fracasar la maniobra del astuto Uluch Alí cuando iba a envolver a la escuadra de Andrea Doria. También es verdad que acudió el mismísimo don Juan, pues ya había resuelto su combate con el centro, grueso, o «batalla» del enemigo, mandada por el generalísimo turco Alí Pachá. Le había vencido y desbaratado.

No es el momento de describir la batalla de Lepanto, aunque veo que «mi pluma» se inclina a ello, más invito al lector a que repase sus maniobras muy aleccionadoras. Exponerlas aquí alargaría mucho estas líneas que han de ser cortas, pero no por ello de poca impulsión.

Lo más fuerte de la Santa Liga era España, ya lo sabía el Santo Padre cuando se dirigió a Felipe II para que tomase parte en ella. El generalísimo anteriormente a don Juan era Colonna, el general del papa, al que los coligados hicieron poco caso: Venecia estaba muy ensombrecida y quería que mandase un jefe veneciano. Era la nación que más necesitaba anular el poder turco. Puso muchas galeras, pero no tenía muchos soldados. Y otra vez echamos mano de un pensador, esta vez francés, del almirante historiador Jurién de la Gravière. Dice: «Sin don Juan y sin los soldados españoles no hubiese habido batalla de Lepanto». Y es muy cierto: don Juan no desbarató la Liga cuando pudo haber mandado ejecutar al veneciano Barbarigo cuando éste se había tomado «la justicia por su mano» antes del encuentro. Don Juan fue el que cortó los deseos de no ir al gran choque, de algunos: «No es hora de consejos sino de combates», les dijo reprendiéndoles. Los soldados españoles guarnecieron muchas galeras (también venecianas). De su bravura en el combate nos habla, otra vez Cervantes,

en el *Discurso de las Armas y las Letras en «El Quijote»*, diciendo como es el abordaje «uno de los peores trances de la guerra». Y al decir «soldados» no olvidemos a los marineros que como más ágiles y familiarizados con el «medio» eran los primeros en pasar a la nave enemiga. Bien lo dice nuestro malogrado profesor de nuestra Escuela de Guerra Naval Olessa Muñido, catedrático muy estudioso de Lepanto y de su época. Y el abordaje era entonces lo resolutivo, una vez que se había hecho su solo disparo de cañón: «la ruciada». Invocando al apóstol Santiago se lanzaban los hombres al combate; en el mar como en tierra. Y los nobles caballeros pugnaban por ser los primeros. Se distinguieron en los combates los hombres del tercio dedicado al servicio naval que mandaba don Lope de Figueroa y que a la sazón se llamaba Tercio de la Liga contra el Turco, antecesor del Cuerpo de Infantería de Marina actual de nuestra Armada.

La «batalla naval» tuvo lugar el primer domingo de octubre de 1571. El papa, dominico, era muy devoto del Santo Rosario y en la letanía añadió en las alabanzas a la Virgen el *Auxilium Christianorum*. Mucho se atribuyó a María el triunfo conseguido y cristianamente se la denominó, fetejando el día, Virgen de la Victoria. Después se fijó como día el 7 de octubre, y la Virgen «Virgen del Rosario».

El espíritu religioso de nuestros mayores era grande: Tenemos en la catedral de Barcelona el «Cristo de Lepanto» que llevó don Juan en su galera, *La Real* (en el Museo Marítimo de la Ciudad Condal, modernamente, se reconstituyó la gloriosa nave).

Nosotros terminemos con los versos de Fernando de Herrera:

«Cantemos al Señor, que en la llanura  
venció del ancho mar al Trace fiero;  
Tú, Dios de las batallas, Tú eres diestra  
salud y gloria nuestra.»

Capitán MARVAL

# VIEJA FOTO



- 1.—Sánchez Valdés.
- 2.—Fontán Suances (†).
- 3.—Sánchez de Toca Acebal.
- 4.—Meca Pascual del Pobil (†).
- 5.—Cártero Pichot (L).
- 6.—La Encina Macabich.
- 7.—Delgado Manzanares.
- 8.—Albert Ferrero.
- 9.—Bedoya Mora-Figueroa.
- 10.—Martí Narbona.
- 11.—Blanco Traba.
- 12.—Nieto Moreno de Guerra.
- 13.—La Guardia Salvetti.
- 14.—Cervera Pérez.
- 15.—Casado de la Puerta.
- 16.—González Gómez.
- 17.—Rivera Urruti.
- 18.—Aranda de Carranza.
- 19.—García Matres.
- 20.—La Guardia Pérez-Amat.
- 21.—Carranza Villalonga.
- 22.—Luna de Toledo (†).
- 23.—Vázquez de Parga Rojí.
- 24.—Antón Pérez-Pardo.
- 25.—Lorente Morales.
- 26.—González-Llanos Galvache (†).
- 27.—Dodero García de Tudela.
- 28.—Salas Ramírez.
- 29.—Sierra Campos.
- 30.—Zea Salgueiro.
- 31.—López-Cerón Fernández de Alarcón.
- 32.—Carrero Pichot (G) (†).



## 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.

### 25.606.—General de la mar

Don Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza fue uno de esos capitanes vascos que tanto se distinguieron en el servicio a la patria grande: a España.

Nació en Motrico (como años después lo hizo el gran Churruca) en 1656, y pronto, a los doce años, empezó a navegar con su padre, experto capitán. Fue más tarde capitán de mar y guerra en las flotas de Indias y pasó a la Armada Real del Océano.

Más tarde se distinguió en la administración de astilleros, consiguiendo en

Guarnizo la construcción de buques para el renacimiento de la Armada, que en tan mal estado quedó a la muerte de Carlos II.

Gaztañeta fue vencido en cabo Passaro por los ingleses, por una escuadra muy superior en fuerza, con buques de 90 cañones cuando los españoles de guerra eran 60 y con buques mercantes armados en guerra (balbucoos de la nueva flota de España). Los ingleses, además, manifestaban que eran neutrales y que únicamente defenderían la neutralidad de Sicilia. Así Gaztañeta se vio sorprendido. El resto de sus servicios fue brillante.

En el cuadro aparece vistiendo armadura. Ya no se usaba ésta en los combates, pero la conservaban los reyes y generales de más fuste, digamos como signo y boato militar.

Al dejar el servicio activo dejó también el Norte: Murió en Madrid en el año 1728.



C. M.-V.

**25.607.—Donación**



Por una Real Orden de 7 de octubre de 1751, se dispuso que «se regalasen 100 doblones al constructor Mr. Ricardo Rooth, por el bote de agua del navío *San Fernando*».

También, en 6 de octubre de este mismo año, se publicaron los diseños «para el uso del uniforme pequeño de los cuerpos de la Armada militar y administrativa».

En este año la Marina sólo contaba con dieciocho navíos y quince embarcaciones menores armadas.

**25.608.—Lucha**



Grande y merecida reputación como valeroso alcanzó, por el año 1557 el patrón catalán Juan Bautista Balansó. El día 22 de junio, y en viaje de Marsella a Barcelona, con el pingue *San Antonio*, de tres

cañones y quince tripulantes, fue alcanzado próximo a Palamós por una galera argelina, con cien hombres y mucha artillería. En lugar de embarrancar, optó Balansó por la pelea, en la que le acompañó la suerte, ya que consiguió meter una bala en el pañol de pólvora de dicha galera, con lo que ésta voló en pedazos. Pese a ello, los españoles pudieron recoger del agua cuarenta y tres supervivientes, entre turcos y moros.

J. F. G.

**25.609.—Quintos**



En el *Manual de Reales Órdenes de Generalidad para el gobierno de la Armada* del año 1866 podemos encontrar la siguiente de fecha 23 de abril que dice:

«A consecuencia de una Real Orden del Ministerio de Marina, en que se propone a este de la Guerra la conveniencia de que no



se destinen a las tripulaciones de los buques, Quintos faltos de dientes o con las últimas falanges de los dedos inutilizadas, que si bien son útiles para servir en el Ejército con arreglo a lo determinado en la Real Orden de 21 de enero de 1862, no lo están para desempeñar el servicio a bordo de los buques, por no reunir las cualidades físicas que rigen en la Armada para los matriculados; se ha servido disponer la Reina (Q. D. G.), de conformidad con lo informado por las Secciones de Guerra y Gobernación del Consejo de Estado, en su acuerdo de 9 del actual, que cuando alguno de los Quintos consignados a la Marina para servir como Marineros, resulte en el reconocimiento que tenga lugar a su ingreso en los Depósitos de los Arsenales, con defectos que lo hagan inútil para servir en la Armada, se entregue al Ejército, para que extinga en él los años de servicio que determinan las disposiciones vigentes...»

Y es que, para servir en la Marina no sirve cualquiera .....

A. A. A.

### 25.610.—Corte de coleta



Cuenta el cronista Bernal Díaz del Castillo, refiriéndose al viaje de fray Juan Fe Grijalba al Yucatán, expedición precursora de la de Hernán Cortés para la conquista de la Nueva España, Méjico, que en el año 1518 salieron los navíos de Santiago de Cuba, hasta San Antón, extremo occidental de la isla, desde donde partieron rumbo a Yucatán, que: «después de haber confesado se trasquilaron las cabezas, que fue la primera vez que los españoles lo hicieron en las Indias, porque antes se preciaban de traer coletas. Hicieron esto porque entendieron que el cabello largo les había de ser estorbo para la pelea».

Aunque lo ignoraban, daba la casualidad que, «al cruzar la línea de declinación cero», los piojos se morían.

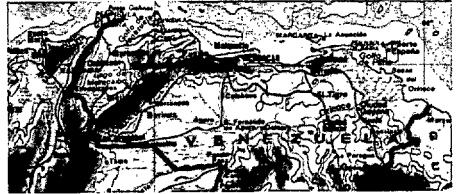
J. F. G.

### 25.611.—Pequeña Venecia



Cuando Américo Vesputio exploraba una zona del continente americano, vio un pueblo de palafitos ubicado en un entorno que al parecer le recordó a la bella ciudad de Venecia, en su querida Italia, por lo que le llamó «Pequeña Venecia»; origen del actual nombre de Venezuela.

M. G. F.



### 25.612.—Buque errante



El velero *Marlborough* salió de Glasgow allá por el 1890 y no llegó, a ningún puerto. Se perdió su rastro y todo indicaba que lo había tragado la mar. Pasados 23 años, en 1913 fue localizado cerca de Tierra de Fuego navegando a merced de la mar y el viento, cargado de esqueletos, y con las velas —o lo que de ellas quedaba— cubiertas de moho. ¿Había permanecido en navegación errante por el Atlántico todo aquel tiempo?

M. G. F.

### 25.613.—Ingenio



Cuenta la leyenda que en el año 882, don Alonso González de Bazán, ilustrado antepasado de don Álvaro, con maravillosa osadía y valor liberó del poder de los franceses a su rey de Navarra, don Sancho Abarca.

Don Alonso, prefirió utilizar el poder de su ingenio a la fuerza de las armas, y retó a una partida de damas al duque de Borgoña, saliendo vencedor de la misma, consiguiendo así lograr su objetivo.



En la sala de linajes del palacio del Viso, se encuentra el fresco que reproducimos, en el cual se representa la histórica epopeya que nos ilustra sobre el que se supone es el bello origen del escudo de los Bazán.

A. A. A.

#### 25.614.—Comunicación



Con fecha de 22 de diciembre de 1801, Manuel Godoy y Álvarez de Faria, generalísimo de los ejércitos de Mar y Tierra, notificaba al ministro José Antonio Caballero, «la composición del Estado Mayor de la Marina y la diferencia que tendrá el uniforme de éstos en relación con el del Ejército», y los citados eran:

«D. Juan José García y D. Baltasar Hidalgo de Cisneros, brigadieres con 250 escudos mensuales. D. Jose de la Molina y D. Pascual Ruiz Huidobro, capitán de navío con 200.

D. Josef Vazq.<sup>z</sup> Figueroa, teniente de frag.<sup>a</sup> con 120.»



Acto de nombrar al príncipe de la Paz generalísimo de los ejércitos de Mar y Tierra, por el Rey Carlos IV. (F. Llacer. Museo de Bellas Artes de Valencia).

Fueron nombrados éstos: «Por las facultades q.<sup>o</sup> me concedió S. M. en su R.<sup>o</sup> Decreto de 4 de Oc.<sup>bre</sup> último, he determinado q.<sup>o</sup> p.<sup>o</sup> aora compogan el Estado Mayor de la Marina R.<sup>o</sup> los citados oficiales; con las goces q.<sup>o</sup> les asignan p.<sup>o</sup> sostenerse en este villa con decencia según sus grados, pudiendo usar del Uniforme igual al del Estado Mayor del Ejército con sola la diferencia del botón q.<sup>o</sup> tendrá grabada un ancla con corona p.<sup>o</sup> distinguirse del Cuerpo en q.<sup>o</sup> sirven. Si S. M. aprueba este señalamiento espero q.<sup>o</sup> V. E. de las órdenes á fin de q.<sup>o</sup> señalándoles el abono de sus sueldos p.<sup>o</sup> las Contadurías de los Departam.<sup>tos</sup> desde fin de este mes, y embiando los ajustes de cada uno puedan percivirlos en esta Tesorería Mayor. También será oportuno q.<sup>o</sup> la citada Tesorería Mayor pague los gastos de Secretaría de Regeneración q.<sup>o</sup> ha de establecerse p.<sup>o</sup> fundarla como para gastos q.<sup>o</sup> ocasione su Ejercicio sancionadas con el Visto Bueno, y se lo comunico para la devida noticia á S. M.

Dios gue. m.<sup>o</sup> a.<sup>o</sup> Madrid 22 de Dic.<sup>bre</sup> de 1801. El Príncipe de la Paz» (firmado y rubricado).

J. F. G.

25.615.—Plano de Manila



En el pasado año 1999, el Archivo General de Indias de Sevilla adquirió por oferta de venta directa un libro manuscrito del 1753, titulado *Descripción con planos y figuras de la capital de manila, puerto de Cavite, y otras plazas fuertes.*

El citado manuscrito, obra de Nicolás de la Cruz Bagay, resulta muy interesante por sus descripciones e información gráfica sobre Filipinas, ya que en su texto, acompañado por 22 dibujos y planos a plumilla, describe con detalle las fortificaciones, ptrechros, situación de tropas, vestuarios, etc., de Manila y otros puntos estratégicos del archipiélago. Antes de su adquisición, la Sección de Mapas y Planos del Archivo General de Indias —poseedora de abundante información sobre Filipinas— no contaba con ningún plano detallado de Manila anterior al ataque de los ingleses en 1762, por lo que

*1. Descripción de Manila y de sus fortificaciones. 2. Descripción de Cavite. 3. Descripción de San Francisco de Asís. 4. Descripción de San Pedro de Macoris. 5. Descripción de San Juan de los Rios. 6. Descripción de San Juan de los Rios. 7. Descripción de San Juan de los Rios. 8. Descripción de San Juan de los Rios. 9. Descripción de San Juan de los Rios. 10. Descripción de San Juan de los Rios. 11. Descripción de San Juan de los Rios. 12. Descripción de San Juan de los Rios. 13. Descripción de San Juan de los Rios. 14. Descripción de San Juan de los Rios. 15. Descripción de San Juan de los Rios. 16. Descripción de San Juan de los Rios. 17. Descripción de San Juan de los Rios. 18. Descripción de San Juan de los Rios. 19. Descripción de San Juan de los Rios. 20. Descripción de San Juan de los Rios. 21. Descripción de San Juan de los Rios. 22. Descripción de San Juan de los Rios.*



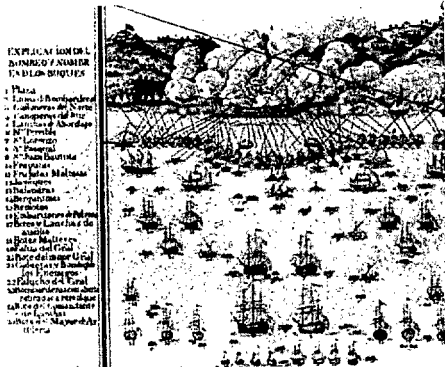
este manuscrito de 1753 viene a cubrir un importante hueco en la información histórica sobre aquellas tierras.

M. G.

25.616.—Castigo



Por una u otra causa hubo siempre castigos. Modernamente vimos el de Libia, más reciente el de Serbia. En el pasado siglo el de Valparaíso llevado a cabo por Méndez Núñez. Y más de antiguo los de Argel perpetrados por Barceló. Muy religioso éste, llevó entronizada en sus expediciones a la Virgen del Carmen ¡cosas de entonces! Muy valeroso también dejó su buque insignia y pasó a primera línea con las cañoneras. Su falúa fue echada a pique por un cañonazo



enemigo. Muy discutido por los más cultos su pericia y su valor eran indiscutibles: «Si el Rey de España tuviera/cuatro como Barceló/Gibraltar sería de España/que de los ingleses no», cantaba el vulgo que tiene una rara intuición.

Los castigos a Argel, nido de piratas, tuvieron lugar en 1784. Al ser hundida la falúa del general, éste fue recogido del agua y siguió tan tranquilo dirigiendo el combate en una cañonera. ¡Era mucho Barceló!

C. M.-V.

25.617.—Socorro a reclusos



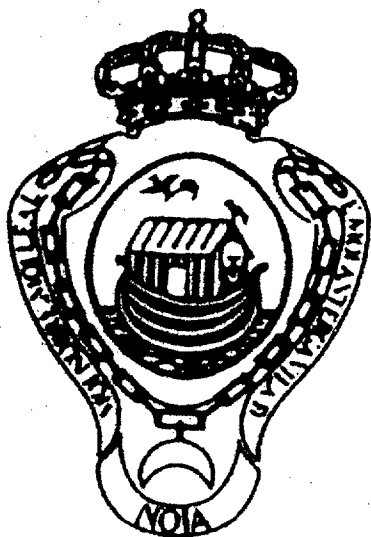
Una vez finalizada la contienda civil española, fueron numerosos los jefes y oficiales de los ejércitos que se vieron inmersos en diversas causas judiciales e inclusive privados de libertad en distintos establecimientos penales militares. Como quiera que muchos de ellos habían perdido todos sus bienes y carecían de medios para atender a su subsistencia, la administración militar resolvió suministrarles una ayuda para aliviar su penosa situación y, a tal fin, se señaló la cantidad de tres pesetas diarias en concepto de socorro para alimentos, con cargo a los presupuestos. Sin embargo, este auxilio tenía sus limitaciones y alcanzaba exclusivamente a aquellos reclusos que se vieran privados de libertad por tiempo superior a tres años. Los mismos interesados debían iniciar, personalmente, la solicitud de dicha ayuda. Nada sabemos de si los que tenían penas de menor cuantía recibirían alguna clase de ayuda, ni la razón de la discriminación.

M. M. C.

25.618.—Arca de Noé



Uno de los barcos más famosos de todos los tiempos es la bíblica Arca de Noé; aquel gran barco de madera en que Noé y toda su familia, junto con una pareja de todo bicho viviente, navegó de aquí para allá durante el diluvio universal. Se dice



que al final del diluvio el Arca varó en el monte Ararat, donde muchos han manifestado haber divisado sus restos en las épocas de deshielos. Pero, ¿por dónde navegó el Arca durante el diluvio? La tradición cuenta que recaló en el noroeste de España, en una ría que hoy lleva su nombre: la ría de Noé, de Noia o de Noya, cuya capital incorpora al Arca de Noé en su escudo.

M. G. F.

25.619.—Antecedentes



Algunos correspondientes a la guardia más personal del Rey. Me parece recordar que en los alabarderos de don Alfonso XIII podían servir oficiales de Marina. Ello era un honor para la Armada.

En el Real Cuerpo se rebajaban dos grados el empleo del que se estuviese en posesión, en el Ejército o en la Marina de guerra. Un teniente general era jefe de la agrupación que comprendía un escuadrón de la Escolta Real (a caballo).

Tiene sus antecedentes el Real Cuerpo en una compañía de alabarderos que mandó formar el Rey Católico, para su guarda, a raíz del atentado de que fue objeto en Barcelona.

La organizó el célebre capitán don Gonzalo de Ayora, conocedor de la táctica suiza en el manejo de la alabarda, un arma de la mayor contundencia (corte y punta); con ella se metían entre los caballos enemigos y los desjarretaba, matando después al jinete. El uniforme de la guardia del Rey Católico era morado, con una sobrevesta roja y blanca. El armamento era además de la alabarda, puñal y espada.

La alabarda fue en los tercios el arma y distintivo de los sargentos, naturalmente, también en los dedicados al Servicio de Mar, antecedentes de nuestro glorioso cuerpo de Infantería de Marina.

Capitán MARVAL

25.620.—De Re Colombina



Ante antiguo «mapa» (antes del esfuerzo hidrográfico de Tofiño). Gran

estuario... Variaciones; barra.

«Partimos viernes 3 días de agosto de 1492 años, de la barra de Saltés, a las ocho horas...» dice Colón en su diario.

La vista de este mapa de 1755 (como carta entonces) nos muestra ya por la distancia existente entre las dos torres, guardadoras de la boca, la Umbría y la de la Arenilla, nos muestra que la boca antes fue más ancha. La observación de islas que se anegan (ahora) nos hace pensar que hubiese una amplia rada

en el estuario... Puede ser que el viejo nombre de Palos «de Moguer» se le dio por ser puerto de esa importante población cuyo puerto ya se había anegado. Anegado está en pequeño entrante de La Fontanilla, al pie del castillo de Palos (ya se ve así en el mapa). Conozco perfectamente la existencia de una corriente, con aguas cargadas de arena.

Y no se diga, hoy a los palermos «Palos de Moguer» es «palos de la Frontera»... se volvió a tiempo más antiguos cuando los moros tuvieron su avanzada en la Rábida o Rápita.

Cambian las aguas, cambian los nombres, en estos lugares colombinos como en cualquier otro sitio. Todo en evolución.

C. M.-V.

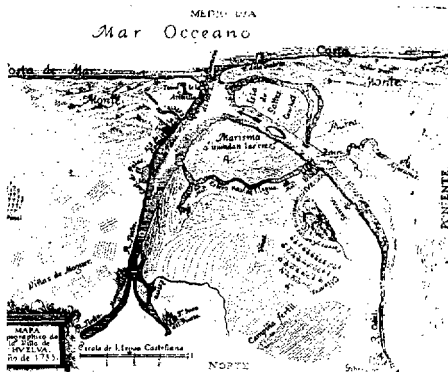
25.621.—Efemérides



En 1909 caen muertos en tierras del norte de África (Melilla) el primer teniente don Eduardo López Salgado y los soldados Julio Blas Río Fuster, Miguel Ortiz Segura, Miguel González Gómez y Jesús Rodríguez Rodríguez, todos ellos pertenecientes a la brigada disciplinaria, que con guarnición en Melilla daban protección a los obreros que trabajaban en el mantenimiento de la vía férrea de la Compañía de Minas, junto a los soldados; también murieron seis trabajadores que fueron salvajemente mutilados por las kabilas hostiles a los intereses de la Compañía y del gobierno español que en virtud del Acta de Algeciras firmada junto al gobierno francés, se comprometían a gobernar en forma de protectorado el Norte de África (Marruecos-Argelia.)

El comandante general de Melilla, general Marina, ante este acto salvaje y cobarde, inicia acciones intimidatorias que se van endureciendo hasta convertirse en una guerra abierta que le costará al gobierno español muchas vidas, obligando al general a pedir ayuda.

La escena que representa el diorama está ligeramente modificada y está basada en una fotografía hecha por los *reporters* Campua y Alonso, publicada en la revista *Nuevo Mundo*





y que con el título de «Álbum de Guerra», contaban fotográficamente las actuaciones de nuestras tropas durante sus desplazamientos y descansos.

J. M. S. G.

### 25.622.—¡Aquí estuvieron!



¡Hic! pudiéramos decir, que es más rotundo..., más evocador.

En Santa Olalla del Cala, en la provincia de Huelva, esto es muy tierra adentro, estuvo la Marina, en 1809, durante la guerra de la Independencia. Estuvo el primer regimiento de Marina mandado por el brigadier de la Armada don José Valdenebro, rechazado el proyecto de formar la Legión Real por la urgencia de ir a tapar un boquete (dos con el de la Carolina, en Jaén) ante el avance de los invasores hacia Andalucía. Fueron después mandadas a Santa Olalla también unas brigadas de artillería de Marina.

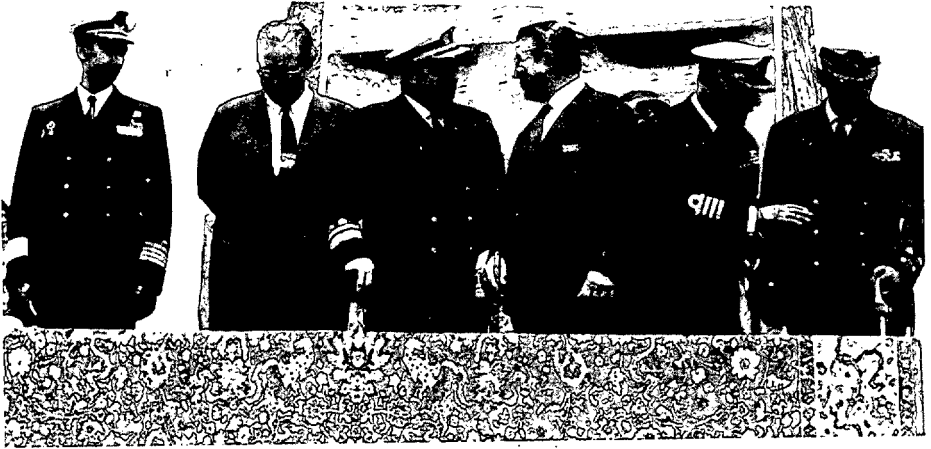
Los invasores no llegaron, pues no aprovecharon el éxito en su victoria de Medellín.

El primer regimiento se marchó camino de Talavera, y sí quedaron las brigadas (Real Cuerpo de Artillería de Marina). Combatían con cañones o como infantes según los casos y muy bien y así rechazaron a los napoleónicos cuando vinieron, esta vez procedentes de Sevilla cuando la ocupó el mariscal Soult.

En la foto vemos a las autoridades esperando en una tribuna en Santa Olalla del Cala el desfile de las fuerzas: Una compañía de Marinería de la Escuela de Artillería «Janer» y una compañía del Tercio del Sur de Infantería de Marina.

Preside el general Pita y de Ponte representando al capitán general del Departamento Marítimo. Fueron acompañándole el capitán de navío Francisco Márquez y el coronel Carlos Arriaga. Son los que aparecen en los extremos de la foto. En medio (de izquierda a derecha), el gobernador civil de la provincia, el general, el alcalde de Santa Olalla, el comandante militar de Marina de Huelva, capitán de navío Martínez-Valverde.

Esto ocurría en 1969. Quedó en el pueblo un sencillo monumento constituido por una gran ancla y una placa altamente evocadora.



Están en la carretera que a Galicia conduce. Muchos marinos que por ella van se consideran sorprendidos y orgullosos. ¡Aquí estuvo la Armada!, pasa por la mente: *Laus Deo*, podemos decir una vez más.

Capitán MARVAL

25.623.—Adelantado



Y de los más entendidos y atrevidos en la lid (1510-1559). Todo esto y más, de «lo bueno» era don Pedro de Valdivia y lo manifestó en la guerra contra los temibles indios araucanos, cuyo valor, junto con el de los nuestros, también fue cantado por Alonso de Ercilla en su gran poema.

Valdivia se había formado en las guerras de Italia, combatió en Pavía. Se distinguió en Milán. Pasó a América y tras una corta estancia en Venezuela fue a servir al Perú, y Pizarro le encargó de avanzar en Chile y someter a los araucanos, tarea empezada por Almagro. Fue cogido prisionero, recibiendo cruel muerte precedida por martirio. Su gloriosa muerte fue muy cantada por Alonso de Ercilla. Fue Valdivia una de las víctimas de nuestra epopeya americana.

Almirante X



25.624.—Cubierta del aviso *Urania*. Año de 1912.



Sentados, en el centro, tres capitanes de navío que fueron comandantes del mismo. De izquierda a derecha: Con la Cruz Laureada, Diego Carlier Velázquez,

que lo mandó desde marzo a noviembre de 1912, año en el que ascendió a contralmirante.

En el centro Francisco Pérez Machado que lo mandó entre 1905 y 1910, siendo luego comandante de Marina de Vigo.

El tercero, con cordones de ayudante de campo del rey, último que ocupó este cargo, Ricardo Fernández de la Puente y Padrón, que lo mandó solamente unos meses en el año 1913.

A continuación, sentado a la izquierda de este último, con barbas, León Herrero García, segundo comandante muchos años y posteriormente jefe de la comisión hidrográfica, que fue director del Observatorio de Marina desde 1921 hasta 1940, año en el que cesó siendo contralmirante.



Detrás, de pie, entre Pérez Machado y Fernández de la Puente, el teniente de navío Joaquín Cervera Valderrama, que de capitán de fragata mandaría la comisión hidrográfica entre 1925 y 1928, ya a bordo del *Giralda*, que luego pasó a mandarla el capitán de fragata Venancio Pérez González, hijo del anteriormente citado, Francisco Pérez Machado y abuelo del también oficial hidrógrafo Ramón Torralbo Pérez, que mandó de teniente de navío el buque hidrográfico auxiliar *Pollux*.

J. M.ª C. T.

#### 25.625.—Vascos



Los vascos son fuertes, sí... «chicarrones del norte».

Aquellos «chós» (muchachos) daban culto a la «Fuersa» y cuando izaban los botes

pesados del *Príncipe Alfonso* gritaban en el tirón: ¡Inderrá!

Había a bordo un alférez de navío que los entendía muy bien; sabía muy bien la magia de la palabra dicha en lengua materna, y era él el que gritaba «Inderrá»... Y los pesados botes subían como plumas.

Capitán MARVAL

#### 25.626.—La Salve Marinera



La partitura de la Salve Marinera se basa en un fragmento musical perteneciente a la zarzuela «El molinero de Subiza», de Cristóbal Oudrid Segura, prolífico compositor del siglo XIX, con libreto de Luis Parada Martínez Egudaz. Es una zarzuela romántica de tres actos, dedicada al mar y que fue estrenada en el teatro de la Zarzuela de Madrid el 21 de diciembre de 1870. El autor comenzó su carrera como pianista, y en 1847 como compositor. Hizo 98 zarzuelas como «El consejo de los 10», «El sitio de Zaragoza», «El portillón de La Rioja», etc. Fue director de la orquesta del Teatro Real de Madrid, donde falleció el 12 de marzo de 1877. A título póstumo se le concedió la Cruz del Mérito Naval de primera clase.

La canción ya la cantaban los alumnos de la fragata *Asturias*, y con el tiempo sufrió algunas modificaciones al cantarla en buques y dependencias.

A finales de 1942 se dispuso modificarla en una salve marinera para toda la Marina. Adaptó la letra Mariano Méndez Vigo, nacido en 1921 en Madrid, que comenzó la carrera de Ingenieros Navales y abandonó por la música. Estuvo embarcado en el crucero *Canarias*, donde compuso muchas obras. Recorrió América y muchos países europeos como crítico de los más famosos festivales. Fue redactor de Radio Nacional de España, falleciendo en Barcelona en 1982.

En 1942, el entonces director de la banda de música de la Escuela Naval don Jesús Montalbán Vizcón, que después pasó a la Escuadra, adaptó la música original al modelo de salve que actualmente rige en la Armada.

J. M.ª B.





## «VERI GUD ESPANIS COCA-COLA»

Un sol de justicia de caluroso verano mediterráneo caía a plomo sobre los muelles de Porto Pi, en Palma de Mallorca, donde por la popa de los buques de la flotilla de dragaminas de la Armada acababa de atracar un transporte anfibio de la Marina estadounidense, que para descanso de su dotación y *marines* embarcados hacía escala de unos días en el puerto mallorquín.

Apenas finalizada la maniobra de atraque, y cuando la dotación se afanaba en arrancar el barco «a son de puerto», hizo su aparición en el muelle un nativo de la isla que empujaba un carrito, donde a pleno sol se amontonaban unas cajas de coca-cola.

Algo que sonaba como «veri gud espanis coca-cola» era el pregón que voceaba con entusiasmo el presunto vendedor mientras pasaba una y otra

vez a lo largo del costado del barco americano sin despertar la más mínima atención en su dotación.

Sí logró despertar la curiosidad del oficial de guardia de los dragaminas españoles, que no llegaba a comprender dónde estaba la idea del «marketing» en la oferta de un producto caliente, y de poco atractivo aspecto, a un público que lo tenía a bordo gratis y deliciosamente frío.

Transcurrido cierto tiempo, la contumacia del vendedor, que insistía en su «veri gud espanis coca-cola», obtuvo su recompensa cuando un *marine* que había bajado al muelle a utilizar los contenedores de desperdicios se dejó convencer y adquirió una de las poco atractivas botellas.

Sin duda alguna, el contenido de ésta debió ser de su agrado, pues se la bebió rápida y totalmente y, lo que es más, al poco tiempo volvió a bajar

a tierra seguido de un numeroso grupo de compañeros, que en un abrir y cerrar de ojos liquidaron las existencias del carrito.

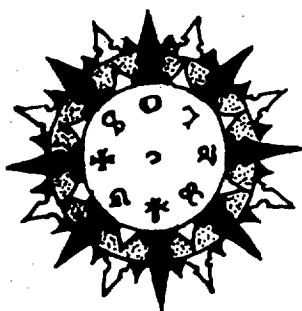
Cuando horas más tarde se oyó el pregón que anunciaba la llegada esta vez de dos vendedores con sendos carritos llenos de botellas, rápidamente se formó una considerable cola de marineros y soldados ansiosos de adquirir los voceados «refrescos».

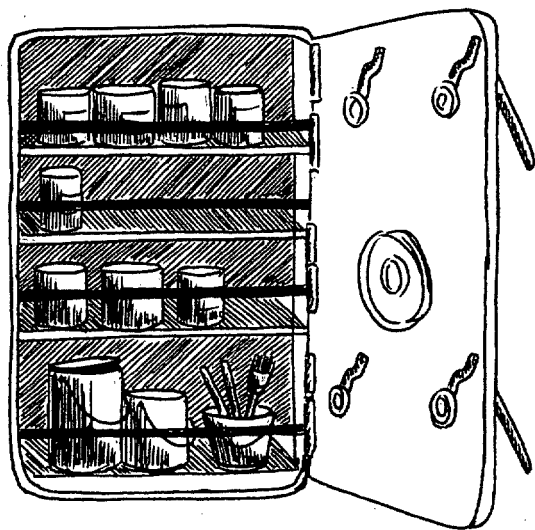
Lo anómalo de la situación picó la curiosidad del oficial español, que

para salir de dudas envió a un ordenanza a comprar una de las botellas del ya codiciado producto.

El aspecto era de coca-cola, aunque nada atractivo por el tiempo de exposición al sol, pero cuando se llevó la botella a los labios se disiparon todas sus dudas. Increíble, pero verídico; la «very good spanish coca-cola» era... ¡coñac a granel!, y por cierto de no muy buena calidad.

L. C.-B. P.





# Pañol de Pinturas

## LEOPOLDO NÚÑEZ DE PRADO Y UGIDOS

Una vez más el *Pañol de Pinturas* recibe a otro ferrolano que viene a engrosar esa nómina de pintores gallegos a los que su tierra «casi» les obliga a plasmar en las telas lo que se ve y siente al vivir en un lugar tan notablemente atractivo desde el punto de vista artístico.

Leopoldo Núñez de Prado (Ferrol, 1933) es capitán de navío en situación de retiro y tiene en su haber casi tantas singladuras marítimas profesionales como pictóricas.

Ya desde joven en el Colegio de Huérfanos de la Armada sentía una especial predilección por las clases de dibujo, en las que procuraba asimilar al máximo las enseñanzas del profesor de la asignatura don Pedro Roig, del que guarda un buen recuerdo y con el que consiguió ir eliminando los defectos que inevitablemente se tienen, y así más adelante poder navegar solo por estos mares planos que son los lienzos.

En la Escuela Naval y como otros guardias marinas colaboró en la revista *Tambo* con algún dibujo, que en relación con su persona pasaron inadvertidos, por firmar con el seudónimo de «Tito». Pasado ya el tiempo,

lo confiesa ahora y nos da la oportunidad de hojear «Quince años de la revista *Tambo*» y observar aquellos dibujos de juventud, prólogo de su actual vocación y trabajo en este mundo del arte.

En el año 1966 y por esa inclinación casi natural a la práctica de la pintura, se matricu-





la por correspondencia en una academia de Barcelona para realizar un curso de dibujo y pintura, que consolida su quehacer y le decide de manera definitiva a meterse de lleno en esta aventura, aunque él sigue considerándose nada más que como un aficionado.

Coincidió en algún destino con Juan Garcés Espinosa, magnífico pintor, ya protagonista de este Pañol, y del cual recibió, como otros muchos, buenos consejos y al que admira por su notable obra.

Núñez de Prado es un pintor que se encuadra dentro de lo figurativo y su obra está principalmente compuesta por marinas y paisajes; en los que se adivina la base de un buen dibujo fruto posiblemente de ese curso aludido y de su indudable aptitud.

En las marinas se delata como profesional de la mar, que plasma con fidelidad, aunque a veces abandone el rigorismo habitual en estas obras y nos presente mares en calma, con una evidente carga de misterio.

Los paisajes gallegos son tratados con una gran naturalidad y colorido, que nos recuerdan en ocasiones a los trabajos del maestro Bello Piñeiro.

Como fruto de esta permanente dedicación a la pintura con los vacíos propios de una profesión cuasi «trashumante» como es la nuestra, Núñez de Prado está presente con asiduidad en actividades relacionadas con su trabajo como pintor, circunstancia que queda reflejada con su pertenencia como fundador con otros, como el grupo «Ancla», que tanto ha promovido esta afición artística en Ferrol. Es igualmente miembro de la Sociedad Artística Ferrolana (SAF).

Ha realizado las siguientes exposiciones individuales:

1977.—Sala Affa, Ferrol.

1978.—Sala Dorna, Ferrol.

1979.—Galería Museum, Ferrol.

Sala Banco Simeón, Ferrol.



- 1986.—Caja de Ahorros de Asturias, Gijón.
- 1987.—Caja de Ahorros de Asturias, Gijón.
- 1988.—Sala de Arte del Casino de Avilés.
- 1990.—Banco de Crédito Industrial. Gijón.
- 1992.—Casino Ferrolano.
- 1994.—Nelson Club, Gijón.
- 1995.—Asociación de Artistas, La Coruña.

Igualmente ha participado en los certámenes siguientes:

- 1969.—De pintores no profesionales, La Coruña.
- 1972.—De Mar, Ferrol.
- 1976.—De pintores aficionados, Ferrol.
- 1977.—1.ª Exposición Grupo «Ancla».
- 1978.—2.ª Exposición Grupo «Ancla».
- 1979.—Aula Naval de Cultura de Norte, Ferrol.

- 1980.—Sala de exposiciones del Ministerio de Cultura, La Coruña.
- 1981.—Temas de la mar. Sala Feria de Muestras, Ferrol.
- 1982.—5.ª Exposición Grupo «Ancla». Ferrol.
- 1983.—Temas de la mar. Casino del Ferrol.

Con mi amistad, que data de tantos años, el reconocimiento a su trabajo artístico y un fuerte abrazo a Leopoldo.

Rafael ESTRADA





Procesión del Carmen. Ferrol, julio 2000. (Foto: A, Pintos Pintos).

# Cine con la Mar de fondo

## LA TORMENTA PERFECTA. VUELVE EL GÉNERO DE CATÁSTROFES

«Pero el gran cine de Hollywood —en palabras del crítico cinematográfico Antonio Wienricther— no puede conformarse con tener un interés regional, y tras unos ochenta minutos de calentamiento comienza el orgasmo digital; la película entra en su tercera fase, pasando del realismo psicológico al hiperrealismo de los efectos especiales que nos retransmiten la tormenta perfecta del título. Ése es el verdadero drama que interesa: en el fragor de la tormenta, sólo se oyen los ladridos de los actores y los latigazos de la banda sonora...»

Es ésta una forma muy expresiva, muy actual, en el sentido literario de la frase, de la oración y que, a su vez, define en todo momento la película *La tormenta perfecta*, dirigida por Wolfgang Petersen, de nacionalidad estadounidense, y que sin la menor sombra, o probabilidad de sombra, de duda, constituirá uno de los





grandes y espectaculares acontecimientos de la actual temporada cinematográfica. Y, además, y el capítulo no es ni menor ni anecdótico, está interpretado en su papel principal por uno de los grandes mitos actuales, el actor americano George Clooney, que saltó a la fama tras el impacto televisivo —impacto que aún perdura, no en vano la serie continúa emitiéndose por Televisión Española— que supuso *Urgencias*, donde, a través de clima genuinamente americano, se intenta describir el día a día, la vida cotidiana de un gran hospital siempre en marcha, siempre a pleno rendimiento al estilo yanqui de toda la vida y que aquí, entre nosotros, ha tenido una notable repercusión en todo su doble sentido. En primer lugar, captar cotas de audiencia más que notable. Después, vía Tele-5, ha lanzado en pantalla una especie de *Urgencias* a la española, *Hospital central*, que cuenta, entre otros intérpretes, con la presencia del actor catalán Sergi Mateu.

### Una historia real

No es, pero, de hospitales ni de médicos el tema fundamental a tratar en *La Tormenta perfecta*. No. Los tiros, en este caso los olea-

jes de un mar embravecido y salvaje, van en otra dirección más concreta, pero no por ello menos precisa. La historia que se nos narra en la cinta dirigida por Wolfgang Petersen es simple en su esquematismo inicial. Está basada en hechos reales. El guión, traducción a imágenes cinematográficas de un libro récord de ventas en los Estados Unidos, es original del periodista de investigación Sebastián Junger, y narra la epopeya, fuertemente dramática, de un pesquero, el *Andrea Gail*, que en 1991, con seis tripulantes a bordo, zarpó del marinero puerto de Gloucester, ubicado en el estado de Massachussets. Una navegación, en un principio feliz sin apenas incidentes dignos de relatar de forma especial en el diario de a bordo. Calma total, calma blanca, excelentes condiciones meteorológicas, un cielo azul y limpio, una luz propia de aquel invierno posteriormente terrible. Todo indicaba condiciones más que excelentes para una navegación tan pacífica como seductora. Nada presagiaba, y menos en el ánimo de sus tripulantes, que la naturaleza, siempre desatada, de difícil control, estaba preparando los cimientos para una gran tragedia. Una tragedia que se tradujo en la pérdida humana de seis vidas.





Los marineros del *Andrea Gail* sufrieron, y contra todo pronóstico, las consecuencias de un salvaje temporal —cuentan las crónicas que las olas llegaron a alcanzar la altura de casi cuarenta metros, y ya son metros, ya— que azotó a lo largo de varios días la mencionada región. Fue, al hilo de las crónicas, la de mayor dureza y violencia que se recuerda en toda la historia de los Estados Unidos. Con estos elementos históricos, los responsables del film —guionistas, director, productores, técnicos— se desplazaron al lugar de los hechos, al puerto de Gloucester a fin de investigar, de buscar detalles, anécdotas, pequeñas historias cotidianas sobre la vida de aquellas gentes dedicadas a la mar. Concluida la investigación, una investigación que fue lenta y rigurosa, exhaustiva, se inició el rodaje, que tuvo que llevarse a cabo necesariamente en durísimas condiciones. En primer

lugar, en el prólogo del film, se rodaron toda una serie de secuencias que quieren reflejar la vida de cada día, con sus problemas mayores y menores; problemas familiares, así como una descripción de su vida en tiempos de ocio mientras esperan el momento de hacerse a la mar. Después, y es cuando la cinta adquiere su dimensión más trágica, la lucha contra la mar se desata. Es una lucha titánica que, a tenor de las circunstancias, se traduce en un encuentro que es brutal con la muerte.

### Un presupuesto considerable

Con un presupuesto que superó los veinte mil millones de pesetas, la cinta, por su estructura narrativa, por el tema que toca, nos remite, por una parte, al viejo género de las aventuras marítimas, bien de carácter históri-

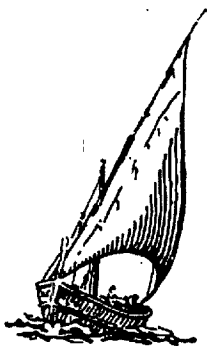
co, bien de carácter sentimental. Desde epopeyas del siglo XVII hasta incursiones en guerras más modernas —Vietnam, por ejemplo—, el cine se interesó por los asuntos de la mar. A su vez, la cinta enlaza con esa especie de resurrección de un subgénero, el de catástrofe, que se inició en los setenta —*Aeropuerto*, *Terremoto*, *El coloso en llamas...*— una moda que pronto se diluyó. Ahora, el género, o subgénero, como ustedes prefieran, y *La tormenta perfecta* es la prueba, parece que quiere resurgir de entre sus cenizas.

Wolfgang Petersen, director alemán —en su país de origen filmó *El submarino*, de gran impacto en todas las carteleras del mundo— afincado en Hollywood dirige la película con acierto, pericia y extraordinario dominio de la técnica. Todo el film mantiene una fluidez narrativa, una expresividad colorista tensa, una visualización de imágenes que arrebatan y

desbordan al espectador más sensible. Perfecto sentido de lo dramático, en la tensión de la historia sabe crear el creador de *En la línea de fuego*, la atmósfera real de lo que acontece en pantalla. Un tratamiento del color perfecto acompañado de una gran sensibilidad. Tragedia y sentimiento de la angustia vital que culminó con una muerte verdaderamente terrible. Son, pero, cosas de la mar, del siempre peligroso mundo de la mar.

En la interpretación, al margen del ya mencionado George Clooney, el reparto se completa con Mary Elisabeth Mastrantonio, Mark Wahlberg, William Fichternsa y Diane Lane que componen muy bien la psicología de todos y cada uno de los personajes que les tocó en suerte a la hora de repartirse sus respectivos papeles.

Toni ROCA



# La Mar en la Filatelia



## VELA DEPORTIVA

### La vela deportiva

Navegar con el impulso del viento y a caballo de las olas es una profesión, un placer o un deporte, o las tres cosas al mismo tiempo según el cómo, el cuándo y el por qué se hace. El viento es una fuente inagotable de energía limpia que al hinchar las velas permite a los buques recorrer grandes distancias sin depender de ninguna otra fuerza. La vela permitió llevar a cabo grandes descubrimientos, la colonización de extensos territorios y el establecimiento de amplias líneas comerciales, y hoy, cuando los modernos sistemas de propulsión la desplazaron de los grandes barcos, mantiene todo su auge en el campo deportivo.

En el presente año 2000, la vela deportiva —una modalidad que tantas satisfacciones ha deparado al deporte español— adquiere especial relevancia, ya que fue la protagonista de la XXX edición de la «Copa América», en Auckland (Nueva Zelanda); adquiere todo su esplendor en la actual regata de grandes veleros «Tall Ships 2000» o «Gran Regata 2000»; y juega un importante papel en la XXVII edición de los juegos olímpicos en Sydney (Australia).

### Barcos de vela en regatas

Los barcos de vela que participan en regatas se pueden agrupar en tres grandes

categorías: clase única, desarrollo o fórmula, y hándicap. De clase única hay varios tipos, y tiene la particularidad de que en una regata de un determinado tipo, todos los barcos son idénticos, por lo que el triunfo viene determinado por la destreza de su tripulación (que puede estar compuesta por el patrón solamente). Los barcos de desarrollo o fórmula difieren unos de otros en ciertas particularidades como desplazamiento, eslora o área vélica, pero estas diferencias son ligeras, de modo que dentro de una determinada clase todos los barcos deben cumplir un desarrollo total al que se llega a través de una fórmula matemática dada; el éxito de estos barcos depende no sólo de la pericia de su tripulación, sino también del acierto del diseñador. Cuando los barcos difieren mucho en tamaño y diseño compiten en las regatas llamadas de hándicap, en las que los barcos se miden de acuerdo con unos criterios previamente establecidos y se les asignan unos tiempos de paso apropiados, diferentes de los tiempos reales, con lo que pueden competir en términos de igualdad buques pequeños al lado de barcos pesados y de gran tamaño.

### Regatas a vela

Las regatas a vela pueden tener lugar en aguas interiores, dársenas o lagos, en aguas



Juegos olímpicos 1968 y 1972.

costeras o en el océano abierto. Empezaron a gozar de popularidad a mediados del siglo XIX, y hoy se celebran en gran cantidad a nivel local, regional, nacional e internacional, todas ellas regidas por las reglas de la Unión Internacional de Yates, fundada en 1907. Los recorridos varían considerablemente de unos tipos de regatas a otras, desde las más cortas que tienen lugar en aguas interiores con tres mangas sobre un trazado triangular normalmente de reducidas dimensiones, hasta las más largas que pueden llegar a ser trasatlánticas e incluso de vuelta al mundo.

Las primeras regatas a vela en unos juegos olímpicos se celebraron en Atenas en el 1896, y desde entonces siempre han estado incluidas en el programa olímpico, aunque los tipos de los barcos han variado con el tiempo. En los juegos olímpicos de Atlanta de 1996 participaron ocho clases: Tornado,



Gran Regata 1998.

Láser, 470 (hombres y mujeres), Europa, Soling, Star, Finn y la clase Mistral de *wind-surf* (hombres y mujeres). La vela ha proporcionado a España medallas olímpicas en diferentes ocasiones, entre las que destacó la olimpiada de Barcelona en 1992, con cuatro medallas de oro y una de plata.

La regata más larga es la Whitebread de vuelta al mundo. Es una regata de hándicap que se celebró por primera vez en 1973, y desde entonces tiene lugar cada cuatro años. Empieza y termina en Portsmouth (Gran Bretaña), y pasa por los cabos de Buena Esperanza y Hornos.

Desde 1960 se celebra cada cuatro años la gran regata trasatlántica para navegantes solitarios, que sale de Plymouth (Gran Bretaña) y llega a Newport (Estados Unidos).

Otra prueba importante es la Copa América. Se disputa en la modalidad de barco contra barco, comenzó en 1851 cuando los americanos desafiaron y vencieron a los ingleses, y en el presente año hubo 16 desafiantes de 10 países, para disputar el trofeo a Nueva Zelanda, que resultó ganadora por segunda vez consecutiva. España participó en las ediciones de 1992, 1995 y en la actual con el *Bravo España*, siendo el puesto número cinco en la edición de 1992 la mejor clasificación obtenida hasta la fecha.

También suelen efectuar regatas grandes veleros como nuestro *Juan Sebastián de Elcano*, que entre otras regatas participó en la «Colón 92», y en el presente año tomó parte en el tramo Cádiz-Bermuda de la regata «Tall Ships 2000». En dicha regata participan muchos de los grandes buques-escuelas a vela del mundo, que partieron en el mes de abril en dos grupos —de Southampton el día 16 y de Genova el día 23—, para encontrarse en Cádiz. El 7 de mayo partieron de Cádiz hacia Bermuda, y después de diversas visitas a puertos de los Estados Unidos, a mediados de julio continuarán la regata en dos tramos: Boston-Halifax y Halifax-Amsterdam.

### La vela deportiva en la filatelia mundial

Dos de los temas filatélicos que cuentan con numerosos seguidores son «deportes» y «barcos», que en este caso se entrelazan para

**MEDALLAS OLIMPICAS EN VELA EN LAS EMISIONES ESPAÑOLAS DE MINIPLIEGOS**

EMISIÓN DE MINIPLIEGOS	MEDALLA	PRUEBA	OLIMPIADA
27-10-1994	ORO	Flying Dutchman	Moscú, 1980
		470	Los Ángeles, 1984
		Finn	Seúl, 1988
		Finn, Flying Dutchman, 470 mujeres, 470 hombres	Barcelona, 1992
02-06-1995	PLATA	470	Montreal, 1976
		Europa	Barcelona, 1992
26-04-1996	BRONCE	Monotipo	Los Ángeles, 1932

dar lugar a un tema en el que aparecen buques de vela en enfrentamientos deportivos, o lo que es lo mismo: «la vela deportiva» o «regatas a vela». Hay países con gran tradición regatista y la llevan a sus sellos en emisiones realmente bellas. Otros países no cuentan con esta tradición, pero tienen en el sello una gran fuente de ingresos, por lo que no dudan en aprovechar cualquier ocasión que se les presenta para tomarla como motivo de sus emisiones. Entre ambos extremos se cuentan muchos países que limitan sus emisiones temáticas a momentos o acontecimientos puntuales y muy sobresalientes, en los que las regatas a vela se asoman a la actualidad (juegos olímpicos, campeonatos del mundo, regatas trasatlánticas, «Copa América», «Tall Ships», etc). El resultado final es que en el mundo hay muchísimos sellos que tienen a la vela deportiva como motivo, lo que hace que este tema tenga numerosos seguidores.

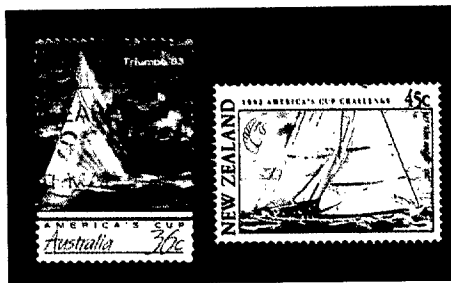
**La vela deportiva en la filatelia española**

España es uno de los países que dentro de sus emisiones dedicadas al deporte de tarde en tarde emite algún sello dedicado a la vela deportiva, la mayor parte de las veces relacionado con los juegos olímpicos. El primero de

estos sellos representa un velero que navega en popa, y se emitió el 24 de septiembre 1968 con motivo de la olimpiada de México. En popa también navega la embarcación del sello emitido el 10 de septiembre de 1988 con motivo de los juegos olímpicos de Seúl de dicho año. El 3 de enero de 1989 se emitió un sello ganador del concurso de diseño infantil, que tras los aros olímpicos representa unas velas hinchadas por el viento precursor de los juegos olímpicos de Barcelona en 1992. Otro ganador del concurso infantil de diseño de sellos es el emitido el 12 de abril de 1991, en el que bajo un fuerte sol naranja y guiadas por los aros olímpicos aparecen dos embarca-

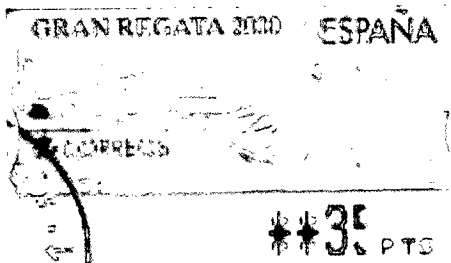


Transatlántica 1972.



Copa América 1983 y 1992.

ciones con grandes velas azules. El 6 de marzo de 1992, dentro de una serie pre-olímpica de «Barcelona'92», se emitió un sello que muestra una regata de veleros en cuyas velas aparecen los colores de la bandera española. El 16 de julio de 1964 se emitió la serie de 10 sellos en «Homenaje a la Marina Española», uno de los cuales representa al *Juan Sebastián de Elcano* —veterano de grandes



regatas como ya quedó dicho—. Treinta años después de esta emisión, el 15 de julio de 1994 se puso en circulación la primera serie

de «Barcos de época», compuesta por dos sellos, uno de los cuales representa al yate *Giralda* que perteneció a don Juan de Borbón, y desde el cual presidió en muchas ocasiones la regata de barcos de época «Trofeo Almirante Conde de Barcelona», en aguas del Mediterráneo.

Para recordar las medallas conseguidas por España en juegos olímpicos, entre 1994 y 1996 se efectuaron tres emisiones en minipliegos (medallas de oro, emitido el 27 de octubre de 1994; medallas de plata, emitido el 2 de junio de 1995, y medallas de bronce, emitido el 26 de abril de 1996), que recogen las modalidades ganadoras, los nombres de los deportistas y los juegos en que tuvieron lugar.

De la Copa América, España todavía no efectuó ninguna emisión —al contrario de lo que hicieron otros países—, a pesar de que el simple hecho de participar ya es en sí un gran éxito.

En cuanto a la regata «Tall Ships 2000», o «Gran Regata 2000», el último acontecimiento náutico internacional celebrado en España, se emitió un sello que muestra al veterano buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* navegando frente a la ciudad de Cádiz, puerto en donde se concentraron los veleros participantes antes de emprender la travesía del Atlántico.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



# UNOS DISCOS DEL MAR

*La montaña mágica* es una novela cuyo mensaje se sale de su tiempo y espacio, dada la universalidad de su argumento: la enfermedad, la libido, el humanismo. Pero a la vez está tremendamente anclada en su marco concreto, la vieja Europa en vísperas de la gran guerra. Esa doble dimensión resulta nítida en uno de los capítulos finales, *Ondas de armonía*. Trata de la llegada del gramófono al sanatorio. Por una parte, un reciente invento pues; por otra, la música de siempre.

Thomas Mann llama ahí biblioteca a la incipiente colección de discos que acompaña al aparato, en torno a los cuales escribe unas páginas magistralmente seductoras. La acepción predominante de la palabra especializada, discoteca, acaso aconsejaría hoy adoptar ésa. Lo cierto es que entre los libros y los discos hay analogías, incluso literales, pues los discos suelen llevar textos en sus fundas (1), hasta genuinos folletos, libros incluso sin más, en los estuches. ¿Y en cuánto a su catalogación? (2). Parece no haber avanzado tanto ni ser tan rigurosa, tiene sus peculiaridades, resulta irritante por ejemplo la carencia generalizada de fechas.

Por lo que dice a la técnica, los discos ejemplifican pintiparadamente la velocidad galopante con que el siglo XX se fue atrapando a sí mismo. De las setenta y ocho revoluciones y la efímera duración de las agujas se ha llegado a los pequeños compactos de ahora audibles inmediatamente en sólidos aparatos, habiendo pasado por los de vinilo, ya despertadores de la nostalgia sus tres tamaños y sus cuarenta y cinco y treinta y tres revoluciones por minuto, incluso la sigla LP, de su palabra inglesa. Algunas de sus grabaciones marinas vamos a evocar.

El disco titulado *Sounds of the Sea and Ships* (Argo, Londres; TR 116; 1965) nos sumerge en el ambiente acústico del mar y de los buques. Fue grabado en el mar del Norte, a la altura de las costas británicas, paulatinamente de 1957 a 1965. Nos da una idea de *El*

*encolerizado mar del invierno, El oleaje, En alta mar con viento loco, A bordo, Una noche de niebla en un puerto ajetreado y El anochecer en la bahía. The great waves to crash thunderously in a terrifying whirl of boiling grey-white water* pretende haber captado la primera banda citada en un inglés que no puede ser más gráfico.

De la Armada británica tenemos dos discos de música sobre todo instrumental: *Music of the Sea* (HMV, CLP 1411; 1961) y *On Land and Sea* (ibíd., 1607; 1962). *The Band of H. M. Royal Marines* está dirigida por el teniente coronel Vivian Dunn, cantando el barítono Frederick Harvey. El contenido es muy generoso, abierto incluso a lo desenfadado, tanto que una de las piezas, de K. y W. Leslie, se titula *Vuelo nocturno a Madrid. Shenandoah* es una saloma tradicional cuyo sentimentalismo no se deja aturdir por los metales, y *El marinero de Shangai* (de Bridger) nos entreabre la atmósfera de un bar de puerto. Hay marchas de antes (*H. M. Jollies*, de Alford) y después de la última contienda (*Soldiers of the Sea*, de Dunn), otra que evoca a Nelson (de Zehle), una balada acompañando a Drake hacia el Oeste (de O'Reilly-Sanderson), y una banda sonora perteneciente a la película que se hizo sobre el hundimiento del *Bismarck*. Hay también música de Vaughan Williams (*Sea Songs*) y Elgar (*Pomp and Circumstance March*), y piezas de los ciclos *Songs of the sea* y *Songs of the Fleet*, de Charles Villiers Stanford, con letra de Henry Newbolt. Hasta el *Derby day* (de Fornon) se recuerda. Pero no merece la pena ser exhaustivos.

Un disco francés tiene un título nostálgico del que hace parte el aroma de la aventura: *Chants des corsaires et de la marine à voiles* (Arion, 30 S 059; Ed. Ariane Segal, conjunto coral «Les XXX» de Lile, Dir. Raymond Robillard). Las dos cubiertas reproducen sendas estampas de la flota de Jean Bart (1650-1702), el vencedor varias veces de ingleses y holandeses en la guerra de la Liga de Augsburgo. En el texto, Vincent Gambau escribe que «en aquellos tiempos las canciones marítimas estaban incluso funcionalmente justificadas. En efecto, los barcos de vela exigían un trabajo ritmado, y el ritmo bien

(1) Hemos tratado de ello en *Las músicas del mundo* (Alcalá la Real, 2000).

(2) Tenemos en prensa una *Una discoteca sacra. Antes del compacto*.

balanceado sólo podía darse a plenos pulmones y siendo secundado por la garganta del marinero mismo el esfuerzo de los músculos. En esas canciones generadoras de largos sueños cuando el viento hacía caer las velas, que llevaban consigo en sus faenas sencillas y en su música todo es el extraño encantamiento de una ronda».

Dentro de su unidad marítima, las piezas de este disco son muy variadas, algunas incluso obra del «enemigo» holandés (nombre pequeño, *hombre grande* = Piet Hein; *La suerte cambia*, de Paul Jones, que luchó a favor de los Estados Unidos en la guerra de la independencia; *Del pelo a la mandíbula*, una alusión este título a la barba de Bart precisamente). Las hay de virar (*Para pasar el tiempo*, *El gran andariego*) y de izar. Una de éstas, *Intrépidos los muchachos*, está influida por los *shanties* ingleses: *No hará calor en el cabo de Hornos*. *Haul away hé!* *Hurrah pour Mexico*. Lo mismo otra de izar y báquica, *Los doce vasos*, de Dunquerque, con la exclamación *God dam*, «Dios me condena», en la cual Beaumarchais veía nada menos que el fondo de la lengua inglesa. Canciones también de castillo de proa: *Estamos en Saint-Nazaire*, *El gran «Tres Puentes»* (= *Le Vengeur*, hundido en el canal de la Mancha). *Un 31 de agosto*; *Adiós, queridos camaradas*; *Allá esas pajas*. Ésta ritmando también el trabajo de los aserradores de la construcción naval, en la baja Bretaña y el Finisterre: *Petit navire qui n'avait, ja, ja, jamais navigué, haut hisie ohé!* Otra, *El pobre grumete*, es una de las recogidas en un viejo cuaderno, del principio de la Restauración, que medio roído por la sal y la humedad fue a parar al archivo de Saint-Lô. *La vuelta del marino*, de Saintonge, Aunis y el Bajo Poitou, es el drama del que se encuentra a la mujer infiel y el hogar deshecho.

Una pareja de discos también franceses, *Chansons de la mer* (RCA Populaire, 100 027-8), se ancla en la faceta desenfadada y amable del menester y de la vida. «Les Compagnons du Large» cantan unos títulos que se explican por sí mismos casi todos, el tono gemelo al de *Las chicas de La Rochelle*, otra pieza de la grabación anterior: *A Juan-Pedro le gusta la botella*, *Todavía cae bien un vaso*, *Cantemos para pasar el rato*, *Con*

*mi armónica*, *¿Sabes bailar la polka?*, *La bella Eugenia*, *En el puerto de Tacoma*, *Camino de San Francisco*, *Pasando por París*, *En el puente de Morlaix*, *El canto de los adioses*, *La queja del corsario*, *Pica la ballena*, *El corazón del zagal*, *El gran mástil quiere camino*, *Había diez marinos*.

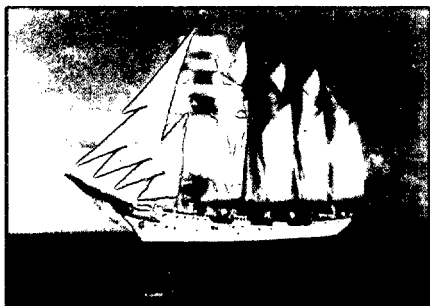
*El arzobispo de Burdeos*, que protagoniza una de ellas, es monseñor Escoubleau de Sourdis, un tremendo corsario aunque de «las velas de Cristo», en los buenos tiempos antiguos, terror de sus competidores musulmanes a lo largo de todas las costas de Argelia y de Marruecos, así como de los hugonotes de La Rochela, y hasta del demonio, que le tiene miedo desde el fondo del infierno a pesar de tener cargado su brulote de azufre: *El arzobispo de Burdeos es un hombre valiente*. *Los hay más devotos, pero no más marineros, en la iglesia de Roma*. *Este es el baile, este es el baile, este es el baile al cardenal, que le bailamos en rueda en la playa de la Gironda*. «*En Algérie et au Maroc on le redoute, le diable au fond de l'enfer a peur de son bras de fer, il l'a mis en déroute, Monsieur le Diable en souffre*».

En el cuarto centenario de la batalla de Lepanto salió un disco con música de la misma (Philips, 63 28 048; dirección Ricardo Fernández de la Torre). Los intérpretes fueron dos cuartetos, uno instrumental, «Renacimiento» (tres viejas distintas y una viola), y otro vocal, «Tomás-Luis de Victoria», el grupo de instrumentos antiguos «Renacimiento», y el quinteto «Atrium Mozarabicum». El mismo Victoria está representado por dos obras, la *Missa pro victoria*, que escribió para la circunstancia, editada que había sido en 1603, haciendo parte de sus *Diez libritos de música de mil cosas*, y un *Te Deum* compuesto a la vez pero publicado ya en 1572. Otros dos músicos que también exaltaron aquélla, «la más grande ocasión que vieron los siglos», fueron Fernando de las Infantas y Juan Brudieu. El primero, autor de *In oppresione inimicorum*. *Pro victoria in Turcas mellite obsidionis* y de *Canticum Moysi*; el segundo, de la cantata *Oid, oid*. Pero se trata de reconstrucciones subjetivas, a base de otras músicas suyas, ya que las partituras se perdieron, no habiéndonos llegado más que las letras.



Y terminamos con un doble disco entrañable, *A son de mar. Recopilación de marchas e himnos tradicionales de la Armada* (Ámbar, AM 23.5000-4; 1978: idea, José Manuel Fernández Prieto; texto, Antonio Sánchez Pastor; dirección artística, José María Álvarez Beigbeder; colaboración de Ricardo Fernández de la Torre). El comandante Agustín Bartomeu dirige la banda de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid, con las voces de sus soldados y de marineros del Cuartel General de la Armada dirigidas por Salvador Juan Teodoro, el silbato del subteniente contramaestre Eduardo Serralta. Hay piezas que nos llevan a las viejas aulas del Instituto, pues el *Himno del Pacífico* tiene letra de Núñez de Arce, siendo la música de Barbieri, *ni los cañones del enemigo ni las tormentas del ronco mar*. De Pemán y G.-A. Beigbeder es el *Himno de la Escuela Naval: soñando victorias, diciendo cantares. La paz y la gloria* es un himno de 1860, y *Oquendori* un pasodoble de 1898. A Victoria nos lo volvemos a encontrar en unos *kyries* compuestos en 1583, para la misa de siempre, a nueve voces mixtas. Para el ofertorio, tenemos una *Ofrenda del marino*, en versión de Ramón Sáez de Adama. La emotividad llega a su climax en la *Salve marinera* de Oudrid y en la *Oración de la noche de la Marina española*, a cuatro voces mixtas, de J. Sánchez Marraco. Siendo también entrañables a cual más los tradicionales *Toques reglamentarios de silbato en un buque de vela*, tanto que no resistimos la tentación de dejar una vez más enumerados los diez que integran «la secuencia de la dirección de la maniobra general»: *Llamada a maniobra*, *Listo de cada palo al de cargo*, *El de cargo listo al puente*, *El puente de la ejecutiva a la voz por palos*, *Iza por palos* o *iza y caza*, *Listo los gavieros y juaneteros*, *Iza y caza*

**HIMNOS OFICIALES IBEROAMERICANOS**  
**BANDA SINFONICA DE INFANTERIA**  
**DE MARINA DE MADRID**  
 DIRECTOR BERNARDO ADAMFERRERO



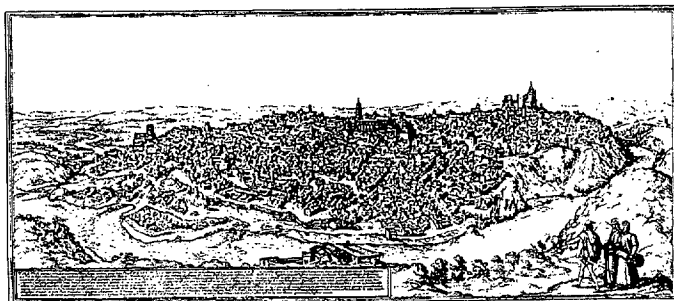
*velachos con los congrejos, Caza e iza la mayor y los juanetes con sus foques respectivos, Y si el tiempo es propicio los estais y escandalosas, y Pitadas de gavieros.* Mas no todo es patético, ni grave, ni siquiera reglamentario. Además de *Soledad*, la conocida canción de milicia, está *Cantinerera*, si bien en ésta asoma también la otra dimensión: *Echa cantinera vino para todos, / quién sabe si cualquiera / de los que aquí estamos / nunca volverá.* Aunque termine en el socorrido tópico de «en cada puerto un amor».

Y terminamos volviendo a evocar la novela de Thomas Mann. Que no sólo los discos materialmente pesados de su argumento, sino los mucho más densos pero paradójicamente más leves que les sucedieron, hayan llegado a ser una meta de nostalgia y un objeto de anticuario, pero manteniendo la misma música de los siguientes, da todo qué pensar. Y sentir.

Antonio LINAGE  
 Universidad de San Pablo, CEU; Madrid



# BERESIT III Toledo 2001



## Primer Anuncio y Petición de Comunicaciones

### COFRADÍA INTERNACIONAL DE INVESTIGADORES

#### III CONGRESO INTERNACIONAL

Carlos I y su Tiempo

Toledo, 8, 9 y 10 de Enero de 2001

#### Presentación y Objetivos

La Cofradía Internacional de Investigadores, siguiendo su espíritu fundacional, y con motivo de la celebración a nivel internacional del Centenario del nacimiento de Carlos I de España, convoca la celebración de su III Congreso Internacional BERESIT, que, con el patrocinio de diversas Instituciones y Entidades Colaboradoras, tanto públicas como privadas, se celebrará en Toledo (España) durante los días 8, 9 y 10 de Enero de 2001 bajo la temática: Carlos I y su Tiempo.

De forma específica, la celebración del Congreso se enmarca, como acontecimiento de cierre, en el Programa Oficial de Actos Conmemorativos del Centenario del Emperador Carlos promovido

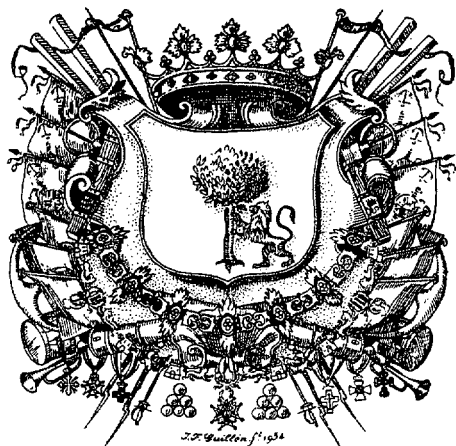
por el Excelentísimo Ayuntamiento de Toledo y coincidiendo con la clausura de la Exposición "Carolus".

Como objetivo fundamental, el Congreso pretende reunir a un importante número de especialistas en temas histórico-sociales, religiosos, científicos, culturales y de índole diversa que contribuyan aportaciones para un mejor conocimiento de la egregia figura del Emperador Carlos y su época.

Los actos conmemorativos que, a nivel internacional, vienen celebrándose con ocasión de la señalada efemérides de su nacimiento encontrarán un significativo broche de clausura en la Ciudad capital de su Imperio (con la que internacionalmente se le asocia) desde la doble perspectiva de la rememoración y el estudio de los avatares de una de las épocas de mayor esplendor de la Historia de España.



Archivo Excmo. Ayuntamiento de Toledo  
45070 TOLEDO



# Galería de capitanes generales de la Armada

## MANUEL ANTONIO FLORES Y ANGULO

Conde de Casa Flores VII

Capitán General de la Armada Gran Cruz de Carlos III

Encomienda de los Molinos y Laguna Rota de la Orden de Calatrava

Virrey de Nueva Granada y Nueva España

Consejero de Estado

Nace en Sevilla en 1723. Sienta plaza de guardia marina en 1736; alférez de fragata en 1740; de navío, en 1747; teniente de fragata, en 1749; de navío, en 1751; capitán de fragata, en 1753; de navío, en 1760; jefe de escuadra, en 1769, y teniente general, en 1774.

En 1771, comandante general del departamento de Ferrol, en donde asciende a teniente general. Al año siguiente es nombrado virrey de Nueva Granada y presidente de la Audiencia de Santa Fe, durante éstos se produjo la sublevación general conocida con el nombre de «comuneros» y que el arzobispo Góngora, la Audiencia y los jefes solucionaron mediante las capitulaciones y amnistías de Zipaguirá, que no quiso aprobar por estimarlas vergonzosas para España. Aprobadas éstas por la Corte, trajo la ruina al comercio. Fomentó la agricultura y la industria, organizó las milicias, fundó la primera imprenta de la capital del virreinato y atendió a las fortificaciones de Cartagena. Dimitió en 1783 volviendo a España. En 1787 fue designado virrey de Nueva España donde permanece tres años. A su regreso a España, le nombran consejero de Estado, concediéndole el Rey como agradecimiento el título de conde de Casa-Flores, dignidad que él rechazó aceptar en vida, por lo que se le concede a su hijo mayor y al menor, que alcanzó el grado de brigadier de la



Juan Cuende (1878): Óleo sobre lienzo, 90 x 75 cm. Escuela de Guerra Naval, Madrid.

Armada, la Encomienda de la Orden de Calatrava que él ostentaba, aceptando únicamente la Gran Cruz de Carlos III. Habiendo quedado vacante, por muerte del capitán general de la Armada Antonio González de Arce, el 25 de febrero de 1798, la dirección general de la Real Armada y queriendo el Rey que este empleo se uniera a la Secretaría de Estado y del Despacho Universal de Marina, que venía desempeñando el teniente general de la Armada Juan de Lángara, actual secretario del mismo despacho; y atendiendo S. M. a la antigüedad y méritos del teniente general Manuel de Flores, así como a los particulares servicios de Lángara y sus méritos de guerra, otorgó a ambos, que son los más antiguos en

el escalafón de su clase, el ascenso a capitanes generales de la Armada, en 6 de marzo de 1798. Muere en Madrid en 1799.

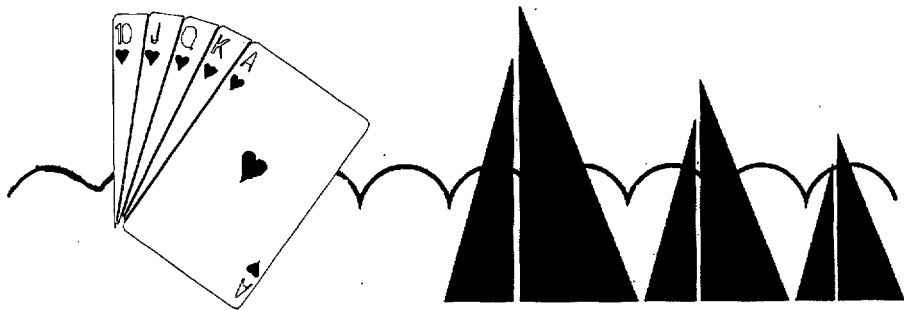
Hombre honesto que desempeñó sus cargos con gran celo y recto proceder, su memoria siempre se recordará con aprecio y respeto.

De medio cuerpo, tres cuartos a su izquierda. Viste uniforme Grande de teniente general, común a Ejército y Armada (Ordenanza del Ejército de 22 de octubre de 1768), con Venera de la Real Orden de Calatrava pendiendo de una cinta roja. Su brazo derecho, doblado delante del cuerpo, sostiene un cuaderno en el que se lee:

*Sr. Dn... Maldonado Martínez... Bodquin... Teniente General Real Armada Virrey Gobernador Capitán General del Nuevo Reyno de Granada Vº Vº Vº en el año 1775*

Su brazo izquierdo cae extendido dejando ver un poco del galón superior. Sobre un fondo neutro y un mapa: «Nuevo Reyno DE GRANADA», en la parte inferior derecha, la figura de un hombre maduro, bien parecido, con peluca, ojos castaños, nariz altiva y ligera sonrisa; en la esquina inferior izquierda: *J. de Cuende, lo pintó y regaló al Museo Naval en Madrid 1850.*

La expresión taciturna parece indicar la fama que tuvo, según la tradición familiar, de reservado y no quererse retratar.



## INICIACIÓN AL BRIDGE (VI)

### Formas de hacer bazas

Hasta ahora hemos visto dos formas de hacer bazas: las bazas seguras y las bazas por afirmación. Veamos una tercera forma.

Como siempre, se recomienda poner las cartas de los ejemplos sobre la mesa, para su mejor comprensión.

#### Bazas por largo

Comencemos por un ejemplo fácil. Supongamos que en el palo de Pic tenemos:

♠	A	K	Q	8	3	2
	N					
	S					
♠	7	6	5	4		

¿Cuántas bazas nos haremos en este palo?

Es fácil que tu respuesta, lector, sea que tres o a lo mejor has pensado que el 8 se podrá afirmar.

Para darnos cuenta que nos haremos seis bazas (el número de cartas de la mano larga), nos tenemos que responder la pregunta de ¿cuántas cartas tienen los contrarios en el palo?

Está claro que son tres. Por tanto, aunque el mismo jugador tenga las tres cartas que faltan se quedará sin ninguna cuando juguemos al As, el Rey y la Dama y, por tanto, los pequeños 8, 3 y 2 se harán firmes.

Veamos otro ejemplo un poco más complicado:

♠	A	K	4	3	2
	N				
	S				
♠	8	7	6	5	

De nuevo preguntemos: ¿cuántas bazas nos haremos en este palo?

Solución:

1. ¿Cuántas cartas tenemos? Nueve.
2. ¿Cuántas cartas tienen los contrarios? Cuatro (Q, J, 10 y 9).
3. ¿De qué forma pueden estar repartidas entre las dos manos de los defensores? Las posibilidades son: 4-0, 3-1 y 2-2.
4. Tenemos que tener claro que si uno de los defensores (da igual el que sea) tiene las cuatro cartas restantes, nos haremos dos bazas (A y K) y una tercera que será el pequeño 2, una vez que hayamos jugado el palo cuatro veces.
5. Si la distribución en cambio es 3-1, nos haremos el A, la K, perderemos el 7, pero la cuarta y quinta carta (los pequeños 3 y 2) se hacen firmes y haremos cuatro bazas en el palo.
6. Por último, si la distribución de las cuatro cartas que nos faltan es 2-2 (la más favorable para nuestros intereses), haremos todas las bazas, ya que al jugar el As y el Rey caerán las dos cartas de cada defensor. Nos haremos por tanto cuatro bazas en el palo.

De este ejemplo el lector debe empezar a ver que cuando en un determinado palo

## INICIACIÓN AL BRIDGE

tengamos un número suficiente de cartas según que la distribución de las cartas restantes nos sea más o menos favorable, haremos más o menos bazas.

Ahora se debe llevar a la práctica el ejercicio número 4 de la baraja preparada, donde el dador es Este.

Como siempre, la recomendación es jugar la mano entre cuatro jugadores con la baraja preparada al respecto y corregir el ejercicio una vez jugada la mano.

<p>♠ 7 6 4 3 ♥ K Q 5 2 ♦ 6 5 2 ♣ A 4</p>	<p>N O E S</p>	<p>♠ A 5 2 ♥ J 9 6 ♦ Q 10 4 ♣ Q 10 9 6</p>	<p>♠ K 9 ♥ A 8 ♦ A K 8 7 3 ♣ K 8 5 2</p>
--	----------------------------	--	--

¿Cómo decidir el contrato?

- El dador Este (tiene menos de 12PH) dice: «Yo paso».
- Sur, que tiene 17PH, dice «Yo abro».
- El compañero de Sur, Norte, dice sus puntos: «Yo tengo 9PH».
- La fuerza de la línea es por tanto  $17 + 9 = 26$ PH. De acuerdo a la tabla de decisión, 25-26 PH corresponde a realizar nueve bazas.
- Sur anuncia: «Juego 3ST». Sur es el declarante.

¿Cuál debe ser la carta de salida de Oeste?

- Oeste tiene dos palos de la misma longitud: Pícs y Corazones.
- La esperanza de hacer bazas para su línea es mucho mayor en el palo de Pic, donde tiene una secuencia de tres honores. La salida deberá ser la Q ♠.

¿Cuál debe ser la actitud del jugador sentado en Este?

• La salida de la Dama de Pic promete al menos la J y el 10. Como él no tiene el Rey y el muerto tampoco, sabe que lo tiene el declarante.

• Una vez hecho este razonamiento, debe de jugar el As y volver a jugar el palo para afirmar las bazas de la J y el 10 a su compañero.

• El declarante ganará con el Rey, pero el palo de Pic está firme para Oeste.

¿Cómo realizar las nueve bazas prometidas?

• Sur debe contar palo por palo las bazas seguras que tiene:

♠ 7 6 4 3	♥ K Q 5 2	♦ 6 5 2	♣ A 4
K9	A8	A K 8 7 3	K 8 5 2
1 baza	3 bazas	2 bazas	2 bazas
ya hecha			

Con sólo ocho bazas seguras, el declarante debe tener un plan para hacer la baza que falta. Vamos a analizar la situación palo a palo:

En los Tréboles: tenemos sólo dos honores y menos cartas que los contrarios (seis contra siete); las esperanzas de sacar una baza son nulas.

En los Corazones: tenemos los tres honores más altos, pero sin esperanza de afirmar ninguna baza, ya que tenemos menos cartas (seis contra siete) que los defensores.

En los Pícs: en este palo las perspectivas son aún menos animadoras, ya que el palo está firme para los contrarios.

En los Diamantes: tenemos los dos honores mayores y ocho cartas en el palo. Vamos a estudiar qué puede ocurrir si jugamos tres veces al palo:

1.º Sur juega el A ♦	2.º Sur juega el K ♦	3.º Sur juega el 8 ♦
♦ 6 5 2 A K 8 7 3	♦ 6 5 K 8 7 3	♦ 6 8 7 3

Como vemos, una vez jugada la tercera baza en el palo (el 8), los contrarios la ganan con la Dama, pero los pequeños 7 y 3 de Diamantes se han hecho firmes.

Mercedes VIDA DE URDIALES

# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

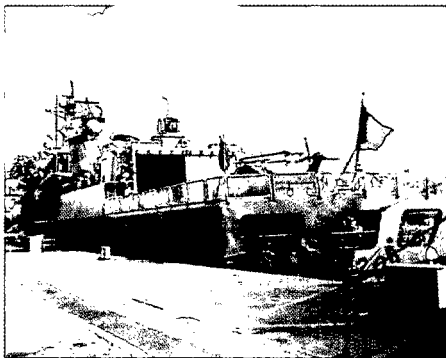
**Operación CHARLIE-SIERRA.**—Una fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XIV) de entidad compañía, basada en el subgrupo táctico «Sevillano Muñoz», está integrada por un periodo de cuatro meses, hasta mediados de diciembre, junto con componentes en la BRIAC XII del Ejército de Tierra, en SPAGT XIV, dentro de la Stabilisation Force (SFOR) desplegada en Bosnia-Herzegovina. El subgrupo táctico está basado, junto con una unidad de servicios, en Trebinje, mientras que personal de apoyo está encuadrado en la plana mayor del SPAGT en Móstar, y en el MALOG, en Madrid.

#### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORMED.**—Compuesta por el destructor *York* (UK), las fragatas *Spetsai* (GR), *Orucreis* (TU), buque insignia *Koeln* (GE), *Van Amstel* (NL), *Libeccio* (IT), *Kauffman* (US) y *Numancia*. La agrupación inició la fase de dispersión de verano que duró hasta el 7 de septiembre. La fragata *Numancia*, que relevó a la *Canarias* el día 2 de septiembre,

salió de Rota el día 5 y entró en la Spezia el 7 de septiembre.

**STANAVFORLANT.**—Compuesta por el crucero *Thomas S. Gates* (US), la corbeta *Niels Juel* (DA) y las fragatas *Halifax* (CA), *Vasco de Gama* (PO) hasta el 31 de agosto, *Grafton* (UK), *Luebeck* (GE), *Trondheim* (NO), *Willen Van Der Zaen* y *Asturias*. La agrupación salió de Copenhagen el día 28 de agosto para realizar el ejercicio DANEX. A continuación efectuó una escala en Oslo del 8 al 11 de septiembre.



Fragata portuguesa *Vasco de Gama* en Ferrol.  
(Foto: A. Pintos Pintos).

## Ejercicios

**EWX-02 (5-7 de septiembre).**—Ejercicio efectuado por el LPA *Castilla*, las fragatas *Santa María*, *Navarra* y *Cataluña*, la corbeta *Vencedora* y el patrullero *Alerta*. Se efectuaron ejercicios EW/AAW/ASUW/ASMD por escoltas en ambiente EW adverso para elevar el nivel de adiestramiento individual y colectivo. Se realizaron en aguas de Cádiz. La fragata *Cataluña* salió de Ferrol el día 3 incorporándose al ejercicio en la mar el día 5, regresando a su base al finalizar. La corbeta *Vencedora* salió de Cartagena el día 4, incorporándose al ejercicio en la mar el día 5 y regresando a su base el día 8 una vez finalizado el ejercicio.

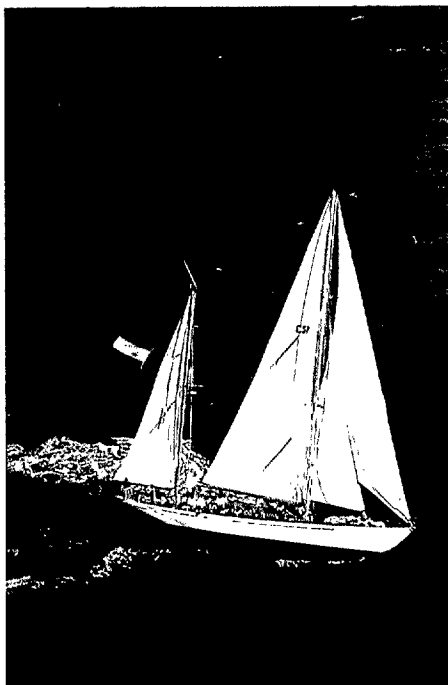
**PASSEX SP/TU (24-29 de agosto).**—Las fragatas *Navarra* (día 25 de agosto) y *Baleares* (días 27-29 de agosto), el submarino *Siroco* (día 24 de agosto) y el patrullero *Toralla* (día 24 de agosto) efectuaron ejercicios de guerra de superficie y anti-submarinos, en aguas del Mediterráneo, Estrecho y Atlántico con el buque turco *Kemalreis*.

## Comisiones, colaboraciones y pruebas

**LXXI Crucero de Instrucción del buque escuela «Juan Sebastián de Elcano» (8 de enero-10 de agosto).**—El día 5 de agosto atracó en Marín, finalizando el cruceo de instrucción. El día 6 salió a la mar para dirigirse a Cádiz, donde llegó el 10 de agosto.

**Campaña oceanográfica «María Carmen Comas» del BIO «Hespérides» (19 de agosto- 4 de septiembre).**—La Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología ha programado este proyecto científico que se llevó a cabo en aguas del mar de Alborán y sur del golfo de Vera entre el 19 de agosto y el 4 de septiembre por el *Hespérides*.

**Regata «Conde de Barcelona» con participación AXS «Arosa» (7 de agosto-8 de septiembre).**—Durante la semana del 21 al 27



*Arosa.* (Foto: L. Cortés).

la goleta *Arosa* ha participado en la regata Conde de Barcelona, el día 28 de agosto inició tránsito de regreso llegando a Marín el día 8 de septiembre.

**Presencia naval en Bilbao (5-7 de septiembre).**—La fragata *Andalucía* efectuó presencia naval en Bilbao para celebrar el 700 aniversario de la ciudad y el 200 aniversario de su comandancia naval. Salió de Ferrol el día 4 regresando a dicho puerto el día 8.

## Vigilancia marítima

**Campaña Túnidos Mediterráneo 2000 (2 de mayo-30 de septiembre).**—Según el acuerdo entre los ministerios de Defensa y de Agricultura, Pesca y Alimentación, y como todos los años en el periodo de primavera y verano, se está efectuando una campaña de vigilancia en la zona de protección pesquera del Mediterráneo para evitar posibles activi-

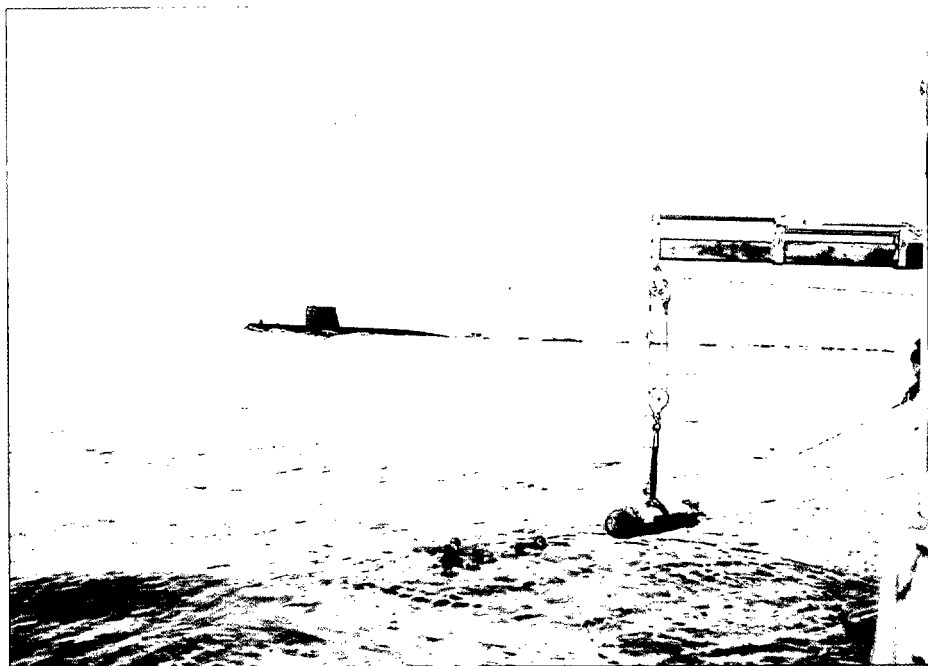


dades de pesca no autorizadas, principalmente captura de túnidos. La vigilancia ha sido efectuada por el patrullero *Toralla* del 27 al 31 de agosto y las siguientes vigilancias serán efectuadas por el *Alborán* del 4 al 18 septiembre, el *Deva* del 18 al 23 de septiembre y el *Anaga* del 25 al 30 de septiembre.

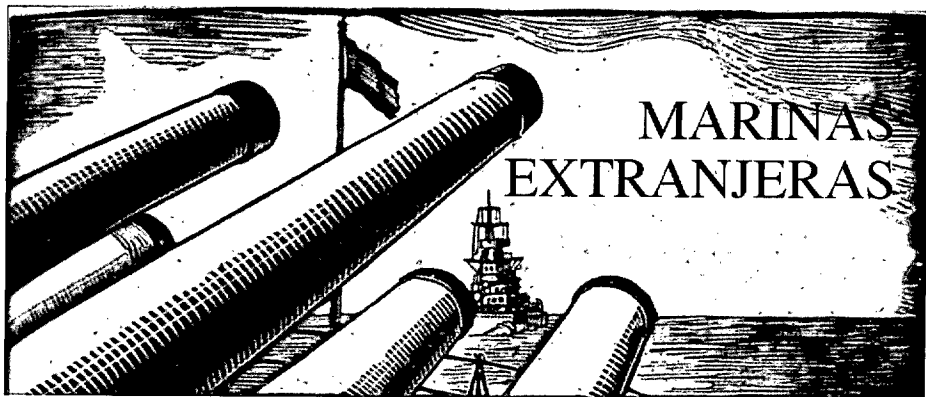
«Operación Bonito» (7 de junio-30 de septiembre).—Como todos los años por estas fechas, se ha iniciado la costera del bonito, en la que participan aproximadamente 600 pesqueros españoles de las modalidades de «cacea» y «tanqueros», que se desplazan siguiendo los movimientos migratorios de los bancos de peces desde las proximidades de las islas Azores hasta el Cantábrico y golfo de Vizcaya. Durante la campaña coinciden en la misma zona pesqueros de diversos países, que faenan con artes diversas, existiendo el

peligro de que puedan producirse incidentes entre las distintas flotas. Para prevenir estos incidentes la Armada, en colaboración con la Secretaría General de Pesca, organiza una campaña denominada «Operación Bonito», en la que patrulleros de la Zona Marítima del Cantábrico salen a la mar, embarcando a inspectores de pesca de la SEGEPESCA y de la Comunidad Europea, con la misión de efectuar vigilancia, inspección y apoyo a la flota pesquera española, que faenan tanto en la zona económica exclusiva como en aguas internacionales.

Actualmente esta campaña está siendo efectuada por el patrullero *Chilreu*, que relevó al *Atalaya* el día 22 de agosto. La dotación de dicho buque está reforzada por personal médico y buceadores, para atender a las posibles incidencias que puedan producirse.



El buque de salvamento y rescate *Neptuno* recoge un torpedo de ejercicios lanzado por submarino. (Foto: B. Louro Rodríguez).



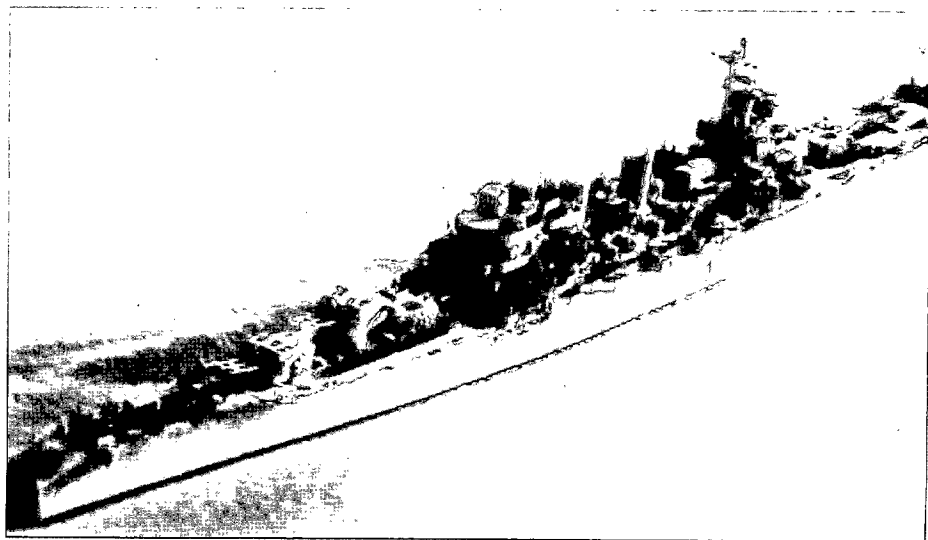
### Argentina

*Demanda por el hundimiento del «Belgrano».*—El Tribunal Europeo de Derechos Humanos ha aceptado una demanda por crímenes de guerra contra Gran Bretaña y la ex primer ministro Margaret Thatcher, por el hundimiento del crucero argentino *General Belgrano* en 1982, durante el conflicto de las Malvinas.

La demanda ha sido interpuesta por los familiares de los 323 marinos argentinos que

murieron cuando el submarino nuclear HMS *Conqueror* de la Marina británica torpedeó al *Belgrano*.

El Tribunal de Estrasburgo que dispone ahora de seis meses para llegar a un veredicto, rechazó los argumentos presentados por los abogados del ministerio de Defensa británico, que indicaban que la demanda debía ser presentada en un tribunal británico y acudir sólo a Estrasburgo en caso de apelación.



*General Belgrano.*

## Australia

**Líneas de acción de la Marina australiana.**—El almirante jefe de la Marina australiana, David Shackleton, ha explicado a los medios de comunicación las líneas directrices de la Marina australiana en los próximos 30 años. El almirante, que lleva un año al frente de la Marina, ha realizado numerosos planes para conseguir una organización más efectiva, agrupando sus efectivos en FEG (*Force Elements Groups*), con un nuevo mando al frente de cada FEG. Otros objetivos para el almirante Shackleton son la participación en la fuerza conjunta aero-marítima-terrestre. Sus otras prioridades incluyen la retención del personal y el reclutamiento de voluntarios. Las líneas directrices para el futuro son:

- Capacidad AAW para los buques de superficie.
- Viabilidad y longevidad de la industria naval australiana.
- Asegurarse que las especificaciones de las nuevas construcciones cumplen los requerimientos operativos.
- La sustitución de los buques de aprovisionamiento HMAS *Success* y HMAS *Westralia*, así como del buque anfibio HMAS *Tobruk*.

## China

**Pruebas de mar de un destructor.**—El segundo destructor clase *Sovremenny*, construido para la Marina china en los astilleros de Severnaya Verf de San Petersburgo, ha realizado sus pruebas de mar previas a la entrega.

Las pruebas, que se iniciaron el 27 de junio, finalizaron el 15 de agosto. Durante este periodo de tiempo fueron probadas todas las armas de que dispone el navío, incluyendo el lanzamiento del misil SS-N-22 Sunburn o 3M-80E Moskit, según la denominación rusa. El destructor está previsto sea entregado a la Marina china el 30 de noviembre, su costo ha sido estimado en 70.000 millones de pesetas.

## Estados Unidos

**El USS «Oscar Austin» (DDG-79).**—El USS *Oscar Austin* (DDG-79), vigésimo noveno de una serie de 58 destructores lanzamisiles clase *Arleigh Burke*, entró en servicio en la Flota del Atlántico el pasado 19 de agosto en Norfolk. El *Oscar Austin* es el primer buque de la clase que lleva incorporada la modificación Flight IIA, que incluye un hangar doble que ocupa toda la manga, así como toda la maniobra necesaria a bordo para manejar y apoyar dos helicópteros.

**Comisión conjunta para el estudio de misiles.**—La Marina estadounidense y el Cuerpo de Infantería de Marina, van a incorporarse a una comisión del Ejército de Tierra que va a realizar un programa para reemplazar varios tipos de misiles anticarro lanzados desde aeronaves y tierra por un nuevo misil denominado *CM* (*Common Missile*). Los misiles a reemplazar y que actualmente se encuentran en servicio son el *Tow* (Tube-launched Optically-tracked Wire-guided), los *Hellfire* y *Hellfire II* lanzados desde aeronaves y el *AGM-65 Maverick*.

Mientras que el Ejército de Tierra necesitaría 73.000 misiles *CM*, las necesidades de la Marina y la Infantería de Marina se concretan en 25.000 unidades. El nuevo misil tendrá un diámetro de 6" y contará con una cabeza buscadora múltiple.

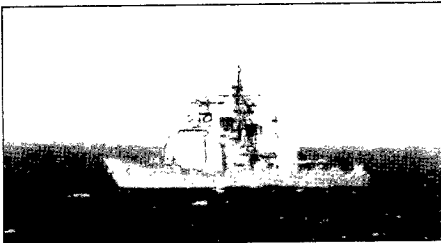
**Modernización de un simulador del F-14.**—La Marina norteamericana ha elegido a la empresa Indra para modernizar tres simuladores de sus aviones de superioridad aérea *F-14 Tomcat* en la base aeronaval de Oceañía, Virginia, después que la compañía española saliese primera del concurso realizado al efecto.

Al concurso se presentaron un total de nueve ofertas, ocho de ellas estadounidenses y sólo una extranjera, la española. El contrato se firmó en la base de Point Mugu, California, y su importe se eleva a 1.400 millones de pesetas, aunque la importancia radica en que esta victoria técnica abre las puertas a la modernización de los 14 simuladores que posee la Marina de Estados Unidos, como ya lo hizo con la Infantería de Marina al conver-

tirse en el suministrador preferente del simulador del AV-8+*Harrier* que existe en Yuma, Arizona.

**Reflotado el primer submarino que hundió a un buque.**— Los restos del submarino confederado *HH Hunley* fueron reflotados después de 136 años de permanecer hundidos a 10 metros de profundidad en la ensenada de Breach, a la entrada del puerto sureño de Charleston. Los restos, localizados en 1995, serán restaurados para ser posteriormente expuestos en el museo de historia de Charleston. El submarino lleva el nombre de su inventor, Horace L. Hunley, que quiso ganar la recompensa ofrecida por las autoridades del Sur para romper el bloqueo del Norte. El cuerpo cilíndrico del prototipo fue construido a partir de la caldera de una locomotora, siendo abombada para dar cabida a sus 9 tripulantes, 8 de los cuales propulsaban a pedales la nave. El *HH Hunley* tenía una autonomía de dos horas. Su entrada en servicio estuvo plagada de accidentes mortales, en uno de los cuales perdería la vida su propio inventor. La prueba de combate de la nave vino la noche del 17 de febrero de 1864, cuando atacó a la fragata USS *Housatonic*, armada con 23 cañones. Con la ayuda de un botalón, el submarino introdujo una carga explosiva bajo la línea de flotación del navío. La explosión logró hundir a la fragata, pero arrebató también la vida de todos los tripulantes del submarino.

**Visita de un crucero a China.**—El crucero USS *Chacellorsville* (CG-62), de la clase *Ticonderoga*, realizó una escala del 2 al 5 de agosto, en el puerto chino de Quingdao, como parte de las reanudadas relaciones militares

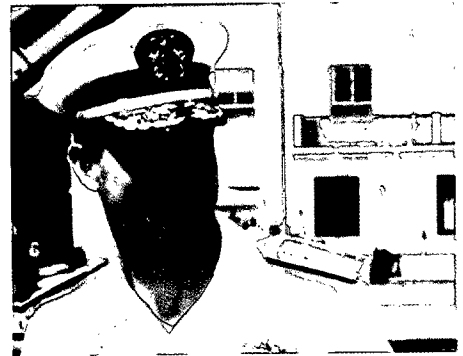


*Ticonderoga.*

con China, de acuerdo con las declaraciones del secretario de Defensa estadounidense, William Cohen. Coincidiendo con la escala del crucero, el comandante en jefe de la Flota del Pacífico, almirante Thomas Fargo, realizaba una visita oficial a Pekín.

**Parados los «Harrier».**—El Cuerpo de Infantería de Marina decidió parar la mayoría de sus *Harrier*, por razones de seguridad después que 105 de sus 133 aviones tuvieran problemas en el eje principal de sus turbinas. Este incidente, el vigésimo séptimo en los últimos 10 años, aunque la mayoría han ocurrido en los últimos tres años.

**Nuevo comandante de la VII Flota.**—El vicealmirante James Metzger ha relevado al vicealmirante Walter Doran como comandante de la VII Flota con sede en Yokosuka, Japón. El almirante Metzger, que ha realizado toda su carrera en submarinos, habiendo mandado un submarino nuclear de ataque y el escuadrón de submarinos de New London. En el empleo de contralmirante desempeñó el cargo de comandante de los submarinos aliados del sur (COMSUBSOUTH), con sede en Nápoles y CTF-69.



El vicealmirante Metzger, en una visita a la Base de Submarinos de Cartagena en 1999.

**Relevo en el mando de la Marina.**—El almirante Vern Clark ha relevado al almirante Jay Jhonson como jefe de Operaciones Navales de la Marina de los Estados Unidos, el día 21 de julio, fecha en que pasó al retiro el almirante Jhonson.

## Francia

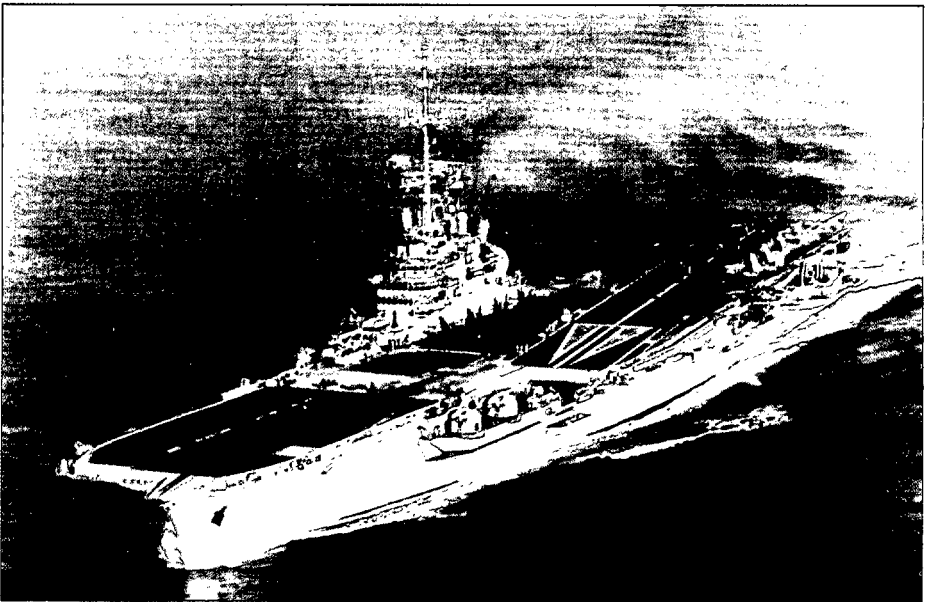
**Venta del portaaviones «Foch» a Brasil.**—La Marina francesa ha vendido a la del Brasil el portaaviones convencional *Foch*, después de 37 años de servicio bajo el pabellón tricolor. La entrega del portaaviones tendrá lugar a mediados de noviembre, una vez haya entrado en servicio el nuevo portaaviones nuclear de 40.000 toneladas de desplazamiento *Charles de Gaulle*. El ministro de Defensa francés declaró que la venta se cerró a mediados de agosto, después de 12 meses de negociaciones entre ambas marinas, acordándose el precio de venta en 7.500 millones de pesetas. Esta suma incluía el costo de los trabajos necesarios para remover los recubrimientos de amianto que todavía conserva el portaaviones. El *Foch* será rebautizado, *Sao Paulo*, y reemplazará al portaaviones *Minas Gerais*, que Brasil compró al Reino Unido en 1956, y que posiblemente sea traspasado a la Marina argentina en el 2002. El interés de Brasil por el portaaviones era conocido, y se comentaba que la venta podría incluir también la unidad aérea embarcada, sin

embargo este rumor ha sido desmentido por las autoridades francesas. Fuentes navales han anunciado que el *Foch* será totalmente desarmado antes de la transferencia en el puerto de Tolón en septiembre. Las posibles modificaciones para adecuarlo a los requerimientos brasileños serán realizadas en los astilleros de la DCN en Brest, esperando que el *Sao Paulo* pueda salir hacia Río de Janeiro el próximo mes de abril, con dotación brasileña y expertos de la aviación naval.

## Noruega

**Construcción de cinco fragatas.**—La Marina noruega y la empresa española Bazán firmaron en la ciudad de Bergen el contrato para la construcción de cinco fragatas por un importe aproximado de 10.000 millones de coronas suecas, unos 220.000 millones de pesetas.

El contrato fue suscrito por el almirante jefe de la Marina noruega, el presidente de Bazán, José Antonio Casanova, y el presidente de SEPI (Sociedad Estatal de Participacio-



El portaaviones *Foch*.



El presidente de Bazán, José Antonio Casanova, y el almirante Jan G. Jaeger, jefe de material de la Marina de Noruega.

nes Industriales), Pedro Ferreras. El acuerdo, que asegura seis millones de horas de trabajo a los astilleros de la empresa nacional Bazán en Ferrol, contempla que el 40% de las fragatas se construirán en Noruega. Las tres primeras se ensamblarán en España y las dos últimas en Noruega.

La primera fragata deberá entrar en servicio en el 2005 y el resto con intervalos de un año a partir de esta fecha. El diseño de esta fragata está basado en la F-100 española, aunque con un desplazamiento algo menor, no obstante incorpora el mismo sistema de combate *Aegis*, fabricado por la empresa estadounidense Lockheed Martin.

Además del contrato principal, la Marina española y la noruega firmaron un memorando de entendimiento, y Bazán y el ministerio noruego de Defensa firmaron un contrato sobre cooperación industrial. Este último prevé un retorno a Noruega del 100 por 100 del capital en el plazo de 10 años.

Entre los retornos, Noruega requiere la compra de equipos de defensa, como misiles *Penguin*, lanzadores de misiles ala y equipos control-a su principal empresa electrónica, Kongsberg.

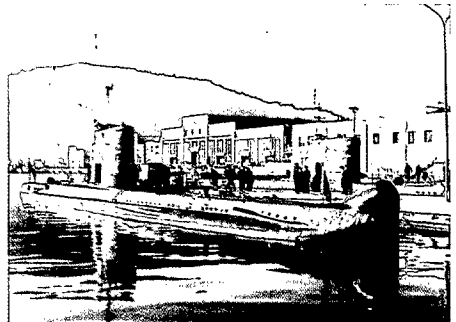
J. M. T. R.

## Portugal

**El submarino «Albacora» retirado del servicio.**—El día 14 del pasado mes de julio, el submarino portugués *Albacora* (S-163) efectuó en aguas de la bahía de Cascais su última inmersión.

El *Albacora* (S-163) es el submarino de la clase *Daphné* más veterano en servicio de todos los que se construyeron, y era el primero de una serie de cuatro con los que la Armada portuguesa renovó su flotilla de submarinos de la década de los años 60, cuyos componentes fueron dados de alta, curiosamente por orden alfabético correlativo de ABCD, ya que fueron nominados como *Albacora*, *Barracuda*, *Cachalote* y *Delfín*, aunque la tercera de las unidades, el *Cachalote*, fue vendido a Pakistán en diciembre de 1975, que lo rebautizó *Ghazi*.

El *Albacora* plantó su quilla en los astilleros Dubigeon Normandie, en Nantes (Francia), el día 6 de septiembre de 1965, y fue botado el 13 de octubre de 1966, causando alta en la Armada portuguesa el 1 de octubre de 1967. Tan sólo unos años después, cuando España decidió construir nuestros *Daphnés*, se solicitó a Portugal la presencia en aguas de Cartagena de alguno de sus por entonces flamantes submarinos para que adiestraran a los submarinistas españoles que habrían de formar las primeras dotaciones de los dos primeros submarinos españoles gemelos el *Delfín* y el *Tonina*, para que nuestros



Una imagen para el recuerdo, que no se volverá a repetir, la del submarino portugués *Albacora* en la Base de Cartagena, junto a sus amigos españoles. (Foto: D. Quevedo Carmona).

hombres se fueran familiarizando con su manejo, enviando el gobierno portugués al *Albacora* a Cartagena, que nos serviría a muchos submarinista por entonces noveles, de magnífica escuela flotante.

Ahora el veterano *Albacora*, a quien le gustaba que por el circuito de UHF le llamáramos familiarmente *Subcora*, así como a sus hermanos *Subcuda* y *Subfim*, y que en principio no será desguazado, servirá para que a bordo suyo se impartan clases prácticas a los nuevos submarinistas portugueses, a la vez que será fuente de repuestos para permitir alargar la vida de sus otros dos hermanos que quedan en servicio, el *Barracuda* y el *Delfín*, mientras el gobierno del país vecino termina de adoptar la decisión de qué tipo de submarino será el elegido para renovar su flotilla, que ahora ha quedado reducida a tan sólo dos unidades.

D. Q. C.

## Rusia

**Fuga de combustible de un misil balístico.**—Doce personas tuvieron que ser hospitalizadas en Vladivostok después que un misil balístico SS-N-18 o RSM-50 Stingray, según la denominación rusa, perteneciente a un submarino nuclear balístico *Delta III*, sufriera una pérdida de combustible, formando una nube de gas extremadamente tóxica.

El misil en cuestión estaba siendo desembarcado del submarino en la base naval de Chashma, para ser llevado al desguace, cuando chocó con la cubierta del submarino, sufriendo un desgarro su envuelta, por la que se fugaron unos 100 litros de combustible muy tóxico, que rápidamente se volatilizaron creando una nube tóxica de color naranja de 500 por 300 metros, que fue arrastrada por el viento a las localidades vecinas de Fokino y Najodka, donde resultaron afectados varios civiles. El incidente, aunque tuvo consecuencias menores, indica el pésimo estado en que se encuentra la Marina rusa que es incapaz de mantener adecuadamente su arsenal debido a los recortes presupuestarios. El misil SS-N-18, de dotación en los siete submarinos nucleares clase *Delta III* con que cuenta la Marina rusa, tiene un alcance de 6.500 km y

puede transportar a esa distancia tres ojivas nucleares de 200 kt.

**Hundimiento de un SSGN clase «Óscar II».**— El sábado día 12 de agosto, un observatorio noruego registraba en sus sismógrafos dos explosiones, la primera de ellas débil de 1,5 en la escala Richter, a las 0730 horas TMG, seguida de otra mucho más fuerte con una intensidad de 3,5, equivalente a una tonelada de TNT. Horas más tarde la marina rusa comunicaba el hundimiento del submarino nuclear *Kursk* (K 1411), mandado por el capitán de navío Gennadi Lyachín, con toda su dotación de 118 hombres en el mar de Barents, y en una sonda de 107 metros.

El submarino participaba en unas maniobras a gran escala de la Flota del Norte, con más de 30 buques implicados, desapareciendo por causas desconocidas. Inicialmente la Marina rusa comenzó las operaciones de salvamento y rescate de la dotación con medios propios, utilizando el buque de salvamento de submarinos *Rudnitsky* y dos mini submarinos que no pudieron abrir la escotilla de salvamento de popa del *Kursk*; zona en la se creía se encontraban los supervivientes, al poderse comprobar que la cámara de proa se encontraba gravemente dañada como si hubiese sufrido los efectos de una explosión.

Tras cuatro días de trabajos infructuosos las autoridades rusas autorizaron la intervención de medios occidentales, enviando la Marina británica el mini submarino *LR5* en un avión *Antonov* hasta Trondheim, para posteriormente desplazarse a bordo del buque mercante *Normand Roneer*, hasta el punto del hundimiento, a más de 600 millas de distancia.

A su vez un equipo de buceadores de gran profundidad noruegos se desplazaba a bordo del *Seaway Eagle* hasta la zona, consiguiendo abrir la escotilla de popa para comprobar que la esclusa de escape y el compartimento correspondiente se encontraban completamente inundados, pudiendo distinguir el cadáver de uno de los tripulantes.

La Marina rusa dio oficialmente la noticia de la ausencia de supervivientes en el *Kursk*, diez días después del hundimiento. Aunque no se han esclarecido las causas del acciden-

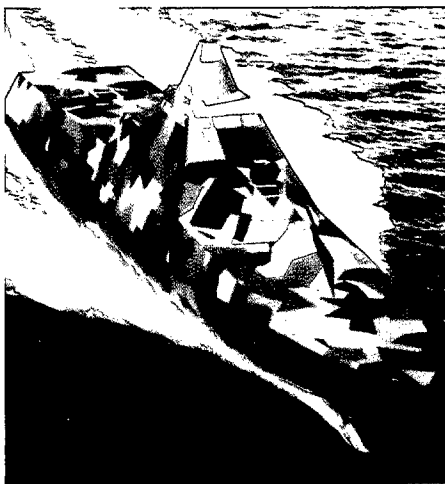
te, se cree pudo estar motivado por la explosión de los torpedos que transportaba, aunque la Marina rusa maneja la hipótesis de una colisión con otro submarino o un buque de superficie desconocido.

## Suecia

**Botadura de la corbeta «Visby».**—El pasado 8 de junio se celebró en la ciudad sueca de Karlskrona la botadura de la corbeta *Visby*, en una ceremonia presidida por el rey Carlos Gustavo y con la asistencia de representantes de las marinas de 24 países.

La corbeta multipropósito sueca de la clase *Visby* (Programa YS-2000), es el primer buque de guerra en el mundo con alta versatilidad y tecnología «stealth». Construida por Kockums, con un desplazamiento a plena carga de 600 toneladas y unas dimensiones de 72x10,4x2,4 metros, tendrá una dotación inicial de 45 personas (21 oficiales). La primera unidad ha sido botada el 8 de junio de 2000, esperándose inicie sus pruebas de mar en el mes de enero de 2001, aunque no se prevé esté operativa hasta finales de 2002.

La tecnología aplicada en el Programa YS-2000, que comprende la construcción de una serie de seis corbetas, la última de las



Corbeta sueca clase *Visby*. Fecha de botadura, 8 de junio de 2000.

cuales se prevé se entregue en 2007, incide en la reducción de las firmas radar, acústica, magnética, infrarroja, visual, de potencial eléctrico y de presión.

El casco está construido en plástico reforzado con fibra de carbono, lo que le proporciona dureza, bajo peso (un 50 por 100 menos que un casco convencional de acero), resistencia al choque, cualidades «stealth» con un coste razonable, y una notable mejora en los costes del ciclo de vida.

El buque ha sido construido con técnica modular (en cuatro secciones, proa, centro, popa y superestructura), con grandes superficies angulares aplanadas, elaboradas con un proceso de inyección a vacío, ocultando o montando en el interior del buque la mayor parte de sistemas, equipos y elementos que tradicionalmente se instalan en el exterior, siendo la mayoría de las antenas retractables.

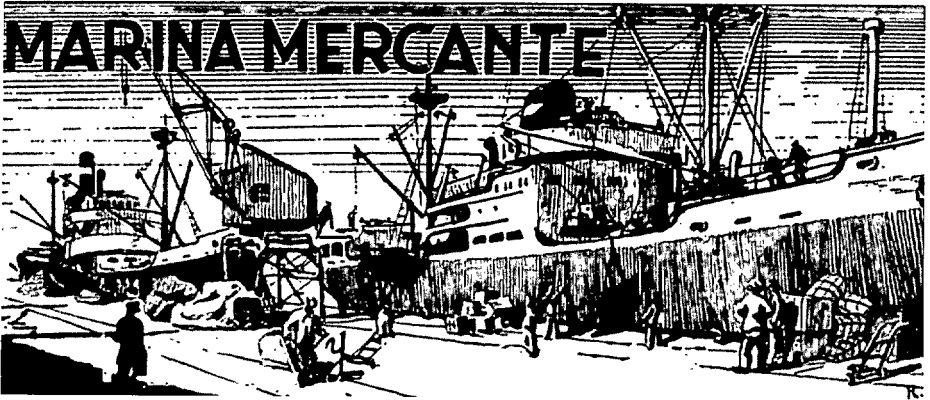
La superestructura tiene forma piramidal terminando en su parte superior en un domo dentro del cual, entre otros, van instalados el radar de vigilancia y los sensores ESM.

Su armamento consistirá en 4 u 8 lanzadores Saab de misiles antibuque R-BS 15 Mk-II de 200 km de alcance, un montaje Bofors Mk-3 de 57 mm de 120 dpm., cuatro tubos lanzatorpedos de 400 mm. y dos lanzadores de cuatro tubos para cohetes ASW Saab 601 de 127 mm de alcance >5.000 m, que permitirá a su vez lanzar ECM y TSM (decoys). Contará con un helicóptero, que aún está por definir pero que será ligero (entre 3,5 y 5 t), un sonar de casco, un sonar VDS para uso en aguas poco profundas y un TAS. El buque tendrá dos ROV con capacidad para localizar y cazar minas.

Su propulsión será CODOG (diesel o turbina de gas). Sus cuatro turbinas Allied Signal TF-50A, que le proporcionarán una velocidad superior a 35 nudos, o sus dos motores diesel MTU 16V N90, con los que podrá alcanzar hasta 15 nudos, estarán conectados a dos cajas de engranajes que gobernarán dos propulsores a chorro Rolls Royce, lo que asegurará baja firma acústica y de potencial eléctrico. Contará también con una unidad de propulsión auxiliar (UPA) a proa.

J. S. M.





### Modificaciones administrativas tras la reestructuración ministerial

A consecuencia de la reorganización ministerial para la presente legislatura, se establece la nueva estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, por la que la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) no dependerá como hasta ahora de la Secretaría de Estado para las Infraestructuras y Transportes, sino de la Subsecretaría de Fomento. Asimismo, la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) seguirá dependiendo, como hasta ahora de la citada Subsecretaría y el ente Puertos del Estado continúa adscrito a la Secretaría de Estado de Infraestructura.

Se pretende con ello una clarificación y agilización en los servicios marítimos, ya que la creación del nuevo Ministerio de Ciencia y Tecnología asume competencias del desaparecido de Industria y Energía, como la Gerencia del Sector Naval, que dependerá ahora de la Secretaría de Estado de Política Científica.

### SASEMAR recibe el premio AINE 2000

La Sociedad Española de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) ha sido galardonada con el premio anual de la Asociación de Ingenieros Navales de España (AINE) por su labor de vanguardia de vidas humanas y protección de recursos marinos.



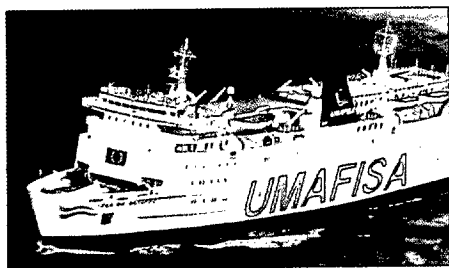
Don José Ventura Olaguibel, director de SASEMAR, fue el encargado de recoger el premio en un acto presidido por el ministro de Fomento don Francisco Álvarez-Cascos.

Recibieron también otros galardones la Empresa Nacional Bazán por su éxito al conseguir la adjudicación del contrato de las fragatas noruegas, y la Asociación Aula del Mar por su iniciativa para recuperar viejos buques y por su rehabilitación como escuela náutica para jóvenes y discapacitados.

Los premios a la trayectoria profesional fueron para don Manuel Gil de Bernabé, presidente de UNINAVE, don José Marco y don Jesús Valle.

### Conferencia de fletes de cinco navieras

Cinco de las empresas navieras que prestan servicios de línea marítima regular entre



la Península y las islas Canarias han acordado, al amparo de lo previsto en el artículo 84 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la constitución de una conferencia de fletes.

Dichas empresas son: Compañía Trasatlántica Española, Naviera Pinillos, Nenufar Shipping, Navicon, y Navimport, y justifican su iniciativa por la elevación histórica de los costes, las importantes inversiones realizadas por las empresas para la renovación y mejora de sus flotas, junto con el continuo decrecimiento de los fletes que han llevado al sector a absorber importantes pérdidas que ponen en peligro la estabilidad de los tráficos Península-Canarias.

En esta situación, las líneas miembros de la conferencia se disponen al mantenimiento de su operatividad, dotando de uniformidad a los fletes y racionalizando los costes con el fin de estabilizar el sector con recursos, operaciones suficientes, incrementando la calidad del servicio, todo ello sin menoscabo del mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado.

### Servicio regular de Cenargo entre Almería y Melilla

La naviera Cenargo ha obtenido la correspondiente autorización de la Dirección General de la Marina Mercante para abrir una línea de pasajeros y otra de mercancías desde Melilla a la Península, aunque finalmente sólo optará por una de las dos en función del aval que establece dicha Dirección General y de los requisitos que exija. Cenargo, que operará la línea bajo el nombre de Ferrimelilla, utilizará, si opta para la línea de pasaje, al buque *Sciroco* que hasta ahora reforzada en verano

la línea entre Almería y Nador y que tiene capacidad para 1.300 pasajeros y podría enlazar Almería y Melilla en seis horas. Si por el contrario se decanta por la línea de carga, empleará un buque en propiedad tipo rool-on/roll-off con capacidad para 55 camiones y que efectuará seis viajes semanales.

### Servicios de Maresur entre Cádiz y Rota

La naviera Maresur ha puesto en marcha un servicio entre Cádiz y Rota durante los meses de verano, cubierto por el catamarán *Rápido del Puerto*. El buque realiza una salida diaria, una vez en cada sentido, y el trayecto dura media hora a una velocidad de 27 nudos.

Las primeras impresiones de esta nueva línea han sido muy favorables, aunque no se descarta que habrá de ser suspendida al término del periodo estival dado el descenso lógico de la afluencia turística.

### Naviera F. Tapias pone en servicio el petrolero *Bosco Tapias*

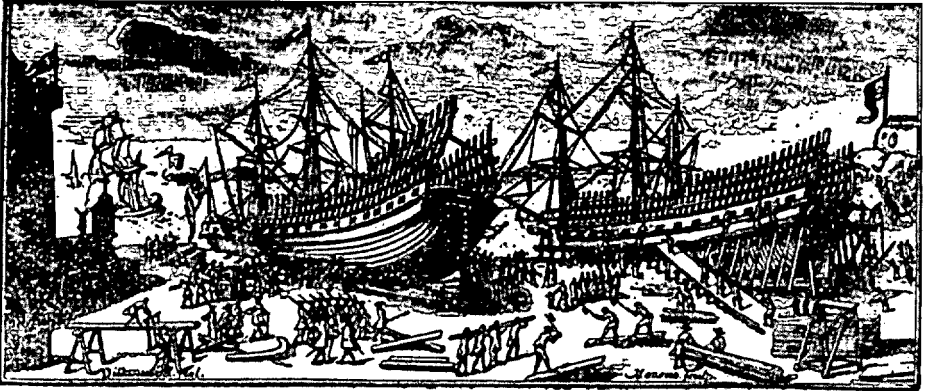
A finales de agosto ha entrado en servicio el nuevo buque de la empresa naviera F. Tapias, *Bosco Tapias*, un petrolero de doble casco y 158.250 tpm que ha sido construido en Corea. El buque, fletado por Cepsa, navegará por las rutas mediterráneas y costas africanas para abastecer las refinerías de la petrolera en San Roque (Cádiz), Palos de la Frontera (Huelva) y Santa Cruz de Tenerife.

### Trasatlántica incorpora un nuevo buque en su servicio «Feeder»

El buque *Cte. Barcelona* (ex *Westerhaven*) se ha incorporado al servicio «Feeder» que la Compañía Trasatlántica Española mantiene semanalmente entre los puertos de Algeciras, Valencia, Fos, Barcelona, Valencia, Alicante y Algeciras.

Dicha unidad enarbola bandera holandesa y tiene 127 metros de eslora, 7.541 TRB y capacidad para 712 teu.

J. C. P.



## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### La SEPI fusiona en Bazán los astilleros civiles y militares estatales

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha anunciado la creación de un nuevo grupo naval, resultante de la fusión de todos los astilleros estatales, tanto militares (Bazán) como civiles (Cádiz, Juliana, Manises, Astano, Puerto Real, Sestao y Sevilla).

Con el nuevo grupo, que ocupará el décimo puesto del *ranking* mundial del sector y se llamará Bazán, se pretende hacer posible el saneamiento de este sector, que acumula unas pérdidas de 587.000 millones de pesetas en los últimos trece años.

La presidencia de la SEPI ha asegurado que espera que la compañía española sea el germen de un gran grupo naval europeo, siguiendo el modelo de la industria aeronáutica. La facturación conjunta de los astilleros españoles asciende a 225.000 millones de pesetas, de los que el 72,4 por 100 se obtiene de los mercados exteriores. La nueva Bazán nace con una cartera de pedidos de unos 638.000 millones de pesetas y un plan de inversiones de 100.000 millones.

La SEPI pretende que el grupo obtenga beneficios dentro de tres años y mejore en 20.000 millones de pesetas el resultado de la explotación, organizándose en cuatro líneas

de negocio: construcción naval, propulsión, reparaciones y sistemas de armas.

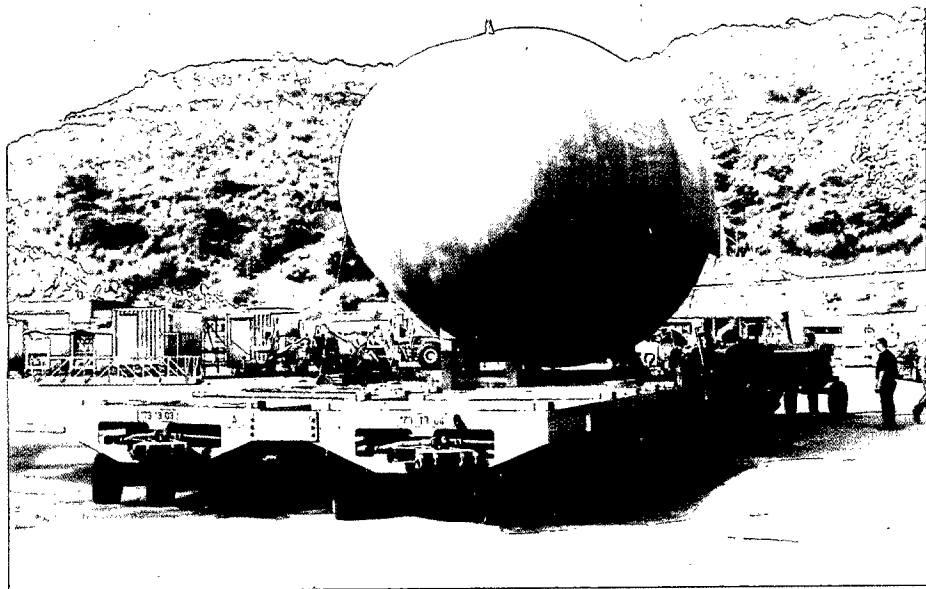
### Nuevo buque de apoyo a actividades submarinas

Recientemente Astilleros Balenciaga, S. A., ha ordenado la construcción de una segunda unidad de un buque auxiliar en operaciones de trabajo submarino y de apoyo y servicio de materiales a plataformas petrolíferas. La primera unidad, de nombre *Midnight Arrow*, del mismo armador del último contrato, se entregó a finales del pasado año, y el segundo buque será gemelo del primero, a excepción de la plataforma de helicóptero, y su entrega tendrá lugar en la primavera de 2001.

J. C. P.

### Bazán-Cartagena ya trabaja en el primer submarino chileno

El pasado día 10 de julio llegaron a Cartagena, a bordo del buque mercante *Condock IV* y procedentes de Cherburgo (Francia), dos grandes secciones de casco de lo que será el primer submarino clase *Scorpe* para Chile, que la Empresa Nacional



Extremo de popa del casco del primer submarino *Scorpene* para Chile, a bordo de una góndola.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

Bazán construirá en su factoría de Cartagena, en colaboración con la DCN (Dirección de Cosntrucciones Navales) francesa, que hará lo propio en su factoría de Cherburgo.

Este sistema de construcción de submarinos es muy novedoso, pues de las dos unidades que se construirán para Chile la factoría de Cartagena construirá las dos secciones de popa de los dos submarinos, mientras la factoría de DCN de Cherburgo construirá las dos secciones proeles. Cuando cada factoría haya terminado sus respectivas secciones se intercambiarán las mismas, es decir, que la popa del primero, a la que corresponden los dos trozos de las imágenes, regresará a Cherburgo y se ensamblará con la sección de proa que se construye allí, para procederse a la puesta a flote de la primera unidad, que está previsto sea a finales de 2002. De igual modo, la sección proel de la segunda unidad, cuando esté terminada, vendrá a Cartagena y

se ensamblará con la sección popel que aquí se construirá para procederse en Cartagena a la puesta a flote de la segunda de las unidades, que se prevé lo sea para mediados de 2003.

Por lo que a éste primer submarino respecta, el Estado Mayor de la Armada Chilena ha confirmado que será bautizado con el nombre de *O'Higgins*, en memoria del libertador general de Chile Bernardo O'Higgins Riquelme, que fue el creador de la primera escuadra nacional, así como de otras muchas instituciones de ese país, como las comandancias de Marina, las comisarías de Marina, la Infantería de Marina, la Escuela Naval Militar y los arsenales, mientras que aún no está confirmado el nombre que lucirá la segunda de las unidades.

D. Q. C.

# PUERTOS

## El Gobierno de Baleares solicita la exención del pago del impuesto de sociedades para sus puertos

El Gobierno regional y los empresarios de Baleares han remitido una carta al Gobierno central en la que piden que los puertos de las islas queden exentos de pagar el impuesto de sociedades al entender que «se truncarían» las previsiones de inversión en el archipiélago y podría dar lugar a una subida de tarifas portuarias.

Además, en otro escrito, el Gobierno balear insta a la Administración central a que asuma las bonificaciones a las tarifas portuarias recogidas en el Régimen Especial de Baleares (REB), y a que aumente hasta 600 millones la partida destinada a subvencionar el transporte de mercancías.

## Fomento no da vía libre al proyecto de colaboración Gijón-Avilés

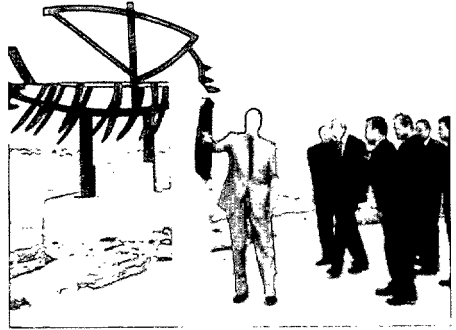
El Ministerio de Fomento, a través de Puertos del Estado ha contestado desfavorablemente a la consulta del Gobierno regional asturiano sobre su proyecto de colaboración y coordinación entre los puertos de Gijón y Avilés, ya que considera dicha propuesta inoportuna y desaconseja que se debata.

Tal recomendación no impide que las autoridades portuarias puedan firmar, llegado el caso, un acuerdo, aunque no tendría sentido efectuar una consulta previa para luego desatender su resultado.

## Inaugurada en Algeciras la ampliación del nuevo muelle Juan Carlos I

El Rey Juan Carlos ha inaugurado en el puerto de Algeciras la ampliación de la terminal de contenedores de Maersk-Sealand en el muelle que tras la remodelación ha pasado a llamarse Juan Carlos I.

Con la ampliación, el muelle ha pasado a tener 860.000 metros cuadrados y una longi-



tud de atraque de 1.800 metros, con calados que van desde 14 a 16 m y un total de doce grúas. Las obras de ampliación han supuesto una inversión de 26.000 millones de pesetas financiados por el puerto andaluz y Maersk-Sealand y permitirán a Algeciras continuar aumentando su tráfico de contenedores que genera un impacto económico anual de 19.046 millones de pesetas y la creación de 1.329 puestos de trabajo directos.

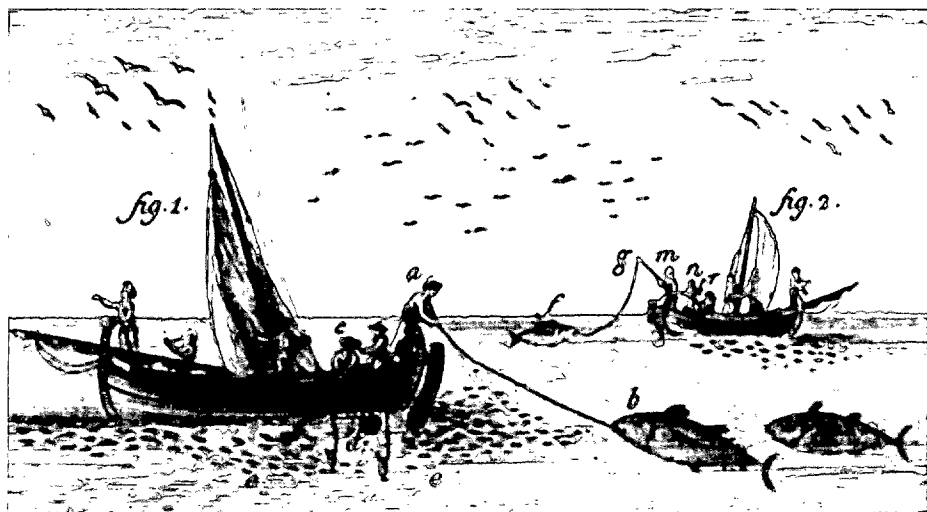
## Nuevos accesos terrestres para el puerto de Bilbao

La Autoridad Portuaria de Bilbao ha sacado a concurso las obras de acceso por carreteras y ferrocarril en la zona conocida como Puerto Lucero.

Estos accesos, que supondrán una mejora de las conexiones terrestres de esta zona portuaria, salen a licitación con un presupuesto de 1.674 millones de pesetas y un plazo de ejecución de 18 meses. El plazo de presentación de ofertas finalizará el próximo día 28 de septiembre.

Además, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha sacado a concurso la construcción de un almacén para mercancía general en el espigón Príncipe de Asturias. Estas obras salen a licitación por un importe de 162,4 millones de pesetas.

J. C. P.

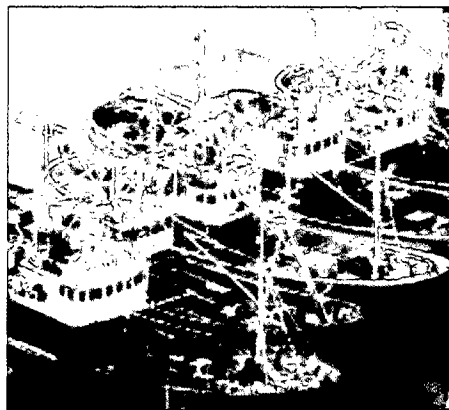


## MARINA DE PESCA

### La Unión Europea pide que no se creen ilusiones en el tratado pesquero con Marruecos

El sector pesquero andaluz se encuentra decepcionado después de que la Comisión Europea encargada de negociar el futuro acuerdo de pesca con Marruecos haya puesto en «entredicho» las buenas intenciones del ministro español de Agricultura y Pesca, quien había asegurado que en el mes de septiembre se produciría un nuevo encuentro entre las partes implicadas en el acuerdo. Frente a las declaraciones del ministro español, la Comisión Europea pidió al sector pesquero andaluz que no se haga ilusiones respecto a la renovación de un nuevo acuerdo con Marruecos antes de que finalice el año. Estas manifestaciones han indignado a los pescadores andaluces, que culpan a la Unión Europea de hacer gala una vez más de su falta de sensibilidad hacia el problema que vive la flota pesquera española, y más concretamente la andaluza.

Sin embargo, el sector mantiene la esperanza de que las cosas irán mejor tras la visita anunciada del rey de Marruecos a España, que puede impulsar en algo la negociación pesquera.



### La Junta de Andalucía acusa al Gobierno de ser «espectador» del acuerdo pesquero con Marruecos

El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía ha afirmado que el Gobierno español no puede ser un mero «espectador» en las negociaciones entre la Unión Europea y Marruecos para la renova-

ción de un acuerdo pesquero, al mismo tiempo que pide «sosiego y calma» a los afectados.

Para dicho consejero, el Gobierno español no está poniendo todo el interés que debe en el caladero marroquí, donde el espacio de pesca es «limitado», apuntando que otros países comunitarios como Holanda están «ganando espacio» en el caladero, lo que va en detrimento de los españoles, porque son «posibilidades de menos para el futuro», preguntándose cómo España no ha estado pendiente de ese proceso de ocupación y no lo ha denunciado ante la Unión Europea.

Insiste en que el Gobierno central tenía que haber efectuado un seguimiento «detallado» y puntual de este caladero, ya que probablemente el acuerdo de firmarse sea muy reducido y abarque sólo aquellas modalidades pesqueras que no compitan con otros barcos. Según el titular andaluz de Agricultura y Pesca, la situación es «insostenible» y demuestra «la falta de atención e interés» del Gobierno central.

### **Fischler quiere fijar una agenda completa con Rabat**

El comisario europeo de Pesca, Franz Fischler, quiere fijar con Marruecos una agenda completa de negociaciones pesqueras, con el fin de poder lograr un acuerdo para la firma de un nuevo convenio entre ambas partes.

Fischler destacó que si las dos partes están interesadas en lograr un acuerdo es necesario un proceso de negociación continuado, que debe comenzar lo más pronto posible.

El Gobierno alauí, por su parte, sigue insistiendo que no está dispuesto a negociar otro acuerdo similar hasta ahora y aboga por nuevos términos de colaboración pesquera.

A pesar del ambiente de desconcierto y pesimismo que se respira en el sector, estas últimas declaraciones del comisario europeo de Pesca han devuelto cierta confianza en que antes del próximo mes de diciembre se alcance el consabido acuerdo, por lo que se considera prematuro plantearse la reconversión de la flota y otras medidas previstas en el plan elaborado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

### **Nuevo protocolo pesquero bianual entre la Unión Europea y Angola**

La Comisión Europea y Angola han cerrado la negociación de un nuevo protocolo pesquero, que tendrá dos años de duración y que prorroga prácticamente las mismas condiciones firmadas en el convenio precedente.

El acuerdo permitirá seguir faenando a 43 navíos atuneros, 23 dedicados a la pesca el camarón y dos barcos pelágicos, y de él se beneficiarán barcos españoles, franceses, italianos, portugueses, griegos e irlandeses.

Los fondos procedentes de la Unión Europea deberán ser ingresados en una cuenta oficial, «aspecto que no siempre resulta evidente en un país en desarrollo». La transparencia financiera es una de las principales condiciones de la Comisión dentro de los nuevos acuerdos pesqueros en los que se pretende revalorizar la cooperación, con el fin de mejorar las infraestructuras pesqueras.

### **La acuicultura llega al 25 por 100 de la producción**

La acuicultura, que en España arrancó como actividad empresarial importante a comienzos de los ochenta, representa ya la cuarta parte de la producción pesquera del país, y da empleo a más de 17.000 personas y genera un negocio cifrado en alrededor de 34.144 millones de pesetas anuales.

En esta valoración, realizada en la cátedra de Economía Aplicada en la universidad de La Coruña, se indica que los cultivos pesqueros de especies marinas y continentales existentes en España ponen en el mercado cada año 310.000 toneladas de pescado, el 25 por 100 de los 1,2 millones de toneladas que produce el país.

Los principales cultivos piscícolas en España son los de dorada, rodaballo, lubina y salmón, pero también existen explotaciones importantes de truchas y langostinos, y están avanzadas las investigaciones para cultivar lenguado y pulpo.

### La flota congeladora española en Argentina espera un marco estable

La flota congeladora que opera en Argentina, la mayoría de capital español y pabellón argentino, podrá seguir faenando, aunque todavía en condiciones de inferioridad respecto a la flota de fresco, mayoritariamente de capital local. Los armadores españoles con intereses en el país austral están a la espera de que el Gobierno argentino abra negociaciones para establecer las condiciones definitivas que permitan un funcionamiento sin discriminaciones ni sobresaltos. La Unión Europea y Argentina van a reanudar las conversaciones para un posible acuerdo de pesca, si bien la Unión Europea retiene una partida económica, prevista en el convenio pesquero ya prescrito, hasta que se garantice el normal funcionamiento de la flota constituida al amparo de aquel acuerdo.

J. C. P.

### Exposición itinerante de la pesca

Durante este año 2000, está teniendo lugar la exposición itinerante de la pesca con el título «Viviendo en el Atlántico norte», organizada por las ciudades de Reykiavik (Islandia), Bergen (Noruega) y Santiago de Compostela (España). A última hora, la isla francesa de Tatihou (en la baja Normandía) se ha unido al proyecto.

La muestra se ha realizado durante los meses de mayo y junio en la capital islandesa, en julio y agosto estuvo en Bergen y a partir del 30 de septiembre en el Museo do Pobo Galego, en Santiago de Compostela, hasta primeros de diciembre. Finalizará en 2001, tras pasar por Tatihou y volver a tierras noruegas.

La exposición pretende demostrar los nexos de unión entre las cuatro comunidades. El primer nexo de unión se remonta a las incursiones vikingas del siglo XII; también las peregrinaciones a Santiago entre los siglos XIII al XVI recogen la afluencia de personalidades relevantes de Islandia, Noruega y Normandía a la ciudad gallega; por último, el bacalao con las pesquerías de Terranova,

Islandia y Noruega, la pesca del arenque, sardina, los salazones y la pesca de arrastre son puntos en común a destacar.

La representación de Galicia en la muestra está formada por una dorna polbeira (dorna dedicada a la pesca del pulpo), maquetas de otras embarcaciones, como traíñas, buque-factoría, bous y parejas, maqueta de una fábrica de salazón y diversos instrumentos y redes empleados en la pesca y marisqueo.

### Cuota para la pesca de la anchoa

La Comisión Europea ha prorrogado para el año 2000 la cuota de 33.000 toneladas de anchoa, que autorizó para la pesca por las flotas francesa y española en aguas del golfo de Vizcaya en 1999.

En un principio se llegó a pensar en una reducción del Total Admisible de Capturas (TAC), por suponer una baja en la biomasa de anchoa disponible. Los estudios científicos han confirmado la versión española del buen nivel de las reservas, con lo que se han podido mantener las capturas autorizadas para el pasado año.

El reparto de las 33.000 t es de 29.700 para España y 3.300 para Francia. Sin embargo, España no suele llegar a este límite de capturas para evitar una baja de los precios en lonja, lo que le permite intercambiar con Francia cuota de anchoa por cuota de otras especies, como rape, merluza, gallo o bacaladilla.





## Arrastreros en aguas de Marruecos y Mauritania

Durante el periodo veraniego se han conocido nuevas noticias sobre la presencia de superarrastreros en aguas de los caladeros marroquíes y mauritanos.

A la presencia inicial, el pasado mes de enero, de tres buques de bandera de los Países Bajos, hay que sumar un nuevo número de buques hasta un total de once de diferentes banderas. Todos ellos faenan merced a los acuerdos privados firmados entre los armadores y los gobiernos de Rabat y Nouakchott. Entre los buques contabilizados en el banco están los arrastreros *Afrika* y *Carolien* de 126 m de eslora, el *Atlantic Star* de 112 m de eslora, *Helen Mary*, *Franziska*, *Atlantic Dawn* de 146 m de eslora (considerado el mayor del mundo) y *Veronica*; faenan con banderas de los Países Bajos, Noruega e Irlanda. A estos buques hay que añadir los pesqueros japoneses, coreanos y rusos que se mantienen en zona.

Esta flota está capturando especies pelágicas como sardina, jurel, caballa y arenque, que destinan fundamentalmente a la fabricación de harina de pescado.

Entre tanto continúa el cierre de los caladeros para los buques de la UE, con el consiguiente perjuicio para los pesqueros españoles que habitualmente faenaban en el caladero.

Comparativamente, tres de estos buques son capaces de pescar más del 400 por 100 de las capturas que los cuatrocientos pesqueros españoles consiguen en esta zona; cada uno de ellos tiene una capacidad pesquera equivalente a veintitrés de los congeladores gallegos que habitualmente faenan en este caladero. Se calcula que desde el mes de enero a julio, inclusive, han descargado 100.000 toneladas de pescado, un 14 por 100 superior a las 87.000 toneladas que tenía autorizada la flota española que faenaba en el banco.

La actividad de los superarrastreros no concuerda con las razones de agotamiento de

recursos pesqueros del caladero, esgrimidas por Marruecos para detener la pesca de la flota comunitaria (básicamente integrada por buques españoles) y puede interferir las negociaciones del nuevo acuerdo entre Bruselas y Rabat.

Además, la construcción de este tipo de buques va en contra de los planes de reestructuración y disminución de flota que tienen marcados varios países europeos por la UE, en concreto los Países Bajos, ya que no cumplen las reducciones que tienen estipuladas por los Programas de Orientación Pesquera de la UE en vigor (actualmente el POP IV- 1 enero 97/31 diciembre 2001) referentes a la reestructuración del sector pesquero.

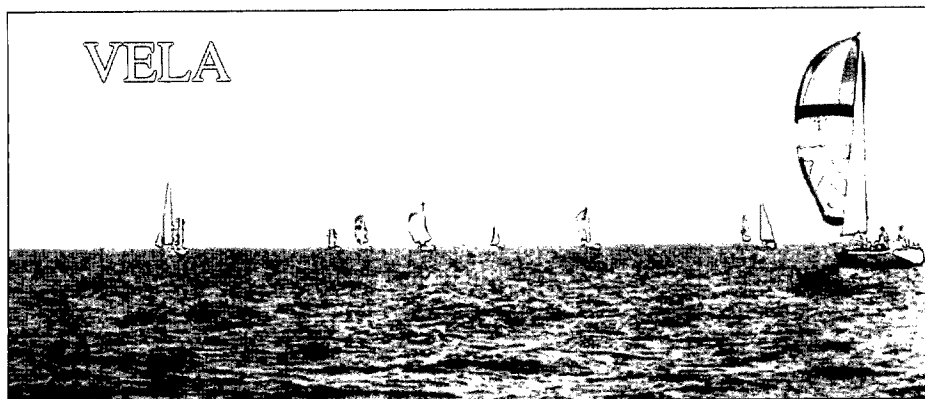
## Problemas pesqueros en aguas de Argentina

La flota congeladora de merluza en aguas argentinas, formada por más de doscientos pesqueros, de los que unos sesenta son de capital español, ha firmado un acuerdo con la Administración argentina con el que se da fin a todas las protestas y medidas de presión efectuadas por los pesqueros, que incluso amenazaban con el bloqueo del puerto de Buenos Aires.

El acuerdo firmado permite a los congeladores faenar más allá de las 200 millas dentro de una misma marea y las paradas entre mareas se reducen a cinco días en lugar de los treinta establecidos. También se permite descabezar y limpiar de vísceras en la mar, y la flota podrá suministrar también otras especies a las plantas procesadoras. Se les permitirá capturar hasta un total de 6.000 toneladas de merluza hubbsi, y se mantiene la cifra de 24.000 toneladas para los buques fresqueros.

A. P. P.





## EL XVI TROFEO ALMIRANTE CONDE DE BARCELONA, II COPA S. A. R. DON JUAN DE BORBÓN

Como es tradicional, durante los días 21 al 27 de agosto ha tenido lugar el XVI Trofeo Almirante Conde de Barcelona, II Copa



*Thopaga.* (Foto: L. Cortés).

S. A. R. Don Juan de Borbón. La regata se ha desarrollado en aguas de la bahía de Palma de Mallorca y ha contado con la participación de más de 80 veleros de diversas nacionalidades.

La organización ha corrido a cargo de la Fundación Hispania de Barcos de Época. Se ha contado con la inestimable colaboración del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Baleares, el Consell Insular de Mallorca, el Ayuntamiento de Palma, la Autoridad Portuaria de Baleares y la Escuela Nacional de Vela de Calanova. El servicio de seguridad ha estado a cargo de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

Los barcos, de acuerdo con su año de construcción, se inscribían en dos categorías: Época (botados hasta el 31 de diciembre de 1949) o en la categoría de Clásicos (botados entre el 1 de enero de 1950 y 31 de diciembre de 1974).

En ambas categorías se admitía la participación de réplicas, embarcaciones diseñadas en estos períodos, pero botadas con posterioridad, siempre y cuando en su construcción se hubiesen seguido los planos originales y se hubiesen empleado las mismas técnicas y materiales de la época en que fueron diseñados. Las réplicas no tenían opción al trofeo ni a la época.

En función de las velas y aparejo, los barcos de *Época* se dividían en tres clases:



El contralmirante Teodoro de Leste entregando el trofeo Empresa Nacional Bazán, ganado por la embarcación *Anider*.

Época «A» (barco de época con vela cangreja).

Época «B» (barco de época con velas Marconi y aparejo de Ketch, Yawl o Goleta).

Época «C» (barco de época con velas Marconi y aparejo Sloop o Cúter).

Los barcos *Clásicos*, de acuerdo con las velas y aparejo, se clasificaban en:

Clásicos «B» (barco clásico con velas Marconi y aparejo de Ketch, Yawl o Goleta).

Clásicos «C» (barco clásico con velas Marconi y aparejo de Sloop o Cúter).

Los yates de la clase *Espíritu de Tradición* eran aquellos de construcción reciente y de apariencia clásica o los de *Época* o *Clásicos*, que han sido modificados de tal manera que no podían ser medidos por reglamento CIM 99. La pertenencia a esta clase quedaba determinada por el Comité de Barcos de Época y competían bajo el reglamento I. R. C. 2000. Estos yates formaban una clase inde-

pendiente y no podían optar ni al trofeo ni a la copa.

Por último, la categoría de *Vela Latina* se dividía en *Bots* y *Llauds*.

La competición se ha desarrollado en cuatro regatas, que han tenido lugar los días 23, 24, 25 y 26 de agosto, y han sido seguidas por muchas personas desde numerosas embarcaciones. El Rey Don Juan Carlos contempló este bellissimo museo flotante desde el yate real *Fortuna*. Un espléndido contraste entre la última palabra de la técnica y las añejas maderas y los brillantes bronce.

Entre los participantes se encontraba el buque escuela de la Armada *Arosa*, que ya había tomado parte en la regata en ocasiones anteriores y siempre ha sido admirado por la elegancia de sus líneas.

Uno de los participantes, muy vinculado a aquellas aguas y con un pasado espléndido, ha sido el *Tophaga*, ex *Tres Hermanos*, ex *Cala Tuent*. Esta antigua goleta fue construida en Águilas como barco comercial. En 1930 pasó a ser propiedad de la Naviera



El almirante Fernando Pool Pérez-Pardo, vicepresidente de la Fundación Hispania de Barcos de Época, entregando el trofeo Empresa Nacional Bazán al joven tripulante del barco *Veronique*.

Mallorquina y más tarde formó parte de la flota de Hijos de Abel Matutes de Ibiza. Tras ser restaurado por Gerard Delgado navega nuevamente con pabellón español con el nombre de *Tophaga*.

El *Isla Ebusitana* ha sido el barco más veterano de competición, ya que fue construido en 1856 en Palma de Mallorca. Durante años se dedicó al transporte de sal entre Ibiza, Formentera y Denia.

Sin duda alguna, el *Zaca* es otro velero con historia. Fue construido en 1928 en los Estados Unidos para realizar expediciones científicas.

El vencedor absoluto del XVI Trofeo Almirante Conde de Barcelona: *Rosendo*.

Vencedor absoluto de la II Copa S. A. R. Don Juan de Borbón: *Rinamara*.

Los premios especiales correspondieron a las embarcaciones siguientes:

Conservación: 1.º, *Ilex*; 2.º, *Osborne*.

Ambientación: 1.º, *Alba*; 2.º, *Agneta*.

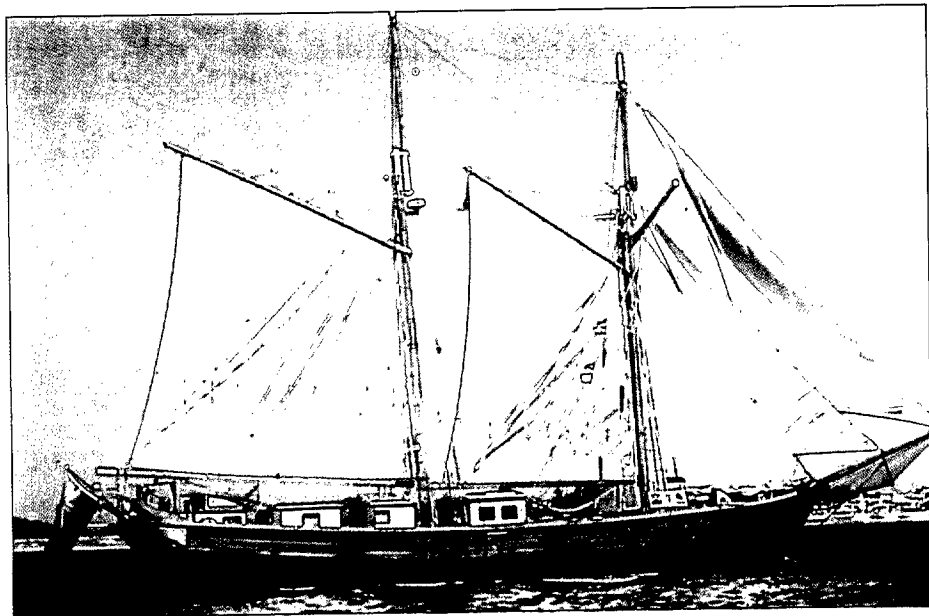
Restauración: 1.º, *Zaca*; 2.º, *Pooh*.

Pemio al barco más antiguo: *Isla Ebusitana*.

Premio al esfuerzo de participación: *Thopaga*.

Premio a la innovación: *Dinna*.

R. A. R. Z.



*Isla Ebusitana*. (Foto: L. Cortés).

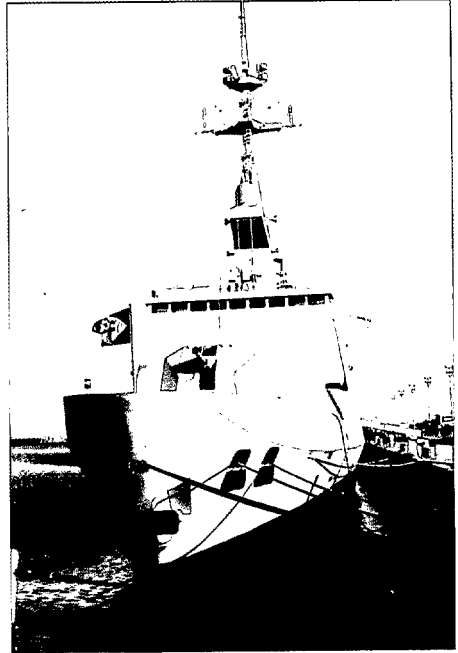
# VISITAS Y ESCALAS

## Visita de trabajo de la fragata francesa *Surcouf* en Rota

La fragata de la Marina francesa F-711 *Surcouf* ha efectuado su calificación operativa junto con la fragata *Numancia* en aguas de la bahía de Cádiz.

La *Surcouf* entró en servicio el 7 de febrero de 1997, es la segunda unidad de la clase *La Fayette*, caracterizada por su diseño *stealth*, que incluye la optimización de su forma para reducir el retorno radar, la eliminación de posibles reflectores en exteriores y la utilización de materiales y pintura absorbentes de la radiación. Desplaza 3.700 toneladas a plena carga, tiene una eslora de 124,2 m, una manga de 15,4 m y un calado de 5,9 m. Su propulsión es del tipo CODAD, con cuatro motores SEMT-Pielstick que proporcionan una potencia de 21.107 caballos, permitiéndola alcanzar una velocidad máxima de 25 nudos. Su dotación la componen 139 hombres, de los que 15 son oficiales, pudiendo embarcar 12 más de la UNAEMB y 12 infantes de marina. Su armamento consiste en ocho misiles antibuque Exocet MM-40 Bloque 2, un lanzador óctuple de misiles superficie-aire Crotale, un cañón DCN de 100 mm y dos Giat 20F2 de 20 mm. Su sistema de combate es un Thomson-CSF TAVITAC 2000, con Links 11 y 14 integrados. Para el control de armas dispone de un sistema Thomson-CSF CTM radar/IR, de un director Thomson-CSF Castor 2J y de otro Crotale. Para la búsqueda aérea y de superficie cuenta con un radar Thomson-CSF Sea Tiger Mk-2, y para la navegación con dos Racal Decca 1229. Está equipada con un sistema ESM Thomson-CSF ARBR 21 y sus contramedidas incluyen un perturbador Dassault ARBR 33 y dos lanzadores de *chaff* y bengalas CSEE Dagaie Mk-2. A popa dispone de hangar y cubierta de vuelo para un helicóptero *Panther*, que lleva embarcado.

L. D.-B.



La fragata francesa *Surcouf* atracada en la Base Naval de Rota.

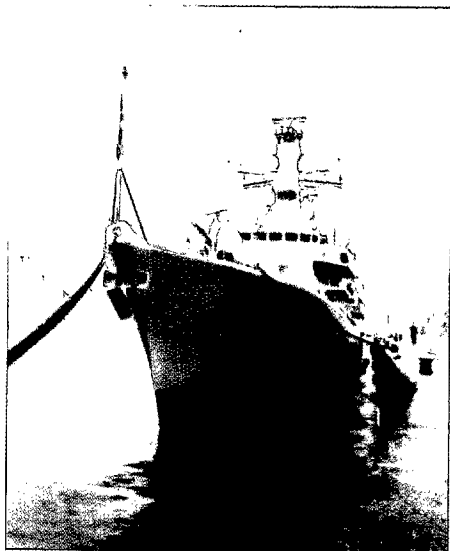
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

## Santander

El 21 de julio realizó escala en el puerto de Santander la fragata británica F-78 HMS *Kent*, permaneciendo varios días en dicha ciudad para descanso de la dotación.

Esta fragata pertenece al *Tipo 23* o clase *Duke*, siendo la *Kent* la decimocuarta de un total de dieciséis que se construirán. Fue botada en 1998 y entró en servicio durante el presente año, por lo cual es la más flamante, ya que las dos últimas aún no han sido entregadas a la Marina británica.

Estas fragatas se proyectaron como relevo y complemento de las *Leander* y las *Tipo 22* respectivamente. En un principio se pretendió construir 23 unidades, pero al dispararse los



Fragata Kent. (Foto: J. L. Cerezo Gutiérrez).

costos esa cifra se redujo notablemente. También hay que tener en cuenta que al disminuir la amenaza submarina rusa, dicho programa se vio afectado. Parece ser que en un principio estas fragatas tuvieron problemas con el sistema de combate. No obstante, las Tipo 23 están consideradas como unas buenas plataformas ASW debido a lo silencioso de su sistema propulsor CODLAG, en el que se combinan grupos diesel-eléctricos y turbinas de gas, lo cual favorece la operatividad de la rastra de la búsqueda pasiva que trabaja en

ULF, que es capaz de captar submarinos a grandes distancias.

J. L. C. G.

### Sevilla

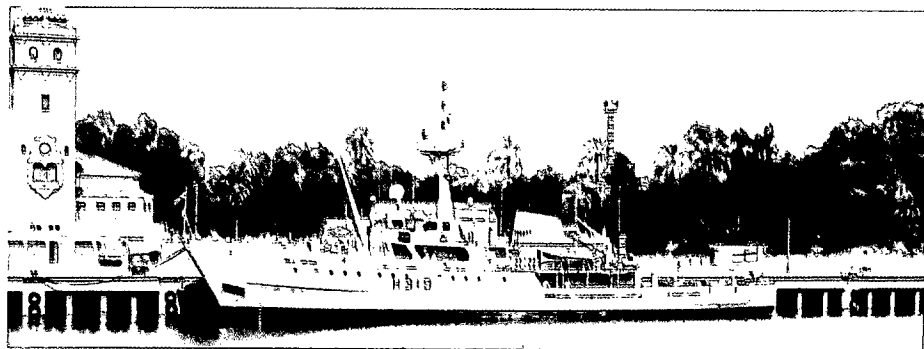
Durante los días 20 a 24 de junio visitó esta ciudad el buque hidrográfico de la Marina británica HMS Beagle, permaneciendo amarrado, como es habitual en los navíos militares, en el muelle de las Delicias.

Las características principales son las siguientes: eslora, 57,6 m; manga, 11,4; calado, 4,6 m; velocidad máxima, 15 nudos; desplazamiento, 1.088 t; dotación, 46 hombres.

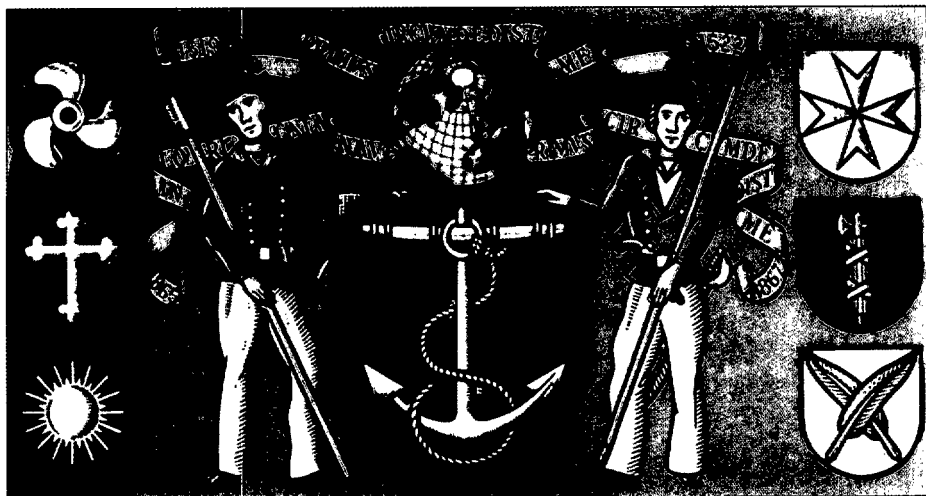
El buque, en servicio desde 1967, forma parte del Escuadrón Hidrográfico y además de la misión principal para la que fue construido como CVS en la terminología inglesa (*Coastal Surveying Vessel*), puesto que dispone de los más modernos equipos que han sido varias veces actualizados, está capacitado para actuar como apoyo MCM.

Es el noveno buque que lleva este nombre, que como es lógico trae inmediatamente a la memoria el de Charles Darwin y su famosa teoría sobre la evolución de las especies. El actual recuerda al comandante que tuvo en 1831 y que compartió cabina con Darwin durante cinco años, Robert Fitzroy (más tarde vicealmirante), denominando Fitzroy a una embarcación auxiliar de investigación de 9,40 m que lleva a bordo.

J. M.ª S. M.



HMS Beagle. (Foto: J. M.ª Saura).



# Cultura Naval

## CONCESION DE LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN» 2000

Por la Orden 600/38339/2000, de 7 de julio, del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, publicado en el *Boletín Oficial de Defensa* número 140, correspondiente al 19 de julio del presente año, se otorgan los premios «Virgen del Carmen» correspondientes al año 2000 a:

- Premio «Del Mar», para libros, a Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, por su trabajo titulado «La Infantería de Marina Española, Historia y Fuentes», y en una cuantía de un millón de pesetas.
- Premio «Poesía del Mar», a María del Carmen Mestre Mestre, por un poema titulado «Del Mar y sus edades», y en una cuantía de trescientas mil pesetas.

Los premios «Virgen del Carmen» los convoca anualmente la Armada española con la finalidad de fomentar el interés y la afición por la mar, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones marítimas y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional.



Hugo O'Donnell.

## INAUGURACIÓN DEL MUSEO DEL PUERTO DE TARRAGONA

El presidente de la Generalidad de Catalunya, Jordi Pujol, inauguró el pasado 13 de mayo el Museo del Puerto de Tarragona, ubicado en el refugio n.º 2 del «Moll de Costa» de dicho puerto.

Con una inversión de 200 millones de pesetas, el museo ocupa una superficie de 2.400 m, distribuidos en dos plantas.

En la planta baja se encuentra instalada la exposición permanente, que nos ilustra sobre la historia cronológica del puerto, en sus aspectos comercial, pesquero y deportivo, ofreciendo una visión secuencial de su desarrollo, que comprende desde la antigua Kesse e Imperio Romano, hasta nuestros días, marcados por el dinamismo comercial y económico que genera la actividad portuaria y su fuerte expansión actual, ligada en todos los casos a la evolución industrial, comercial y social de la ciudad y comarcas limítrofes, sin olvidar que el puerto moderno, propiamente dicho, se empieza a construir en el año

1790. También cuenta esta planta con una tienda de objetos relacionados con el puerto y la mar.

La primera planta dispone de una sala para actividades de estudio y biblioteca, así como de espacios dedicados a talleres para estudiantes de enseñanza primaria y secundaria, sala de proyecciones y conferencias. El modelismo naval también está presente en esta planta.

El museo está concebido como un ente vivo abierto a los estudiosos y a las diferentes entidades culturales relacionadas con la actividad marítima, pudiendo albergar en sus instalaciones cuantas exposiciones itinerantes, temáticas, etc., se consideren de interés, con motivo de celebraciones y actos puntuales que se puedan organizar. La estimación de visitantes se cifra en 40.000 al año.

R. AMENÓS



Panorámica de una de las salas del Museo del Puerto de Tarragona.



## VISITA A BARCELONA DE ALEXANDER KENT, NOVELISTA DE TEMAS HISTÓRICO-MARÍTIMOS

Alexander Kent, seudónimo utilizado por Douglas Reeman en su colección «Richard Bolitho», estuvo en España para presentar en el Museo Marítimo de Barcelona su último título: *Misión en Ultramar*. Este libro, editado por Noray, S. A., ha sido traducido por Espido Freire.

«Richard Bolitho» lleva vendidos 26 millones de ejemplares y ha sido traducido a 17 lenguas. Douglas Reeman explicó que cuando escribe como Kent se pone en la piel de los marinos ingleses de los siglos XVIII y XIX, y que cuando escribe como Douglas Reeman lo hace en la de los personajes actuales. Declaró que es un gran enamorado del mar y que le gusta trasladar su pasión a las próximas generaciones.

Antes de escribir una nueva aventura dedica alrededor de tres meses para investigar en libros, diarios antiguos, cartas, visita lugares, barcos y museos.

Recibe muchas cartas de sus lectores y curiosamente el 50 por 100 son escritas por mujeres. Posiblemente, porque su protagonista «Bolitho» es un hombre sensible, compasivo y atractivo y porque hoy día hay un gran interés por la vida ruda e independiente que llevaban aquellos marinos.



## RECUPERACIÓN DE LOS ANTIGUOS LAUDES PARA LA PRÁCTICA DEL REMO

Los pescadores profesionales de las localidades catalanas de Vilanova i la Geltrú, Calafell y Torredembarra se han retado por vez primera en un desafío de laudes a remo. Reto que quieren mantener anualmente y que pretenden extender a otras poblaciones pesqueras de la zona.

Se trata de recuperar una antigua tradición que en los años cincuenta alcanzó cotas de gran competitividad. Hace medio siglo las regatas a remo se hacían en antiguos botes salvavidas insumergibles, que aún funciona-

ban en diversas localidades marineras catalanas y de la que únicamente han sobrevivido tres. Posteriormente se competía bogando en ligeras trainerillas.

Los actuales laudes, herederos de las antiguas y ligeras embarcaciones dedicadas a la pesca del palangre, han sustituido las tradicionales velas latinas por remos. Tienen seis metros de eslora y en las barcas van seis remeros además del patrón.

Josep Francesc HUGUET PRATS

## UN CUADRO SINGULAR DEL CONDE DE BARCELONA

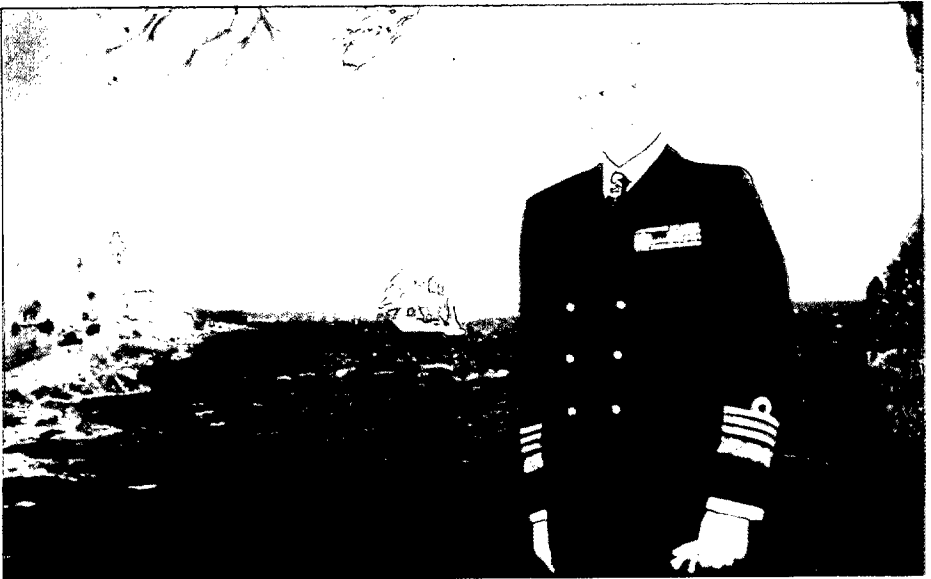
La joven pintora y musicóloga madrileña Elo Griéguez ha expuesto en la Sala Estudio de Madrid un cuadro dedicado a la memoria del almirante de la Armada S. A. R. don Juan de Borbón.

Se trata de un retrato realista eminentemente marinero, en el cual la regia figura del Conde de Barcelona, con uniforme de almirante, ocupa el primer plano. En segundo plano, a un lado, se divisa envuelta en brumas la iglesia de Santa Tecla y Sant Bertomeu de la marinera villa de Sitges, y navegando en las azules aguas mediterráneas la grácil silueta del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*. Todo ello bajo el palio otoñal de un árbol, de cuyas ramas brotan las notas musicales de la bella melodía de «Els Segadors», himno de Cataluña.

El cuadro es singular, pues corresponde a un nuevo estilo pictórico creado por Elo Griéguez y que ella ha denominado *musiquismo*, en el que se trata de conjugar la pintura con la música, sus dos grandes aficiones, y que puede definirse como pintura musical o la audición en el arte pictórico.



La artista Elo Griéguez creadora del «Musiquismo».



## VISITA AL MUSEO MARÍTIMO DE BARCELONA DE LAS DOTACIONES DE LOS PATRULLEROS *ESPALMADOR* Y *ALCANADA*

Recientemente, giraron una visita oficial a este prestigioso museo las dotaciones de los patrulleros de la Armada española *Espalmador* P33 y *Alcanada* P34, ambos de base en Barcelona, con sus respectivos comandantes al frente, los tenientes de navío José María Martín Dapena y Alfonso Valles Sales.

A su llegada fueron recibidos por el gerente de la entidad, señor Roger Marcet, y la directora del mismo Elvira Mata, iniciando seguidamente la visita, después de una pequeña explicación de lo que fueron y son las Reales Atarazanas más los orígenes del museo, a cargo de su Asociación de Amigos.

A lo largo del recorrido se pudo apreciar la singular arquitectura gótica del edificio, cuya construcción se inició, según consta documentalente, en el año 1243, llegando prácticamente a su configuración actual durante el reinado de Pedro IV (1319-1387). Dentro del monumental conjunto de base cuadrangular compuesto por 10 gradas delimitadas por pilares y con un gran patio central destinado al internaje de las galeras,

hoy en día cubierto, se exponen las diversas colecciones que dan al museo una peculiar visión de la náutica y su entorno, entre las que destaca la denominada: *La Gran Aventura del Mar*, que comprende tres de las piezas más importantes de su patrimonio, la réplica de la *Coca de Mataró*, el portulano de Gabriel de Valseca (1439) y la también réplica de la galera *La Real*, construida entre 1967 y 1971 en la misma grada donde se realizó la original, de 60 metros de longitud, con el objeto de conmemorar el IV centenario de la batalla de Lepanto.

La visita, ampliamente comentada, concluyó con otro de los grandes ejes que vertebran actualmente los fondos museísticos, dada la tendencia actual de imprimir carácter temporal a determinadas colecciones, con una entretenida gira por el denominado: *De la barca a la Compañía*, en donde se narra el comercio entre Cataluña y los territorios de ultramar.

A. C.



Entrada principal al Museo Marítimo de Barcelona. (Foto: A. Campanera).

## EXPOSICIÓN «HURACÁN, 1724». NAUFRAGIO DE LA FLOTA DE AZOGUES

Bajo el título «Huracán, 1724», el Museo de la Ciencia de la Comunidad de Madrid (CosmoCaixa) ha presentado una exposición temporal que relata el viaje, hundimiento, posterior localización y rescate de los restos de una *Flota de Azogues*, formada por dos navíos que allá por el 1724 se perdieron en

medio de un fuerte temporal en la isla La Española, llevando al fondo del mar las vidas de más de la mitad de las tripulaciones y pasaje, y entre otras mercancías un valiosísimo cargamento de azogue o mercurio que iba destinado a las minas de plata de las Indias.

La exposición, excelentemente montada, narra la tragedia de aquellos barcos, las peripecias de su posterior localización, el estudio de los pecios y el rescate de muchos elementos y enseres que nos ayudan a comprender las costumbres, los métodos de construcción naval, la navegación de altura y la vida a bordo en aquellos tiempos.

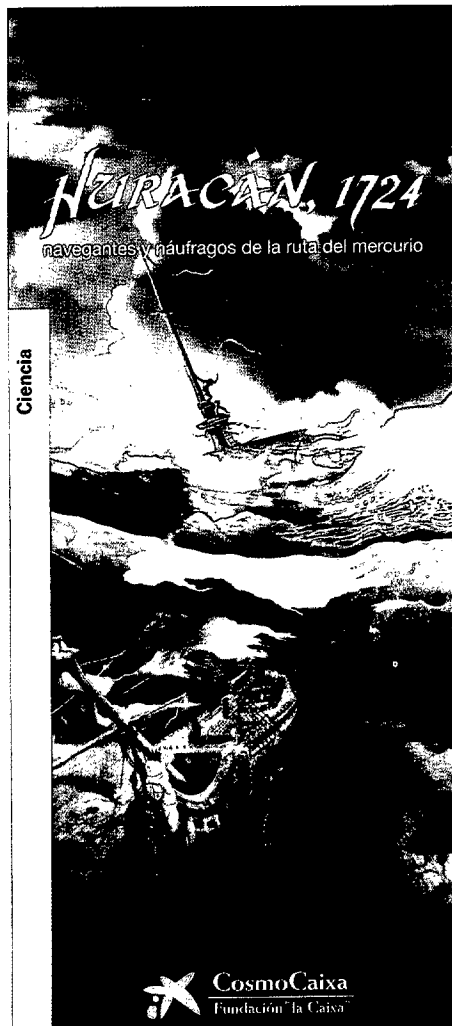
Los navíos en cuestión eran: la capitana, *Nuestra Señora de Guadalupe* y *San Antonio*, que llamaban *Guadalupe*; y la almiranta, *San Joseph*, que navegaba con el nombre de *Conde de Tolosa* y era conocida como *Tolosa*.

Ambos barcos formaban la conocida como *Flota de Azogues*, que cada dos años viajaba a las Indias con un cargamento de azogue para tratar la plata de las minas de aquellas tierras. En este caso el cargamento era de 500 toneladas del preciado elemento, además de otras mercancías.

El mercurio procedía de las minas de Almadén, y en aquellos tiempos llegó a ser de gran valor, ya que era imprescindible en el proceso de obtención de plata. Se solía meter en bolsas de cuero, que a su vez eran introducidas en pequeños barriles.

En los barcos viajaban unas 1.200 personas en total, de las que en el naufragio perecieron alrededor de 700.

Los resultados de las investigaciones realizadas hasta la fecha por la comisión de rescates de la República Dominicana y la Escuela Superior de Ingenieros Navales de Madrid se presentan en esta muestra del Museo de la Ciencia, que está presidida por una maqueta de tamaño natural de la parte de proa del pecio del *Guadalupe* encajado en la arena, tal como se encuentra hoy a ocho metros de profundidad en la bahía de Samaná.



La exposición es variada y amena. En diversas vitrinas muestra elementos rescatados del pecio, como utensilios de cirujano, joyas, herramientas, piezas de vajillas, cristalerías y cuberterías, imágenes, monedas, armas, etc. Recrea a tamaño natural algunos compartimentos de a bordo, como la cámara de Baltasar de Guevara, que mandaba la expedición. Escenifica el hundimiento de los barcos. Muestra en composiciones panorámicas bajo el agua los estados por los que pasó el casco del *Guadalupe* desde su hundimiento hasta hoy. Permite escuchar las declaraciones de diversos supervivientes, testigos en las posteriores investigaciones. Muestra en proyectables la historia del viaje y su dramático final. Añade mapas de las derrotas seguidas por los barcos. Detalla listas de supervivientes y muertos. Incorpora una bella maqueta del *Guadalupe* a escala 1:20, y en sus proximidades otra maqueta a la misma escala de su pecio. Invita al juego para adivinar la naturaleza y el uso de algunos restos expuestos y su comparación con utensilios actuales, como pueden ser calentadores de cama o simples tuberías. Por último, presenta objetos y recipientes con materias de la época que se pueden oler a través de pequeños molinillos (vino, brea, aguardiente o manteca rancia); olores que durante toda la travesía se mezclaban con los de las cocinas, los animales vivos, los alimentos y los olores emanados por la gente después de días y días de navegar.

La exposición se completa con elementos que explican materias como: vida a bordo, acción del viento en las velas, principios y técnicas de flotabilidad, ratas a bordo, otros hundimientos en la zona, influencia de palabras nativas en el castellano, construcción naval a principios del siglo XVIII, y técnicas de conservación y restauración de piezas recuperadas del fondo del mar.



Escenificación de la cámara del teniente general Baltasar de Guevara, comandante de la Flota. (Foto: Marcelino González).

En resumen, es una muestra interesante e interactiva, que vuelve a poner a flote los dos navíos protagonistas de esta historia, y hace al visitante partícipe de lo ocurrido en aquel lejano 1724, y recrea en la mente de todos la forma de vida a bordo de barcos de hace casi tres siglos.

M. G.





A fil de roda (II). (Foto: J. L. Enrech de Acedo).



## GACETILLA

### Entrega de despachos a la IX Promoción de la Escala de Suboficiales de los Cuerpos de Infantería de Marina y de Especialistas de la Armada

El día 3 de julio, a 1200 horas, en la Escuela de Suboficiales de la Armada, tuvo lugar la entrega de despachos del epígrafe a un total de 87 alumnos (18 de Infantería de Marina y 69 del Cuerpo de Especialistas).

Este acto fue presidido por Sus Majestades Don Juan Carlos I y Doña Sofía, y contó con la asistencia de las primeras autoridades y mandos del Ministerio de Defensa y de la Armada, así como de las civiles autonómicas y locales.

Comenzó el acto con los honores de ordenanza a la llegada de Sus Majestades los Reyes y la revista a la Fuerza, que estaba formada por el Batallón de Alumnos de la Escuela de Suboficiales (1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª brigada), con su escuadra de gastadores y banda de música, cornetas y tambores del Tercio Sur, al mando del capitán de corbeta, jefe de instrucción.

Después de la oración de Acción de Gracias y la Salve Marinera, S. M. el Rey entregó los despachos a los que habían obtenido los números uno de los Cuerpos de Infantería de Marina y Especialistas de la Armada, sargentos Héctor Carrión Parejo y Roberto Bravo Veloso (electrónico), respecti-





Julia del Río Mosquera, primera suboficial de la Armada, de la especialidad de Artillería y Misiles. (Foto: E. Fernández) (RED).

vamente, y les impuso la Cruz al Mérito Naval con distintivo blanco por su esfuerzo académico.

Los otros 85 sargentos recibieron sus despachos de mano de autoridades civiles y militares que acudieron a este acto. Entre ellos se encontraba la única mujer de la promoción y la primera de la historia que adquiere la condición de suboficial de la Armada, Julia del Río Mosquera, de la especialidad de Artillería y Misiles.

Como premio de fin de carrera, los dos sargentos que obtuvieron mejor puntuación, antes citados, recibieron un sable que les fue entregado por el excmo. sr. Rafael Román Guerrero, presidente de la Diputación de Cádiz.

El homenaje a los caídos, con ofrenda de corona y la oración marinera, estuvo enmarcado por el traslado de la bandera desde la formación de los alumnos que componían la fuerza hasta el pie de escalinata de la entrada del Panteón de Marinos Ilustres y de allí al podio, frente al que los nuevos sargentos renovaron su juramento.

Después de la incorporación de la bandera a la formación, el capitán de navío Luis Carlos Goicoechea Ruiz, director de la escuela, procedió a una alocución en la que animó a los recién nombrados sargentos con las siguientes palabras: «Recordad que en los destinos que pronto ocuparéis a bordo de buques o en unidades de la Armada tendréis como misión fundamental garantizar que las directrices superiores lleguen adecuadamente a vuestros subordinados. ...Dirigiréis hombres y mujeres que requieren una leal y eficaz orientación que les permita cumplimentar cuantas misiones nos sean encomendadas». Finalizando con las voces de «¡Viva España!» y «¡Viva el Rey!», que fueron contestadas con

«¡Viva!» por toda la Fuerza y personal presente en el acto.

Finalizaron los actos castrenses con la interpretación del Himno de la Armada y el desfile del batallón de sargentos y alumnos.

Los nuevos sargentos se fotografiaron con Sus Majestades los Reyes en la escalinata del Panteón de Marinos Ilustres.

En los jardines Colón de la escuela se ofreció una copa de vino español, donde los alumnos recién incorporados al Cuerpo de Suboficiales, familiares y personal asistente al acto, tuvieron la oportunidad de conversar con Sus Majestades los Reyes.

L. C. G. R.



## Activada en Cartagena la EUROMARFOR

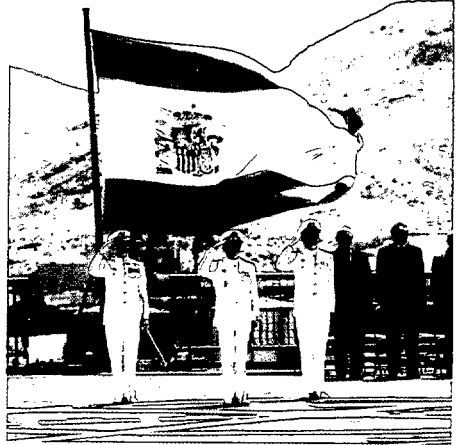
El pasado 17 de junio, tuvo lugar en Cartagena, sobre la cubierta de vuelo del buque de asalto anfibio *Galicia* (L-51), la activación de la EUROMARFOR, bajo la presidencia del ALFLOT, almirante Rapallo Comendador, con motivo del inicio de los ejercicios multinacionales EOLO-2000.

La EUROMARFOR es una fuerza marítima multinacional europea, cuya composición es variable y tiene carácter no permanente, siendo su composición aeronaval y anfibia. Su creación, junto con la de su homóloga terrestre EUROFOR, data de 1995.

En esta ocasión la fuerza se ha concentrado en los puertos de Valencia, Alicante y Palma de Mallorca, aparte de Cartagena, antes de dar comienzo a los ejercicios, que además de los buques y aeronaves de las naciones citadas ha contado como invitados con otros dos buques, uno griego y otro turco.

El Mando del Grupo Naval Operativo lo ejercía el contralmirante Abal López-Valeiras, ALGRUDELTA, que izaba su insignia a bordo del veterano transporte de ataque *Aragón* (L-22), el cual se despidió con esta comisión de su muy larga e intensa vida operativa. En el mismo buque, embarcada también el jefe de la brigada de Infantería de Marina, Manuel Barrios Maset, que asumiría el mando de la fuerza de desembarco en el ejercicio EOLO-2000.

La relación de buques participantes, con expresión del puerto de concentración, fue la siguiente: en Cartagena, transporte de ataque *Aragón* —buque insignia—; buques de asalto anfibio *Galicia*, italiano *San Giorgio* y francés *Siroco*; fragatas *Alvares Cabral*, portuguesa, y *Kountouriotis*, griega, y petrolero *Berrio*, también portugués. A todos estos buques se les unirían en Cartagena las cuatro corbetas que forman la 21.ª escuadrilla de escoltas: *Infanta Elena*, *Infanta Cristina*, *Cazadora* y *Vencedora*, así como los submarinos *Narval* y *Tramontana*. En Palma de Mallorca se concentraron el portaaviones *Príncipe de Asturias*, y las fragatas *Victoria*, *Sacadura Cabral*, portuguesa y la italiana *Avieri*, junto con el petrolero de esta última nacionalidad



Activación de la EUROMARFOR en Cartagena. En el centro de la imagen, el ALFLOT. (Foto: D. Quevedo Carmona).

*Vesuvio*, todos ellos al mando del contralmirante Tello Valero. En el puerto de Valencia se dieron cita el portaaviones francés *Foch*, también todo un veterano de los mares, y la fragata de la misma nacionalidad *Suffren*, junto con las también fragatas *Reina Sofía* y *Gelibolu*, turca, así como el buque de aprovisionamiento *Patiño*, al mando todos ellos del contralmirante francés François Cluzel; y, por último, entraron en Alicante el portaaviones italiano *Giuseppe Garibaldi* y el destructor de la misma nacionalidad *Audace*, junto al francés *La Motte-Picquet*, la fragata *Andalucía* y el petrolero también francés *Meuse*, todos ellos al mando del contralmirante italiano Luigi Binelli-Mantelli.

El mando de la EUROMARFOR recae sucesivamente en un almirante de cada uno de los cuatro países que la forman. El actual ALFLOT español, almirante Rapallo, ejerce el mando de la EUROMARFOR desde el 14 de octubre de 1999, y lo dejará el mismo mes del año 2001.

D. Q. C.

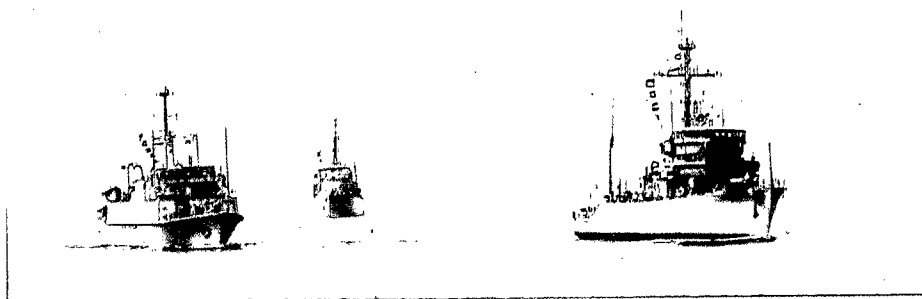
## El cazaminas *Turia* comenzó sus pruebas de mar, mientras el *Guadalquivir* hizo su última singladura

El cazaminas *Turia* (M-34), cuarto y último que la Empresa Nacional Bazán construye para la Armada española en su factoría de Cartagena, dio comienzo a su periodo de pruebas de mar, saliendo por primera vez a navegar el pasado 16 de mayo.

El *Turia* fue puesto a flote el 22 de noviembre de 1999, noticia de la que se hicieron eco las páginas de la REVISTA GENERAL

hizo lo propio con el *Tambre*, puesto que una serie es el relevo generacional de la otra. Siguiendo con esta misma tónica, unos meses después de que se entregue el *Turia* causará baja el *Guadalmedina*, último superviviente de la serie de cuatro MHO (*Mine Hunter Ocean*) que España adquirió en su día procedentes de la Marina estadounidense.

El *Guadalquivir*, que había salido a la



El M-31 *Segura* y el M-42 *Guadalmedina* escoltan al M-43 *Guadalquivir* en su última singladura. (Foto: D. Quevedo Carmona).

DE MARINA, en un acto que contó con numerosa presencia de autoridades civiles y militares, entre otras razones porque se trataba de la última puesta a flote del milenio en la factoría de Cartagena.

El *Turia*, cuyo primer mando ha sido asignado al capitán de corbeta Antonio Martorell Lacave, está previsto cause alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada para el próximo otoño, en fecha aún por determinar.

Como contrapunto a la siempre buena noticia de que un buque se disponga a causar alta en la Armada, decir que el 27 de junio pasado efectuó su última singladura el veterano *Guadalquivir* (M-43), puesto que si en su día el alta del *Segura* supuso la baja del *Guadalete*, y la del *Sella* supuso la del *Guadiana*, la del *Guadalquivir* estaba cantada desde que se

mar unos días antes para realizar ejercicios de escuadrilla en aguas próximas a Cartagena, fue escoltado en esa su última singladura hasta la misma bocana de puerto por los otros cazaminas con los que había estado maniobrando hasta ese misma mañana, y que lo despidieron haciendo sonar sus sirenas cuando se ordenó por última vez a través de la megafonía «babor y estribor de guardia».

Ahora el *Guadalquivir*, según contempla el Reglamento de situaciones de buques, será desprovisto de todo el material que aún es útil para la Armada, en espera de que se decida la fecha en que se proceda al arriado definitivo de su bandera, evento que supondrá la baja en la Lista Oficial de Buques.

D. Q. C.

## El ministro de Defensa salió a la mar en el submarino *Siroco*

El pasado 22 de agosto el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa Martínez-Conde, interrumpió su descanso veraniego, que tradicionalmente disfruta en cabo de Palos, para realizar una visita de carácter no oficial a la Base de Submarinos de Cartagena, donde fue recibido por el jefe de Estado Mayor de la Zona Marítima, contralmirante Enrique Valdés, y el jefe de la Flotilla del submarino, capitán de navío José María Treviño.

Después de visitar las instalaciones de la Base y Escuela de Submarinos, salió a la mar en el *Siroco* (S-72) al mando del capitán de corbeta Antonio Duelo, haciendo inmersión en aguas próximas a Cartagena para realizar diversos ejercicios (ataque al tráfico, incendio en el compartimento de baterías y salida por emergencia desde 100 metros, con 30° a subir y avante toda). El ministro siguió con atención todos los ejercicios y recorrió todos los



En la imagen, de izquierda a derecha, el comandante del *Siroco*, el ministro de Defensa y el comde. de la Flotilla de Submarinos.

compartimentos del submarino, tomando un café con los suboficiales y departiendo con oficiales y marineros.



Imagen del ministro de Defensa en el puente del *Siroco* durante la salida a la mar.

## DIFERENTES AÑOS DE INTERVALO

Entre los días 18 de mayo y 5 de junio han estado atracados en el Arsenal de La Carraca, en el muelle de San Fernando, el submarino alemán *S-195*, de la clase 206, y el patrullero alemán *Gepard*, del tipo 143 A. Ambos buques entraron en el arsenal para efectuar reparaciones, las cuales una vez realizadas permitieron a ambos la continuación de sus misiones: el submarino hacia Tarento para realizar ejercicios de torpedos, y el patrullero realizar ejercicios de lanzamiento de armas en el polígono de Arenosillo.

Hacia muchos años que no atracaba un submarino en La Carraca, habiendo sido escasa la presencia de estos buques en sus muelles. Concretamente, durante la primera

En la segunda guerra mundial fue confinada en el Arsenal la dotación del submarino *U 617*; al mando de su segundo, capitán de corbeta Georg Gautier. Quedan en el museo de la zona marítima recuerdos del submarino y de su dotación, y en casa del capitán de navío don Antonio Sánchez-Ferragut (IAN) los prismáticos del comandante, regalo personal que le fue hecho a su padre. Entre los objetos del museo están la chapa de identificación del teniente de navío Gautier, la bandera, conservada por el teniente coronel de Infantería de Marina don Manuel García de Lomas, y el águila bordada que perteneció a una chaqueta que se confeccionó durante la estancia en La Carraca.



guerra mundial, el 11 de julio de 1917 entra en Cádiz el submarino *UC 52* que estuvo internado en La Carraca. El 9 de septiembre siguiente también quedó internado el *U 293*, que se quedó sin combustible. En La Carraca entró el *UC 52* escoltado por el *Vasco Núñez de Balboa*, y una vez reparado salió a la mar rumbo a Kiel. El otro submarino, el *U 293*, pasó al dique de La Carraca y se evadió de la dependencia el día 7 de octubre de 1917.

Diferentes años en la historia tan rica e interesante de este arsenal, que tiene ya 277 años de historia de la Armada entre sus muros, y que si bien fue la cuna del submarino moderno, pues allí Isaac Peral materializó su invento botando su famoso submarino en 1888, la presencia de este tipo de buques no se ha prodigado en los caños de La Carraca.

M. S.-B.

## Entrega de la bandera de combate al cazaminas Sella

El 10 de junio pasado tuvo lugar en Ribadesella la ceremonia de entrega de la bandera de combate al cazaminas *Sella*, ofrecida por el ayuntamiento de la ciudad.

Actuó como madrina la señorita Arancha del Sol, quien entregó la bandera, tras su

pado, entre las que se encontraba la delegada del Gobierno en Asturias Mercedes Fernández González.

El acto, en el que participaron fuerzas de los tres ejércitos, se desarrolló con toda brillantez, y constituyó un acontecimiento



bendición, al comandante del buque, el capitán de corbeta Manuel de la Puente Mora Figueroa.

Presidió el acto el jefe del Arsenal del Ferrol, vicealmirante Ángel Tajuelo Pardo de Andrade, acompañado por el alcalde de la ciudad, José Miranda Reigada.

Asistieron numerosas autoridades y personalidades civiles y militares del Princi-

único por el significado profundo de la ceremonia y por el hecho insólito de que un buque de guerra de 54 metros de eslora entrase en Ribadesella.

Gran cantidad de público siguió la ceremonia y visitó el buque durante los días de estancia en puerto.

M. M. C.



## Conmemoración de las Bodas de Oro de la I Promoción de la Infantería de Marina en la Milicia Naval Universitaria (MNU)

El día 5 de mayo del presente año tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales la conmemoración de las Bodas de Oro de la Primera Promoción de la Infantería de Marina en la Milicia Naval Universitaria (MNU), que fue presidida por el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, excelentísimo señor don Alfonso Mosquera Areces.

Los componentes de la Milicia Naval Universitaria (MNU) que asistieron a su celebración fueron un total de 66, acompañados de sus familias.

El acto castrense se llevó a cabo, en su totalidad, dentro del edificio del Panteón de Marinos Ilustres, debido a las condiciones meteorológicas reinantes en ese día.

Después del santo sacrificio de la Misa y homenaje a los caídos, con ofrenda de coro-

ofrece el Panteón de Marinos Ilustres, en compañía de sus mujeres, compañeras inseparables, seguidoras siempre de todas sus vicisitudes y que compartían también ese solemne acto junto a sus maridos.

El capitán de navío, comandante-director de la Escuela de Suboficiales, Luis Carlos Goicoechea Ruiz, dirigió un mensaje de bienvenida y felicitación a todos los componentes de la Asociación de la MNU, y en particular a la Primera Promoción de Infantería de Marina.

Después de entonarse el Himno de la Armada por los alumnos de la escuela se dio por finalizado el acto castrense.

A las 1300 horas tuvo lugar el acto social, donde se ofreció un copa de vino español a los homenajeados y familias.



na, se procedió a la renovación del juramento a la bandera por cada uno de los componentes de la MNU, seguida de un alocución de su representante, quien dio las gracias a la Virgen del Carmen, patrona de la Armada, por haber hecho posible que los componentes de la citada promoción pudiesen encontrarse allí reunidos, en ese marco incomparable que

Durante el citado acto tuvieron lugar anécdotas simpáticas y emotivas, propias de compañeros que no se habían visto desde hacía bastante tiempo, llenos de recuerdos de antaño ocurridos durante su andadura militar.

L. C. G. R.

## Entrega de la bandera de combate al patrullero P-34 *Alcanada*

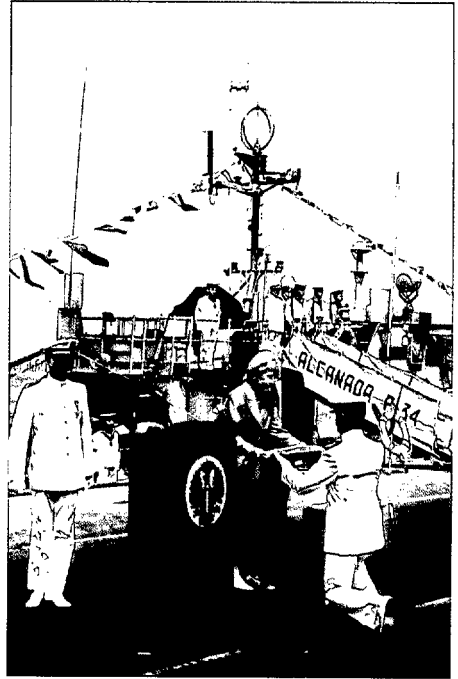
El pasado mes de enero la Cofradía de Pescadores de Rosas, en el litoral gerundense, formuló la petición de ofrecimiento de la bandera de combate al patrullero de la Armada española *Alcanada* P-34, destacado en la zona, que fue aceptado por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada.

La ceremonia, muy lucida y concurrida, estuvo presidida por el contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo, Enrique Valdés Santana, y el jefe del Sector Naval de Cataluña, capitán de navío Manuel Ramírez Núñez, actuando de madrina doña Concepción Crespo Julia, esposa del subdelegado del Gobierno.

Al acto de la entrega, coincidente con la solemnidad de la fiesta de San Pedro Pescador y celebrado en el muelle de pescadores, acudieron, además del patrullero *Deva* P-29, bien conocido por estas aguas, unidades de los tres ejércitos, encabezadas por las secciones de honores del Tercio de Levante y de la Región Militar Pirenaica, con su banda de música más una representación del Ejército del Aire.

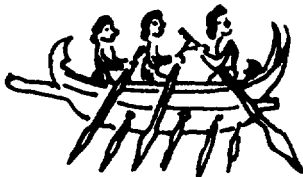
La celebración se inició con unas palabras de ofrecimiento a cargo del presidente de la cofradía, don Joaquín Fontdecaba i Vidal, procediéndose acto seguido a la bendición de la bandera a cargo del teniente vicario de la zona.

A continuación, la madrina entregó en una bandeja de plata la bandera al comandante del *Alcanada*, teniente de navío Alfonso Vallés Sales, pronunciando ambos sendas alocuciones, en donde se destacó la importancia histórica de Rosas y su fuerte vinculación con la Armada desde los lejanos tiempos de Pedro IV de Aragón y III de Cataluña.



Tras las reglamentarias salvas de ordenanza, la bandera con los colores sangre y oro fue izada en el pico del *Alcanada* a los acordes del Himno Nacional, donde permaneció hasta el ocaso, cerrándose el acto con un desfile de todas las fuerzas participantes.

A. C. R.



## Imposición de condecoraciones

### Casablanca

El 23 de junio tuvo lugar en el consulado de España en Casablanca la ceremonia de la imposición de la Encomienda de Isabel la Católica al capitán de navío (R) Carlos Sánchez-Ferragut, en atención a la labor desarrollada como director técnico de la empresa Surveillance Maritime, S. A., en el campo de mantenimiento y reparación de los buques de la Marina Real de Marruecos.



Dicha condecoración fue concedida a propuesta del cónsul general de España en Casablanca, Paulino González F.-Corrugedo, e impuesta por Jorge Dezcallar, embajador de España en Marruecos, quien resaltó las cualidades humanas y profesionales del capitán de navío Sánchez-Ferragut, así como su importante función en el ámbito de las relaciones bilaterales, por el prestigio que ello representa para España y para su Armada.

En la recepción que siguió a la ceremonia, el capitán de navío (R) Sánchez-Ferragut recibió el testimonio de la más alta consideración del mundo diplomático, consular y empresarial español en Marruecos, y muy especialmente de los miembros de la Armada presentes en el acto.

### Cartagena

Dentro de los actos que se celebraron en el Arsenal de Cartagena para conmemorar la festividad de nuestra patrona la Virgen del Carmen, tuvo lugar la imposición de condecoraciones concedidas el pasado 24 de junio con ocasión de la onomástica de S. M. el Rey.

En la imagen, el almirante José Antonio Zea, jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, imponiendo la Cruz al Mérito Naval a Francisco Balaguer Vercher, secretario general del Real Club Náutico de Valencia y principal artífice de la regata homenaje a la Armada, Copa Almirante Sánchez-Barcáiztegui, que desde 1987 se vienen celebrando todos los años en aguas de la capital del Turia, y que desde hace dos ediciones pasó también a denominarse Trofeo de S. M. la Reina.





## Cincuenta aniversario del cumplimiento del Servicio Militar en la Armada

Con motivo de la celebración de las «Bodas de Oro» del Servicio Militar en la Armada, treinta y cinco «veteranos», marineros del reemplazo de 1950, realizaron un programa de actividades que tuvieron lugar en la Escuela Naval Militar.

Después de ser recibidos en el entorno de la escalera monumental por el comandante-director de la Escuela Naval Militar, Tomás

Para la Armada y para la Escuela Naval Militar, donde se forman todos los oficiales de la Armada, es un honor y una gran satisfacción recibir y acoger a los veteranos marineros de reemplazo que sirvieron a España en la Armada hace medio siglo, muchos de ellos en esta Escuela Naval Militar.

Sin duda, sencillos actos como éste, de honda significación, recordando juventud y



Bolíbar Piñeiro, quien les dirigió unas cálidas palabras de bienvenida y agradecimiento, dio comienzo una misa oficiada por el *pater* de la Escuela, don Roberto Cea, y una emotiva ofrenda a la Virgen del Carmen, la «Virgen de la Cuesta», en la plaza Blas de Lezo de la escuela.

generosidad, son un vivo y valioso ejemplo para los futuros oficiales.

¡Nuestra enhorabuena y mucha suerte «veteranos»!

T. B.

## Ascensos y nombramientos



Luis Roca Ramírez, ascenso a almirante y nombrado almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico.



José Antonio Balbás Ota, ascenso a almirante, continúa de director del CESEDEN.



Emilio Erades Pina, ascenso a almirante, nombrado jefe del Apoyo Logístico.



Vicealmirante José Manuel Marco Franco, nombrado director de Construcciones Navales.



Vicealmirante Antonio González-Aller Suevos, nombrado almirante jefe de Personal.

## Ascensos y nombramientos *(continuación)*



Vicealmirante Mario Sánchez-Barriga Fernández, nombrado jefe de la Base Naval de Rota.



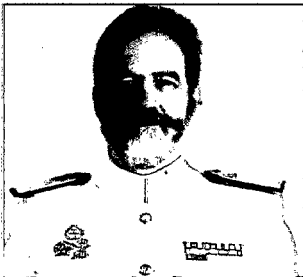
Manuel Abal López-Valeiras, ascenso a vicealmirante, nombrado jefe del Arsenal de La Carraca.



Rafael Lapique Dobarro, ascenso a vicealmirante y nombrado jefe del Arsenal de Cartagena.



Contralmirante Jesús María Bringas Andújar, nombrado comandante del Grupo Delta de la Flota.



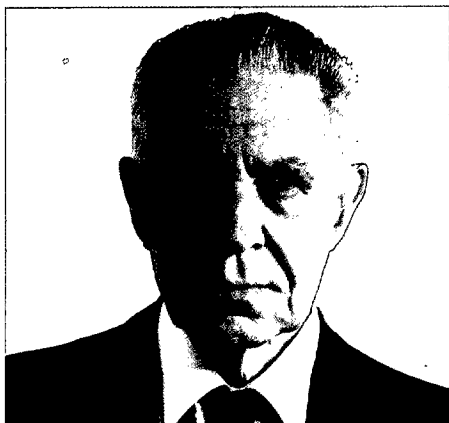
José A. Sande Cortizo, ascenso a contralmirante, continúa de subdirector general de Planificación y Control de la D. G. Infraestructura.



Teodoro de Leste Contreras, ascenso a contralmirante, nombrado director de Gestión de Personal.

## IN MEMÓRIAM

## Fernando García Moretón



Con la muerte del profesor Antonio Orozco Acquaviva, desaparece uno de los talentos ilustrados, legatarios de aquel siglo de *Las Luces* que tan profundamente estudió y conoció en amplitud de ideas y matices.

Doctor en Medicina y catedrático de su Historia, prestigioso académico que durante largos años pilotó diestramente los destinos de la Real Academia Hispanoamericana de Cádiz, escritor, ensayista y brillante orador, su acusada personalidad lo introduce de lleno en el marco de los hombres ilustres, que a fuerza de gaditanos son universales.

Concedor a fondo de la vida y obra de Pedro Virgili y del Real Hospital de Cirujía de la Armada, su muerte deja un vacío irremediable en la ciencia médica ilustrada, pero su recuerdo permanece vigente entre quienes lo conocieron, lo trataron y admiraron.

La REVISTA GENERAL DE MARINA hace eco de este pesar compartido, en memoria y homenaje, a quien en diversas ocasiones honró sus páginas, dejando en ellas la impronta de su saber y la solvencia de su criterio.

R. E.

## Antonio Orozco Acquaviva

La vida nos impone, con más frecuencia de la deseada, lamentar la ausencia de personas con las que hemos tenido cierta relación, bien sea de trabajo, amistad o simplemente de un adiós o un buenos días al cruzarnos camino del despacho. Estas ausencias inevitables nos llevan al recuerdo de la trayectoria vital de los amigos y con ese recuerdo a la nostalgia de los tiempos pasados.

En todo caso son nostalgias «alegres» con las que reconocemos nuestro testimonio de afecto hacia la figura del capitán de navío Fernando García Moretón (fallecido el 30 de

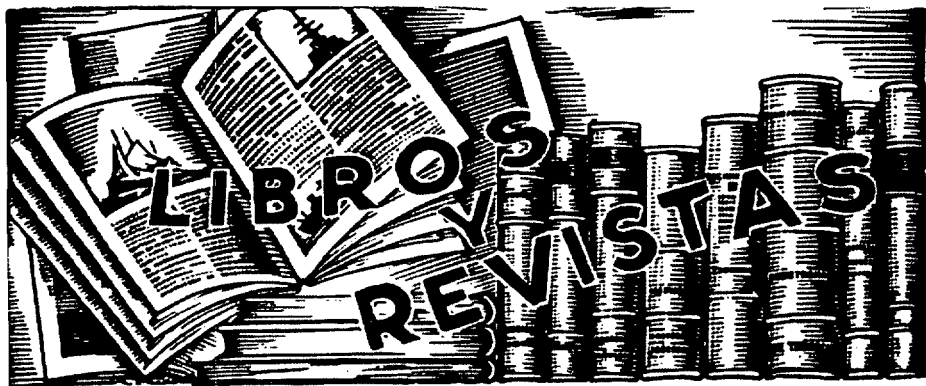


julio de este año), ejemplo de modestia y humildad, trabajador infatigable en el análisis de problemas, plasmados en la REVISTA GENERAL DE MARINA, que han preocupado siempre y que pocos analizaron como él; su carácter afable y su pasar desapercibido le hacen ahora más notable, si cabe.

Los lugares frecuentados por él en este Cuartel General se encuentran ahora irremediablemente más vacíos.

Quede así nuestro afecto y el recuerdo de un noble oficial de Marina que ha emprendido su última singladura.

J. C. P.



## LIBROS

MAC, Mayer, y RODA, Isabel (coordinadores): **Ciudades antiguas del Mediterráneo.**—Editorial Lunwerg. Barcelona/Madrid, 1999; 374 págs.; ilustraciones.

Con la calidad y pulcritud a que tan acostumbrados nos tiene Lunwerg en la presentación de sus libros *Ciudades antiguas del Mediterráneo*, propone y realiza un sugestivo y sugerente periplo a través del milenario *Mare Nostrum*, cuna de tantas y tan antiguas civilizaciones, en un recorrido que transcurre más allá del límite del tiempo.

Para la realización del libro, que ha supuesto un notable esfuerzo de síntesis y concreción, ha sido precisa la colaboración de un amplio grupo de expertos y especialistas, coordinados por los profesores Mac Mayer e Isabel Roda, y que han trabajado eficazmente partiendo de nuevas premisas en los aspectos geográficos, históricos, arqueológicos y sociales, de lo que representó la multitud de establecimientos primitivos repartidos a lo largo y ancho del litoral mediterráneo continental e insular.



Un total de 162 ciudades, hoy europeas, asiáticas y africanas, son contempladas y diseccionadas desde sus orígenes y ubicación con excepcional riqueza científica e ilustrativa, con el aporte de una serie de bellísimas fotografías enriquecidas con una cuidada bibliografía a cargo de los redactores de cada una de las ciudades reseñadas.

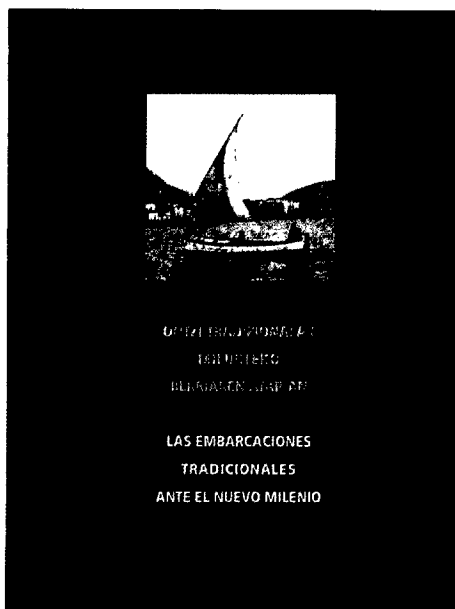
Desde siempre el Mediterráneo ha sido la mejor vía de comunicación y de intercambio entre los pueblos asentados en sus riberas, en el marco de unas relaciones no siempre pacíficas ni desinteresadas, pero que constituyen la más clara intercomunicación de realidades alejadas en las que el mar sirvió de vínculo o estímulo común.

El libro presentado por Manuel Reyes i Vila, presidente de la Diputación de Barcelona, organismo patrocinador de la obra, es un auténtico regalo visual y un lujo editorial en esa difícil conjunción de aunar belleza y calidad junto a rigor histórico y capacidad creadora y narrativa.

J. C. P.



**VARIOS: Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio** (Edición bilingüe).—Museo Naval de San Sebastián. Diputación Foral de Guipúzcoa, 2000; 136 págs.; ilustraciones.



El tratamiento analítico de las diversas clases de embarcaciones, tradicionales o innovadoras, sus diferentes facetas de proyección, construcción, botadura y puesta en servicio, ha despertado de siempre interés entre los estudiosos y curiosidad entre los profanos. Es un tema, por tanto, que tiene amplia vigencia en el marco de la arquitectura marítima o naval.

El libro *Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio*, redactado en castellano y euskera, es un acierto indudable en la labor que viene realizando el Museo Naval de San Sebastián en pro de la recuperación y divulgación del patrimonio marítimo del País Vasco, en una apuesta firme y decidida por ahondar en sus raíces, y en este caso de la mano de cinco inves-

tigadores de reconocida experiencia en la materia; se analizan las vicisitudes de las embarcaciones tradicionales que en tiempos pasados eran instrumentos de trabajo y hoy, superadas por las modernas tecnologías, son objeto de protección y preservación como exponentes de un legado histórico y emotivo.

Tras una presentación bipartita de Luis Bandrés, diputado Foral de Cultura, y José Ignacio Olaizola, director general de Juventud y Deportes, y una Introducción de José María Unsain, co-director del Museo Naval, el libro abarca cinco interesantes estudios: «El patrimonio histórico: crónicas de un renacimiento», de Denis-Michel Boell; «¿Por qué apreciamos las embarcaciones tradicionales?», de John Robinson; «Variedad de lanchas tradicionales»; de Rafael Aguirre Franco; «Etnografía y embarcaciones tradicionales en España», de Juan Carlos Arbex, y «Patrimonio naval en el País Vasco: hacia la recuperación activa», de Juan Antonio Apraiz. Todos ellos tan documentados como sugestivos para su lectura.

El Museo Naval de San Sebastián, dependiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa, rinde así el justo homenaje a aquellos hermosos modelos de la náutica de madera que un día enseñorearon los mares del mundo con la raza y pericia bravía de sus tripulantes.



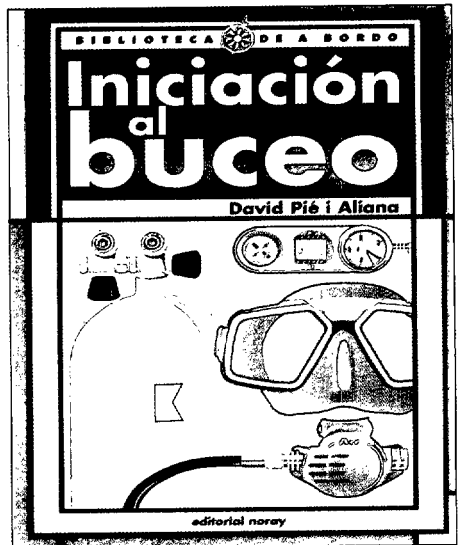
M. G. M.

PIÉ I ALIANA, David: **Iniciación al buceo**.—Editorial Noray. Barcelona, 2000; 80 págs.; ilustraciones; 1.300 ptas.

La veterana editorial barcelonesa Noray, S. A., especializada en temas marítimos y náuticos, nos ofrece este nuevo título, de su colección «Biblioteca de a bordo», sobre el buceo, un deporte pujante de moda que cada día cuenta con más practicantes de uno y otro sexo, de todas las edades y condiciones sociales.

Su autor, David Pié, instructor del Centro de Buceo Nereida de Barcelona, nos introduce de una forma escueta y con un lenguaje asequible al mundo submarino y nos ofrece un panorama, sintetizado, aunque completo, de lo que es el buceo.

El libro, después de una breve historia del submarinismo, trata de las



leyes físicas que condicionan el organismo humano sumergido; de los equipos de buceo, tanto los ligeros como los pasados; de los peligros a los que se arriesga el buceador con los problemas de descompresión, con la inclusión de tablas de tiempos e intervalos para emerger. También dedica un breve capítulo sobre los animales y plantas marinas potencialmente peligrosas.

*Iniciación al buceo* no pretende ser un curso de submarinismo ni sustituir las clases teóricas que se imparten al realizarlo, pero sí contiene un resumen de todos los datos, instrucciones y recomendaciones sobre este deporte, que practicado dentro de las normas de seguridad que se recomiendan en la última parte del libro, se convertirá en una apasionante actividad que proporcionará a los que lo practiquen experiencias inolvidables.

S. N.



MOSENTHAL, Basil: **Reglamento de navegación marítima.**—Grupo Editorial CEAC, S. A. Barcelona, 2000; 61 págs.; ilustraciones; 1.200 ptas.



El Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar es extenso y detallado, pues tiene que cubrir cualquier posible situación en la mar, y en muchas ocasiones es el que sirve de base para sentencias judiciales derivadas de los múltiples accidentes de la navegación marítima.

Este libro, que es guía de aprendizaje para prevenir los abordajes, se centra en aquellas situaciones que afectan en particular a las embarcaciones menores, tanto a vela como a motor, y las explica de una forma breve y clara, con la ayuda de sencillas ilustraciones en color.

Las reglas de rumbo y de gobierno abarcan mucho más que «quien cede el paso a quien». Por ello este libro se extiende además en otros apartados que tratan de: luces y marcas; señales acústicas y luminosas; señales de peli-



gro, para finalizar con un apéndice que incluye el texto íntegro de las Reglas Internacionales.

En resumen, un libro que no sólo servirá para pasar los exámenes para obtener los diferentes títulos de recreo, sino que gracias a él podremos obtener los conocimientos precisos para poder actuar de forma rápida y correcta en cualquier situación en la mar.

F. A.



PRIEGO FERNÁNDEZ DEL CAMPO, José: **Guerra de la Independencia (1808-1814)**.—Ministerio de Defensa. Editorial San Martín. 2000; 318 págs.; ilustraciones.

Una grata sorpresa constituye la reedición de este libro, que corresponde a la campaña de 1812, dentro del marco de la guerra de la Independencia española y que bajo los auspicios del Ministerio de Defensa, a través del Instituto de Historia y Cultura Militar, publica la animosa Editorial San Martín, que en su día tuvo a cargo la edición de toda la serie en colaboración con el Servicio Histórico del Ejército.

Desconocemos si el resto de los volúmenes —algunos totalmente agotados y de difícil hallazgo— serán nuevamente revisados y dados a la reedición, y mucho nos complacería que así fuese, pues se trata sin duda de uno de los análisis más documentados y precisos de aquella dura campaña, y cuyos planteamientos y deducciones fueron acertadamente expuestos por el coronel de Estado Mayor José Priego Fernández del Campo.

El libro que reseñamos está dedicado al estudio de las operaciones que lord Wellington desencadenó en las regiones del oeste y dentro de la Península durante la primera mitad de la campaña de 1812, año que habría de resultar adverso para el poderío napoleónico, y en el que se vio obligado a levantar el asedio que desde 1810 tenía sometido a Cádiz y la Isla de León.

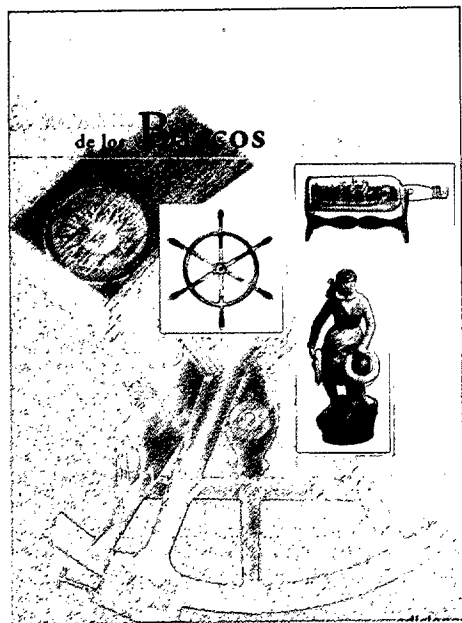


Cabe reseñar que la nueva edición supera en calidad a la anterior, con un tamaño algo más reducido y manejable, y una excelente impresión, lo que evidencia inequívocamente el interés y atención que la Editorial San Martín sigue prestando a tan importantes hitos de historia patria.

J. C. P.



**VARIOS: El mundo de los barcos. La cultura del mar.**—Ediciones del Prado. Madrid; 159 págs.



Muy interesante es este libro en el que varios escritores, buenos conocedores del tema, nos van describiendo a lo largo de estas páginas todo lo que a la mar, en un determinado aspecto, se refiere.

Aquí en los lugares marineros se estudia «Donde la tierra se encuentra con el mar», haciendo un repaso de la historia de la «arquitectura y la tecnología de los principales faros del mundo, los albores del faro y la navegación», en un principio costera y durante el día, también cuando se hizo nocturna, lo que obligó a la colocación en determinados puntos de la costa a la instalación de estos faros, que con las señales que emitían orientaban a los navegantes.

Las más antiguas «almenaras eran fuegos de canalizo en las orillas», la luz que tenían era muy fuerte, teniendo que ser continuamente atendidas en su mantenimiento. Fueron las primeras «almenaras», parece ser, construidas por los griegos en los siglos V y VI a. de C., principalmente «para marcar las entradas de puertos como El Pireo».

Y así va continuando este estudio de los faros hasta la actualidad. Termina el libro con una relación de faros, citando de España los de La Coruña y Porto Pi; digamos, y el lector lo sabe de sobra, que en España son muchos más los faros que existen para asegurar la navegación nocturna. Gran número de ilustraciones en color acompañan al texto.

F.

BROSSARD, Maurice de: **Historia marítima del mundo**.—Edimat Libros. Madrid, 2000; 683 págs.

Muy interesante y documentado es este libro de la *Historia marítima en el mundo*, del que es autor el contralmirante (R) de la Marina francesa Maurice de Brossard, quien «nos ofrece en esta obra magistral una síntesis original y apasionada de la historia de los pueblos marítimos de la tierra».

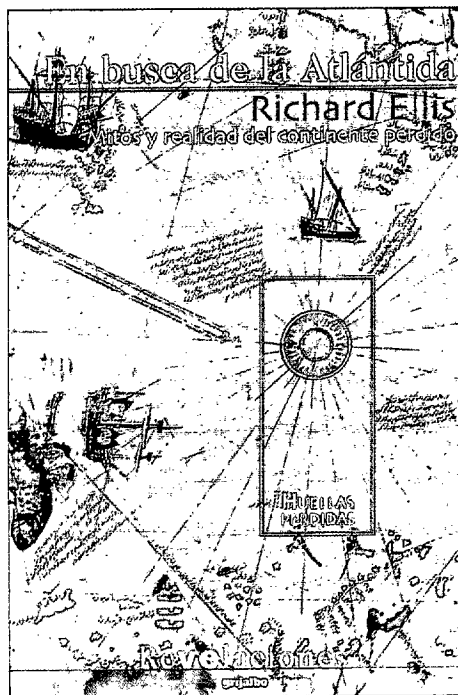
La obra comprende seis libros, cada uno de los cuales divididos en capítulos, y a lo largo de ellos vamos conociendo todo lo referente al mundo de la mar, desde «El mundo mediterráneo» (de Darío I a Alejandro Magno); «El peligro persa»; «Los enfrentamientos romano-púnicos»; «Situación general a principios del siglo XIII»; «Cronología del descubrimiento hacia el oeste»; «Sobresaltos en el Mediterráneo»; «Venecia, los turcos y la epopeya de Candia»; «La guerra de América se gana en el mar»; «Después de Trafalgar a pesar de Austerlitz»; «Progreso de las ciencias náuticas»; «De James Cook a los viajes de perfección y la internacionalización de la ciencia»; «La guerra 1914-1918»; «El choque entre Japón y los Estados Unidos por la soberanía del Pacífico (1941-1945)», y «La perspectiva histórica»; son éstos, entre otros, algunos de los temas que estudia el autor.

Digamos que las ilustraciones son de Leon Haffner, pintor oficial de la Marina y miembro de la Academia de Marina; en cuanto a los croquis son del autor.

Bien escrito el libro por un profesional merece conocerse y estudiarse a fondo.



ELLIS, Richard: **En busca de la Atlántida**.—Editorial Grijalbo. Barcelona, 2000, 393 páginas, ilustraciones; 2.800 ptas.



Este nuevo título de la colección *Revelaciones. Huellas perdidas*, escrito por este polifacético autor y apasionado del mar al que siempre pone como telón de fondo tanto en su obra pictórica como literaria, trata de los mitos y realidad de este continente perdido, tal como nos indica el subtítulo de la obra.

De Platón a Jacques Costeau, pasando por Julio Verne y Conan Doyle, el mito de la Atlántida ha despertado la imaginación de científicos y visionarios, pero ni siquiera hoy nadie puede decirnos cuándo, cómo y dónde existió esa tierra mágica.

El autor no ha pretendido revelar este misterio, sino llevarnos paso a paso hacia los orígenes de la leyenda, y estudiar las distintas hipótesis que han surgido a lo largo de los siglos. El libro arranca con los testimonios dejados por la antigua civilización cretense y concluye con las investiga-

ciones más recientes acerca del continente perdido, siguiendo un itinerario riguroso y apasionado a través de la Historia hasta descifrar las raíces ocultas de un sueño que desde siempre nos ha seducido.

En resumen, se trata de una obra que sintetiza lo más interesante de la extensa bibliografía sobre la Atlántida, por lo que constituye una obra definitiva, y poco más se podrá escribir sobre el tema sin hacer referencia a ella.

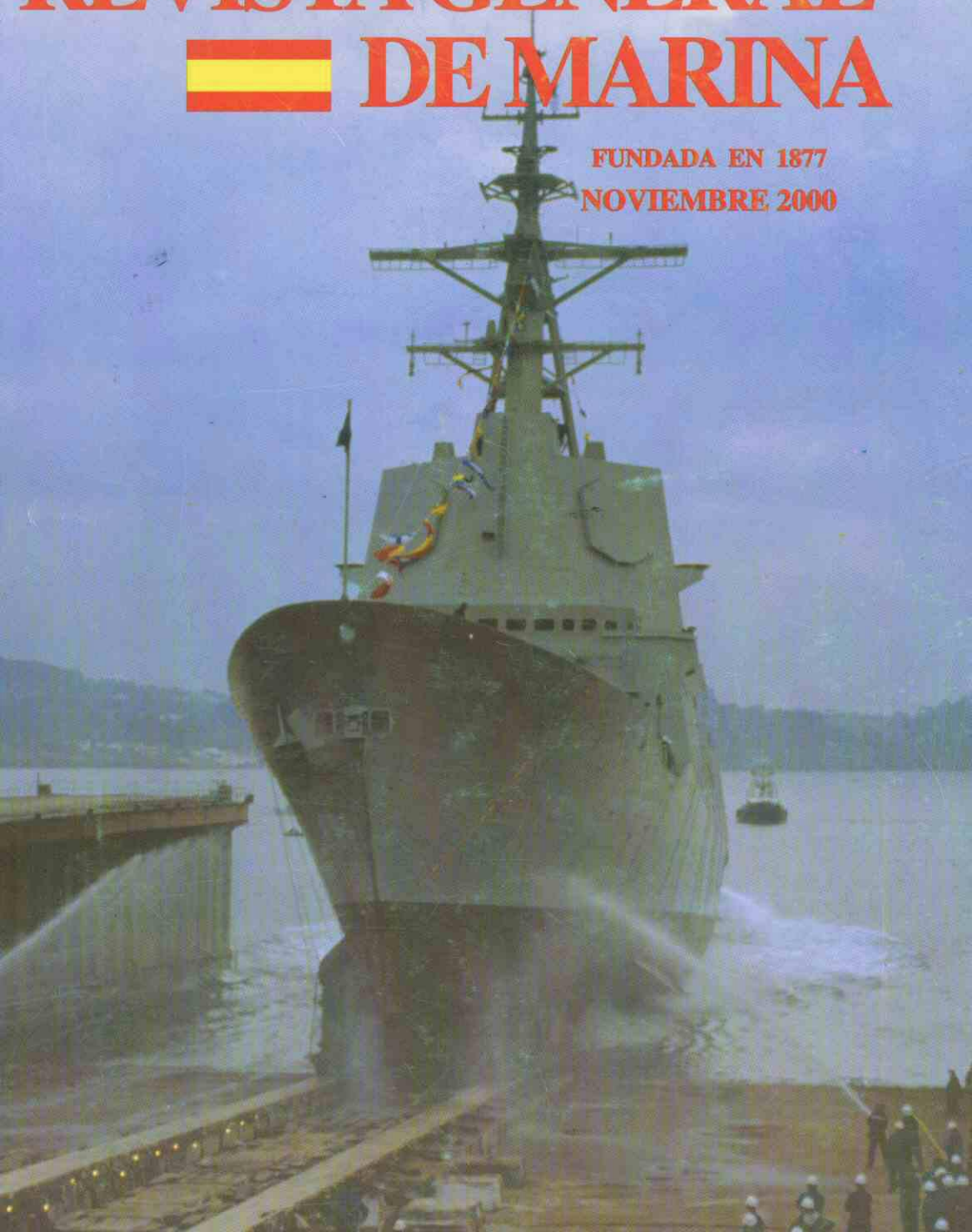
S. N.

parte

# REVISTA GENERAL DE MARINA



FUNDADA EN 1877  
NOVIEMBRE 2000





CARTA DEL DIRECTOR	587
CARTAS AL DIRECTOR	589
<b>EL PODER NAVAL EN EL NUEVO MILENIO</b>	
Capitán de navío Jorge J. Moreno Sanmartín LAS MEDIDAS CONTRA MINAS DEL PRÓXIMO MILENIO	591

#### TEMAS GENERALES

Almirante Miguel García de Lomas Ristori UN ENCLAVE COLONIAL EN EL SIGLO XXI (GIBRALTAR: A <i>STONE IN SPAIN'S SHOE</i> )	601
Capitán de navío Juan Aguilar Ponce de León ¿A DÓNDE VAMOS?	613

#### TEMAS PROFESIONALES

Capitán de fragata Luis Mollá Ayuso LA FLOTILLA DE AERONAVES DEL AÑO 2000	619
Capitán de corbeta Gregorio Bueno Murga LAS MISIONES DE VIGILANCIA DE COSTA Y PESCA	633

#### HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de corbeta Luis Jar Torre UN SALVAMENTO MEMORABLE	643
Teniente de Intendencia de la Armada Jaime Antón Viscasillas EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY EN LA HISTORIA NAVAL DE ESPAÑA	655
Cachita Núñez LOS BORBONES Y FERROL	669
María Guillén Salvetti BREVE SEMBLANZA DEL ALMIRANTE GUILLÉN TATO (1897-1972)	671

#### INFORMACIONES DIVERSAS

LA «REVISTA»: HACE CIENTOS AÑOS...
EFEMÉRIDES
VIEJA FOTO
MISCELÁNEA
ANECOTARIO MARINERO
PAÑOL DE PINTURAS
LA MAR EN LA FILATELIA
CINE CON LA MAR DE FONDO
LEXICOGRAFÍA
GALERÍA DE CAPITANES GENERALES DE LA AR- MADA
INICIACIÓN AL BRIDGE
MARINOGRAMA

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS





*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: 076-00-027-1**

### 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.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
 Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librera*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librera*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- OVIEDO.—Librería-papelería *Gema-Benedet*. Milicias Nacionales, 3.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- SEVILLA.—Museo Marítimo Torre del Oro. Paseo de Cristóbal Colón, s/n.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matias*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	275 ptas.	1,65 €
Unión Europea .....	350 ptas.	2,10 €
Otras naciones .....	375 ptas.	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	2.475 ptas.	14,87 €
Unión Europea .....	3.256 ptas.	19,56 €
Otras naciones .....	3.355 ptas.	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](mailto: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: [a1regemar@ext.mde.es](mailto:a1regemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

La botadura de la fragata *Álvaro de Bazán*, el pasado 27 de octubre en Ferrol, la primera de las cuatro de la clase *F-100* que para la Armada construye la Empresa Nacional Bazán, es, probablemente, el hito más importante de la industria naval española desde el siglo XVIII.

Desde que Villaamil concibiera su *Destructor*, la Armada, casi siempre, ha contado con unos buenos buques de escolta, término que hoy engloba a destructores, fragatas y corbetas. Pero el gran avance se produjo en la década de los 60, cuando era inminente la firma de un contrato para construir cinco fragatas de la clase *Leander* y el jefe de la oposición laborista en el Parlamento británico criticó la decisión de su Gobierno de concertar un contrato con el Régimen español, hecho que a la larga nos ha beneficiado.

La Armada tuvo que cambiar el rumbo e inició una larga bordada, que nos ha llevado a doblar la boya del siglo XXI en primera posición en cuanto a escoltas se refiere. Primero fueron las fragatas DEG de la clase *Baleares*, a las que siguieron las FFG-7 de la clase *Santa María*, para después, al abortarse la fragata multinacional NFR-90, con otro golpe de timón decidimos para las futuras F-100, por el sistema de armas Aegis, ofrecido por la Marina de los Estados Unidos y la firma Lockheed Martin.

Nunca hasta la fecha se había diseñado y construido en España una clase de escoltas que reuniese las últimas tecnologías, tanto nacionales como extranjeras, en buques de guerra. Con ello nos convertiremos, junto con la Marina norteamericana y la japonesa, en los terceros del mundo que operen con el sistema Aegis, hasta ahora instalado en unos buques con un desplazamiento superior al cincuenta por ciento al de nuestras *F-100*. Éste ha sido —queridos lectores— el principal reto que con todo éxito han logrado la Empresa Nacional Bazán y la Armada.



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 correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, 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. Otros subtítulos subordinados a éstos llevarán doble subrayado, ondulado y continuo, para su impresión en negrita cursiva. Otros de menor entidad subrayados en línea continua (cursiva). Asimismo se subrayarán con línea continua (cursiva) los nombres de buques, que no se entrecorillarán. Se evitará en lo posible el empleo de mayúsculas para palabras completas, sirviéndose del entrecorillado 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, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso 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. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. 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.

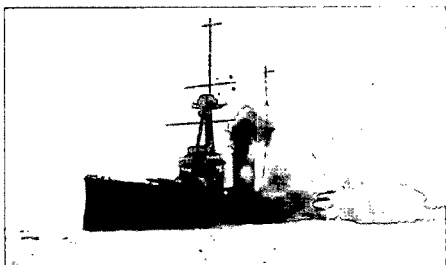
Es aconsejable un breve párrafo final como conclusiones, síntesis o resumen del trabajo. También es conveniente citar, en folio aparte, la bibliografía consultada, cuando la haya.

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

# CARTAS AL DIRECTOR

## Dos bolas negras

En el número de agosto-septiembre de la REVISTA, en la que, entre otros excelentes artículos, figura en primer lugar La Marina en Marruecos: el largo camino hasta Alhucemas, una de sus ilustraciones (pág. 199) es una fotografía del acorazado España, con tres de sus torres haciendo fuego por babor; lleva izadas dos bolas negras en el palo de proa, señal que indica, en general, «buque sin gobierno», que, en la ocasión que repre-



senta la foto, debe interpretarse: no puedo cambiar de rumbo, ni velocidad porque se me descentraría el tiro. Pero la explicación que se da en el pie de la figura es disparatada. Nadie puede concebir que haya existido un buque de guerra a vapor que al poner en funcionamiento su artillería principal ¡se quedase convertido en una boya! Las dos compresoras hidráulicas a vapor que movían las torres consumían todo lo más 400 HP; y las 12 calderas que llevaba el barco proporcionan una potencia de 15.000 HP.— J. García-Parreño y Kaden, vicealmirante. Madrid.

## Colonización

En el número de agosto de la REVISTA, me han hecho el honor, una vez más, de publicar una de mis misceláneas, con el número 25.285, título Colonización, pero encuentro a faltar la importante coetilla: «la verdad es que colonizar viene del latín colonus (colonias)».

Le ruego la publicación completa del texto, que es el que sigue:

«Si hay casi general unanimidad en considerar a Colón como uno de los navegantes más grandes de todos los tiempos y es también casi unánime la creencia de que fue un pésimo colonizador, ¿no sería irónico que colonizar viniera de Colón? La verdad es que colonizar viene del latín colonus (colonias).—José María Martínez-Hidalgo y Terán. Barcelona.

## Vieja foto

En la publicada en la REVISTA de junio de 2000, se ruega la colaboración de los lectores para identificar a algunas personas que aparecen en la fotografía. Atendiendo la solicitud, deseo aportar cuatro granitos de arena correspondientes, según el gráfico que se acompañaba, a los números siguientes:



4.—Antonio Arévalo Pelluz, ingeniero naval.

6.—Rodríguez de Rivera, jefe del taller de minas de la E. N. Bazán.

11.—Jesús Servet Spottorno, comandante de Intendencia de la Armada.

15.—José María de la Puerta Yáñez, capitán de fragata.

Jaime Gómez-Pablos, vicealmirante. Madrid.

**SUSCRÍBASE A**  
**REVISTA GENERAL DE MARINA**  
**FUNDADA EN 1877**

---

POR 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: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.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

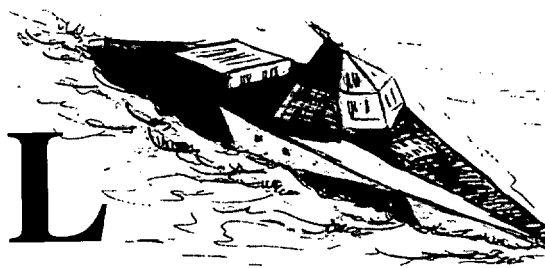
FECHA Y FIRMA

---

\* Precio para los residentes en España 14,87 euros.  
Unión Europea: 19,56 euros. Otros países: 20,16 euros.

# EL PODER

# N@V@L



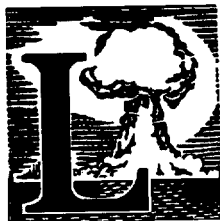
# EN EL NUEVO MILENIO

## LAS MEDIDAS CONTRA MINAS DEL PRÓXIMO MILENIO

Jorge J. MORENO SANMARTÍN



### Introducción



A mina ha sido y sigue siendo el arma letal y barata por excelencia, de elevada eficacia-coste, que no ha dejado de estar vigente a través del paso del tiempo, al igual que su guerra asociada, aun en aquellos casos donde la tecnología empleada data de más de cien años.

La complejidad de una determinada guerra viene fundamentalmente ligada al medio en que se desenvuelve; así, los medios homogéneos (aire y superficie del mar) facilitan el problema, no sólo geométrica, sino también tecnológicamente, al contrario de los no homogéneos, con espacios múltiples y asimétricos (tierra, agua del mar y subsuelo de ambos espacios), proclives a provocar grandes dificultades en la aplicación de la tecnología por la geometría y complejidad del medio.

La guerra de minas (GM) se enmarca en el segundo grupo, con espacios tradicionalmente difíciles, como el agua de mar, con su compleja propagación y su fondo y subsuelo, también de complicada constitución.

Las medidas contra minas (MCM) encuadradas en la GM tienen, por tanto, que luchar contra la mina en un entorno hostil, donde la tecnología todavía no ha hallado una solución definitiva para la detección de minas en general y en particular de las enterradas. Su actuación ha estado basada en el empleo de fuerzas o medios dedicados a proteger los accesos y fondeaderos de puertos

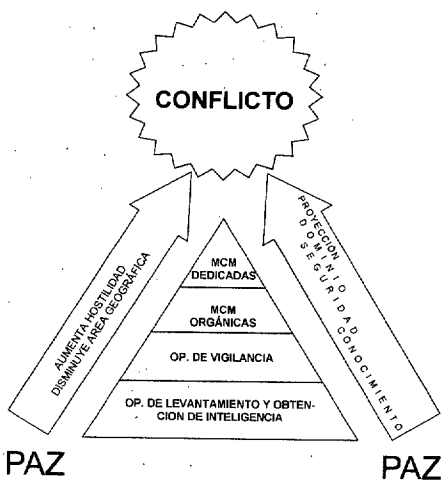


Fig. 1. Concepto de las operaciones de las medidas contra minas.

importantes y las derrotas que los unen, para liberar al tráfico marítimo, durante sus desplazamientos, de la amenaza de la mina.

Las flotas de combate en la primera guerra mundial han buscado aguas profundas para conculcar la amenaza de minas de orínque, ayudándose de medios orgánicos (antiguos paravanes) cuando las aguas poco profundas eran inevitables.

Por el contrario, durante la segunda guerra mundial, la aparición de la mina de influencia arrinconó las medidas contra minas orgánicas de paravanes y surgieron las dedicadas al rastreo mecánico y de influencia.

La tecnología de las medidas contra minas durante los últimos 50 años se ha mantenido con medios dedicados al rastreo (dragaminas) excedentes del arsenal de la segunda guerra mundial y de la guerra de Corea, que en parte evolucionaron a la caza de minas en los años 70, para llegar a nuestros días con la triada de técnicas de medidas contra minas por todos conocida, el rastreo, la caza y el buceo.

Lo único destacable en estos años es la aparición en el 1968 de los primeros helicópteros embarcados para rastrear minas ante la necesidad de llegar a tiempo a lugares alejados donde tiene lugar el conflicto, pues los buques de medidas contra minas son incapaces, por sus bajas velocidades de tránsito, de hacerlo en tiempo útil.

Actualmente los avances en robótica logrados por la industria civil de mantenimiento de plataformas petrolíferas, junto con los instrumentos desarrollados en la investigación oceanográfica de la plataforma continental, están dando nuevos elementos de gran utilidad en el campo de las medidas contra minas, hasta el punto de poder hablar de una verdadera revolución en dicho campo.

### Fantasia y realidad de la amenaza

La mina, desde que Fulton inventó la de orínque en 1805, ha evolucionado considerablemente gracias a las mejoras técnicas aplicadas, sobre todo durante las dos guerras mundiales; así podemos hablar actualmente de dos grandes familias de minas, las clásicas de tecnología antigua (antes de 1960) y las

modernas, donde las nuevas tecnologías se han hecho presentes y confunden la realidad con la fantasía. No sólo se consiguen aparatos de fuego más sensibles y de múltiples actuaciones, sino que también, gracias a la miniaturización de elementos electrónicos y servo-sistemas, pueden seleccionar el blanco y atacarlo o elegir directamente incluso a la plataforma de medidas contra minas al ser considerada más valiosa, moverse del sitio de fondeo, enterrarse o lanzar un torpedo/cohete. Por otro lado, sus formas y el material del explosivo y su envuelta las hacen más indetectables y más potentes para el mismo peso.

Pero la realidad nos demuestra que las minas empleadas en los últimos conflictos son antiguas (en la guerra del Golfo las había de tipo Hertz de 1868), debido fundamentalmente a la gran cantidad almacenada desde la segunda guerra mundial y a su bajo coste; por ello no es de extrañar que, en el mercado de armamento, la mina esté de saldo. Por poco dinero se pueden convertir minas antiguas en otras modernas más sensibles e inteligentes que, complementadas por otras transparentes y móviles de reciente diseño, crean una amenaza sofisticada de gran importancia a un coste relativamente bajo.

## Las contramedidas

¿Qué está pasando en el otro lado de la guerra de minas (GM), es decir, en las medidas contra minas? Se transforman también al compás de la evolución de la amenaza que se ha presentado y a otros factores a considerar, como son:

*Nueva estrategia naval.*—La nueva estrategia, nacida de la caída del muro, está ocasionando una revolución en el planteamiento de la estrategia de la guerra de minas en su faceta de medidas contra minas, hasta tal punto que el énfasis despertado con la presencia avanzada allí donde tiene lugar la crisis (aguas litorales) hace que las fuerzas expedicionarias multinacionales (CJTF) se enfrenten al dilema de llevar o no integradas fuerzas de medidas contra minas dedicadas. Ante semejante exigencia se buscan fuerzas orgánicas más rápidas y flexibles al viejo estilo de los paravanes, pero esta vez más sofisticadas, reservando las dedicadas para la proyección durante crisis agudas y conflictos.

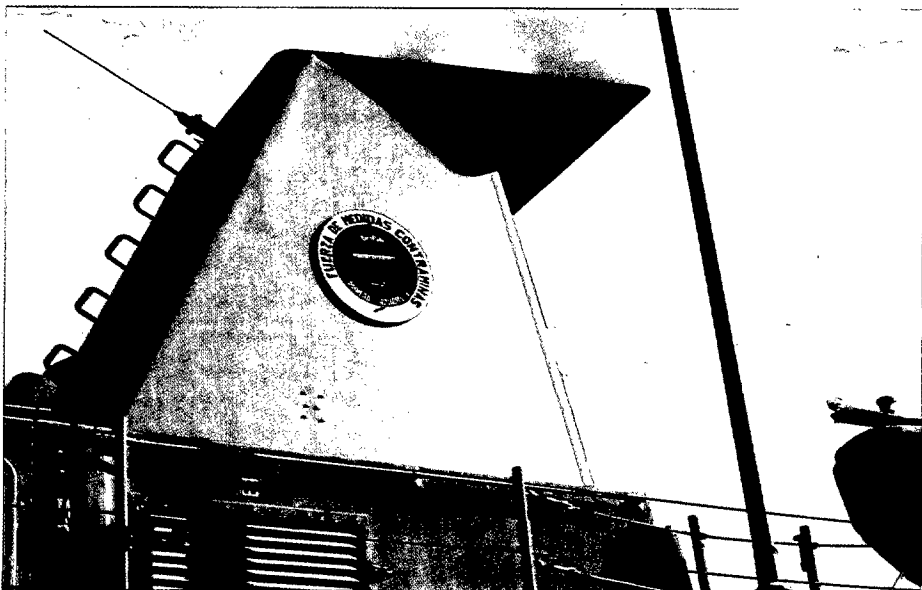
*Teatro litoral avanzado.*—La presencia avanzada origina la necesidad de la defensa del teatro avanzado, que trata de dominar todo el espacio donde se mueve la fuerza naval (FN) multinacional, basándose fundamentalmente en simultáneas las cinco funciones siguientes:

- Defensa aérea.
- Defensa contra minas.
- Defensa antiplataforma naval (sup/sub).
- Incursión aérea propia (proyección del poder naval).
- C3I de teatro.

Llevar a cabo con éxito estas cinco funciones, permitirá a la fuerza naval multinacional el dominio en, sobre y bajo la superficie del mar dejando el camino abierto para la acción dentro de un entorno litoral donde la guerra de minas se codea con la defensa aérea en orden de importancia.

*Concepto de las operaciones.*—El futuro concepto de medidas contra minas se está desarrollando sobre la premisa de evitar o eliminar la amenaza durante todas las fases de las operaciones de despliegue avanzado de una CJTF, lo que lleva a involucrar a todos los elementos de la fuerza, destacando la explotación de esfuerzos que produzcan la sinergia, entre una mezcla de medidas concatenadas y encaminadas a hacer frente a la amenaza con eficacia. Estas medidas aparecen en la figura n.º 1 como operaciones de vigilancia, levantamiento e inteligencia y medios de medidas contra minas, buscando en los escalones más bajos el conocimiento y la seguridad sobre el minado enemigo, y en los altos, las operaciones de dominio, evitando zonas minadas para facilitar la proyección en el lugar donde sea necesario hacerlo.

*Opinión pública.*—Es fácil comprender que la nueva estrategia tenga en cuenta el modo en que la opinión pública influye sobre la toma de decisiones, ya que la pérdida de vidas humanas es cada vez más difícil de asumir o soportar por dicha opinión. Por ello, y debido a la alta peligrosidad de la mina, se trata de prevenir las bajas propias empleando sistemas de caza y rastreo por



El cazaminas *Segura* (M-31) luce en su chimena el escudo de la Fuerza de MCM.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).



Buceadores de la UBMCM buscando minas enterradas. (Foto: J. Vizcaíno Martínez).

control remoto; si a esto le sumamos el alto valor de este tipo de unidades, el riesgo de que la plataforma se vea afectada es, si cabe, un acicate más para el uso del vehículos no tripulados por control remoto para caza y rastreo.

*Tecnología.*—La tecnología que ha hecho posible sofisticar la mina, en principio no necesario ya que también encarece su precio; está permitiendo desarrollar nuevos sistemas de rastreo, dirigidos por control remoto (drones), capaces de simular la firma de buques, así como vehículos submarinos no tripulados y controlados, que pueden explorar y cazar en el fondo del mar sin arriesgar ninguna plataforma valiosa.

Con el primer caso entramos de lleno en las rastras de influencia programables (TSM) dirigidas remotamente, y con el segundo en los minisubmarinos no tripulados y dirigidos por control remoto, cuyos sensores, sonares remolcados de barrido lateral, sondas multihaces y otros, están haciendo posible «mapear» el fondo con tal precisión que una fotografía de él es casi una realidad en tiempo real.

Los helicópteros son cada vez más útiles en las medidas contra minas gracias al avance tecnológico del láser; en efecto, si el rayo láser azul-verde fue incapaz de conseguir la transparencia de las aguas a profundidades operativas para submarinos, sí lo ha conseguido para detectar minas de orínque entre 0 y 10 m sin peligro alguno para el helicóptero que lo transporta. Por otro lado, el equipo de rastreo de influencia es cada vez más transportable y liviano, facilitando las maniobras de los helicópteros-dragaminas que lo remolcan.



## Nuevos elementos

Todos estos factores han introducido elementos nuevos en el entorno de las medidas contra minas, destacando como más novedosos el «mapeo» o levantamiento de fondos, las medidas contra minas orgánicas y los vehículos por control remoto no tripulados.

Los «mapeos» o levantamientos son operaciones de tiempo de paz encaminadas a obtener las características medioambientales de la zona de operaciones y las del fondo, hasta el punto de obtener una «foto» del fondo y su entorno para ser almacenada en una base de datos. Esta información, junto con la inteligencia de minas, servirá para determinar zonas potenciales de minado y condiciones de caza y rastreo para las fuerzas de medidas contra minas. Las operaciones de vigilancia serán el complemento de las operaciones anteriores cuando la crisis muestre su cara, poniendo al día el levantamiento con todos los medios disponibles y la información recopilada distribuida a todos los centros de guerra de minas aliados para poder operar en tiempo real.

Las medidas contra minas orgánicas son fuerzas navales de combate que intervienen en la zona de crisis, capaces de detectar y evitar la amenaza de minas, gracias a sus medios de detección propios y a la información de inteligencia proporcionada por la base de datos levantada en las operaciones anteriores. Estas fuerzas orgánicas tienen su capacidad basada fundamentalmente en sonares evitamins y vehículos seguros, como son los helicópteros y los minisubmarinos no tripulados y dirigidos por control remoto.

Los vehículos minisubmarinos por control remoto no tripulados, conocidos como UUV, aplicados a las medidas contra minas, están alcanzado, gracias al desarrollo tecnológico, unas capacidades dignas de tenerse en cuenta, hasta el punto de constituir una revolución en las operaciones de medidas contra minas. Lo que antes era grande y costoso ahora es pequeño, manejable y barato (un kilogramo de UUV cuesta aproximadamente 1.000 dólares). Se baraja utilizarlos en operaciones encubiertas, con la libertad que ocasiona el «dispara y olvida», en control remoto por cable, enlace acústico o RF, dependiendo del tipo de misión, aunque es muy probable que la intervención del operador a medio plazo no sea ajena todavía a las operaciones de caza, es decir, a la identificación y contraminado de minas.

## El protagonista

El actor principal, sin lugar a dudas, lo constituyen los UUVs, en pleno desarrollo tecnológico con algunos modelos ya operativos. En la actualidad podemos clasificarlos en tres grandes familias, a saber:

*Control Positivo (ROVs).*—Vehículo guiado por cable umbilical desde una plataforma que le envía energía y señales de control remoto y recibe la información de contactos. Actualmente son de tipo recuperable y se utilizan preferentemente para las fases de identificación y contraminado durante la caza. Los más conocidos son el Phantom de DOE (*Deep Ocean Engineering*) y el *Double Eagle* de Bofors. El futuro a medio plazo es muy prometedor, ya que se utilizará profusamente en la caza como sonares VDS autopropulsados (PVDS), lo que permitirá hablar de caza por control remoto propiamente dicha.

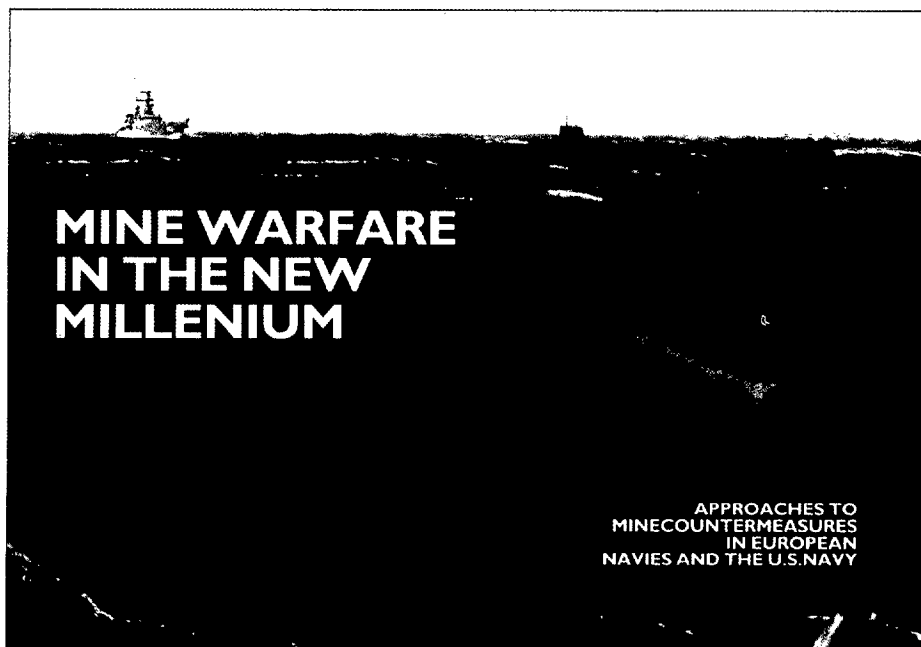
*Control Autónomo (AUV).*—Vehículos con guiado programado y propulsión autónoma; representan el futuro más prometedor de los UUVs, ya que podrían llevar a cabo misiones hoy impensables, como efectuar levantamientos encubiertos de fondo en ambientes hostiles. Actualmente tienen dificultades en conseguir energía suficiente para efectuar operaciones de caza con sonares apropiados y autonomía adecuada. El vehículo más famoso empleado para operaciones de levantamiento hidrográfico de fondos es el *Odyssey* americano, desarrollado como tecnología civil en el Instituto Tecnológico de Massachussets y actualmente en periodo de prueba en la armada de los EE. UU. como componente básico del programa *Autonomous Ocean Sampling Network* (AOSN); la AOSN es una red desplegable de nodos móviles (AUVs) y fijos (boyas) para efectuar operaciones rápidas de obtención de datos medio ambientales en la zona de operaciones (REA OP).

*Control Supervisado (SUV).*—Entre el ROV y el vehículo autónomo, tenemos uno intermedio que es, en realidad, una aproximación al AUV formada por un vehículo con propulsión autónoma controlado a distancia por filoguía o enlace acústico/radio desde una plataforma madre. La utilización de la fibra óptica en la filoguía permite la intervención del operador durante las operaciones de caza. Los enlaces acústicos no permiten el control a larga distancia; el enlace radio supone la limitación de no abandonar la cota que le permita asomar la antena de radio, como es el caso del SUV americano RMS (*Remote Minehunting System*) de propulsión diesel-eléctrica (aertransportable) embarcado en los destructores *Aerligh-Burke* como elementos de MCM orgánicos para reconocimiento OTH avanzado de minas en la fuerza naval.

Otro SUV muy conocido en nuestra Armada es el Pluto Plus, mal llamado ROV, que llevan los cazaminas clase *Segura* para la identificación y contraminado de minas.

## Dificultades

El desarrollo tecnológico de los UUV en los últimos diez años ha sido espectacular, pero todavía hay problemas que están siendo investigados, sobre



El RMS (Remote Minehunting System) que está previsto embarcar a bordo de los destructores de la clase *Aerligh-Burke* como elementos de MCM orgánico. (Ilustración: Lockheed Martin).

todo para los AUVs, y que verán sus frutos probablemente en la primera década del próximo milenio. En la actualidad las áreas sensibles de limitación son:

*Navegación de precisión.*—La exactitud en la navegación es necesaria para la eficacia de la búsqueda, buena relocalización de los contactos obtenidos, y recogida del AUV al final de la misión. Para AUVs con radios de acción grandes se requieren sistemas mixtos de navegación inercial y GPS diferencial junto con sistemas fijos de transpondedores. La exactitud de estos sistemas mixtos es más que suficiente para las necesidades de medidas contra minas; por el contrario, las líneas base de transpondedores todavía son experimentales y no ofrecen la confianza necesaria.

*Ancho de banda de comunicaciones.*—Los enlaces con los UUV, que no sean a través de fibra óptica, adolecen de suficiente ancho de banda para pasar imágenes del fondo, sobre todo cuando navegan sumergidos, ya que tienen que hacer el enlace por debajo del agua, donde la transmisión acústica reduce el radio de acción a cortas distancias, al igual que ocurre, pero por distinto motivo, con los cables en los ROVs. Una técnica de control a media distancia en comunicaciones acústicas, con modulación no coherente y diversidad de frecuencia, abre la puerta a la esperanza.

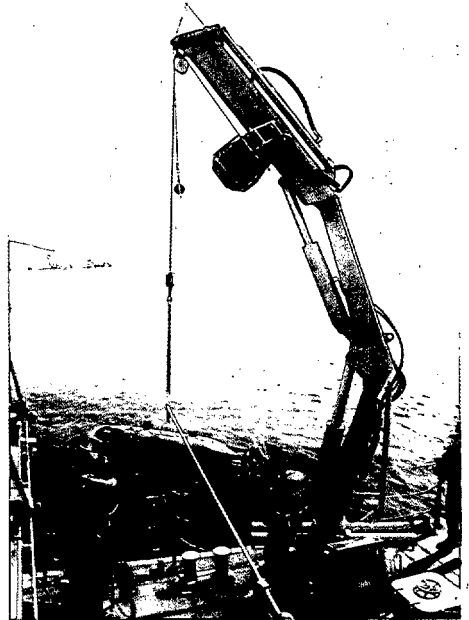
**Control autónomo.**—En los AUV, además de un control de bajo nivel programado, se requiere cierto control de alto nivel para situaciones imprevistas durante la caza de minas o bien emplear el enlace con un operador, lo que nos acerca más a un SUV. Con la tecnología actual de inteligencia artificial, no cabe esperar grandes avances; por ello, este tipo de vehículo se empleará, sobre todo, para obtener inteligencia y en operaciones de vigilancia encubierta, mientras la tecnología de la inteligencia artificial no sea más asequible.

**Baterías.**—Los UUV que no tienen cable de potencia deben prestar mucha atención a los consumos eléctricos de sus motores de propulsión y sonares, que deben ser alimentados por baterías de mucha capacidad para obtener radios de acción aceptables. Es necesario desarrollar baterías de alta densidad energética o buscar fuentes energéticas alternativas. Un camino prometedor lo constituyen las células de combustible con electrolito de aluminio aplicadas a los UUV, todavía demasiado onerosas.

### Visión europea de las medidas contra minas

Una visión globalizada de las medidas contra minas del próximo milenio pasaría por considerar los dos tipos de fuerza, las orgánicas y las dedicadas; pero en un reducido espacio como el teatro europeo, dos fuerzas permanentes de reacción inmediata de medidas contra minas, como son MCMFORTNORTH y MCMFORMED, suponen ya un esfuerzo nada desdeñable para alcanzar con prontitud los escenarios europeos donde se desencadene la crisis, lo que hace innecesario, en un principio, medios orgánicos para las IRF, sin que esto suponga el abandono de unidades de la FN (sonares evitamina y SUVs).

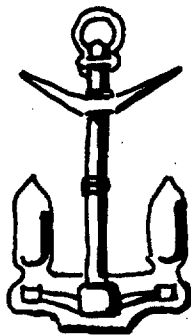
De cualquier modo, lo que verdaderamente va a cambiar son los medios aplicados a las técnicas de caza y rastreo, que serán por control remoto con gran profusión de empleo de ROVs y SUVs recuperables y



Maniobra de calado de un minisubmarino Pluto desde la toldilla del *Sella*.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

desechables, dejando los AUVs para operaciones encubiertas todo tiempo, como operaciones rápidas de obtención de datos medioambientales (REA) y sobre todo en operaciones previas a un desembarco anfibio.

Nuestra Armada está en el camino de obtener estos medios, en el rastreo, con la adquisición en 2006 de un Sistema de Rastreo de Minas de Influencia (SRM) por control remoto, y en la caza con los VDs modernizados en 2015 (su diseño, con más de una treintena de años de antigüedad requerirá una modernización en la mitad del ciclo de vida de la clase *Segura*) en PVDs, y los ROVs Pluto en SUVs desechables, lo que nos pondría en la vanguardia tecnológica de las MCM del próximo milenio.



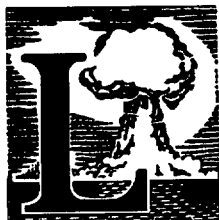
# UN ENCLAVE COLONIAL EN EL SIGLO XXI

(GIBRALTAR: A *STONE IN SPAIN' SHOE*)

*No sería fiel a la tradición de mi sangre si ahora no recordase que durante generaciones hemos luchado por restaurar la integridad territorial de nuestro suelo patrio. El Rey asume este objetivo con la más plena de las convicciones.*

Mensaje de S. M. al pueblo español, 1975.

Miguel GARCÍA DE LOMAS RISTORI



A Cumbre de la OTAN de Madrid, en 1997, vino a poner de manifiesto la voluntad de la Alianza para renovarse ante el nuevo escenario que suponía estar en el umbral de un nuevo milenio. España mostraba su decisión de participar plenamente en la nueva estructura de mandos, conformando así el desarrollo de su identidad europea dentro de la defensa del mundo occidental. Con todo ello se busca que prevalezca, en el siglo XXI, una paz cimentada en los

valores de la democracia, libertad, estado de derecho y respeto a los valores individuales e históricos que forman el patrimonio de la Alianza. En el mundo de nuestros días ningún país puede ya considerar su seguridad nacional de forma individual o aislada.

Como es natural, el contencioso hispano-británico sobre Gibraltar planeó sobre la cumbre OTAN, aunque no llegaría a posarse. El gobierno de Londres llegó a advertir de su disposición de bloquear la integración militar española «si antes no nos comprometíamos a levantar las restricciones navales y aéreas que se mantienen sobre la colonia». Tal amenaza no se materializó en Madrid, hasta el punto que la propia delegación británica no tuvo reparos en suscribir «una declaración final dando la bienvenida» al anuncio español de formalizar su integración militar.

Será a finales del año 1999 cuando se procede a poner en práctica la nueva reestructuración de la OTAN. Se reajustan el número y los niveles de los mandos, entre los que se crea el Mando Subregional Conjunto del Sudoeste (Joint Subregional Command SOUTHWEST-ISRCSW), con su cuartel general en Madrid, y deja de existir el antiguo mando OTAN de Gibraltar, conocido por COMGIBMED.



La decisión del cambio, por otro lado, deja claramente definido que: «Gibraltar desaparece como Mando de la Alianza, aunque, al quedar como base naval al servicio del Reino Unido, sus misiones con los aliados pasarán a ser competencia del Mando de Nápoles».

A la vista de cuanto antecede es lógico que nos salte a la mente el interrogante de «si Gibraltar va a continuar siendo el tema eterno de todos los españoles». Recordar tal aserto y analizar su evolución es lo que nos proponemos, ya que el problema de la colonia sigue vigente y de forma bilateral.

Para avanzar en el fondo de este planteamiento, creo conveniente recordar, aunque sea escuetamente, que «Gibraltar es un territorio español que los ingleses usurparon al Príncipe cuya causa defendían». De la propia Enciclopedia Británica extraemos que se trata de un hecho histórico en el que «los conquistadores venían combatiendo en defensa de los intereses de Carlos, Archiduque de Austria y presunto heredero del trono español, aunque el 4 de agosto de 1704 sir George Rooke, bajo su exclusiva responsabilidad, proclamó la soberanía sobre el Peñón izando la bandera inglesa y tomando posesión del mismo en nombre de la Reina Ana». No creo que tal descripción, por su origen, sea portavoz de propaganda española. Lo que sí aclaramos es que tal acontecimiento fue un hecho en el que hubo «premeditación y alevosía», pues hay historiadores que están de acuerdo en que el rey Guillermo III de Inglaterra, desde que se firma la Gran Alianza anglo-irlandesa contra los Borbones, tenía previsto obtener como botín de la guerra de Sucesión, que daba por ganada, las plazas de Menorca y Gibraltar, entre otros beneficios, y que luego al firmarse el Tratado de Paz de Utrecht se concedería a Inglaterra, muerto aquél y reinando su cuñada Ana. La base legal de la presencia inglesa en Gibraltar lo dictamina el artículo X

del Tratado de Utrecht», «cediendo la roca sin fronteras y condicionando la prioridad de acción hacia España en caso de enajenación...», como iremos comentando.

Ante esta acción depredadora de los ingleses, el sentir del español estalla cada vez que se produce un acto del Gobierno de Londres que pone de relieve la situación de colonizado que sufre nuestro territorio nacional. La permanencia de siglos con esta situación hemos de reconocer que impacta en el subconsciente del español de a pie, aceptando, en parte y como hecho consumado, que España no tiene la fuerza ni la capacidad para enfrentarse con dicho problema y resolverlo favorablemente.

Nobleza obliga a aceptar que en España, durante mucho tiempo y hasta la década de los sesenta del siglo pasado, prácticamente no hemos contando con una política permanente que, sin solución de continuidad, estuviese encaminada a contrarrestar los perjuicios que «la colonia» nos ha venido causando. Nuestros gobiernos fueron adaptándose, mal que bien, a las circunstancias cambiantes de la vida internacional, atrincherándose a lo pactado en Utrecht, para defenderse de aquellas acciones provenientes del exterior que perjudicaban a los intereses españoles. Por el contrario, la política desde Londres sobre la colonia del Peñón estuvo integrada a su política global nacional como un tema más de su proyección exterior, con el objetivo de agrandar y mejorar en ese trozo de suelo español su presencia, haciendo más cómoda y más barata la vida de sus habitantes.

La historia del contencioso de Gibraltar es la de descaradas rapiñas de los ingleses, pese a que nosotros hemos tenido siempre la fuerza de la razón. Razón que vino avalada en el año 1960 cuando la Asamblea General de las Naciones Unidas dictamina la Resolución núm. 1514 (XV), llamada Carta Magna de la Descolonización, cuyo punto 6 declara que: «Todo intento encaminado a quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los principios y propósitos de la Carta de las Naciones Unidas».

En el año 1964 el Comité de los Veinticuatro de la ONU acordó por «consenso» que la solución negociada del contencioso de Gibraltar, conforme a la anterior Resolución núm. 1514 (XV), debía de efectuarse: «teniendo en cuenta las opiniones expresadas por los miembros del comité, así como teniendo presentes los *intereses* de los habitantes del territorio». (Hemos subrayado la palabra «intereses» por ser traducción de *interests* en el texto inglés, y resaltar que los británicos en sus declaraciones hablan de los deseos *wishes*, en un cambio semántico).

A partir de aquellos históricos años, nuestro Gobierno, con el ministro Castiella en Asuntos Exteriores, toma la «iniciativa diplomática» de reivindicar el retorno del Peñón. A tal efecto, en 1966 se promulga el célebre *Libro Rojo (Documentos sobre Gibraltar)* y en mayo de ese mismo año comienzan conversaciones entre Madrid y Londres. El alegato que España



presenta al Reino Unido, como oferta de acuerdo en las negociaciones, queda resumido en:

- Cancelar el artículo X del Tratado de Utrecht devolviéndose a España la soberanía del Peñón.
- España aceptaba la presencia de una base militar británica en Gibraltar, ya español. Se coordinaría su estructura y organización mediante convenio entre las partes.
- España y el Reino Unido convenían crear un Régimen Especial para los habitantes del Peñón.

Expuesto así, no hay que olvidar que, en aquellos momentos de «anticolonialismo desafortunado», los colonizados exigían simplemente el abandono del territorio propio. El hecho de que España ofreciera cambiar una situación colonial, y humillante para ella, por un acuerdo de cooperación hispano-británico sobre Gibraltar era toda una sorprendente novedad.

No procede entrar en el intercambio diplomático que tal propuesta y postura conlleva. Bastará resaltar que los ingleses no aceptan y el diálogo entre los gobiernos se rompe. Los ingleses se mantienen en sus trece, y en 1967 responden convocando un referéndum entre el pueblo gibraltareño para «consolidar su tutela».

Por su interés documental, no queremos pasar adelante sin apostillar que en un debate de 1968 celebrado en la Cámara de los Lores en Londres sobre este referéndum —que oficialmente fue rechazado por la ONU como improcedente de acuerdo a su Resolución núm. 2353 (XXI)— se escucharon voces de lores que abogaron por la búsqueda de una solución del contencioso, a largo plazo. Entre ellos destacamos parte de la intervención del noble lord Moynihant cuando exponía que:

«Geográficamente Gibraltar es tan parte de España como Hong-Kong lo es de China... me parece que podría existir una posible solución basándonos en la devolución de Gibraltar a España a cambio de un arriendo muy prolongado, quizá de noventa y nueve años o novecientos noventa y nueve, porque en el fondo lo que le molesta a los españoles es el hecho de que la situación actual es una espina en su costado; hiera a su orgullo, un orgullo nacional perfectamente justificado en un país que no se siente de ninguna manera entero hasta que Gibraltar no forme parte de él. Sugiero que, hasta la solución, sería totalmente aceptable para los españoles...»

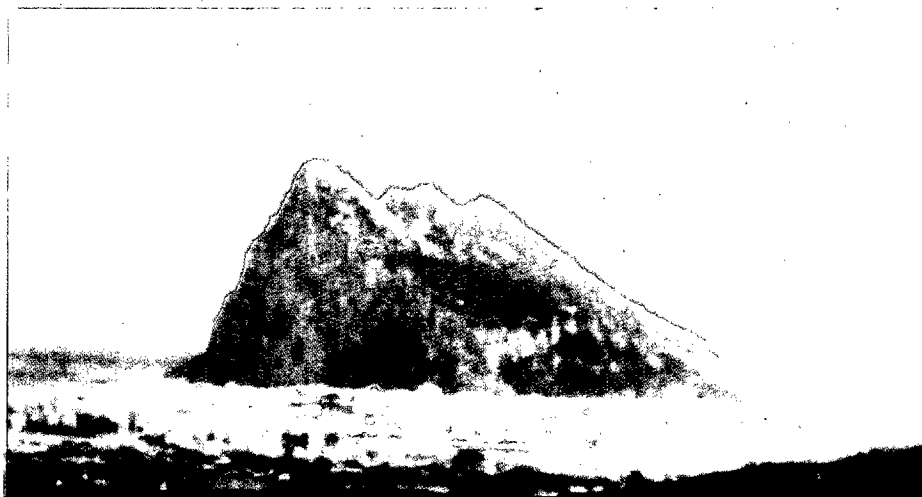
En este debate, por supuesto se trata de la voluntad y de los «deseos» de los gibraltareños. El Reino Unido mantiene su postura indeclinable de hacer caso omiso a las resoluciones de la ONU y termina promulgado en 1969 «una Constitución para Gibraltar». Una constitución en cuyo preámbulo se dice,

por un lado, que Londres respetará los «deseos» de los gibraltareños ante todo cambio de soberanía, argumento básico que han venido esgrimiendo ante la ONU y España; pero, por otro lado, se dice también en el mismo preámbulo que dicha constitución de 1969 podrá ser cambiada a criterio de Londres cuando lo crea conveniente o se vea obligado a ello. Tal documento fue denominado por algunos escritores como la «Constitución astuta», pues en sí viene a decir que el deseo de los habitantes no es vinculante, cambiará cuando «ellos» lo decidan... «los propios ingleses». La reacción española ante estas medidas unilaterales y de prepotencia del Gobierno de Londres no podía ser otra que volver a sus razones jurídicas legales sobre la base del Tratado de Utrecht, por lo que procedió a «cerrar toda comunicación del Peñón con el resto del territorio de la comarca del Campo de Gibraltar».

Todas las soluciones imaginativas o propuestas españolas, incluida la «hongkonización», vienen a encontrarse con el «veto» de los gibraltareños, ya que los ingleses exponen como un imposible el «deseo» de la colonia. Para defender el Reino Unido su presencia en nuestro territorio no tiene otro título que el artículo X del Tratado de Utrecht. Un tratado que hoy sigue vigente y cuyas anacrónicas disposiciones debieran ser superadas en un nuevo dictamen jurídico, garantizado internacionalmente, que resolviera la cuestión de Gibraltar con arreglo al nuevo derecho de la descolonización; que respetase la doctrina elaborada por la ONU, que tomase en cuenta los datos socio-económicos de Gibraltar y su campo-comarca, y que garantizase, dentro del marco del nuevo ordenamiento español, la pervivencia de las instituciones, peculiaridades y forma de vida de los gibraltareños (una solución que el gobierno actual ha ofertado, como comentaremos).

Por supuesto nunca debe perderse de vista que por el Tratado de Utrecht no se cede ni un metro cuadrado del istmo hacia el norte, por lo que la expansión en la llamada zona neutral, cortada hoy por una verja, que los ingleses levantaron en 1908, es ilegal y nunca ha sido reconocida su soberanía por España. El Peñón fue cedido sin comunicación por tierra y sin posibilidad de comercio con el territorio circunvecino. España, simplemente por razones humanitaria o económicas de tipo excepcional ha podido aliviar en el pasado éstas de un convenio que se mantiene en vigor y que las circunstancias de convivencia han exigido o permitido. Hoy día no cabe concebir que dos países que tan importante papel han de desempeñar juntos en el marco internacional, como socios de un proyecto común dentro de la UE y de la OTAN, sigan distanciados por un «anacrónico contencioso».

Gibraltar por sí sola no tiene viabilidad económica. siempre vivió de su base militar. Desaparecida ésta, sólo le quedaría el contrabando y el blanqueo de dinero negro, entre otros recursos ilegales; al final, seguir viviendo a costa de España. Realmente, no corresponde a la realidad de nuestros tiempos sostener la mentalidad de que tengamos «cedido» un trozo de nuestro territorio, al que encima le pagamos su propio desarrollo.



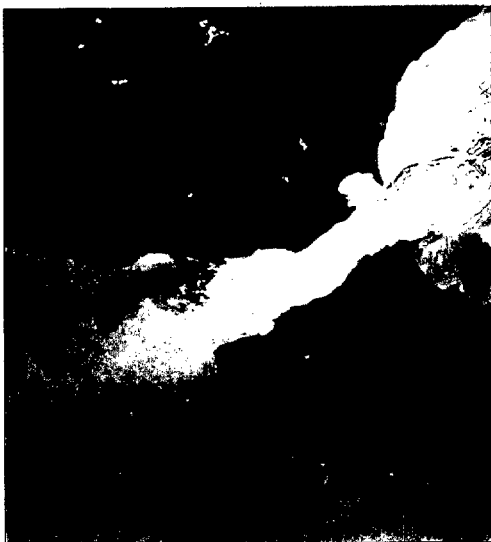
En el siglo XXI Gibraltar sin España vale bien poco. Estratégicamente España vale muchísimo más, incluso sin el Peñón, y esto se ha puesto de manifiesto al ponderarlo así la OTAN con nuestra integración en su estructura militar. Si tal valoración ocurre en el plano estratégico, en el aspecto económico y social, de simple convivencia, mucho más. Aplicando estrictamente el art. X del Tratado de Utrecht se puede ahogar a Gibraltar, sin más. Al parecer éste es el único lenguaje que entienden los ingleses en unión de los «deseos de su colonia».

Como refrendo a este último comentario viene a colación recordar que en el año 1982, cuando nuestra política exterior se polarizaba en el logro de nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea y la mayoría de sus miembros nos pedían concesiones económicas, como era lógico y natural, fue sólo el Reino Unido el que nos impuso condiciones políticas que pedían «que hiciéramos fácil la vida en la colonia». En una carta de la *premier*, señora Thatcher al presidente de la CEE le decía:

«Si la frontera de Gibraltar permanece cerrada el Reino Unido se reserva el derecho de suscitar la cuestión en los capítulos relevantes de las negociaciones para la adhesión de España, y lo hemos dicho en nuestro Parlamento, que es inconcebible que exista una frontera cerrada entre los miembros de la Comunidad Europea.»

Una sentencia suficientemente elocuente que evita cualquier otro comentario, salvo señalar el *despiste británico*, en palabras de su *dama de hierro*, que es capaz, de forma inconcebible, «ignorar que ese futuro miembro de la comunidad soportaba desde siglos el *status* de una colonia en manos del Reino Unido».

Durante la etapa de nuestra transición política, Madrid busca el logro de unirse a Europa, al tiempo que por parte de los Estados Unidos «se propugnaba y querían» nuestro ingreso en la OTAN. Estas posturas dan lugar a un forcejeo entre los gobiernos español y británico en la búsqueda de relaciones negociadoras que desembocarán en la llamada Declaración de Lisboa de 1980, por la que «ambos gobiernos deciden negociaciones para contribuir a su solidaridad europea... y abrir las comunicaciones directas en la región-comarca de Gibraltar», entre otras premisas.



Transcurre el tiempo y el 30 de mayo de 1982 ingresa España en la OTAN al margen de su Comité Militar. Tal acontecimiento ocurre en plena guerra de las Malvinas, sin que el Reino Unido vetara su aprobación y sin que se hubiera aplicado lo convenido de abrir las comunicaciones entre el Peñón y la comarca vecina.

Termina, en junio de 1982, el conflicto de las Malvinas y se reanudan las conversaciones entre Londres y Madrid y, una vez más, como ya adelantamos en el apartado anterior, los británicos apuntan que España no entrará en la CEE mientras se mantengan las restricciones de la frontera la colonia de Gibraltar.

Será en diciembre de 1982 cuando el Gobierno español decide unilateralmente «abrir las comunicaciones de peatones por tierra» entre el Peñón y su territorio convecino, iniciándose así un nuevo periodo de conversaciones bilaterales, que condujeron directamente a la llamada Declaración de Bruselas del año 1984. Esta declaración era resultado de una negociación entre Madrid y Londres por la que el Reino Unido buscaba facilidades para la vida de los habitantes en la colonia, al tiempo que España perseguía que los ingleses no vetaran nuestro ingreso en la CEE.

En el año 1986, España tomará posesión como miembro de la CEE, habiendo cumplido sus compromisos adquiridos en Bruselas pero guardando, al mismo tiempo, toda su libertad de acción ante el problema gibraltareño, tanto frente al Reino Unido como dentro de la Comunidad Europea, a la que se incorporaba.

Dentro del contexto histórico del contencioso de Gibraltar que estamos analizando, hay una serie de factores condicionantes que conviene no pasar

por alto y tener presente en su desarrollo. El más trascendente ha sido que al convertir el Reino Unido a Gibraltar como una base de mando de la OTAN consiguió reforzar a la Alianza en su flanco Sur, al tiempo que también vino a ganar preeminencia dentro de la misma, contando con otros defensores influyentes que le apoyasen ante la ONU en su litigio con España.

Con tal medida se pone en evidencia, en el tiempo, un razonable plan de decepción, en el que participan todos los miembros de la Alianza, para ocultar a España dónde reside la verdadera decisión del problema: «mantener Gibraltar en unas manos amigas y fuertes que sean garantía de su seguridad como llave indiscutible del Mediterráneo». Visto así, la recuperación del Peñón no va a depender de las resoluciones de la ONU, sino que incidirá, también, el acuerdo que se alcance dentro del seno de la OTAN y, finalmente, de la propia Inglaterra, como viene demostrando su actual desarrollo.

Por otro lado, frente a la dificultad del problema y a sus circunstancias adversas, España está obligada a realizar un esfuerzo proporcionado hacia la obtención de su *primer objetivo nacional*: Gibraltar. Es decir, nuestra línea de acción no puede estar basada únicamente en la gestión negociadora y la reclamación de un derecho, pues así no incidimos sobre el núcleo de lo que mueve a Inglaterra a retener el Peñón en su poder, cual es «su supremacía naval en la zona estratégica del estrecho de Gibraltar».

La línea de acción española necesita contener medidas y esfuerzos que sean capaces de llegar a anular tal supremacía: «Obtener algo en poder de una potencia ajena a cambio de nada es, simplemente, huir de la responsabilidad que nos incumbe por razones, en este caso, geográficas e históricas, estratégicas y políticas o de influencia internacional». Potenciar nuestra posición en el estrecho de Gibraltar, su dominio marítimo militar, requiere establecer medios efectivos de detección, control y reacción contra buques de superficie y submarinos, aviones y misiles que entren y supongan una amenaza en sus aguas.

En buena lógica militar, Gibraltar sólo será devuelta si con ello se beneficiara o quedara reforzada la seguridad de la OTAN en el Estrecho y eso sólo puede suceder si España aporta a la Alianza el poder militar-terrestre y aeronaval necesario en la zona. Tal fortaleza se sumaría con la propia extensión de nuestro territorio, permitiendo así un dominio de sus mares con mayor alcance y cobertura que simplemente desde el Peñón donde se actúa, «encerrado por la situación periférica española». Es innegable que si España tuviera tal control efectivo del Estrecho, ¿para qué interesaría a la OTAN la posición de un enclave militar que queda anulado y envuelto por España?

Debemos de confesar que la tradicional falta de sensibilidad hacia los temas de la mar, que le condicionan, y el mal endémico de una mentalidad nacional excesivamente continental han sido motivo histórico de que no se valorasen, en su justo término, la importancia geoestratégica de Gibraltar y del alfoz marítimo del Estrecho, como tal.

Volviendo al comienzo de nuestra exposición, en la cumbre de Madrid de 1997, España ya se encuentra integrada, de pleno derecho, en el sistema defensivo de la OTAN y se le reconoce el Mando sobre un espacio regional que incluye la antigua zona de responsabilidad del desaparecido mando COMGIBMED. Nuestras exigencias actuales tendrán que ser, necesariamente, «que el ajuste organizativo de la Alianza y su operatividad en este espacio marítimo no sea causa de consolidar más la dependencia extranjera de ese trozo de nuestro territorio».

Consideramos que entre aliados lo que se impone es una salida, pactada entre Londres y Madrid, para hacer coherente el *status* de Gibraltar, con las necesidades derivadas de la nueva estructura militar de la OTAN. De lo contrario, si no se pasa por la concesión de renunciaciones estructurales o funcionales sobre Gibraltar, el obstruccionismo británico se podría convertir tanto en un problema para España como un problema para la propia Alianza.

En dicha Cumbre de Madrid, para nuestro ingreso total en la OTAN, hubo «postura» de veto por parte de Londres que lo condicionaba al levantamiento de las restricciones e «incluso a pedir concesiones de nuestro país sobre la soberanía». A todo esto España se negó rotundamente, «manifestando que todo acuerdo sobre el tema de soberanía tendría que ser beneficioso y satisfactorio para ambas partes».

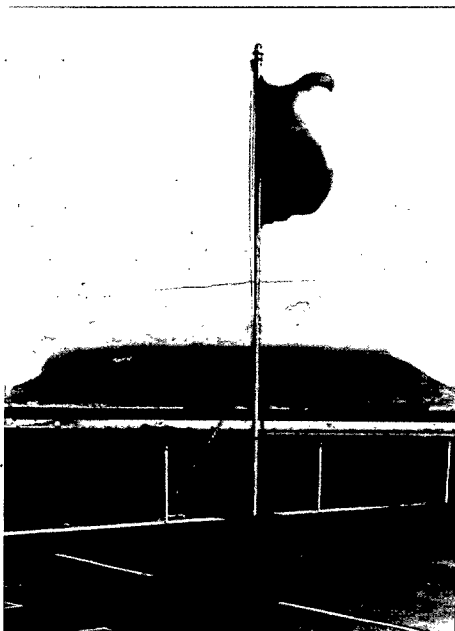
A tal efecto, dentro del proceso de reuniones derivadas de la Declaración de Bruselas, nuestro ministro de Asuntos Exteriores, señor Matutes (1), oferta a Londres en diciembre de 1997 una propuesta de solución centrada sobre el postulado de cosoberanía, consistente en:

- Concesión de un estatuto de autonomía de amplias competencias.
- Mantenimiento de la lengua inglesa.
- Libertad de elegir nacionalidad.
- Preservación de peculiaridades fiscales y financieras dentro de la Comunidad Europea.
- Soberanía compartida por el Reino Unido y España durante un largo periodo (de 50 a 70 años).

Mientras las gobiernos de Londres y Madrid se intercambian «notas verbales», el Comité Militar de la OTAN va acomodando la solución de la nueva organización de mandos, acariciando la idea de «encapsular el estrecho de Gibraltar y dejarlo al margen», buscando, por otro lado, la renuncia del Reino Unido a su mando de cuarto nivel (GIBMED). Así las cosas, se llega al final del año 1997, cuando los ministros de Defensa de la OTAN, en reunión del Consejo Atlántico, aprueban la Reforma de la Estructura Militar de la Alianza,

---

(1) Como puede comprobarse, tal oferta tiene su correlación con el alegato de Castiella de 1966 y lo expuesto por lord Moynihan en la Cámara de los Lores, en 1968, que ya comentamos.



en los términos que señalamos al inicio de este artículo.

España, integrada militarmente en la OTAN, es responsable de desempeñar una misión estratégica parcial en la zona geográfica del flanco suroccidental de la Alianza y espacio marítimo del estrecho de Gibraltar. No es aventurado asegurar que, en lo que respecta al Reino Unido, el poder naval que detentaba a costa nuestra en Gibraltar y sus aguas, así como su aporte militar a la estrategia general y sistema defensivo de la OTAN, *está tocado* y habrá disminuido en razón directa a nuestra capacidad militar-aeronaval y terrestre en la zona, concerniente al control y dominio del estrecho de Gibraltar. He aquí un gran reto nacional que requiere, por nuestra parte, conciencia de:

- Potenciar militarmente la zona del Estrecho para ejercer un auténtico control del mismo, desde el saco de Cádiz hasta el mar de Alborán, de forma que tenga mayor alcance y eficacia que el que pueda ejercerse desde Gibraltar.
- Coordinar cuantas acciones militares y políticas conlleve una línea de equilibrio y coherencia. Gibraltar requiere una negociación apoyada por la realidad de una presencia militar real, fuerte y decidida por parte española.
- Es condición necesaria que España considere no sólo la recuperación del Peñón, sino el dominio de las aguas del estrecho de Gibraltar como primer objetivo nacional, en el aspecto militar.

Nos encontramos en la entrada del tercer milenio; para el año 2004 se va a cumplir el 300 aniversario que venimos soportando el latrocinio de nuestro Peñón (2). Es obligado que nuestra voluntad política ha de emplearse, a plena

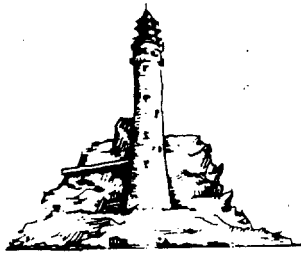
---

(2) El acuerdo alcanzado sobre Gibraltar, el pasado 19 de abril de este año, entre el Reino Unido y España, aunque no hay que minimizarlo, excluye el asunto de la soberanía y *deja clarificado que la condición colonial se mantiene*, si bien «Gibraltar no puede aspirar a convertirse en el estado dieciséis de la Unión Europea, ya que el Reino Unido será la autoridad competente en todos los asuntos que afecten a las relaciones de la colonia con la UE».

dedicación, para encontrar una salida honrosa a este contencioso inexplicable en el mundo en que vivimos. España no puede dejar en el olvido que aún seguimos con un:

- Gibraltar, que es un anacronismo injustificable en un mundo en el que se han liquidado los imperios coloniales.
- Gibraltar, que es una base militar impuesta al pueblo español en contar de su voluntad.
- Gibraltar, que es una colonia de la corona británica, establecida por la fuerza y mantenida en contra de los principios y resoluciones de las Naciones Unidas.

Por ahora, *la generosa oferta de nuestro Gobierno de hace más de dos años*, que anteriormente reseñamos, no parece que reciba una respuesta pertinente por parte británica. Como españoles seguimos con el desaliento de continuar soportando ese dicho inglés de que «Gibraltar es una piedra en el zapato de España».



### SÍNTESIS CRONOLÓGICA DEL CONTENCIOSO SOBRE GIBRALTAR

Agosto 1704.—Ocupación militar del Peñón por los ingleses.

Julio 1713.—Se firma el Tratado de Utrecht.

Noviembre 1783.—Se acuerda una zona neutral en la que España no cede soberanía.

Noviembre 1815.—Una epidemia de fiebre amarilla hace que España autorice un campamento inglés en la zona neutral que los ingleses nunca abandonan. Sobre este terreno se construirá, posteriormente, el aeropuerto.



Noviembre 1908.—Haciendo caso omiso a protestas españolas, los ingleses construyen una verja que separará físicamente a Gibraltar por tierra.

Noviembre 1946.—El Reino Unido inscribe a Gibraltar en la ONU como territorio «no autónomo».

Noviembre 1950.—El Reino Unido promulga para Gibraltar una constitución, con parlamento y gobierno, que la Reina inaugura en 1954.

Abril 1954.—España, como protesta, cierra su consulado en Gibraltar.

Diciembre 1960.—La ONU dicta su Resolución 1514 (XV), *carta magna de la descolonización*, cuyo punto 6 dice: «todo intento de quebrantar total o parcialmente la unidad nacional y la integridad territorial de un país es incompatible con los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas».

Diciembre 1963.—Se inicia la reacción diplomática MAE español, que se materializa en el Libro Rojo (Documentación sobre Gibraltar), que argumenta las razones españolas (publicado por Castiella en 1966).

Octubre 1964.—Consenso del «Comité de los 24» (oídas las partes); invita que inicien sin demora conversaciones dentro espíritu R/1514 (XV).

Diciembre 1965.—Resolución ONU 2070 (XX) en la que reitera iniciar conversaciones.

Febrero 1966.—Promulgación Libro Rojo por España.

Mayo 1966.—Se inician en Londres las conversaciones (Castiella-Stewart).

Diciembre 1966.—Resolución ONU 2231 (XX) lamenta la demora del proceso de descolonización.

Septiembre 1967.—Londres ejecuta en referéndum entre los gibraltareños, que desean seguir con el Reino Unido. Rompe relaciones de diálogos.

Diciembre 1967.—Resolución ONU 2353 (XXII) que niega el valor del referéndum.

Diciembre 1968.—Resolución ONU 2429 (XXII) declara que el mantenimiento colonial de Gibraltar es contrario a la Resolución 1514 (XV), pidiendo que antes del 10 de octubre de 1969 se ponga fin a tal situación.

Mayo 1969.—Londres aprueba una nueva constitución para Gibraltar.

Abril 1980.—Declaración de Lisboa: los dos gobiernos acuerdan el restablecimiento de comunicaciones directas en la región, etc.

Noviembre 1984.—Declaración de Bruselas: se reconoce establecimiento de igualdad y reciprocidad de derechos de los españoles en Gibraltar y de los gibraltareños en España, etc.

Julio 1997.—Cumbre OTAN en Madrid: se analiza la nueva estructura de mandos OTAN e integración militar de España. El tema de Gibraltar se plantea como «marginal» (entre Reino Unido-España).

Enero 1999.—Se crea el Mando Subregional español. Desaparece COMGIBMED. La colonia de Gibraltar queda como base naval al servicio del Reino Unido.

# ¿A DÓNDE VAMOS?

Juan AGUILAR PONCE DE LEÓN  
Capitán marítimo de Barcelona



ULTURA es una palabra tan amplia y difusa que resulta muy difícil de definir. Es un término que lo cubre casi todo: desde la moda, la música, lo naval, el arte, lo marítimo... Clifford Geertz la define como la red de significaciones sobre la que la humanidad se encuentra suspendida.

Terry Eagleton, en su libro *The idea of Culture*, analiza sus raíces semánticas, encontrándose con la latina *colere* con un significado tan amplio que va desde cultivar, habitar o proteger.

En su acepción de habitar ha ido evolucionando desde el latín *colonus* al contemporáneo de «colonialismo». Pero *colere* también finaliza, a través del latín *cultus*, en el término religioso «culto». La cultura hereda, por tanto, el concepto de la autoridad religiosa, tradicional y cultivada intelectualmente; pero también tiene conexiones con ocupación e invasión. Es entre estos dos polos de lo positivo y lo negativo donde se engloba este concepto.

La cultura, como todo lo complejo, es poliédrica. Tiene muchas caras. Resulta difícil abarcarla en su totalidad, nadie es capaz de contemplarla en su globalidad. Es un concepto contradictorio, pudiendo representar tanto la fuerza del cambio como la fijeza de la tradición. En su faceta de formadora de lo nuevo, de lo innovativo, nos dirige hacia la aventura, hacia la apertura a nuevos caminos.

En su otro sentido, de guardiana de la tradición, fija y delimita. Es la creadora del orden, continuidad y repetición. No resulta difícil adivinar la enorme fuerza de la tradición en las célebres palabras del gran pensador francés Jacques Derrida cuando, en su libro *Dissemination*, dice: «Mi propia presencia ante mí ha estado predicha por un lenguaje, más antiguo que la conciencia, más viejo que el espectador, antes de cualquier presencia, una frase *te espera*: te mira, te observa, te vigila y te contempla desde cualquier lugar». La tradición te está esperando para abarcarte, para subyugarte, incluso desde antes de tu nacimiento.

Es decir, estamos contemplando la cultura como mecanismo mantenedor de las estructuras existentes (orden) por medio de la tradición; y la cultura como fabricante de futuro, de nuevas estructuras (cambio) a través de la innovación. Éstas son las dos facetas realmente importantes de la cultura: estabilidad y modificación de las formas.



El gran sociólogo americano Talcott Parsons dice que la cultura asegura el enlace entre los sistemas «social» y de «personalidad». Entre lo individual y lo colectivo. Sin cultura, ni las personalidades humanas ni los sistemas sociales serían posibles.

Creemos que ahora sería bueno que nos preguntáramos: ¿cómo somos nosotros? ¿Cómo hemos llegado a donde nos encontramos? ¿Qué tendencias culturales han primado en nuestra evolución y desarrollo? En este sentido, estimamos que hemos sido un país en el que lo terrestre ha predominado siempre sobre lo marítimo. Incluso en las épocas de nuestro

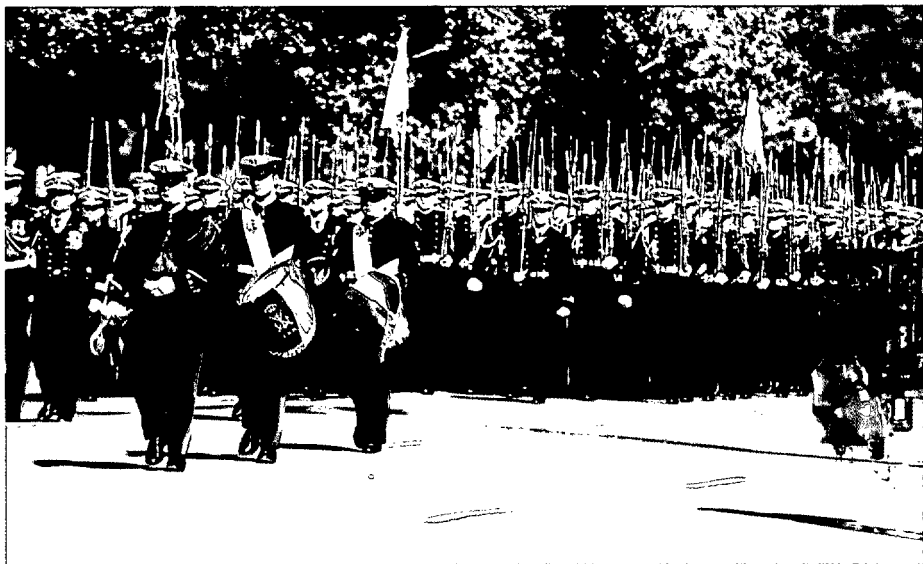
mayor esplendor no afianzamos suficientemente lo marítimo. Y ahí, entre otras muchas causas, pudo radicar una de las claves de nuestro declinar. No sería justo, sin embargo, dejar de reconocer que países como Gran Bretaña, que han potenciado en gran medida su Armada, también han terminado mostrando un claro declinar.

Si ahora nos decidiéramos a analizar, muy breve y sucintamente, nuestra evolución cultural en los últimos años, podríamos distinguir cuatro etapas muy marcadas.

La primera, que va desde 1940 hasta 1958, marca un pensamiento tremendamente rígido, unitario y tradicionalista. Una Marina muy rigurosa y ordenancista. Poco dada a los cambios. Buques en los que la dureza de la vida a bordo y los pocos medios materiales hacían que sólo a base de un fuerte adocctrinamiento, centrado principalmente en su anticomunismo y en un pensamiento acartonado de glorias pasadas, lograban mantener unido e ilusionado el espíritu de nuestra entonces desfasada Armada. Es decir, una nación y una marina en la que se intentaba primar lo mítico y lo religioso sobre lo material, lo racional y lo tecnológico, que se configuraban ya como los puntales del pensamiento de la moderna cultura capitalista.

Era una cultura que transcendía lo naval e irrumpía en toda la vida social de sus miembros. Un tiempo en que se consideraba como razonable controlar con quién se casaba uno —tenía que salir en el BOE el permiso de matrimonio— e incluso si se frecuentaban compañías consideradas como indebidas.

A partir de 1958 hasta 1970, coincidiendo con la llegada de los primeros buques de procedencia americana, todo esto va evolucionando y cambiando a medida que se va modernizando nuestra Marina y nuestro propio país. La dureza de una cultura jerárquica férrea se va dulcificando obligada por la



entrada en juego de la jerarquía del saber y el conocimiento. Los reyes del «ATP» comenzaron a desbancar a la autoridad tradicional, que se vio sutilmente desposeída de parte de su mando. Éste se fue trasladando, en gran medida, a los estados mayores, donde se atesoraban los conocimientos profundos de esas ciencias «ATPísticas» que en aquellos años eran signo inequívoco de *glamour*.

Esta época representa la transición que marca el declinar manifiesto de lo tradicional y autoritario. Es el comienzo de unas relaciones guiadas por lo racional y el repliegue gradual de costumbres y tradiciones basadas en la rigidez: los solteros tenían obligación de vivir a bordo, las presentaciones y despedidas diarias o en vacaciones eran tremendamente formales, existía un énfasis exagerado en la utilización de guantes de distintas texturas y colores para los actos oficiales, la vida en las cámaras podía ser para los jóvenes oficiales de una gran rigidez...

En la época que va desde 1970 a 1990 se comienza a hablar mucho más de racionalidad técnico-científica que de ilusiones. Los ideales se van arrinconando lentamente y se va formando una marina guiada más por criterios exclusivamente funcionales. La aplicación, más o menos rígida, de análisis de plantillas nos hizo entrar en una nueva etapa, que unos denominaban realista (los afortunados en esas podas de selección) y otros de desesperanza (los eliminados en sus aspiraciones).

En la época actual, en que nos movemos en un campo en el que brilla con luz propia lo económico, lo numérico y el frío pensamiento racional, echamos de menos las emociones, los afectos, el orgullo de pertenecer, la amistad...

Y esto último, sin duda, es también cultura, aunque tengamos que admitir lo difícil de lograr emocionar, ilusionar... sin caer en formas sensibleras o de cartón piedra. Slavoj Žižek, en su libro *The sublime object of ideology*, dice: «La ideología no es una ilusión ensoñadora que construimos para rehuir una realidad insoportable; en su dimensión básica, es una construcción fantástica que sirve para sustentar nuestra propia realidad. Una ilusión que estructura nuestras relaciones sociales reales efectivas y con ello enmascara un núcleo insoportable, real e imposible...». Si logramos un engarce eficaz entre ideología, fantasía y creencias humanas, nuestro pensamiento será tremendamente fuerte, poderoso y cohesionado.

¿Qué balance haríamos de todo lo expresado? ¿Hemos sido más innovadores o tradicionales? Es evidente que a partir de una primera fase muy tradicionalista nos hemos ido moviendo hacia una segunda más racional, abierta e innovadora. ¿Qué hemos ganado y perdido por el camino? Hemos ganado en objetividad e impersonalidad. Hemos mejorado en que, ahora, las cosas se deciden siguiendo normas y criterios racionales, previamente establecidos, lo que permite, como norma general, eliminar el capricho y el favoritismo. Por otra parte, hemos de admitir que el mundo actual no permite otra forma de funcionamiento técnico que no sea el puramente racional. Hemos, sin embargo, introducido como cruz de la moneda el funcionamiento tipo máquina, aséptico y falto de sentimientos y matices, que genera frialdad y carencia de afectividad.

Si nos preguntásemos ahora cuáles son hoy día los mecanismos que producen cohesión en los grupos sociales, recibiríamos la respuesta que nos dan N. Abercrombie, S. Hill y B. S. Turner en su libro *La tesis de la ideología dominante*: ninguno. En su opinión, el capitalismo carece de sentimiento unitario, pudiendo únicamente considerar que logra la cooperación de los individuos a través del mecanismo económico (el dinero). Es decir, hemos pasado de un pensamiento básicamente ideológico, en el que las ideas controlaban y marcaban al poder; a otro en el que lo técnico y lo material pasan a ser el fundamento de la vida social. Poco a poco, hemos ido sustituyendo lo mítico, lo religioso y lo metafísico por lo racional, lo técnico y lo material.

¿Pero, qué nos ha quedado? Prácticamente nada, el vacío, parece como si todo estuviera basado en las rutinarias y complejas operaciones que diariamente tenemos que realizar. Se tiene la sensación de ir en un barco no sólo sin capitán, sino incluso sin timonel.

¿Cuál es la verdad? La verdad creemos que se encuentra en admitir que lo económico ha ganado parcialmente la partida a lo ideológico como elemento de base y cohesión social. Pero esto no implica la desaparición total de lo ideológico. Ninguna sociedad puede subsistir desprovista totalmente de significado. Marx, con gran intuición, establece su praxis como unidad de acción y significado. Todo lo que se realiza necesita una significación, un sentido que lo apoye.

No obstante, incluso admitiendo el papel de la ideología como mecanismo aglutinador que trata de cementar el conjunto, proporcionándole una identidad cohesionada, resulta tremendamente difícil establecer grupos que muestren pautas coherentes. La multitud de intereses, divisiones y compromisos entre las distintas facciones que componen cualquier formación social, hacen necesaria la existencia de negociaciones que generen el mestizaje de ideas aceptable para todas las partes implicadas. Todo esto nos lleva a una cierta falta de homogeneidad y coherencia, e incluso en muchos casos a ciertas dosis de irracionalidad. Henry Owen y Charles S. Schultze, en su libro *Setting National Priorities: The Next Years*, dicen: «Los tiempos han cambiado. La política “exterior” casi ha desaparecido como un campo distinto y especializado.... Ahora en la política exterior tienen que opinar no sólo el Ministerio de Asuntos Exteriores, Hacienda y Defensa, sino también Agricultura, Energía, Transporte, Interior...».

Por eso, Kissinger se inclina por un pesimismo Spengleriano sobre la posibilidad de una política exterior efectiva en una democracia participativa. «Acomodar los intereses especiales o parroquiales por medio de una serie de compromisos no produce necesariamente coherencia».

Fredric Jameson, en su libro *The Political Unconscious*, apunta que toda ideología representa en el fondo una oposición binaria entre lo propio, lo conocido, lo positivo; y, por otra parte, lo de los otros, lo distinto, lo negativo. Desde que Theodor W. Adorno introduce en el mundo moderno la exaltación de lo heterogéneo como enfrentado a lo unitario y homogéneo, se genera una tendencia a pensar que, en la oposición entre diferencia e identidad, plural y unitario, marginal y central, los primeros términos son buenos en sí, mientras que los segundos representan la negatividad.

Si estuviéramos de acuerdo con la definición del sistema como la coexistencia de muchos bajo la dirección de un órgano central, comprenderíamos que tiene que haber un equilibrio entre unidad y pluralidad. Nuestro órgano central representaría al director de orquesta que trata de conjuntar violines, violas, trompetas... en una buena orquesta. Pero, hoy día, se tiene la sensación de que no se intenta esto, no se trata de formar una «sinfónica», sino de crear orquestas en las que cada músico toca la melodía que él, por su cuenta, selecciona. Es importante puntualizar que esto que aquí expresamos no es sólo de aplicación a grupos extraños y marginales. En el fondo, cuando se intentan anteponer intereses de armas y cuerpos a procesos más generales no es más que un tratar de tocar la partitura que uno desea.

Sin embargo, nos gustaría resaltar que ser realistas es comprender el engarce entre el mundo como realmente es: la verdad y la cultura o contexto en que nos movemos. La verdad no es más que nuestra versión del mundo a través de las lentes de nuestra cultura. No obstante, al ser lo cultural dinámico, evolutivo. La verdad se va deslizando adaptándose a la cultura de cada época. Al ir ligada a la verdad, a lo aceptado como bueno o malo, estos conceptos también

evolucionan arrastrando con ello a lo legal. En épocas de cambios rápidos y profundos como la nuestra, nuestros lentos mecanismos de respuesta son incapaces de adaptarse con prontitud a las nuevas realidades, resultando en legislaciones y normativas que antes de aparecer ya resultan anticuadas. Todo esto nos lleva a admitir que lo bueno y lo malo son términos que siempre estaremos tratando de definir y redefinir, sin alcanzar nunca una solución definitiva.

El sociólogo americano George C. Homans decía que formular una teoría es definir lo obvio en su generalidad. Creemos que es obvio que estamos dominados por normas y leyes, que lo jurídico inunda nuestras vidas. Creemos que es obvio que, generalmente, el éxito de nuestras argumentaciones no consistirá solamente en encontrar su encaje en el articulado legal. En muchas ocasiones, no será sólo lo justo de nuestra causa lo que nos dará la razón, sino la forma en que hemos discurrido por los complejos caminos que la maraña legal nos impone. Buscábamos la verdad en la ética —en las leyes— y nos estamos perdiendo en la jungla de las formas. Intentamos cambiar a Dios por la Razón, a ésta la sustituimos por un compendio de leyes y normas éticas, y al final nos vamos quedando con los procedimientos.

Creemos que es obvio que faltan definiciones ideológicas que plasman los valores y creencias por las que regir nuestras vidas. Lo económico —el dinero— no puede ser la única meta que proporcione sentido a lo que hacemos. En el vaivén del péndulo de nuestro pensamiento hemos pasado de un sistema rígido, doctrinario, acartonado... a otro tan laxo que, cuando nos demos cuenta, poco más que el salario nos quedará.

Hémos tratado, con más o menos fortuna, de analizar los caminos que la tradición y la innovación nos han venido marcando. Hemos intentado, muy breve y sintéticamente, de apuntar las posibilidades que el futuro nos puede plantear, y no podemos dejar de ser ligeramente pesimistas. Nos vamos deslizando de la mano de una razón que carece de imaginación y sensibilidad hacia formas de vida gobernadas por gentes guiadas por su astucia y ansia de enriquecimiento. ¿No será esto a lo que nosotros llamamos progreso? Walter Benjamin, en su célebre descripción del cuadro *Angelus Novus*, del pintor Paul Klee, dice: «Parece como si fuera a alejarse de algo que contempla con estupor. Sus ojos permanecen fijos, su boca abierta, sus alas extendidas. Es así como uno representa al «Ángel de la Historia». Su cara mira hacia atrás, hacia el pasado. Donde nosotros percibimos una cadena de hechos, él ve una catástrofe que continúa apilando cuerpos y objetos y los lanza a sus pies. El ángel querría permanecer, despertar a los muertos y reparar los destrozos. Pero sopla una tormenta procedente del paraíso, que le empuja las alas con tal violencia que le impide cerrarlas. Esta tormenta irresistible le empuja por detrás, hacia el Futuro; mientras tanto la pila de desechos crece hasta el cielo. Esta tormenta es lo que nosotros llamamos Progreso».

# TEMAS PROFESIONALES



## LA FLOTILLA DE AERONAVES DEL AÑO 2000

Luis MOLLÁ AYUSO



ÍA 17 de febrero de 1954, miércoles. Después de una concienzuda inspección, un helicóptero se eleva por los aires de la pequeña población de Fort Worth, en el Estado norteamericano de Texas. A bordo del aparato el instructor descubre al alumno los secretos del vuelo. El alumno, entre la maraña de explicaciones y la poca docilidad del aparato, olvida pronto la histórica página que está a punto de escribir; su mente está enteramente absorbida por los cuatro instrumentos que le señalan el comportamiento del helicóptero. Conforme el vuelo avanza, el aprendiz comienza a relajarse y a prestar algo de atención a las explicaciones del instructor, su mente empieza a abrirse. Entonces recuerda a sus compañeros, sus cuatro compañeros que en tierra permanecen atentos a sus evoluciones. Mientras intenta con dificultad el vuelo estacionario a escasos metros del suelo, su vista se dirige a los cuatro amigos que, a las puertas del hangar, esperan con ansiedad el regreso de su jefe. La Armada, después de muchos años, de nuevo alzar



el vuelo, porque el jefe es el capitán de corbeta Miguel Brinquis Villanueva y sus compañeros los tenientes de navío Francisco Mola Mayayo y Eliseo González Mosquera, y los brigadas mecánicos Emilio Zarrabeytia Edilla y José Casal Planas, y el hecho histórico es el primer vuelo de una unidad de la Armada desde que muchos años antes desapareciera la Aeronáutica Naval.

Los viejos hidroaviones de la Aeronáutica dan paso a un aparato más moderno, un helicóptero *Bell 47-G*, que con esos primeros minutos en el aire ponía los cimientos de lo que es hoy la actual Flotilla de Aeronaves, y que debe su grandeza a gestas como aquella de sus pioneros. Por eso, vaya por delante nuestro cariño y reconocimiento a aquellos cinco hombres que hicieron posible que su sueño de entonces constituya nuestra realidad de hoy.

Al regreso a España de nuestros cinco magníficos, comienza a funcionar en terrenos de la Escuela Naval (quién no recuerda el hangar) la que fue primera escuela de helicópteros nacional y que se inauguró con el nombre de Escuela de Aplicación. Oficialmente los marinos comenzaban a volar, algo que en realidad venían haciendo desde tiempo atrás...

## La aviación militar, la naval y la aeronáutica

Corría el año 1911 cuando, al tiempo que otras potencias europeas, se decidí en España el establecimiento de la Aviación Militar. El uso del avión no iba mas allá de labores de reconocimiento en beneficio de las fuerzas en tierra, pero a partir de 1912 los oficiales de la Armada comienzan a integrarse en las promociones que salen de la Escuela de Cuatro Vientos, unos lo hacen con el título de piloto y otros con el de observador. Unos y otros tendrán ocasión de demostrar lo aprendido en las acciones de guerra en Marruecos contra la morisma durante los dos años siguientes.

En el año 1917, y a la vista de las particularidades que presenta la acción naval en su vertiente aérea, Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII tiene a bien rubricar el decreto-ley que da vida a la Aviación Naval, que si bien se considera unida de manera íntima a la Militar, guarda ya para sí su propia idiosincrasia, y, de momento, comienza a funcionar con su propia escuela de pilotos que ubica en Cartagena.

Ya en estos primeros pasos de la Aviación Naval una figura brilla con luz propia. Se trata del capitán de corbeta Pedro María Cardona Prieto, al que se encargó el estudio y desarrollo de tan floreciente arma, que en pocos años alcanzó una dimensión extraordinaria, ya que contaba al final de sus días con casi cien aparatos distribuidos en nueve escuadrillas de *Dornier*, *Savoia*, *Macchi* o *Martinsyde*.

En el año 1920 la necesidad impuso el cambio de denominación a la Aviación Naval, que pasó a denominarse Aeronáutica Naval, ya que efectivamente buena parte del material de vuelo eran dirigibles o globos cautivos. Pero no

fue éste el único cambio, pues mientras se decidía el asentamiento de la Base Aeronaval de Cartagena, se instala en Barcelona, de manera provisional, la primera Escuela de Pilotos. Los terrenos escogidos son los de la Volatería, que en breve pasarán a llamarse Aeródromo del Prat del Llobregat y que tanta historia que contar dieron a la Ciudad Condal.

Fue muy probablemente la actitud hostil de los rifeños la que condujo a preparar un barco capaz de transportar el potencial bélico de la Aeronáutica Naval. Nace de esta manera el primer portaaeronaves. El buque escogido fue el *Neuenfels*, mercante alemán refugiado en uno de los puertos españoles durante la guerra y posteriormente cedido por el gobierno alemán en concepto de reparaciones de guerra. Como quiera que fueran seis los buques que se recibieron por este concepto, y siendo el que nos ocupa el último de ellos, recibió una vez transformado el nombre de *España n.º 6*.

La transformación, de la mano de nuestro capitán de corbeta Cardona y del ingeniero naval Jacinto Vez, corrió a cargo de los talleres Vulcano de Barcelona, que a cambio de unos ocho millones de pesetas acomodaron el buque con habilidad, antes de despacharlo a su nuevo servicio en la base de Cartagena, donde llegó con muchos kilos de más, un extraño aspecto producido por el lastre y un nuevo nombre: *Dédalo*.

El *Dédalo* transportaba al principio escuadrillas de hidroaviones *Savoia 16* y *Macchi 18* y más tarde los supermarinos *Scarab*. El tercio proel era en realidad un parque aerostático que alojaba dos dirigibles de 1.500 m<sup>3</sup> y otros dos globos cautivos de 1.200 m<sup>3</sup>.

Casi al final de sus días, el 7 de marzo de 1934 tuvo lugar en su cubierta un suceso que podría clasificarse de vanguardista. Un extraño aparato vino, tras corta carrera, a posarse en su cubierta. Después de algunas demostraciones y con menor carrerilla incluso, abandonaba la limitada cubierta del *Dédalo*, emprendiendo feliz vuelo para volver a repetir la operación. El aparato desafiaba a todas las leyes conocidas y se dio en llamarlo autogiro. El piloto era un tal De la Cierva.

Prestó servicio aquel primer *Dédalo* hasta el año 1935, perdiéndose definitivamente a poco de concluida nuestra guerra. Al no existir relevo proliferaron los efectivos en tierra, por lo que se potenció mucho la Base Aeronaval de Cartagena, que terminó asentándose en aguas del mar Menor y a la que se dio el nombre de San Javier. En octubre de 1939, con la creación del Ejército del Aire, pasó la Base al servicio del nuevo ejército.

A partir de este momento, y aunque la Aeronáutica Naval no se suprimiera de oficio, empieza un largo periodo de olvido y silencio que termina con el vuelo en tierras americanas que da inicio a este relato. La Armada, cual «Ave Fénix», alzaba de nuevo el vuelo. De esta manera, los cinco hombres y los tres aparatos *Bell 47-G* constituyen la semilla de nuestra Arma Aérea, tal y como hoy la conocemos.

## Del Servicio de Helicópteros a la Flotilla de Aeronaves

Podemos situar el origen del Arma Aérea de la Armada en el año 1953, cuando se adquieren las tres primeras unidades del helicóptero *Bell-47-G*. Más tarde, en el 56, se crea el Servicio de Helicópteros con su organización. Para entonces son ya seis las unidades existentes del modelo *Bell 47-G*, que habría de conformar la primera escuadrilla de helicópteros y cuyo símbolo era una representación del propio helicóptero tocado de bonete y con el acertado lema de: «A todos enseñé a volar», en su frente.

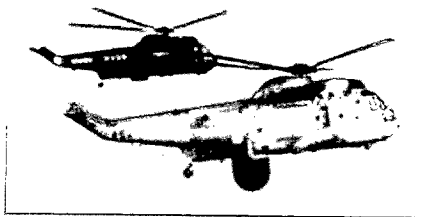
La llegada de los primeros helicópteros antisubmarinos dio otro aire a la flotilla. Corría el mes de septiembre de 1957 cuando llegaron a Marín las tres primeras unidades de helicópteros *Sikorsky 55*, a los que alguien bautizó con el nombre de *Pepos* nada más aterrizar. El nuevo modelo abre otros horizontes aeronáuticos, se empiezan a estudiar tácticas antisubmarinas, se comienza a hacer búsquedas en la mar, salvamentos, transportes. La Escuela Naval se queda pequeña y ese mismo año los helicópteros viajan a Rota, donde encuentran nueva ubicación.

Però la hora del progreso ha sonado y la flotilla continúa creciendo. En el año 63 una orden ministerial le concede el nuevo nombre de Flotilla de Helicópteros, no es el definitivo, pero se va acercando. Forman la flotilla dos escuadrillas de helicópteros, los *Bell* de la primera y los *Pepos* de la segunda.

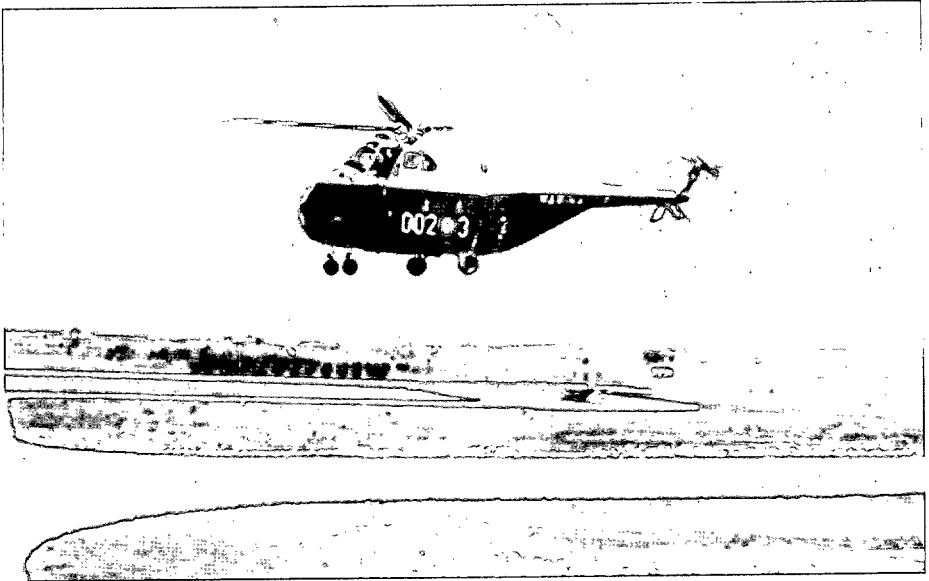
En el año 65 llegan a la Flotilla los primeros helicópteros dotados de turbina, los *Augusta Bell 204*. Son sólo cuatro, y reciben como distintivo el nombre de *gatos*, por eso sus pilotos llevan en su pecho el distintivo de los cuatro gatos. Pasan inmediatamente a formar la 3.ª Escuadrilla.

Sólo trece meses más tarde, en plena revolución técnica, se reciben las primeras seis unidades del nuevo modelo de *Sikorsky*, el SH-3D. La Armada española se siente orgullosa de recibir la primera unidad que sale de fábrica. La llegada de este primer helicóptero, de la que habría de ser 5.ª Escuadrilla, supuso todo un acontecimiento cuando llegó a Rota a bordo del portaaviones *Independence*. Como queda dicho, estos modernos helicópteros antisubmarinos formaron la 5.ª Escuadrilla, ya que la 4.ª había sido formada un año antes

sobre la base de cuatro avionetas *Piper Comanche*, si bien debido a oscuras razones políticas las avionetas no pudieron volar, al menos de manera oficial, hasta bien entrado el año 1977. La 4.ª Escuadrilla en cualquier caso dio un salto cualitativo enorme cuando recibió en diciembre de 1982 el primero de los tres aviones *Cessna Citation* que hoy día conforman la escuadrilla.



Dos aparatos de la 5.ª Escuadrilla en su doble versión.



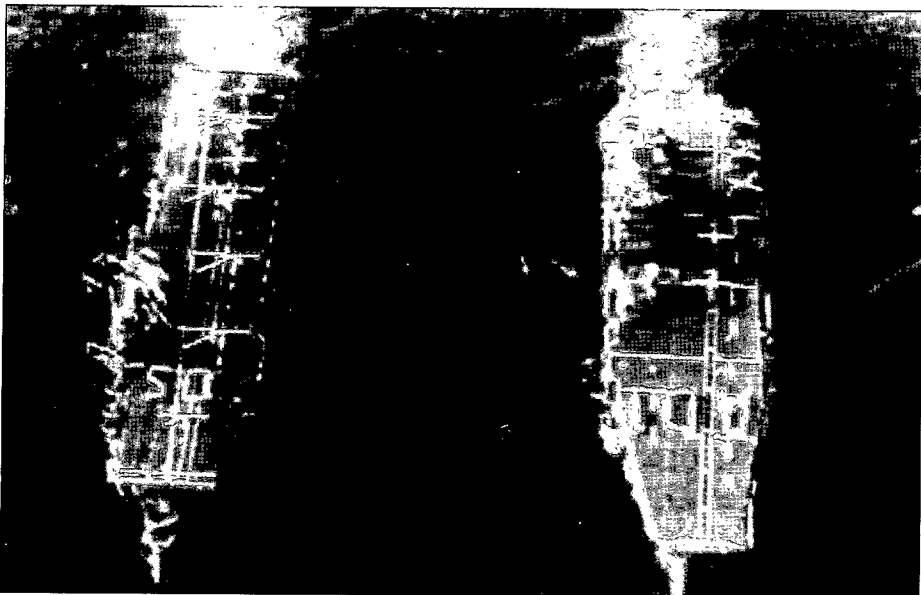
Los *Pepos* supusieron un importantísimo avance táctico y técnico para la flotilla.

El ritmo de expansión es grande, lo que hace necesario un cambio de organización capaz de asimilar la poderosa infraestructura que la flotilla empieza a acumular. En verano de 1967 una orden ministerial eleva el rango del jefe de flotilla, haciéndolo capitán de navío, además será también jefe del helipuerto y de la escuela, entonces CIANHE (Centro de Instrucción y Adiestramiento Naval de Helicópteros) y hoy EDAN (Escuela de Dotaciones Aeronavales).

Casi al mismo tiempo (diciembre del 67) llega el *Dédalo*, el antiguo *USS Cabot* da un nuevo sesgo a la organización aeronaval, pues casi de inmediato los helicópteros comienzan su participación en todo de tipo de maniobras y demostraciones aeronavales.

Pero la evolución resulta ya imparable y los helicópteros continúan llegando, el siguiente en hacerlo es el *Hughes 500*, que venía a rellenar un hueco importante, el del helicóptero embarcado. En principio llegaron cinco unidades que formaron en 1972 la 6.<sup>a</sup> Escuadrilla. ¿Quién no los recuerda a popa de los viejos *Fram*?

Formada ya la 6.<sup>a</sup> Escuadrilla, la 7.<sup>a</sup> no se hace esperar, y a primeros de 1973 se incorporan a la flotilla las cuatro primeras unidades de helicópteros *Bell UH-1G*, más conocidos como *Huey-Cobra*; estos helicópteros presentaban la innovación de que los pilotos en vez de sentarse uno al lado del otro, lo hacían en tándem, es decir, uno detrás de otro pero sin verse, lo que dio lugar a un sinfín de anécdotas. Era un helicóptero de ataque al suelo y fue el pionero de las colaboraciones con nuestra Infantería de Marina.



El *Príncipe de Asturias* despide al *Dédalo*. Las dotaciones forman en cubierta la palabra adiós.

En 1976 tiene lugar uno de los hitos más importantes en nuestra flotilla, estamos hablando de la llegada de las primeras unidades de aviones *Harrier*, concretamente el AV-8S. La llegada de este avión no sólo cambia la filosofía de la flotilla, sino también su nombre, pues pasa a denominarse Flotilla de Aeronaves. Estos primeros aviones se encuadrarían en la 8.<sup>a</sup> Escuadrilla. Once años después, en 1987 se crea la 9.<sup>a</sup>, compuesta por los 12 aviones AV-8B recién adquiridos en los Estados Unidos.

Un año después, en 1988, llega a nuestro país el primero de los seis helicópteros SH-60B, que formarán la 10.<sup>a</sup> Escuadrilla. Ese mismo año se crea el Grupo Alfa de la Flota, que componen las fragatas de la 31.<sup>a</sup> y 41.<sup>a</sup> Escuadrillas y el portaaviones *Príncipe de Asturias*, que se recibe de Bazán ese mismo año. Fue en el mes de mayo y significó una fecha histórica no sólo para la flotilla y para la Armada, sino para toda España, pues por vez primera la construcción española entregaba a la Armada un portaaviones. Además, y aunque sólo durante poco más de un año, nuestra Armada mantuvo en servicio dos portaaviones, el nuevo y flamante *Príncipe* y el veteranísimo *Dédalo*. Hay que decir que el *Príncipe* resultó un éxito de construcción y está ofreciendo un excelente servicio a la Armada. Precisamente, y en vista de lo acertado de su construcción, la Empresa Nacional Bazán construyó un segundo ejemplar para la Marina tailandesa, a la que también se vendieron los viejos aviones AV-8S que quedaban en servicio.

## Los TACOS también son flotilla

Recuerdo que dando yo mis primeros pasos en flotilla existía en la jefatura de órdenes un cartel grande que se encargaba de recordarnos que los oficiales y suboficiales Taco-Navegantes, que constituían parte de las dotaciones de los aviones P-3 que el Ejército del Aire desplegaba entonces en la cercana base de la Parra, en Jerez, y hoy en la algo más alejada de Morón, pertenecían de hecho y de derecho a la Flotilla de Aeronaves.

El cartel tenía su razón de ser, pues algunas veces no resulta difícil olvidarlos, administrativamente hablando, precisamente por no ubicar físicamente en las mismas instalaciones de la Base de Rota. Muy difícil resulta, sin embargo, olvidar lo mucho que los TACOS representan y han representado en la flotilla.

Desde que el Ejército del Aire adquiriera los primeros aviones antisubmarinos se vio la necesidad de dotarlos con personal de la Armada especializado en la lucha contra submarinos. De esta forma, en el año 1964 se creaba la aptitud de Coordinador Táctico Navegante (TACO). Los primeros oficiales se formaron en Nimes-Garon (Francia), y, finalizado el curso, se integraron en la Flotilla de Aeronaves, aunque operativamente desempeñaban su trabajo en el 206 Escuadrón del Ejército del Aire, basado en Jerez de la Frontera. Desde entonces, primero en los *Albatros* y luego en los *Cisnes*, los TACOS han prestado un extraordinario apoyo en la lucha antisubmarina y han contribuido con sus éxitos al engrandecimiento de la Flotilla de Aeronaves.

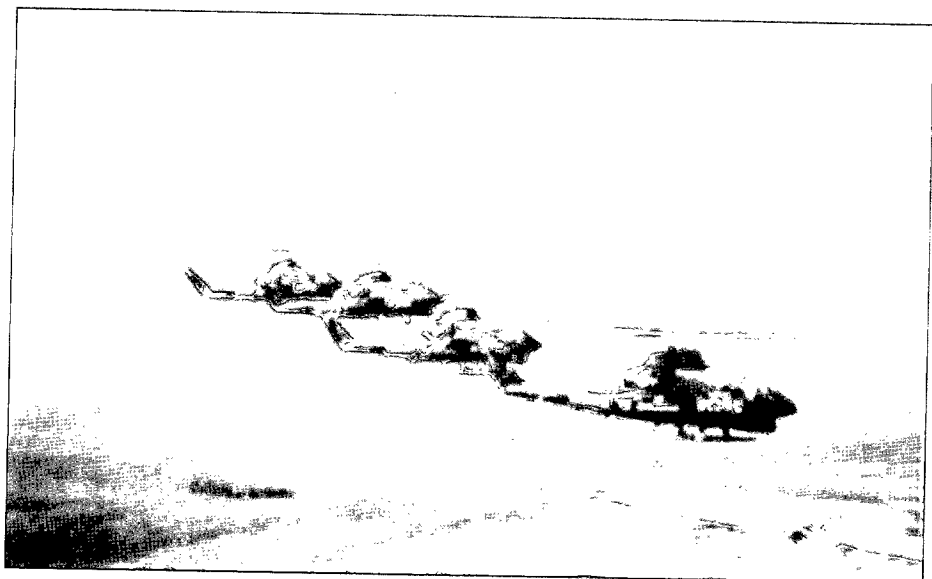
## La Flotilla, presente y futuro

En la actualidad, a 31 de diciembre de 1999, la Flotilla de Aeronaves tiene acumuladas un total de 389.330,7 horas de vuelo, es decir, se espera celebrar las 400.000 hacia el mes de noviembre de este mismo año 2000. Desaparecidas ya la 1.ª, 2.ª, 7.ª y 8.ª Escuadrillas, que contabilizaron cerca de 120.000 horas del total actual, la realidad es hoy la siguiente:

La 3.ª Escuadrilla cuenta con diez aparatos biturbina *Augusta Bell 212* que utilizan genéricamente el distintivo radio de *Gatos* y son utilizados para SAR, transporte y ataque al suelo. Ha contabilizado hasta la fecha señalada un total de 66.932,3 horas de vuelo.

La 4.ª Escuadrilla se compone de tres aviones *Cessna Citation*, cuyo distintivo radio es el de *Orca*, se utilizan para patrulla marítima y obtención de IMINT, vuelos logísticos y de transporte de órganos. Contabiliza 28.189,1 horas.

La 5.ª Escuadrilla, las *morsas*, la componen ocho aparatos SH-3D antisubmarinos y otros tres de alerta previa *Search water*. Los primeros cumplen



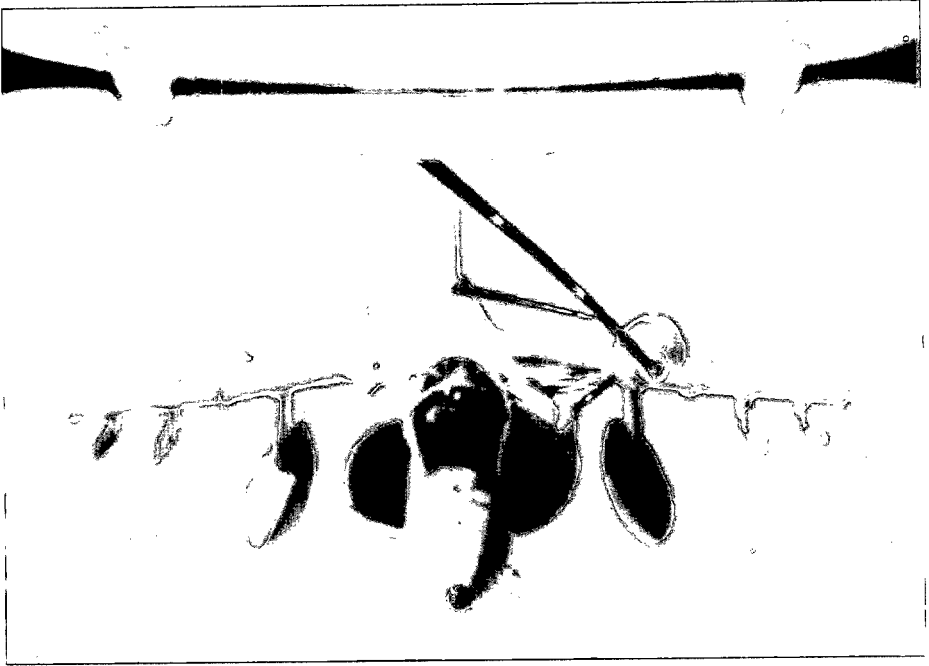
Formación de *Cobras* sobre las marismas del Guadalquivir. Instantes después de tomarse la fotografía, el líder de la formación (núm. 5) colisionaría con el sexto, que los fotografiaba, perdiéndose ambos helicópteros y sus dotaciones.

también misiones de transporte y SAR. Actualmente, con 76.885,2, es la escuadrilla que cuenta con mayor número de horas voladas.

Los diez aparatos con que cuenta la 6.<sup>a</sup> Escuadrilla cumplen, fundamentalmente, misiones de adiestramiento de pilotos, si bien colaboran también en acciones antisubmarinas como seguimiento y localización de torpedos. Embarcados se les utiliza también para misiones de transporte entre buques. La escuadrilla acumula 53.707,9 horas de vuelo y responde al distintivo radio de *Argo*.

La 9.<sup>a</sup> Escuadrilla de reactores reúne nueve aviones AV-8B y otros ocho AV-8B PLUS. Su papel principal lo cumple embarcada en el *Príncipe de Asturias*, donde constituye la fuerza de ataque y juega un importante papel en la defensa de la Flota. Ha totalizado 29.000,6 horas de vuelo desde su incorporación. Está apoyada por un simulador para adiestramiento de pilotos que utiliza también la Marina británica y la Marina italiana.

Finalmente, la 10.<sup>a</sup> Escuadrilla, distintivo *Ansar*, se compone de seis helicópteros SH-60B *Sea Hawk*, que operando a bordo de las fragatas FFG de la Clase *Santa María* constituyen una componente esencial del sistema LAMPS-TACTAS (*Light Aircraft Multi Purpose System-Tactical Towed Array System*). Los seis helicópteros han volado un total de 18.423,9 horas. Como la 9.<sup>a</sup>, la 10.<sup>a</sup> está también apoyada por un simulador de vuelo que contrata periódicamente la Marina griega.



AV-8B, puente entre los AV-8S de la 8.ª Escuadrilla y los AV-8B Plus de la 9.ª.

El componente humano de la flotilla consiste en algo más de 900 hombres y mujeres. De los que 80 son pilotos en ejercicio, distribuidos en seis escuadrillas. Además de las 57 aeronaves descritas, el componente material de la flotilla se completa con el resto de instalaciones como puede ser el edificio de mando, hangares, oficinas, cuarteles y el resto de instalaciones de apoyo en tierra, como son bomberos, equipos de rescate, combustible y talleres de apoyo, además de los servicios inherentes a Seguridad de Vuelo y Medicina Aeronáutica, con sus talleres e instalaciones de supervivencia y laboratorio de visión nocturna.

El mantenimiento se lleva a cabo en cuatro escalones diferentes. El primero lo acomete el personal de cada escuadrilla en sus propios hangares. El segundo escalón, con entidad propia, da apoyo a las escuadrillas en áreas como turbinas, fuselajes, aviónica, armas o aprovisionamiento. El tercer y el cuarto escalón de mantenimiento lo constituyen empresas públicas y privadas, nacionales o extranjeras, con las que existen unos contratos que garantizan el mantenimiento de equipos que por alguna razón no se puede acometer en primer o segundo escalón.

Completan las instalaciones de flotilla los simuladores de vuelo de reactores y del SH-60B, además de la Escuela de Dotaciones Aeronavales (EDAN), que



imparte clases a pilotos, controladores tácticos embarcados, dotaciones de vuelo y personal de mantenimiento.

En cuanto al futuro de la Flotilla de Aeronaves, éste se sustenta sobre una serie de programas, entre los que cabe destacar:

### *Modernización AB-212*

La modernización de la 3.<sup>a</sup> Escuadrilla busca el objetivo principal de adaptar sus helicópteros a la realidad de sus misiones actuales. En conjunto el programa introduce profundas mejoras en los sistemas de comunicaciones, navegación y armas. El sistema de estabilización automático es nuevo y permitirá al helicóptero retomar los vuelos nocturnos. Introduce también iluminación de instrumentos compatible con las gafas de visión nocturna, blindaje y autoprotección electrónica. Finalmente, ofrece también la posibilidad de relleno de combustible a presión, ya que el sistema actual (por gravedad) es muy lento, obliga a parar motores y no es aceptado en algunos buques de la OTAN.

### *Modernización SH-3D (versión unidades ASW)*

El programa trata de mejorar el helicóptero en cinco áreas diferentes como son: Plataforma, Capacidad ASW/ASUW, Comunicaciones, Capacidad de Helitransporte y Combat SAR y Autoprotección.

En cuanto a plataforma, el programa mejora notablemente el navegador existente con el NAT-5 (PLUS), adapta el panel de mandos a los sistemas de visión nocturna, moderniza el sistema de estabilización e incorpora un sistema HEELS (*Helicopter Egress Emergency Lighting System*); estas dos últimas aportaciones suponen una mejora muy notable a la seguridad, fundamentalmente en vuelos nocturnos.

La capacidad ASW/ASUW mejora también notablemente con la restitución de la población de sonares, el nuevo procesador acústico, la modernización del radar de navegación y el FLIR.

En cuanto a las comunicaciones son de destacar la incorporación del equipo cripto VINSON KY-58 y del HAVE QUICK II, un equipo de comunicaciones que trabaja en saltos de frecuencia aleatorios según una secuencia prefijada y que ofrece una altísima capacidad ECCM a las comunicaciones.

Las mejoras para la versión de helitransporte y Combat SAR consisten en el rediseño del interior para dar capacidad 10/15 soldados con su equipo, separador de partículas que le permita la toma en cualquier tipo de terreno, gancho baricéntrico, blindaje y ametralladora, además de un localizador para rescate de pilotos.

En cuanto a la autoprotección, la modernización incorpora un equipo de ESM/RWR y de CHAFF/FLARE .

*Modernización SH-3D (versión unidades «Alerta Previa»)*

El programa contempla la sustitución del radar actual SEARCH WATER, de la casa Thorn Emi por el Mk-2000 de Racal Radar Systems, heredera de Thorn Emi. Este cambio mejora en gran medida las prestaciones actuales en áreas diversas como:

- Detección sobre tierra y dentro del anillo «clutter».
- Capacidad AEW y comunicaciones en la última fase de interceptación.
- Distancia de detección en relación con la amenaza actual.
- Sistema de mando y control.
- Falta de ayudas gráficas al control.
- Falta de LINK con buques y CAP que dificulta la coordinación AEW.
- Equipos ESM y de comunicaciones con salto de frecuencia.

**Adquisición de nuevas unidades de SH-60B**

La base de este programa consiste en la adquisición de seis nuevas unidades (Bloque I) de este modelo de helicóptero, así como convertir también a Bloque I a los seis existentes en la actualidad. El Bloque I mejora la turbina del aparato y el programa operativo del sistema LAMPS. Incorpora además el GPS integrado, FLIR, RWR y lanzachaff. También está previsto que incorporen el procesador de sonoboyas, que está en proceso de fabricación por parte de la empresa española SAES. Se pretende que el nuevo helicóptero incorpore ayudas a la navegación como el VOR y el ILS.

Por otra parte, el acuerdo próximo a suscribirse con la Armada noruega para la construcción en nuestro país de algunas unidades de FFG como las construidas por Bazán para la Armada española, contempla la adquisición por nuestra Armada para dotación de los SH-60B de un número indeterminado de misiles *Penguin* MK-2, un misil aire/superficie del tipo *fire and forget*, que se dirige al blanco desde unos 30 km de distancia utilizando su propio navegador inercial y su radar altímetro.

**Remanufacturaación de los AV-8B para su conversión en AV-8B (Plus) y aviones dobles.**

El programa de remanufacturaación tiene como objetivo un doble compromiso. Por una parte se trata de convertir en aviones *Plus* siete de los *Bravos* y, por otra, convertir en «dobles» (TAV-8B) los dos *Bravos* restantes. Aunque la conversión en «dobles» supone un paso atrás desde el punto de vista operativo, pues los «dobles» tienen bastante limitada su capacidad operativa con

respecto a los *Bravos*, este programa supone un avance muy importante y necesario en el campo del adiestramiento. Por otra parte, huelga señalar el enorme avance que en el campo operativo supondrá la reconversión de los *Bravos* restantes en aviones *Plus*.

El programa incluye otro subprograma, asociado al de la remanufactura-ción, para adaptación del simulador AV-8B actual al AV-8B PLUS.

Además está prevista la incorporación de la 9.<sup>a</sup> Escuadrilla al programa AMRAAM (*Advanced Medium Range Air to Air Missile*), mediante la adquisición de un número indeterminado de unidades del misil.

La acometida de estos programas deberán conducir a la flotilla a los objetivos de fuerza fijados para el año 2002, y que son:

- 17 AV-8B (PLUS) + 2 TAV-8B.
- 12 SH-60B (LAMPS) (Bloque I).
- Tres SH-3D (AEW).
- Ocho SH-3D (A/S).
- 10 AB-212.
- 10 *Hughes-500*.
- Tres *Cessnas*.

Además, la flotilla debe resultar una parte fundamental del objetivo de fuerza del Grupo ALFA de la Flota, embarcando en el *Príncipe de Asturias* una UNAEMB de 10/12 aviones AV-8B (PLUS), que puedan asegurar una CAP de cuatro (4) aviones, reservando otros seis (6) para *Strike*.

### ***In memoriam***

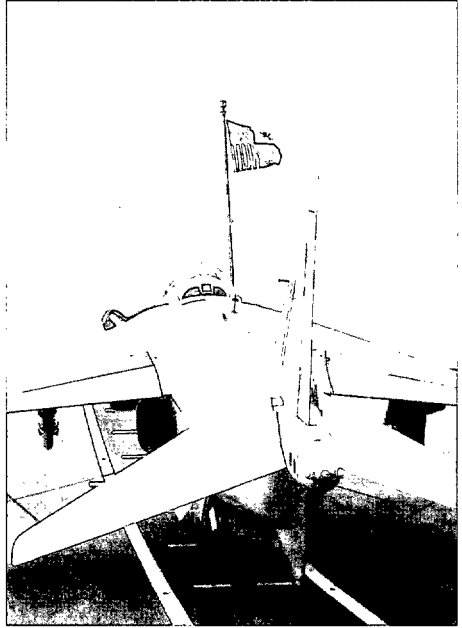
Corría, creo, el año de 1970. Entonces yo no era más que un chaval. Por aquella época, ya funcionaba la captación y algunas veces se nos invitaba a los jóvenes estudiantes a participar a modo de espectadores en algunas maniobras navales.

Los ejercicios se desarrollaban en aquella ocasión por algún lugar del mar de Alborán, en alguna fecha próxima a la Semana Santa. De pronto, una mañana, todos los barcos detuvieron su andar, estábamos cerca de una costa preciosa en la que se distinguían algunos pueblos bellísimos, quizá fueran Nerja, o Salobreña, o tal vez Almuñécar. El entonces comandante general de la Flota, vicealmirante Romero Manso que arbolaba su insignia en el *Canarias*, pronunció unas breves palabras, luego un responso y tal vez una corona de flores. Por el aire se movían algunos helicópteros y un avión antisubmarino. Luego supe que un año antes, en brevísimo intervalo, dos aviones como el que nos sobrevolaba habían desaparecido por aquellas aguas perdiéndose con ellos buena parte de sus dotaciones («los tacos también son flotilla»).

Aquel homenaje sobrecogió mi juvenil corazón; aquellos hombres no habían desaparecido sin dejar rastro, muy al contrario, su rastro enorme de sacrificio, su gesto inmenso de generosidad, había prendido en cientos de hombres que recogiendo su testigo continuaban el servicio a España y ahora interrumpían sus maniobras para recordarles.

Quizá los tiempos que corren sean diferentes, tal vez se viva más rápido y ya no quede tiempo para esos homenajes, por eso desde aquí quisiera que estas últimas letras constituyan esa corona de flores homenaje a tantos compañeros que cayeron haciendo lo que sabían y lo que debían. Para ellos el sencillo homenaje de estas letras. Para ellos y para la gente que los esperaba, para sus viudas, padres, huérfanos, para sus familias y sus amigos.

¡Descansad en paz, compañeros!



Ski Jump. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor).



## AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

Se comunica a todos nuestros lectores que para el año 2001 la suscripción anual a la RGM mantiene el precio de 2000 (IVA y gastos de envío incluidos):

España	<b>2.475 Ptas.</b>	<b>14,87 €</b>
Unión Europea	<b>3.256 Ptas.</b>	<b>19,56 €</b>
Otras naciones	<b>3.355 Ptas.</b>	<b>20,16 €</b>

El importe del número mensual es:

España	<b>275 Ptas.</b>	<b>1,65 €</b>
Unión Europea	<b>350 Ptas.</b>	<b>2,10 €</b>
Otras naciones	<b>375 Ptas.</b>	<b>2,25 €</b>

En 2001 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: enero-febrero y agosto-septiembre). Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

También les informamos que pueden domiciliar el pago de su suscripción rellenando todos los datos que abajo se indican, y remitiéndolos a: REVISTA GENERAL DE MARINA, calle Montalbán, 2 - 28071 MADRID. O bien comunicándolo a nuestro teléfono (91) 379 51 07, Fax (91) 379 50 28 o por correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es)

D. \_\_\_\_\_ les comunica que a partir del día de la fecha le sea domiciliado el importe de la suscripción a la RGM a través de la cuenta número.

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA

# LAS MISIONES DE VIGILANCIA DE COSTA Y PESCA

Gregorio BUENO MURGA

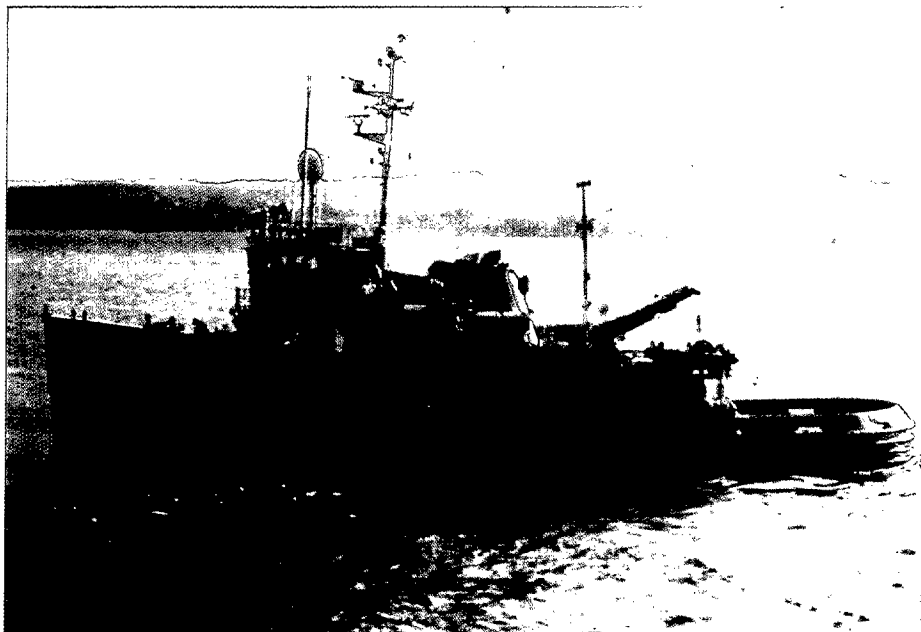


ON este título genérico se designan las misiones que realizan los buques que componen las fuerzas de las zonas marítimas y que, específicamente, no se hacen a la mar para cumplimentar otro tipo de misiones. Así, sin tener los datos exactos de los días de mar navegados por todos los buques de nuestra Armada, se puede asegurar que esta misión es la que más esfuerzo supone para la Armada, por lo menos en días de mar de actividad de los buques, no en vano a ella se dedican un total de cuatro patrulleros de altura clase *Serviola*, dos patrulleros clase *Chilreu*, dos remolcadores de altura clase *Mahón*, un remolcador de altura clase *Ferrol*, diez patrulleros clase *Anaga*, seis patrulleros clase *Barceló*, cuatro patrulleros clase *Conejera*, dos patrulleros clase *Toralla*, así como otros cuatro patrulleros de vigilancia costera e interior.

Pero, ¿en qué consiste exactamente esta misión redactada en términos tan generales?, ¿qué aspectos abarca?, ¿cuál es la mejor forma de cumplimentarla? Éstas y otras preguntas que con relación a ello pudiesen surgir pretenden ser aclaradas o, al menos, esbozadas en el presente artículo. Adelantando un poco el resumen del mismo, veremos que no es precisamente una misión de relleno ni que exige poca actividad, si no más bien al contrario, se trata de una misión con mucho contenido y que se diversifica en variadas actividades en la mar.

Por tanto, no consiste en vigilar la costa para determinar que ésta no se ha desplazado por causas extrañas o movimientos tectónicos, como alguien bromeó en alguna ocasión comparando las distintas misiones de carácter operativo que desempeñaban dos buques distintos.

Por otra parte, es necesario recalcar el aspecto y la incidencia económica de estas actividades; su buena ejecución contribuye al incremento del bienestar nacional, generando las condiciones necesarias para contribuir al mantenimiento de la actividad pesquera, que proporciona un elevado número de puestos de trabajo en distintas industrias relacionadas de forma directa o indirecta con la pesca; también colabora a preservar las riquezas naturales que se mantienen en el lecho submarino y en las aguas de nuestra zona económica



Remolcador de altura *Mahón*, uno de nuestros buques dedicados a labores de vigilancia de costa y pesca. (Foto: G. Bueno Murga).

exclusiva. Y también son misiones de ejecución permanente, ya sea en tiempo de paz, situación de sitio o estado de guerra, pues la actividad económica que en estas aguas tiene lugar no debería interrumpirse en cualquiera de las situaciones nombradas.

### **Ejercicio de soberanía**

Éste es, fundamentalmente, el objeto de las misiones de vigilancia de costa y pesca. Según la Ley Orgánica 6/1980 de Criterios Básicos de la Defensa Nacional y la Organización Militar, la Armada es la responsable principal de alcanzar los objetivos marítimos de la defensa nacional. Dentro de estos objetivos permanentes, se pueden citar el ejercicio de la soberanía, entendiendo por tal el conocimiento de todo cuanto acontece en los espacios marítimos de jurisdicción nacional. Como quiera que existen diferentes espacios que disponen de distinta consideración y en los que el país ribereño tiene distintas competencias, en cada uno de ellos se deberá actuar de forma distinta acorde con las competencias asignadas. Todo esto se verá de forma más clara en los siguientes párrafos.

## Análisis de la misión

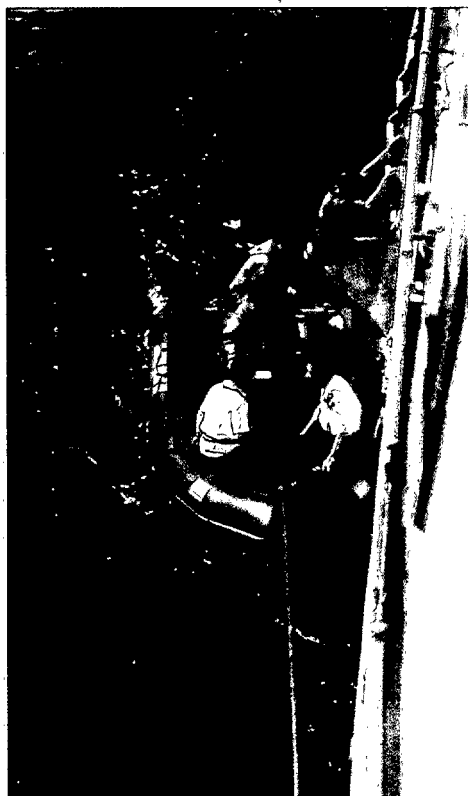
Los objetivos físicos que se pueden identificar en esta misión son de distintos caracteres; así algunos serán de tipo geográfico, otros son objetivos dinámicos, como los buques, otros son personas y otros serán objetos.

Entre los de tipo geográfico, están los espacios marítimos: las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y, por fin, las aguas internacionales, pues aunque en éstas no se puede ejercer el derecho soberano, la presencia de otros objetivos físicos en las mismas puede obligar a actuar o puede condicionar una actuación.

Dentro de las unidades están los buques de pesca, mercantes, de recreo o unidades militares, cada uno de ellos afectado por la carga que pueda llevar, la actividad que esté realizando, las aguas en las que se encuentre o la bandera que arbore.

Por último, dentro del apartado de otros, están las personas y objetos; como ejemplo se pueden citar a naufragos, objetos a la deriva, peligros a la navegación procedentes de naufragios o de buques en navegación.

De esta manera, todas las actuaciones en este tipo de misiones vendrán condicionadas por las posibles combinaciones de objetivos físicos citados anteriormente y, de forma general y fácilmente interpretable, se puede decir que la actuación ante un buque de bandera extranjera fondeado en aguas interiores no será la misma que ante un pesquero nacional faenando en aguas del mar territorial, pues la actividad de uno y de otro es totalmente diferente y supone un distinto tipo de posibles delitos o quebrantos a la normativa vigente. Por supuesto existen otros condicionantes que van a determinar el tipo de actuación, como pueden ser las condiciones meteorológicas o la existencia de zonas con algún tipo de restricción pesquera o de navegación.



Embarque del equipo de inspección en la embarcación que le llevará al pesquero. (Foto: G. Bueno Murga).



## Regulación de los espacios marítimos

Parece menester ofrecer un rápido recordatorio de la consideración jurídica de los espacios marítimos definidos en el Convenio de Jamaica para así entender mejor las competencias en cada uno de ellos.

Las aguas interiores, comprendidas hacia el interior de la línea base, tienen la consideración de territorio, en ellas la soberanía del Estado ribereño se ejerce en todos sus términos.

El mar territorial se extiende desde la línea base o línea de bajamar escorada hasta las doce millas; en él, el Estado tiene la plena soberanía, pero debe respetar el derecho de paso inocente, que en resumen consiste en navegar por éste, siempre que el buque que se sujete a él se someta a las leyes promulgadas por el Estado ribereño.

La zona contigua se extiende desde el mar territorial hasta las veinticuatro millas de la línea base. El Estado ribereño ejerce algunos derechos restringidos relativos a la vigilancia fiscal, aduanera, de pesca, inmigración y sanidad.

La zona económica exclusiva se extiende hasta las doscientas millas de las líneas base y en ellas el Estado ribereño tiene derechos soberanos en la explotación de los recursos del lecho marino, subsuelo y aguas suprayacentes.

## Salvamento marítimo

La ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante definió la creación de un servicio público destinado al salvamento de la vida humana en la mar y para luchar contra la contaminación. La creación de este servicio y la posterior promulgación del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de lucha contra la contaminación liberó a la Armada de la responsabilidad del rescate y salvamento que hasta aquel entonces compartía con el Servicio Aéreo de Rescate (SAR) del Ejército del Aire.

Hoy en día han proliferado los medios de salvamento que están a disposición de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, las comunidades autónomas y la Cruz Roja del Mar. A ellos se pueden agregar, caso de ser requeridos, los medios de la Guardia Civil del Mar, del Servicio de Vigilancia Aduanera, del Ejército del Aire y, por supuesto, de la Armada. Todo esto ha propiciado que la Armada se haya desentendido de este tipo de misiones a no ser que sea requerida su presencia. No obstante, en muchos sectores de la población y de la opinión pública se reclama esta presencia al entender que ha sido una labor tradicional de nuestra Armada.

Por otra parte, no podemos olvidar que el salvamento y la asistencia en la mar cuando está en riesgo la vida humana es una obligación a la que debe darse la máxima prioridad. Por ello los buques de la Armada tienen la obligación de participar en estos salvamentos si dicha intervención no compromete su

misión; no es éste el caso, pues precisamente la misión del buque incluye esta actividad. Pero no es menos cierto que de cada rescate se deriva una compensación económica. Es por esto que la actividad de los buques de la Armada debe limitarse al salvamento de las vidas humanas comprometidas, dejando el rescate de los medios materiales para las unidades de superficie o aéreas de otras administraciones o entidades, si éstas están próximas a la zona del siniestro.

En todo caso, antes de efectuar un salvamento es necesario evaluar, además de la compatibilidad con la misión que se está cumplimentando, los posibles daños que se puedan producir al buque propio en la ejecución del rescate, la capacidad del buque para prestar el auxilio y la proximidad de otros buques especializados y ya citados.

### **Hallazgos y extracciones**

Es habitual cuando se navega encontrarse objetos abandonados en la mar y a la deriva; en estos casos, los buques deben proceder a recoger aquellos que supongan un peligro para la navegación. Si la recogida fuese imposible por falta de medios para izarlo a bordo o por un tamaño excesivo para el porte o la capacidad de transporte del buque, se debe sopesar la posible recogida por medios civiles, o si supusiese un peligro para la navegación se debe proceder a su hundimiento. Especial precaución debe tenerse con objetos que pudiesen contener explosivos o materiales tóxicos; en este caso es recomendable el izado a bordo y no el hundimiento, por razones obvias, pero en cualquier caso debe primar la precaución en el manejo.

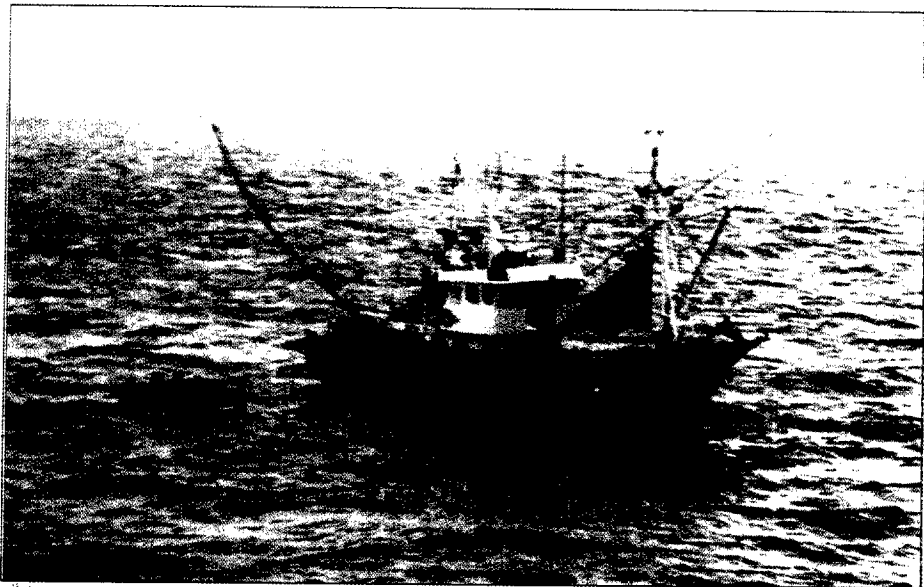
Cualquier actividad de exploración o extractiva dentro del mar territorial debe contar con el permiso de la autoridad de marina o de la correspondiente autoridad portuaria; es por ello que la actividad de los buques dedicados a estas tareas debe ser concienzudamente supervisada para evitar extracciones no autorizadas. Normalmente, los buques autorizados suelen figurar en los mensajes *White*.

### **Lucha contra la contaminación**

La presencia en la mar ejerce una doble misión: por un lado, disuade a posibles infractores de arrojar a la mar productos contaminantes, y por otro permite detectar la presencia de estos productos contaminantes y, en su caso, de los delincuentes. En este último caso, los buques de la Armada actuarían en una misión de policía marítima, elevando la correspondiente denuncia a las autoridades con competencia sancionadora a través de la autoridad naval.

Es necesario tener presente el ábaco donde figuran las restricciones de arrojar al mar residuos, en función del tipo de residuo, su distancia a tierra y

las aguas por las que se navegue. La correcta interpretación de este ábaco que está a bordo de todos los buques de la Armada permite determinar el tipo de residuo que puede ser arrojado al mar sin que suponga un delito contra el medio ambiente.



El equipo de asistencia del *Serviola* dirigiéndose a prestar una asistencia mecánica a un pesquero durante la campaña del bonito 1999. (Foto: G. Bueno Murga).

## Pesca

Es ésta la actividad que más tiempo ocupa a este tipo de buques durante su permanencia en la mar. Y esta actividad incluye tres acciones, que pueden ser llevadas a cabo de forma simultánea:

- Efectuar inspecciones a los pesqueros nacionales y extranjeros en aguas nacionales de jurisdicción pesquera nacional: mar territorial y zona económica exclusiva; para comprobar el cumplimiento de la legislación de aplicación.
- Efectuar presencia en los caladeros, en las zonas de tránsito y en las proximidades de los puertos de descarga para disuadir a los posibles infractores e incitarles al cumplimiento normativo.
- Prestar apoyo a las embarcaciones nacionales dedicadas a esta importante actividad. Este apoyo, de diversos tipos, puede abarcar desde la reparación de averías mecánicas, eléctricas o de otro tipo, la asistencia médica

a las dotaciones, la evacuación de marineros que puedan presentar cuadros médicos que así lo requieran, el apoyo de buceadores ante la posible necesidad que pueda surgir y el apoyo logístico de pequeños enseres.

La inspección, que quizá es el aspecto más visible de esta actividad, incluye la comprobación de la documentación de tipo administrativo que preceptivamente debe llevar el pesquero: rol de despacho del buque, libretas de inscripción marítima de la tripulación, titulación del patrón, certificados de reconocimiento del buque, licencia de pesca, diario de navegación y diario de a bordo; otra cuestión a comprobar es la referida a las artes que se llevan a bordo, que deben coincidir con aquéllas para las que está autorizado el buque y deben respetar la normativa legal en tamaño, mallas, número de anzuelos o nasas autorizadas; las capturas son comprobadas para asegurar que se respetan las tallas mínimas autorizadas; esto se hace en el caso de arrastres, que por las características de este arte son más proclives a capturar inmaduros; y, por último, se comprueba la zona de pesca, que no está afectada por ninguna restricción total o temporal y que coincide con la zona para la que está despachado el buque.

Para evitar la detección por parte de los pesqueros o de sus colaboradores, hay algunas normas que deben ser observadas para conseguir una mayor



La preservación y la racional extracción de nuestros recursos pesqueros, una obligación de nuestros buques de vigilancia de pesca. (Foto: G. Bueno Murga).

eficiencia en las inspecciones: ante la sospecha de un infractor, maniobrar para interponerse entre él y la derrota de evasión, que suele ser hacia puerto o aguas someras; levar antes del orto para que no sean vigilados los movimientos del buque inspector, acercarse a los pesqueros con la embarcación en la que va el equipo de inspección ya en el agua y otras.

Antes se citó la labor de apoyo, es algo que no se debe descuidar para mantener el prestigio que, en el ambiente pesquero, tiene la Armada. Del buen hacer en este aspecto se deriva una actitud favorable a la presencia de los buques de la Armada en los caladeros; las tripulaciones de los pesqueros ven así no solo a una representación de la autoridad que les obliga a cumplir con el ordenamiento legal en beneficio de la preservación de los recursos naturales, sino también a unos profesionales de la mar dispuestos a auxiliarles en las necesidades que tengan y que convenientemente solucionadas en la mar pueden salvarles la vida o hacerles que no pierdan una marea, con la grave repercusión económica que esto conllevaría.

Como consecuencia de las inspecciones citadas, pueden derivarse distintas acciones según se haya detectado o no una infracción. En caso de que no se haya detectado, la embarcación continuará con su actividad. En caso de que se haya detectado infracción, si ésta es menos grave, el pesquero podrá continuar con su actividad; en caso de mayor gravedad habrá que dirigirlo a puerto para solventar lo que haya sido detectado, en otros casos se pueden precintar artes para evitar que vuelvan a ser usadas y, por último, el pesquero puede ser conducido a puerto para ponerlo a disposición de las autoridades de la delegación de pesca. En caso de que un buque intentase huir, puede ser perseguido fuera de las aguas de la zona económica exclusiva nacional.

## **Denuncia de infracciones**

Es relativamente común que un buque de la Armada en navegación detecte la comisión de un delito en el ámbito marítimo; en este caso, el comandante está obligado a elevar un parte a la autoridad periférica de la Armada del puerto de llegada notificando los hechos y los presuntos delinquentes, en caso de ser conocidos. En caso de que el delito sea de gran entidad, el comandante denunciará los hechos a su superior autoridad, mientras retiene al buque que ha cometido el delito hasta recibir instrucciones, que podrían incluir el acompañamiento a puerto para su entrega a la autoridad judicial competente.

Estos delitos pueden tener relación con el libre desarrollo de actividades, el aseguramiento de la libertad de la navegación, el respeto al libre ejercicio de la navegación sometida a las normas del reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar y otros.

## Vigilancia marítima

Se puede definir de esta forma aquella que se efectúa en beneficio de la consecución de los objetivos de la defensa nacional. Obtención de inteligencia y control del tráfico marítimo puede incluirse en ella.

En lo que a inteligencia se refiere, la vigilancia marítima tiene como objeto obtener información sobre la situación, despliegue, movimientos e intenciones de unidades submarinas, de superficie y aéreas potencialmente hostiles, así como de sus centros de mando y control y otras instalaciones de interés en tierra para proporcionar indicadores de alerta y el establecimiento de las oportunas alarmas. El Plan Permanente de Inteligencia Naval establece las áreas de interés y las necesidades de información, que por obvias razones de reserva no van a ser indicadas en estas líneas. Sí hay que destacar que dentro de las unidades no sólo se contemplan los buques de combate, sino también los mercantes con bandera de alguno de los países incluidos en las zonas de interés citadas.

En el caso del control del tráfico marítimo, se pretende ejercer la soberanía comprobando que los buques fondeados en aguas interiores disponen de la obligatoria autorización de la autoridad marítima correspondiente. Se colaborará en la identificación de mercantes que navegan por nuestras aguas y se verificará que se respetan las normas de aplicación a la navegación marítima.

## Otros organismos con competencias

Pretendo aquí citar estos organismos y las competencias que son de su ámbito para poder diferenciarlas de las propias.

*Ministerio del Interior.*—Debe velar por el cumplimiento de la legislación general y de conservación de recursos, debe garantizar el resguardo fiscal del Estado y perseguir el contrabando y tiene la obligación de custodiar las costas, puertos y fronteras o límites marítimos. Para atender a estas obligaciones en el año 1991 se crea el Servicio Marítimo de la Guardia Civil.

*Ministerio de Fomento.*—La Ley 27/92 reordena la legislación marítima, asignando funciones a las capitanías marítimas de las que antes estaban asignadas a la Armada, sobre todo en relación con el tráfico marítimo en general.

*Ministerio de Economía y Hacienda.*—La Ley de represión del contrabando modificó de forma sustancial la regulación marítima existente hasta esa fecha, asignando cometidos de control del contrabando al Servicio de Vigilancia Aduanera dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda.

## Resumen

En estas páginas he intentado exponer y desarrollar de forma muy breve todos los cometidos que llevan implícitas las misiones de vigilancia de costa y pesca. Espero haber conseguido el objetivo de exponer que se trata de misiones que exigen una dedicación plena y en las que la Armada se juega su prestigio ante diversos sectores relacionados profesionalmente con la mar: cofradías de pescadores, pescadores, centros de control de tráfico marítimo, autoridades portuarias, secretaría general de pesca y otros. Es por todo ello y por la trascendencia económica y las repercusiones sociales que se derivan de estas actuaciones, que la Armada debe continuar con el esfuerzo que en la actualidad dedica al desempeño de estas misiones.



## BIBLIOGRAFÍA

- Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Plan Nacional de Salvamento Marítimo y de Lucha contra la Contaminación.
- Ley 60/62 por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.
- Derecho del Mar.
- Ley Orgánica 12/95 de represión del contrabando.



# HISTORIAS DE LA MAR

## UN SALVAMENTO MEMORABLE

Luis JAR TORRE

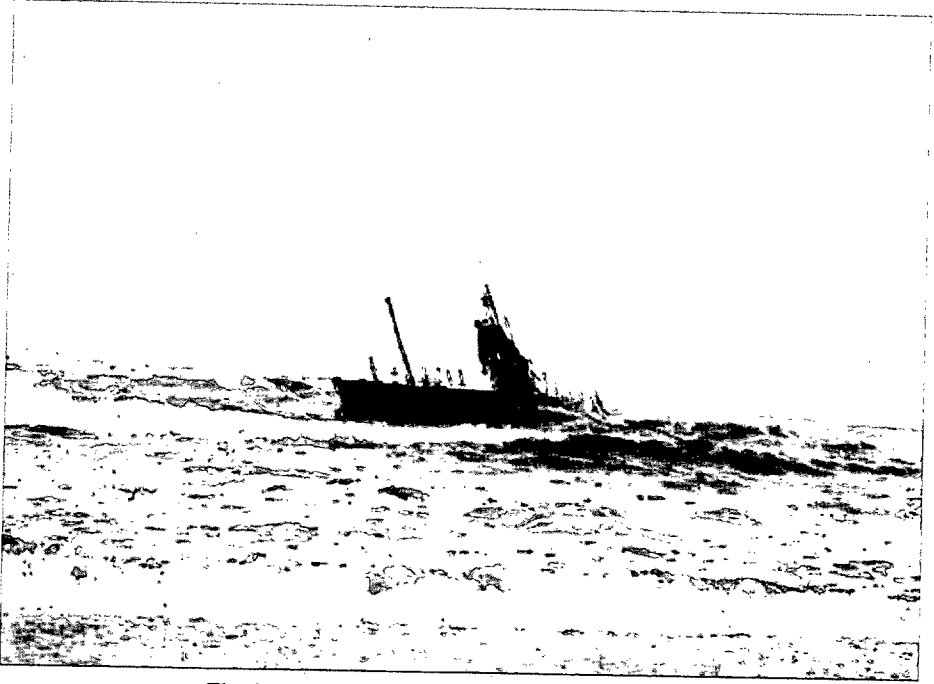


*«La causa principal de los problemas  
son las soluciones».*  
(Ley de Severeid).



ACE ya muchos años una historieta estuvo a punto de matarme de risa. Trataba de una anécdota real ocurrida durante una solemne procesión religiosa en la que sus no menos solemnes participantes marchaban en fila india, un tanto rígidos y saturando la atmósfera con sus cánticos. Entre nota y nota, una encopetada señora se las arregló para introducir el altísimo tacón de aguja de uno de sus zapatos hasta el fondo de una rejilla y, tras intentar en vano extraerlo discretamente con el pie, optó por no perder paso, nota ni compostura y continuar la procesión semidescalza. Pero el caballero que la seguía se había hecho cargo de la situación en décimas de segundo: en un habilísimo quiebro asíó el zapato, lo recuperó de un fuerte tirón y siguió marchando sin dejar de cantar ni hacer apenas extraños con el paso aunque,

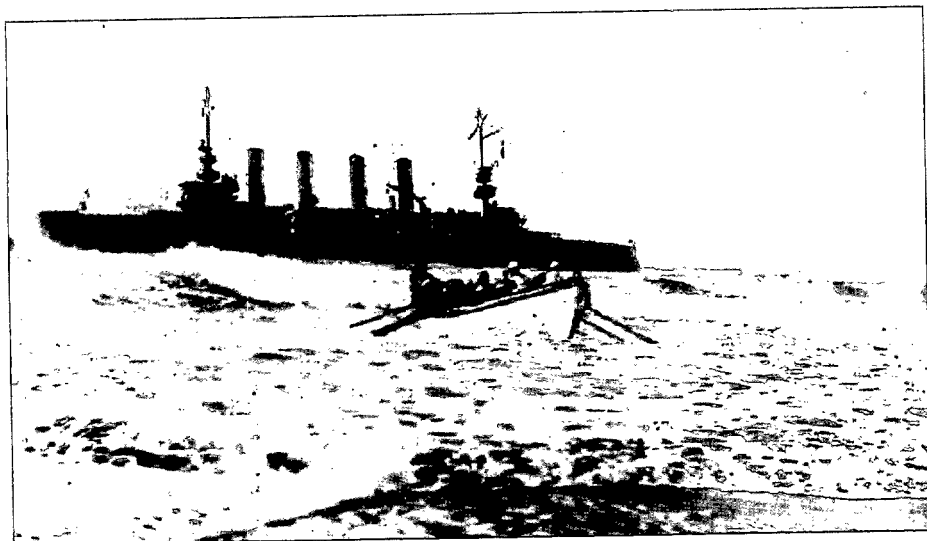




El submarino H-3 poco después de varar en la playa.

eso sí, con la postura un tanto forzada a causa de la aparatosa rejilla adherida al zapato, que ahora atenazaba firmemente en su mano. Y así, con toda solemnidad, siguiendo el paso mientras cantaba y con la mirada al frente, la señora que seguía al gentil caballero se fue por el agujero.

El año pasado, leyendo una monografía sobre accidentes marítimos en la Armada norteamericana, volví a reír con ganas ante uno en concreto cuya «divertida» concatenación de errores me trajo a la memoria la historia anterior. Soy consciente de que, en su momento, tal accidente no debió resultar especialmente divertido a sus protagonistas, pero hablamos de un suceso ocurrido hace casi un siglo cuyas únicas víctimas fueron los egos de los afectados. A fin de cuentas, la risa, aunque objetivamente beneficiosa, va asociada de modo casi infalible a la exposición de un congénere a una situación ridícula si no a algo peor, no hay más que oír cualquier chiste. O sin ir más lejos, repasar la historia anterior. Muy gracioso el caballero públicamente abochornado y desfilando rejilla en mano, para mondarse de risa la pobre señora partiéndose la crisma. Confío, por tanto, en que nadie que haya reído con chistes en los que el protagonista cae por un precipicio o es perseguido por un león me acuse de crueldad por encontrar elementos cómicos en una historia en la que no hubo descalabros corporales. Como se verá en la bibliografía, este artículo,



Evacuación del *Milwaukee*; en otras fotografías se aprecia que el escobén de más a proa tiene su ancla fondeada.

aunque contrastado y enriquecido con otras fuentes, se basa esencialmente en un relato de Kit y Carolyn Bonner subtítulo *A \$7 Million Comedy of Errors*. En su honor estructuraré la «comedia» en actos y... ¡que se alce el telón!

### Primer acto: perder un submarino

Supongo que, quien más y quien menos, sitúa San Francisco de California en el mapa. Si salimos del Golden Gate y navegamos unos 360 km a vuelo de pájaro hacia el NNE llegaremos a la ciudad de Eureka, cerca ya del límite de California con Oregón. Es un importante centro maderero situado en el interior de Humboldt Bay, una bahía donde, por desgracia, los buques no pueden acceder a vuelo de pájaro como nosotros, sino apuntando correctamente a su más o menos estrecha entrada. Y en verdad que es una desgracia, pues los navegantes locales padecen bancos de arena que navegan por su cuenta, traicioneras corrientes, nieblas de aúpa, rompientes de notable fama y renombre y, finalmente, el mal carácter e imprevisibilidad de las aguas locales. Todo esto, y las arruinadas carreras de 27 colegas que por aquellas fechas ya habían perdido su buque en la zona, debía ocupar los pensamientos del agobiado comandante del submarino *USS H-3* cuando, a primera hora de la mañana del sábado 16 de diciembre de 1916, intentaba «apuntar correctamente» hacia la entrada de Humboldt Bay recalando entre una densa niebla y la humareda producida por la industria maderera local.

Tras considerable desgaste de pestañas, uno de los serviolas anunció, para alivio del comandante, que veía «humo por la proa» (algo que en 1916 solía significar «vapor a proa»). La presencia de compañía parecía indicar que iban por buen camino, fue una pena que el humo anunciado por el serviola procediera de la chimenea del aserradero Hammond que, como atinadamente señalan en su relato Kit y Carolyn Bonner, estaba situado en tierra. Pero todavía fue más penoso que, con niebla y el sol de cara, las dunas que tenían ante sus narices se confundieran con la mar y que el ruido de los diesel camuflara el de las rompientes. Un minuto más tarde el submarino, al igual que la chimenea de la serrería, también estaba en tierra, sólidamente clavado en la playa y «sumergido» en un turbador vapuleo de rompientes. Mientras bajaba presto por la escotilla de la vela huyendo de las «aguadillas» y en compañía de la guardia de puente, su desdichado comandante ya debía tener dos cosas claras, que había «recalado» en Samoa Beach (un pelín al N) y que se había convertido en el «colega nº 28».

Aunque se trató de enviar una petición de auxilio por radio, al poco falló la energía eléctrica y el auxilio acabó llegando por una vía más acorde con el espíritu de esta historia: tres niños que iban a la escuela vieron el submarino en la playa y, alucinados, se lo contaron a su maestro, quien les indicó que avisaran desde el teléfono del aserradero a la estación de salvamento del Coast Guard en Humboldt Bay. Inicialmente, el personal del Coast Guard consideró muy peligroso un salvamento desde la mar pero, hacia las 1500 h, tras colocar tres guías a bordo desde tierra con cañón lanzacabos y cosechar tres fracasos al intentar tender el andarivel por los movimientos del submarino y la precaria situación de su dotación, barrida por las olas, el equipo de salvamento obsequió al público con una exhibición de virtuosismo botando una embarcación desde la playa, cruzando las rompientes con ella y consiguiendo colocar un andarivel en el submarino. Poco después toda la dotación estaba en tierra, con la faz un tanto verdosa tras las emociones del día, si hemos de creer el relato.

El *H-3* había entrado en servicio el 16 de enero de 1914, tenía 30 m de eslora y apenas si desplazaba 358 toneladas en superficie. La Armada norteamericana debió razonar que: a) dado que ni siquiera habían disfrutado tres años del juguete, no procedía «olvidárselo» en la playa; b) dado que era más bien pequeñajo, con un pequeño tironcito volvería a estar a flote, y c) dada la proverbial resistencia al vapuleo del casco de un submarino, con una capa de pintura quedaría como nuevo. No era un mal razonamiento y de hecho dos de las tres premisas se demostraron correctas, pero aún faltaban treinta y dos años para que naciera (casualmente en California) el descubridor de la Ley de Murphy y, por ello, en este asunto la Marina norteamericana jugaba con desventaja. En pocos días se presentaron ante la playa el remolcador *USS Iroquois* y el monitor costero *USS Cheyenne* (nodriza del *H-3*) para intentar dar al pequeño submarino el «tironcito» del apartado b) con los 3.400 HP que sumaban entre ambos antes de que la arena, que ya se lo estaba comiendo, se



El *Milwaukee* en la bajamar del día siguiente a su varada.

lo tragara del todo. Tras ímprobos esfuerzos, para Navidades sólo habían conseguido revirarle un poco la popa, y el *H-3* dio la bienvenida a 1917 tomando las uvas en la playa.

Como todo el mundo tiene derecho a una oportunidad, la Marina recibió por entonces una de esas propuestas, que un inglés fino calificaría como *shocking*: con un enfoque ciertamente radical, la Mercer-Fraser Lumber Co (unos madereros locales) ofertaba sacar el submarino por tierra y transportarlo a buen puerto como un simple bulto por apenas 18.000 dólares. No sé si *to scoff* resulta fino en «americano», pero en mis fuentes hay un *the Navy scoffed at this plan* que mi cibernético diccionario se empeña en traducir como «se burlaron». Bueno, puede que pensarán que era un simple problema de caballos y en las películas de John Wayne la caballería en cantidad siempre salva la situación (¡más madera!, que diría Groucho Marx). Pero hablando de madera, ahora recuerdo que en otra película unos madereros norteamericanos se lo montaban de fábula transportando por aire, tierra y agua (en esta secuencia) enormes y pesadísimos troncos a las órdenes de Paul Newman. Si exageramos un poco, un submarino pequeño podría considerarse como un tronco descómunal, ¿no? Pues no, se optó por la más ortodoxa caballería. Concretamente por los veintiún mil caballos del *Milwaukee*.

## Segundo acto: perder un crucero

El *USS Milwaukee* (C-21) ya había nacido con vocación de segundón y, además de ser el segundo de su nombre en la Marina de los Estados Unidos, era el segundo de los tres cruceros protegidos de la clase *St. Louis*, una familia poco exitosa armada con un batiburrillo de piezas cuya disposición podría considerarse un paso atrás con respecto al *Brooklyn* (sí, el que nos vapuleó en Santiago) y cuya protección de «celulosa» (léase madera) podría considerarse una mala herencia del *Olympia* (sí, el que nos vapuleó en Cavite). Como además le habían puesto la quilla en 1902, cabe pensar que en su diseño habrían influido las «lecciones» de la guerra hispano-norteamericana, tan obsoletas como las escuadras que allí nos fueron machacadas. En esta tesitura tiene su gracia imaginarnos al *Milwaukee* como una secreta venganza de Montojo; lo cierto es que entró en servicio en diciembre de 1906, pasó a la reserva en 1908 y fue decomisionado en 1910. Tras volver al servicio activo en 1913, estaba siendo reacondicionado como nodriza de submarinos en el arsenal de Mare Island cuando la quilla del *H-3* estableció contacto con la patria, por lo que, sin haber terminado su reconversión en buque nodriza, el desconcertado crucero hubo de emprender viaje el 6 de enero hacia Humboldt Bay, ahora reconvertido en buque de salvamento. No parece una unidad a la que se tomara muy en serio, leo que *in command of the overall expedition* figuraba el «Lieutenant W. F. Newton», al que quiero suponer más bien «Lt. Cdr.» que «Lt. Jr. Gr.», y ¡horror!, que no *one in the expedition was familiar with large-scale salvage*.

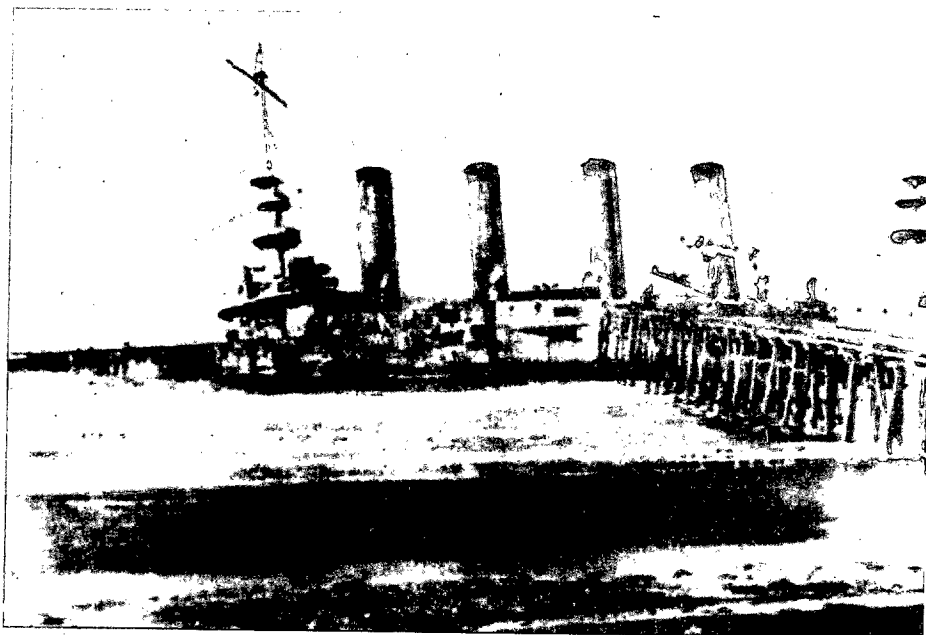
La travesía transcurrió sin novedad y el *Milwaukee* se reunió frente a Samoa Beach con el *Iroquois* y el *Cheyenne*, que ya estaban desarrollando una considerable barba desde el mes anterior por aquellos parajes. El área de trabajo era una playa de orientación NE-SW con fuertes corrientes paralelas a tierra, bancos de arena que cambiaban de situación de un día para otro, una mar de fondo cuyo *fetch* llegaba hasta el Japón y las típicas rompientes a las que se debe que el *surf* sea un invento californiano. La idea era fondear el crucero con las dos anclas espiadas y tender un grueso cable de acero entre una de las piezas artilleras de popa y el submarino. A la hora H, fijada para la segunda pleamar del día 13 de enero, con el *Iroquois* firme en la amura de estribor del crucero para evitar que su proa abatiera hacia el SW con la corriente y el más potente *Cheyenne* por la aleta de babor para ayudar a tirar, se daría avante y se intentaría sacar al submarino. Debo confesar que las dos únicas descripciones detalladas de la maniobra que he podido localizar incurrir en una imprecisión importante: el papel de las anclas, que en todo caso trabajarían sobre un fondo de arena.

El plan de Newton causó una fuerte impresión (negativa) al Coast Guard y a los pescadores locales, cuyas relaciones con Samoa Beach estaban marcadas por el saludable mosqueo que sólo se consigue tras algunos centenares de experiencias desagradables. Y entonces la mar, que debía estar de excelente humor tras

zamparse un submarino, concedió a Newton otra oportunidad en forma de serio «toque». Con el *Milwaukee* ya fondeado a unas cuatro esloras de la primera línea de rompientes, y justamente cuando la lancha prestada por el Coast Guard estaba a punto de llegar a la playa con el cabo mensajero, una enorme ola levantó al crucero dejando al descubierto sus hélices, e incluso la quilla en buena parte de su eslora. Instantes después mensajero, lancha y lancheros eran indignamente arrojados a la playa en desordenado revoltijo. Cuentan las crónicas que los expertos locales rogaron encarecidamente a Newton que desistiera de su plan, pero a media tarde del día 12 todo estaba preparado, con los 6,5 m de calado del *Milwaukee* fondeados en 12,5 de agua y a 500 de las rompientes. También cuentan que una gran multitud de mirones procedente de muchas millas a la redonda se fue concentrando en la playa para no perderse el desastre.

A las 1500 h del sábado día 13 comenzó la maniobra y, apenas comenzada, mamá naturaleza ya había dejado al atribulado Newton en un limbo gris cubriendo la zona de espesa niebla. Algo después (es de suponer que tras levar), la proa del crucero comenzó a caer a babor arrastrada por la corriente y, justo entonces, intervino el espíritu de Murphy (que ya debía flotar sobre las aguas) haciendo que el *Iroquois* se disolviera en la niebla tras hacer trizas su propio remolque con la hélice en lugar de cumplir su parte del plan manteniendo la proa del *Milwaukee* contra la corriente. Bonita situación, un crucero de 9.700 t y 130 m de eslora sufriendo una fuerte corriente de costado en medio de la niebla ¡con la popa sólidamente trincada a la playa y a 500 m de las rompientes! Antes que nadie comience a dar órdenes, conviene considerar, aparte de la inexistencia en 1917 de radar y VHF, un pequeño detalle que podemos olvidar hasta los profesionales: si algo trinca realmente la popa, el timón anexo puede ser tan inútil como un destornillador de plastilina, justamente por eso los remolcadores tienen el gancho a media eslora. Y si alguien quiere dar atrás para coger cancha, no se olvide que, justo a popa, están la playa y el cable de remolque. ¡Y dónde está ese remolcador! ¡Y dónde estamos nosotros! ¿Y por qué ahora la mar viene de través? Y ya está.

Tras recorrer un arco de unos 60° trincada al extremo de un péndulo de 900 m de cable, la popa del crucero golpeó el fondo a las 1542 h y, al poco, la resaca había terminado el trabajo iniciado por la corriente; a las 1610 el *Milwaukee* estaba atravesado sobre la playa con 20° de escora. Consta que el *Iroquois* se pudo buscar la vida entre la niebla (seguramente navegando a ciegas con rumbo NW), y otro tanto debió hacer el *Cheyenne* tras picar remolque. En cambio, el grueso cable de acero que unía al *Milwaukee* con la playa lo arrastró directamente a la tumba. Como el crucero tenía dos ejes unidos a sendas máquinas alternativas, es posible que una ciaboga sobre estribor hubiera dado a su comandante los minutos extras necesarios para largar el remolque, pero pontificar sobre el tema es torear a toro pasado. Hay que decir en honor a Newton que, en las fotos tomadas inmediatamente tras la varada, el único escobén visible tiene el ancla fondeada.



Desastre del *Milwaukee*, apréciase el puente de madera para el ramal de ferrocarril.

### Tercer acto: salvar lo salvable

Cuenta la leyenda que, cuando la enorme resaca llevó en volandas al *Milwaukee* hasta una sonda de cuatro metros y lo dejó tirado a apenas 300 m de la orilla, resonó por la playa un silencioso coro de *I told you so* de los expertos mirones. En un contexto más relajado, su desventurado comandante hubiera podido formular al menos una «cuarta ley de W. J. Newton sobre la atracción universal de los buques»; según la que «todo cable tendido para atraer un submarino hacia un crucero puede atraer igualmente un crucero hacia un submarino» o, alternativamente y en caso de ser de letras, identificar el drástico cambio de papeles entre remolcador y remolcado como una avanzadilla de la inminente «revolución del 17». Pobre hombre, en realidad y bromas aparte, más bien rondaría su cabeza un «pero... ¿cómo ha podido ocurrirme esto?», si no un «pero... ¿qué es lo que me ha ocurrido?».

Si algún lector tiene la misma duda le propondré lo que uno de mis ex comandantes denominaría un «símil hidráulico», y que mis colegas me perdonen: imaginemos a un buque como un carrito de supermercado a «plena carga», ya que, como los buques, los carritos de supermercado cargados se conducen mejor empujando lateralmente su parte trasera hasta que la delantera apunta en la dirección correcta. Continuemos imaginando que somos un

moderno marido-carrista al que le ha tocado en suerte el clásico cascojo con la rueda delantera izquierda fosilizada (la corriente de costado): ahora, si queremos avanzar en línea recta con el carro cargado, habremos de chafarnos la espalda haciendo extraños esfuerzos laterales (el timón), un destrozo muscular que yo conjuraría obligando a mi hija (el *Iroquois*) a tirar de la parte delantera derecha del carro en la dirección adecuada. Y en esto, se nos cuelga de la parte trasera izquierda un niño que quiere ayudarnos (el *Cherokee*), de la trasera una vaca que no se deja arrastrar (el submarino) y la niña se retira a la pata coja con el dedo meñique lesionado por el carro, que al punto comienza a derivar velozmente hacia la esposa del campeón local de lucha libre. El escándalo está asegurado, y dar «avante toda» sólo servirá para que nos partan la cara con más entusiasmo.

Volviendo al caso que nos ocupa, tras recoger del suelo los pedazos de su cara, Newton ordenó emitir por radio una petición de auxilio y, como el mes anterior, enseguida se presentó en la playa un equipo de salvamento armado de andarivel y cañón lanzacabos, pero esta vez con 438 potenciales clientes en lugar de los 25 hombres del pequeño *H-3*. La maniobra de evacuación empezó mal, sólo se consiguió colocar una guía a bordo tras varios intentos, y los continuos movimientos del buque hacían difícil mantener tendido el andarivel con seguridad, por lo que, como era de temer, el primer aeronauta resultó *catapulted into the surf*. Después que el segundo expedicionario sufriera *the same fate* se enmendó el anclaje del andarivel a un punto más elevado del crucero y, por lo que leo, simultáneamente comenzaron a disminuir los movimientos del buque, un cambio de coyuntura que debió aliviar la ansiedad del siguiente «voluntario» y facilitar el exitoso aterrizaje de los 435 que le seguían en la fila. No olvidemos que la varada había ocurrido en pleamar y que, según bajaba la marea, no solamente el casco estaría mejor asentado en la playa, sino que se trabajaría con un andarivel más corto. Cuando las circunstancias de la marea lo permitieron se finalizó la evacuación mediante barqueo y, ya en tierra, la dotación fue alojada inicialmente en la serrería Hammond, en el Club Sequoia y hasta en domicilios particulares, pues el vecindario se desvivió en hacer entrar en calor a los naufragos mediante hogueras, café, mantas... y generosas raciones de whisky que, según consta, terminaron por animar considerablemente la velada.

En buena lógica la Marina podía haber enviado un acorazado para rescatar al crucero, pero sus mandamases ya debían estar algo escamados con Samoa Beach y al final terminaron enviando a los chatarrereros, aunque también con gran estilo. La Mercer-Fraser Lumber Co. (la de los madereros radicales) recibió el encargo de tender un puente de madera desde la playa hasta la cubierta del *Milwaukee*; y la Northwestern Pacific Railroad (la de las películas del Oeste) el de construir un ramal de ferrocarril sobre dicho puente. Y así nació Camp Milwaukee; durante los meses siguientes y a despecho de la condenada playa, cientos de toneladas de artillería, munición, suministros y maquinaria





El H-3 «navegando» por la playa bajo el mando de los madereros.

de todo tipo abandonaron el crucero por vía férrea hasta quedar éste reducido a un cascarón vacío. En marzo de 1917 la Marina de Estados Unidos decomisionó por segunda vez al *Milwaukee*; en noviembre de 1918 un temporal le partió el espinazo y al año siguiente fue dado de baja como unidad naval. Sus restos fueron vendidos por 3.000 dólares en agosto de 1919 pero, durante el siguiente cuarto de siglo, permanecieron tirados en la playa y más o menos de una pieza, hasta que, durante la siguiente guerra, la demanda de metal hizo rentable el desguace de la parte aún visible.

Pero el puente de madera no fue el único encargo que la Mercer-Fraser recibió de la Marina. En apenas un mes, tras un cuidadoso estudio y colocación de unos rodillos bajo la quilla, los madereros se las arreglaron para extraer el submarino de la playa y llevárselo a rastras sobre las dunas hasta Humboldt Bay, donde el 17 de abril de 1917 ya estaba a flote y listo para dar avance, y todo por unos módicos 18.000 dólares. Con tipos así se comprende que la conquista del oeste fuera un juego de niños. El H-3 permaneció en servicio activo como buque insignia de la SubDiv7 y con base en Los Ángeles hasta 1922, año en que se trasladó con el resto de su escuadrilla a Hampton Roads para ser decomisionado; en 1930 causó baja como unidad naval y al año siguiente fue desguazado. Su peculiar programa de extensión de servicio

activo había salido por un total de 7.018.000 dólares: 7.000.000 en concepto del coste de un crucero protegido y 18.000 en concepto de gastos varios.

Para entonces ya hacía un año que también habían sido vendidos como chatarra los dos hermanos del *Milwaukee*, el *St. Louis (C-20)* y el *Charleston (C-22)*, y tres que había sido dado de baja, en 1928, el tornadizo remolcador *Iroquois*. Es curioso comprobar que el monitor *Cherokee*, ya anacrónico en 1917, todavía figuraba en situación de actividad en un registro de 1936; pero aún lo es más descubrir que el último superviviente de esta historia haya resultado ser el propio *Milwaukee*, pues la voracidad de las arenas y la parsimonia de sus desguazadores han conseguido que, al día de hoy, el cadáver sin superestructuras del viejo crucero permanezca profundamente enterrado en Samoa Beach a la espera del Juicio Final. Aunque no he podido localizar referencias posteriores acerca del pobre Newton, confío y deseo sinceramente que la suerte le haya tratado el resto de sus días con más consideración que aquel nefasto 13 de enero.

### Conclusiones: salvar la cara

He comenzado este artículo con una historia apócrifa, y finalizaré con otra, la de aquel militar golpista del siglo pasado que, tras ver fracasado su pronunciamiento y comparecer ante un consejo de guerra, fue requerido por el fiscal a confesar «qué apoyos esperaba conseguir para su intentona». Su respuesta («el suyo, de haber triunfado») es un buen exponente de la importancia de la suerte. Resultaría divertido constatar cuántas veces una deficiente planificación, marinera o militar, habrán propiciado un improbable éxito en circunstancias desesperadas y el consiguiente reparto de premios. Puedo imaginarme perfectamente a un Newton que hubiera sacado el submarino de un tirón, condecorado, ascendido y dando conferencias de maniobra en Annapolis. Su desprecio por la oceanografía no sería otra cosa que audacia, los expertos locales se verían reducidos a pusilánimes provincianos y cualquiera de nosotros que hubiera pedido otros dos remolcadores y quinientos metros adicionales de cable tildado de inseguro mediocre. Y en esto, alguien que es incapaz de mantener su propio remolque a salvo de su propia hélice hace estallar la burbuja originando que, un siglo más tarde, en lugar de dar nombre a una escuela de maniobra, Newton figure asociado a *an amateur approach to salvage*.

De esta aventura yo extraería dos conclusiones, una marinera y otra institucional. La marinera es obvia: si queremos seguir disfrutando de las ventajas de un timón que sirva para algo, hay que tener mucho cuidado con lo que hacemos firme a popa. Aunque el problema no resulte evidente en aguas abiertas y en una unidad naval sobrada de caballos, puede darse el caso de que un buque «menos gris» (o un escenario más confinado) no haga descubrir nuevos signi-

ficados para la palabra impotencia. La otra conclusión es más subjetiva. Releyendo un artículo aparecido hace tres años en esta misma revista sobre la pérdida del crucero *Blas de Lezo* (tras comerse en 1932 un pedrusco no cartografiado), se puede observar que gran parte del relato está dominado por el estruendo de otro tipo de pedruscos cayendo sobre el tejado de la empresa.

Por contra, no he podido descubrir entre el material con el que he pergeñado esta historia un solo ataque contra la Marina norteamericana más allá de la sana guasa para con alguno de sus componentes. De hecho, y pese a lo espectacular del doble desaguisado, ha sido por auténtica chiripa como me he enterado de un suceso que, tras algunas desinhibidas carcajadas, fue superado sin más. Tiemblo sólo de imaginar que salvamento tan notable hubiera tenido lugar en un país con tan poco sentido del humor como el nuestro. Hasta la marina más potente del mundo está compuesta de simples seres humanos, pero mucho me temo que, transcurridos ochenta y tres años, los componentes de la nuestra aún podríamos escuchar la historia (en coplillas populares) al circular por las calles (disfrazados de lagarterana) camino de nuestro destino (una zódiac con tirachinas).



#### BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Este artículo está basado fundamentalmente en la obra de Kit y Carolyn Bonner, *Great Naval Disasters. U. S. Naval Accidents in the 20th Century* (MBI Publishing Co, Osceola WI, 1998). Lo esencial del relato he podido contrastarlo en Internet sobre una recopilación de J. Christley del *U.S. Naval Submarine Force Information Book* y, también en Internet, en una transcripción del vol. 4 de la edición de 1969 del *Dictionary of American Naval Fighting Ships*.

Volviendo al papel, algunos datos proceden de la edición facsímil del *Jane's* de 1919 (Studio Ed., London 1990), de *Les Flottes de Combat* (Société de Editions, París 1936) y de la edición española de la obra de Guido Gallupini, *Cruceros de Todo el Mundo* (Espasa-Calpe, Madrid, 1984). Los Bonner citan en su bibliografía una obra monográfica que no he podido consultar: *The Loss of the Navy Cruiser USS «Milwaukee»* (Hillman Raymond, Pride of the River, 1994). Finalmente, si alguien desea ajustarme las cuentas, estoy en: jartorre@eresmas.com (con perdón).

# EL ALMIRANTE DON AUGUSTO MIRANDA Y GODOY EN LA HISTORIA NAVAL DE ESPAÑA

*Dichoso aquel que recuerda a sus antepasados con agrado, que gustosamente habla de sus acciones y de su grandeza, y que serenamente se alegra viéndose al final de tan hermosa fila. (Goethe)*

Jaime ANTÓN VISCASILLAS



E cumplen ochenta años de la muerte del almirante don Augusto Miranda y Godoy (1855-1920), figura insigne de nuestra historia naval, jefe de gran inteligencia y prestigio, que destacó como hombre de ciencia y que fue, como ministro de Marina, verdadero artífice del resurgir de la Armada en el primer cuarto de siglo, tras el desastre de 1898.

Ochenta años es tiempo propicio como aniversario para recordar de nuevo su relevante y señera personalidad, y sirvan por ello estas líneas para cumplir ese propósito, que hago con la mayor gratitud y legítimo orgullo de *ius sanguinis* y porque es noble tradición en la Armada honrar la memoria de nuestros antecesores más antiguos en el escalafón. Como bien rezan las Reales Ordenanzas, el homenaje a los héroes que forjaron y defendieron la Patria es un deber de gratitud y un motivo de estímulo para la continuación de su obra.

## Los primeros años

Natural de Archidona, provincia de Málaga, había nacido don Augusto el día 27 de mayo de 1855. Muy jóvenes, su hermano Luciano y él deciden hacer de la Armada su profesión e ingresan juntos respectivamente con los números uno y dos, formando parte de la primera promoción de la Escuela Naval Flotante, así denominada por estar habilitada a bordo de la fragata *Asturias*, con base en Ferrol, y cuyo director era el laureado capitán de navío don Victoriano Sánchez-Barcáiztegui, héroe de El Callao.



El almirante don Augusto Miranda.

insurrectas en Cuba. Fue oficial de derrota y profesor de guardias marinas en las fragatas *Carmen* y *Blanca*, y segundo comandante del vapor *Vulcano* y del cañonero *Pilar*.

Infatigable estudioso de los más diversos campos del saber, desde muy pronto realiza investigaciones científicas, siendo autorizado por Real Orden de 1 de junio de 1878 para construir una corredera electro-mecánica en Cádiz, que había diseñado y presentado a las autoridades, desempeñando esta comisión durante varios meses.

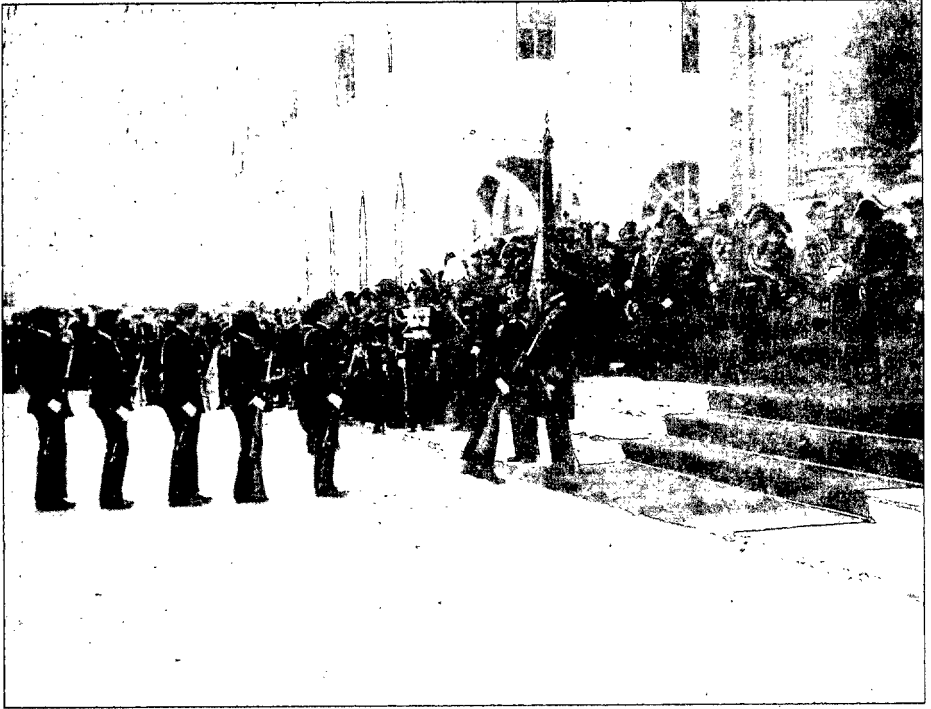
Entre 1883 y 1888 fue profesor de la Escuela Naval Flotante, publicando sus dos mejores obras científicas, los libros *Lecciones de cálculo infinitesimal e integral* y *Mecánica racional y aplicada* y *Principios generales de Mecánica*, ambos declarados oficialmente de texto en la Escuela Naval. Serían, asimismo, premiados por la Academia de Ciencias de París, y adoptados como manuales de texto, de estudio y consulta en varias academias militares de América, y en otros centros docentes de España y del extranjero.

Al cesar en su cargo docente en la escuela y pasar a petición propia a situación de supernumerario, estableció en el mismo Ferrol, con don Venancio Pérez Machado y don Ramón Estrada, el Colegio de la Marina, academia preparatoria de ingreso, por la que pasaron casi en su totalidad ocho o diez

Luciano Miranda, brillante oficial de Marina, vería truncada su vida y prometedora carrera por su temprana muerte, acaecida en el arsenal de La Habana, siendo alférez de navío.

Por su parte, nuestro biografiado, tras terminar sus estudios en la *Asturias*, es nombrado guardia marina de 2.<sup>a</sup>, embarcando a continuación en la fragata *Victoria* que al poco tiempo se incorpora en Barcelona a la escuadra, realizando un crucero por España, con objeto de conducir a S. M. el rey don Amadeo I a varios puertos del norte. Posteriormente, en la fragata *Concepción*, realiza un viaje de instrucción en redondo a las Filipinas.

En los empleos de alférez de navío y teniente de navío estuvo embarcado en diversos buques, surcando prácticamente todos los mares del mundo. Desempeñó múltiples comisiones y destinos a flote, tomando parte activa en acciones de guerra contra fuerzas



S. M. el rey Alfonso XIII preside en San Fernando una jura de bandera en la Escuela Naval, acompañado por el almirante Augusto Miranda y otras autoridades.

promociones de futuros oficiales de la Armada, de manera que hubo una época en que la mayoría de sus subordinados habían sido alumnos suyos en la escuela o en el colegio, circunstancia que influyó no poco en la autoridad que nadie le discutía, ni *sotto voce* en sus mandos de buques.

Vuelto a servicio activo, en noviembre de 1891 pasó destinado a la Secretaría del comandante general del Arsenal de Ferrol; en abril de 1895 ascendió a teniente de navío de primera clase, y en marzo de 1896 fue nombrado jefe del 3.º negociado del Estado Mayor del Departamento de Ferrol.

En esta época fue precursor de la energía eléctrica en Ferrol, llevando a cabo un estudio técnico y de viabilidad para la construcción de una central hidroeléctrica en el lugar denominado «la Fervenza» para el aprovechamiento de aguas del río Vellele (así denominado entonces el que hoy se conoce como Belelle, en los términos municipales de Neda y Fene), poniendo sin duda las bases del posterior aprovechamiento de este caudal para la obtención de energía eléctrica —explotación que continúa en la actualidad con la central de Fenosa—, y la traída de aguas de este manantial a Ferrol, que todavía hoy sigue prestando servicio a la Marina y a determinadas zonas de la ciudad.

## Campaña en las Filipinas y mandos navales posteriores

Durante todo el año 1898 fue comandante militar de la estación naval de la isla del Corregidor, en Manila, soportando allí los días amargos de la guerra, y, tras los combates, fue hecho prisionero de los norteamericanos. A este respecto, en el interesante libro *Historias de la Historia* (Círculo de Lectores, 1983), su autor, Carlos Fisas, relata una anécdota sobre el cautiverio del entonces teniente de navío de primera clase Augusto Miranda —aunque por error evidente lo sitúa en Cuba en lugar de Filipinas— señalando que «tras la heroica resistencia de los españoles, los americanos enviaron sus botes y condujeron a bordo de sus acorazados y hospitales a prisioneros y heridos». Entre los primeros figuraba un oficial, Augusto Miranda, que llegaría a ser almirante y ministro de Marina. Éste solicitó desembarcar, bajo palabra de honor, con objeto de atender a su familia que allí residía y cuya situación no podía por menos de ser muy crítica en aquellos momentos. Se le concedieron dos horas. Cuando había transcurrido poco más de la mitad del permiso, anunciaron a Miranda que un oficial del barco preguntaba si estaba en casa. Miranda refrenó su cólera a duras penas: mediando la palabra de un marino español, no podía aceptar que se pretendiese vigilar su cumplimiento. Pronto tuvo que rectificar. El marino americano le dijo, sencillamente: «Vengo a traerle su espada. El comandante no quiere que cruce usted la ciudad sin espada en una hora tan concurrida».

Retornado a España, pasó destinado al Estado Mayor del Departamento de Ferrol y, en julio de 1900, se hizo cargo de la segunda comandancia del crucero *Infanta Isabel*. Ascendido a capitán de fragata en julio de 1901, pasó a ser segundo comandante en la comisión hidrográfica a bordo del aviso *Urania*, tomando parte muy activa en el levantamiento de las cartas del Cantábrico. En agosto de 1905 embarcó en el crucero *Cardenal Cisneros* como segundo comandante, destacando su actuación al salvar a la dotación del mismo después de haber chocado contra los bajos rocosos de Meixedo, en la costa gallega, a la salida de la ría de Muros, el 28 de octubre de ese año, perdiéndose totalmente. La prensa española, al dar cuenta del siniestro, decía: «Gracias a la sangre fría y precisión del segundo comandante Sr. Miranda, se logró el salvamento completo de la tripulación».

En enero de 1906 fue nombrado ayudante mayor del Arsenal de Ferrol, y en esa época, entre otras cosas, lleva a cabo el levantamiento del plano de la cuenca del río de La Graña. En agosto de 1907 es destinado como segundo comandante del crucero *Princesa de Asturias*. En abril de 1908 pasó a ser comandante del cañonero *Doña María de Molina*, cuyo mando desempeñó durante dos años, realizando numerosas misiones en aguas africanas.

El 18 de abril de 1910 fue promovido al empleo de capitán de navío, y se le nombró para estudiar la organización y sistemas de enseñanza de las escuelas navales de Alemania, Austria, Italia e Inglaterra, países a donde



Mandos de la escuadra internacional enviada al mar Bósforo con ocasión de la guerra entre Turquía y los estados Balcánicos, en la que se entregó el *Reina Regente* al mando de Augusto Miranda (que está sentado en tercer lugar empezando por la derecha).

viajó en compañía del teniente de navío de primera clase don Manuel Andújar y Solana, redactando posteriormente una pormenorizada y rigurosa memoria. Asimismo, redactó un *Proyecto de Bases para la educación y enseñanza de los oficiales del Cuerpo General de la Armada*, que constituyó un magnífico estudio-programa, con los criterios navales más modernos de su época para el establecimiento de las bases y reglamentos de enseñanza de la futura Escuela Naval de San Fernando. Ambos tratados fueron publicados en la REVISTA GENERAL DE MARINA en noviembre y septiembre de 1911, respectivamente.

### Comandante del crucero *Reina Regente*

Por Real Orden de 9 de febrero de 1911 fue nombrado comandante del crucero *Reina Regente*; se trataba del segundo crucero de este nombre; el primero sucumbió en un terrible y misterioso naufragio en marzo de 1895, a unas millas de Tánger, con sus más de 390 miembros de dotación.

En junio de 1911 participó en una de las espectaculares revistas navales celebradas en Spithead con motivo de la coronación del rey Jorge V; en julio,



desde Santander dio escolta al yate real *Giralda*, que llevaba a bordo a S. M. el rey don Alfonso XIII hasta Inglaterra, donde este último participó en las regatas de Cowes, regresando en agosto.

En las postrimerías del año 1912, con motivo de la guerra entre Turquía y los estados Balcánicos —Grecia, Bulgaria, Serbia y Montenegro—, se temió una revolución, y por ello se reunió en el Bósforo una nutrida escuadra internacional que fondeó en Constantinopla en un intento de neutralizar el mar Negro. Formaban parte de la misma numerosos buques de Alemania, Francia, Inglaterra, Italia, Rusia, Holanda, Rumanía y España.

Por nuestra parte, la designación del crucero *Reina Regente* para representar a España en aquel cónclave naval, como escribió Juan B. Robert en esta misma REVISTA GENERAL DE MARINA (en su número de abril de 1945): «... no fue hecha al azar entre los demás buques de guerra disponibles. En realidad, se eligió en atención a las especiales cualidades de su comandante, el capitán de navío don Augusto Miranda, que en distintas oportunidades había probado sus altas dotes diplomáticas y, además de su conocimiento de idiomas, el de personalidades e instituciones políticas extranjeras».

Zarpó el *Reina Regente* del puerto de Málaga el 7 de noviembre de 1912, llegando a Constantinopla el día 15, mandado por el gobierno de S. M., y a las órdenes del ministro plenipotenciario de España fondeó en el Bósforo. El 18 desembarcó la «columna» para proteger a los extranjeros y las legaciones. El 28 reembarcaron estas fuerzas sin novedad.

Allí permaneció durante varios meses. Añadía Robert que: «En una de las reuniones de almirantes y comandantes que se celebraron —en ocasiones escabrosas discusiones entre mandos de potencias que pronto serían beligerantes—, los términos conciliadores y bien enfocados de don Augusto facilitaron una solución, acogida con general beneplácito. Éxito que en las sucesivas originó que los almirantes solicitaran más de una vez la sensata y ecuánime opinión del capitán de navío español, que prevalecía».

### **Almirante cinco veces ministro de Marina, 1913-1919**

La noticia de su promoción al Almirantazgo le llega a don Augusto en Constantinopla, 13 de marzo de 1913, a bordo del *Regente*, siendo relevado interinamente por su segundo, que entregará después el mando al nuevo comandante, capitán de navío don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y Villar.

Se abre a partir de aquí una nueva e ilusionante etapa en la carrera de don Augusto Miranda, en la que llegará a ocupar numerosos cargos importantes y la más alta responsabilidad de la Armada formando parte de cinco gobiernos de la nación, ostentando la cartera de Marina en los tres empleos del Almirantazgo.

Durante su permanencia en Ferrol como jefe del arsenal, es nombrado vocal de la Junta de Unificación de calibre de artillería para la defensa de costas, constituida en el Ministerio de la Guerra, comisión que desempeña en Madrid durante el mes de mayo.

Poco después, el nuevo presidente del Consejo de Ministros, el conservador don Eduardo Dato, a instancia de S. M. el rey don Alfonso XIII, le encarga la cartera de Marina. Jura el cargo y toma posesión como ministro de Marina el 27 de octubre de 1913.

Desde el primer momento se propone llevar a cabo un ambicioso programa de construcciones navales y un plan de reestructuración de la Armada, que incluía la rehabilitación de arsenales y construcción de nuevas bases navales, además de la creación del Arma Submarina, lo que en conjunto suponía una verdadera reconstrucción con los criterios más modernos.

Pero antes de presentar el plato fuerte de la que será llamada «segunda ley de Escuadra», Miranda propuso iniciar las obras de una unidad aislada, un crucero, de los que tan necesitada estaba la flota, para dar continuidad a las construcciones de la Ley Ferrándiz de 7 de enero de 1908.

Así lo decidió el Gobierno a moción del ministro Miranda, que propuso el tipo de crucero explorador *Scout* según la terminología inglesa de la época, que constituía una unidad relativamente ligera que sacrificaba su protección en favor de la velocidad, y lo convertía en un buque altamente operativo y muy eficaz en la guerra naval.

A pesar de la gravedad de la situación internacional, un amplio sector parlamentario de las Cortes se opuso al proyecto que, no obstante, ante el temor de despidos en los astilleros debido al avanzado ritmo de las construcciones y la posible inactividad de aquéllos, alguien insinuó en la oposición que si el buque se destinaba a escuela, obtendría la benevolencia izquierdista. El sector opositor confundió torpemente *scout* y «escuela», creyendo que significaban lo mismo, y el almirante Miranda aprovechó sagazmente el equívoco, consiguiendo la aprobación de la Ley de 30 de julio de 1914 que autorizó su construcción. Así nació el crucero explorador *Reina Victoria Eugenia*, construido en Ferrol y botado el 21 de marzo de 1920. Este buque tendría una larga vida, siendo posteriormente rebautizado, a causa de las vicisitudes políticas, con los nombres de *República* y, después, *Navarra*.

Miranda presentó un programa de nuevas construcciones que tendría que ser una continuación del de 1908, y que será conocido como Primer Plan Miranda. Este proyecto, aprobado por Real Decreto de 29 de abril de 1914, fue presentado y leído en las Cortes, aunque Miranda decidió retirarlo antes de su discusión para modificarlo radicalmente en vista del estallido de la guerra europea en agosto de ese año.

El proyecto de ley *non nata* preveía la construcción inmediata de un acorazado de coste aproximado de sesenta millones de pesetas (cada uno de los *España* se presupuestó en poco más de cuarenta y dos millones), que debía

lanzarse al agua en 1917, poniéndose en su misma grada otro igual a continuación; dos cruceros rápidos contratorpederos de unas mil toneladas y precio de cuatro millones y medio de pesetas cada uno; seis submarinos, presupuestados en unos tres millones por unidad; 25 millones para terminar las construcciones pendientes de la ley de 1908 y gastos complementarios, más otros 50 millones para mejora de las bases navales y material flotante auxiliar.

La conflagración europea que poco después degeneró en guerra mundial y la prudencia más elemental aconsejaban no emprender la ejecución de un plan tan vasto de nuevas construcciones, cuando se esperaba que el curso de los acontecimientos, recogiendo las enseñanzas prácticas de la guerra en la mar, operaría una revisión profunda en los tipos de los futuros buques. La experiencia real demostró que la tan cacareada supremacía del acorazado —se puso de manifiesto— era fácil víctima de la audacia de los pequeños submarinos, que se revelaron como la más eficaz fuerza naval durante la primera guerra mundial.

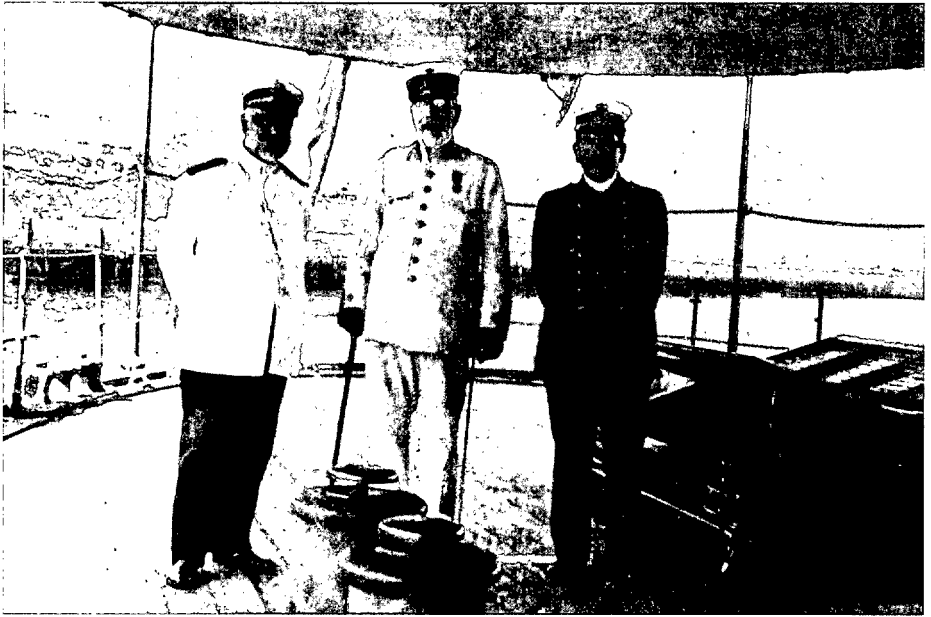
Todo ello influyó en el ánimo y pensamiento del almirante Miranda, que confirmó sus ideas respecto a la importancia decisiva del arma submarina en la guerra naval.

### **La Ley Miranda de 17 de febrero de 1915**

Elaborado un nuevo programa, las Cortes aprobaron con relativa rapidez, merced al prestigio ganado por el ministro Miranda, la que sería segunda ley de escuadra, que ha pasado a la historia como Ley Miranda, y que fue sancionada por S. M. el rey don Alfonso XIII, gran entusiasta de la Armada, el 17 de febrero de 1915.

La ley, que supuso el nacimiento del Arma Submarina española, establecía en su artículo primero: «Con el fin de dotar a la Nación en breve plazo de los elementos de defensa marítima absolutamente indispensables para el mantenimiento de su autonomía y de la integridad de su territorio, se procederá por el Gobierno a contratar la ejecución de las obras siguientes, sujetándose a los preceptos contenidos en la ley de siete de enero de mil novecientos ocho que no sean por la presente derogados», que comprendían básicamente fuerzas ligeras de superficie y submarinos en apreciable cantidad:

- Cuatro cruceros rápidos, por valor de 60 millones de pesetas.
- Seis cazatorpederos o destructores, presupuestados en 30 millones.
- Veintiocho submarinos de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina, 110 millones.
- Tres cañoneros, por valor de nueve millones.
- Dieciocho guardacostas, seis millones.
- Minas y otras defensas submarinas, nueve millones.
- Obras y materiales no previstos, seis millones.



En total, 230 millones de pesetas a invertir en seis anualidades. Independientemente de todo lo anterior, el artículo segundo relacionaba las obras a realizar en arsenales, bases navales y habilitaciones nuevas en puertos de refugio, así como la construcción de material flotante necesario, por un importe total aproximado de 40.345.000 pesetas, que sería prolijo enumerar aquí por su variedad y cantidad.

La guerra mundial duró mucho más de lo esperado, y la Ley Miranda de 1915 tuvo que prolongar los plazos de sus construcciones y sufrir algunas pequeñas modificaciones en cuanto a los buques previstos, y muy grandes en cuanto a los precios de coste; pero tales alteraciones fueron obra ineludible de las circunstancias.

La Ley Miranda se cumplió casi en su totalidad, excepto en lo relativo a los 28 submarinos a que aspiraba.

Se construyeron los cuatro cruceros de la serie prevista, que fueron: el *Príncipe Alfonso* (después rebautizado *Galicia*), *Almirante Cervera*, *Blas de Lezo* y *Méndez Núñez*; se emprendió la primera serie de los siete destructores clase *Churruca*, posteriormente ampliada a siete más en una segunda serie; se construyeron los tres *Alsedo*, *Velasco* y *Juan Lazaga*, y los tres cañoneros *Cánovas del Castillo*, *Canalejas* y *Dato*.

Por lo que se refiere a los submarinos, se adquirieron el *Isaac Peral*, en los Estados Unidos —y con él entraron en servicio los primeros motores diesel, a flote, de la Armada—, y los tres tipo A o Laurenti, en Italia, que recibieron los

numerales A-1 (*Narciso Monturiol*), A-2 (*Cosme García*) y A-3; adquisiciones que lo fueron a naciones entonces todavía no beligerantes y, por tanto, susceptibles de vender barcos de guerra a un país extranjero.

La adquisición de los submarinos fue posible gracias a que el almirante Miranda introdujo muy certeramente un artículo adicional al texto de la Ley de 17 de febrero de 1915, que rezaba: «Se autoriza al Ministro de Marina para adquirir, por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta ley, hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento. Se le autoriza, asimismo, para organizar el servicio en los submarinos con oficiales del Cuerpo General de la Armada, y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los de Contra maestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material, dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto». De esta forma, Miranda quedaba en posesión de la fuerza legal para dar el primer y decisivo paso en el nacimiento del Arma Submarina española, del que con todo merecimiento debe ser considerado como su fundador o creador.

Por Real Decreto de 23 de septiembre de 1915 fue promovido al empleo de vicealmirante.

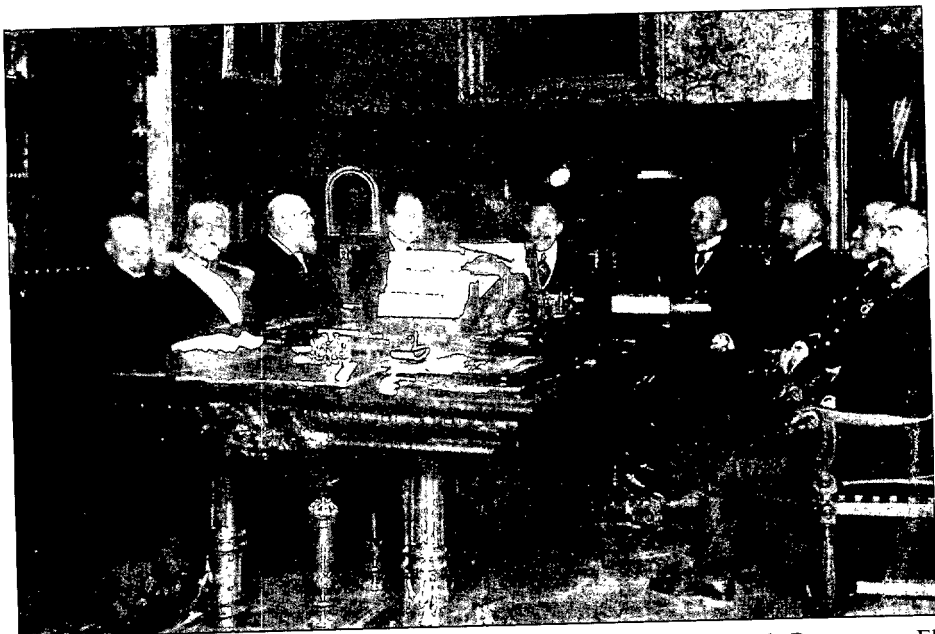
En julio de 1916, el almirante Miranda nombró al capitán de corbeta don Mateo García de los Reyes comandante del submarino A-1 y jefe de la escuadrilla, el cual viajó con los correspondientes núcleos de dotación a La Spezia, donde adquirieron la aptitud de submarinos y siguieron la construcción de los mismos, que fueron entregados en agosto de 1917. García de los Reyes tendría un papel destacado como organizador y primer jefe de la recién nacida Flotilla de Submarinos.

El nacimiento del Arma Submarina originó la necesidad de nuevas bases o estaciones navales secundarias, y al amparo de la Ley Miranda se crearon las de La Graña, Ríos, Villagarcía y Marín (en Galicia), San Fernando y Mahón.

Gracias a la Ley Miranda y a su antecesora la Ley Ferrándiz, España se dotó de una escuadra respetable de la que estábamos absolutamente necesitados para defender dignamente nuestros intereses marítimos.

Fue firme defensor de la neutralidad de España en la primera guerra mundial y tal vez el paladín de ella en el gobierno Dato, hasta el punto que, como garantía de ella, continuó al frente del Ministerio de Marina con el advenimiento del nuevo gabinete, presidido por el conde de Romanones, el 9 de diciembre de 1915. A la caída de éste, el 20 de abril de 1917, es confirmado en el nuevo Gobierno, esta vez presidido por don Manuel García Prieto, que tendrá una corta duración, hasta el 11 de junio de ese año.

La presencia de don Augusto Miranda en tres gobiernos sucesivos, y no precisamente por espontánea decisión de alguno de sus presidentes, lo convirtió en el primer ministro español que continuó en el desempeño de su cargo con dos partidos políticos diferentes en el poder, hecho hasta entonces inédito.



El Rey preside un consejo de ministros, en palacio, en una de los gobiernos de Romanones. El segundo por la derecha es el almirante Miranda.

Igualmente, su primera etapa ministerial (27 de octubre de 1913-11 de junio de 1917) fue de las más dilatadas hasta esa época en el departamento de Marina que registra la historia, y se debió fundamentalmente a la voluntad expresa de S. M. el rey don Alfonso XIII, que comprendió y alentó en toda su magnitud la extraordinaria importancia del programa del almirante Miranda, que hacía necesaria su permanencia en el Gobierno.

Tras su salida del consejo de ministros, en el que fue sustituido por el contralmirante don Manuel de Flórez, quedó disponible para eventualidades en la Corte, hasta el 7 de octubre de 1917 en que fue nombrado comandante general del apostadero de Cádiz. El 14 de marzo de 1918 pasa a ser comandante general de la Escuadra de Instrucción, y de nuevo vuelve a ser ministro, ahora por cuarta vez, en un gobierno de los calificados de «nacionales o de concentración», presidido por don Antonio Maura, desde el 20 de julio al 9 de noviembre de ese año.

Cesa como ministro y es nombrado jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte, cargo que desempeñará hasta el 15 de abril de 1919, cuando es nombrado, por quinta vez, ministro de Marina en un nuevo y efímero gobierno presidido por don Antonio Maura. El 12 de junio de 1919 es promovido al empleo de almirante de la Armada. Por Real Decreto de 20 de noviembre de ese año, vuelve a ser jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte, y en enero



de 1920 S. M. el Rey, que admiraba y conocía bien las cualidades de nuestro almirante, le honró con el encargo de formar nuevo gobierno bajo su presidencia. El propósito del monarca era formar un gobierno fuerte e independiente que solventase los problemas y la crisis política que los últimos gobiernos de concentración no habían sido capaces de remediar, situando al frente del mismo a un hombre desligado de compromisos políticos. Don Augusto, con su salud muy quebrada, declinó amablemente su designación hasta tanto se recuperase plenamente de su dolencia, que implicaba someterse a una operación quirúrgica. Complicaciones postoperatorias le provocaron la muerte, falleciendo cristianamente, a la vera del sepulcro del Santo Patrón de España, en el Hospital Real de Santiago de Compostela, el 28 de abril de 1920.

Posiblemente el destino de España hubiese sido distinto de haber alcanzado la más alta magistratura de la nación en lo que ha sido un capítulo inédito de nuestra historia.

Ésta fue a grandes rasgos la trayectoria vital de este extraordinario almirante y ministro, excelente marino y eficaz gobernante, cuyo prestigio le llevó a ser nombrado senador vitalicio del reino, por designación regia, y a poseer gran número de condecoraciones, cuya personalidad merece calificarle de auténtico estadista, y cuya vida entera estuvo entregada al servicio de la Armada y al engrandecimiento de España.

### Homenajes y epitafio

Tras su repentina muerte, S. M. el rey don Alfonso XIII se sirvió dictar un real decreto sobre honores, de fecha 30 de abril de 1920, que comenzaba diciendo: «Queriendo dar un alto testimonio del profundo dolor que ha causado en Mi Real ánimo el fallecimiento del Almirante de la Armada, ex Ministro de la Corona, Don Augusto Miranda y Godoy...».

La Armada, a la que sirvió en cuerpo y alma, le rindió homenaje en su día bautizando con su nombre meritísimo uno de los excelentes buques construidos según su programa, y que fue el destructor *Almirante Miranda*, perteneciente a la segunda serie de la clase *Churruca*.

Por su parte, el Ayuntamiento de Mahón, de cuya base naval fue impulsor, le dedicó un monumento coronado por un busto de su persona, situado en la plaza del mismo nombre, que fue inaugurado el día de la Virgen del Carmen del año 1927, a cuyo acto solemne asistieron autoridades y los hijos del insigne almirante, los entonces ya ilustres ingenieros navales de la Armada don Augusto y don Pedro Miranda y Maristany. Este monumento ha sido recientemente reinaugurado tras una remodelación urbanística de la zona, en 1994.

También, la noble villa de Marín le recuerda con el nombre de una de sus calles, situada precisamente frente a la Escuela Naval Militar, como queriendo evocar el origen de la misma, que fue la base naval fundada por don Augusto Miranda.

Por último y para terminar, reproducimos como expresión clara de justicia histórica lo que dijo esta misma REVISTA GENERAL DE MARINA con motivo de su muerte: «La Patria se ve privada de sus servicios cuando mayores frutos podían esperarse de sus dotes excepcionales, maduras ya por la experiencia; cuando su energía y sus altos prestigios hubieran podido ser más útiles, acaso más necesarios, dentro de la Marina; cuando su inteligencia poderosa habría aportado valiosísimo concurso a futuros gobiernos cuyas posibilidades de éxito han de estar condicionadas por una clara visión del porvenir».







Aviso de temporal. Isla de Tambo, ría de Pontevedra. (Foto: P. A. Pérez Núñez).

# LOS BORBONES Y FERROL

Cachita NÚÑEZ



OS marinos tienen que sentirse orgullosos de la afición a la mar de la familia real. No hay nada que una más que la afinidad de gustos. Ahora que están de moda los genes, sabemos que los Borbones siempre fueron aficionados a la mar. En Ferrol, Felipe V, Fernando VI y, sobre todo, Carlos III dejaron una huella profunda del gran cariño y confianza que depositaron en la Marina.

Fallecido Fernando VI, heredó Carlos III «el tesoro»; llamado don Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada. El mérito superior de un gobernante es saber rodearse, y Carlos III depositó su confianza en Ensenada, con el que la Marina, que constaba de 18 navíos y 15 embarcaciones menores en 1751 (a pesar del inmenso imperio de ultramar), pasó a poseer 60 navíos de línea, 65 fragatas y varios buques de menor porte.

Se armaron buques para hacer el curso contra los moros. En aguas de América se fomentaron la pesca y el comercio marítimo. Luego se mejoró el arsenal de La Carraca, se perfeccionó el de Cartagena y, por último, se construyó el de Ferrol. El arsenal borbónico de Ferrol es quizá una de las construcciones militares más bonitas de España, ayudada por la magnífica calidad del granito gallego. La Sala de Armas, posteriormente Cuartel de Instrucción, tiene una escalera que es de las más interesantes de España.

El Club Naval de Oficiales, antes polvorín, tiene soportales bellísimos, como para figurar en las rúas compostelanas.

Hablando de los reyes, no podemos menos que recordar a don Alfonso XIII, cuando embarcaba en el yate real *Giralda*. A veces gustaba de vestir la moda inglesa, pantalón blanco con la chaqueta azul, moda que se extendió mucho entre sus oficiales.

Don Francisco Núñez Quijano, hermano de mi padre, que mandó varios años el yate real, hablaba del entusiasmo del rey por la navegación y los profundos conocimientos que poseía. Su hijo don Juan, el marino por antonomasia, siempre que podía estaba en la mar.



S. M. el Rey en una visita a Ferrol en 1994 para inaugurar la ESEPA.

En la historia —todo el mundo lo sabe— la Armada prestó un gran apoyo a Isabel II en la primera guerra carlista. En este departamento se conservan recuerdos y fotografías de las visitas reales, como la de la infanta Isabel, ya anciana, que vino para ser la madrina de un barco de guerra.

Otro recuerdo fue la visita de la reina Cristina con el rey. Ese día ocurrió un hecho luctuoso. Era almirante del Departamento don Manuel Pastor (padre y abuelo de ilustres marinos). Con la preparación de la visita y llegada de los reyes estaban todos ocupados, y el hijo pequeño del almirante, jugando con una pelota, se cayó desde el segundo piso de Capitanía sobre la acera de piedra. S. M. la Reina dio orden de suprimir todos los festejos, y ella y el rey niño velaron el cadáver del hijo del atribulado almirante.

De nuestro Rey de ahora, ¡qué voy a decir!, si su amor a la mar y la de sus hijos la vemos constantemente. Pero retrayéndonos, vemos que efectivamente todos los Borbones se asomaron a la mar (el único camino que tuvo Felipe V para traer la bandera). A la Infantería de Marina le concedió el privilegio de usar el uniforme de la Casa Real; por cierto, para que los soldados no se secasen la frente con las bocamangas les ponían tres ojales con botones, al desaparecer éstos al ojal se le llamó sardinetas.

Cuando yo era niña hace muchos, muchos años, la Infantería de Marina desfilaba con el pendón de Castilla al igual que los regimientos reales. En la historia de las reinas de la Casa de Borbón leemos los infinitos viajes que con mucho agrado hicieron las que venían a contraer matrimonio. Cuando el Mediterráneo, con el reino de Nápoles, era tan español...

Son miles las anécdotas de don Alfonso XIII en el *Giralda*. Yo le oí a un viejo mayordomo que el rey comía diariamente cocido madrileño y cuando no era posible porque asistía a un banquete oficial le fastidiaba prescindir de su cocido. La infanta Eulalia en sus memorias cuenta miles de detalles de este tipo; como la repulsión que ella misma sentía por la coliflor.

Las anécdotas, muchas veces pueriles, humanizan a las personas. Los defectos reales, los acercan más a los simples mortales, a las a veces inalcanzables alturas. Se cuenta de un infante, que la primera vez que embarcó, se mareó, y dijo: «Sería conveniente decirle al comandante que “conduzca” con más cuidado».

La estancia del príncipe de Asturias en el *Juan Sebastián de Elcano* dejó una profunda huella de simpatía y cariño, y he oído comentar a oficiales que embarcaron con él de su simpatía y cultura marinera.

El rey vino en varias ocasiones a Ferrol cuando era príncipe de España, y a inaugurar la ESEPA (Escuela de Energía y Propulsión), magnífico centro de enseñanza. Cada vez que el rey nos visita —lo mismo sucede en la Escuela Naval de Marín— lo sentimos más nuestro. Es una pretensión que se repetirá muchas veces entre todos los españoles que gocen de su presencia.

# BREVE SEMBLANZA DEL ALMIRANTE GUILLÉN TATO (1897-1972)

María GUILLÉN SALVETTI



E prácticamente imposible reseñar en estas pocas páginas la vida (1) y obra (2) fecundas de mi padre, Julio Guillén Tato, pero voy a intentar al menos reunir algunos recuerdos para esbozar las líneas generales de su personalidad, añadiendo alguna noticia o alguna anécdota que se desconozcan.

Hijo y nieto de alicantinos, nace en Alicante «cara al puerto; viendo las palmeras desde lo alto, como los pájaros» (3), un 5 de agosto de 1897. Su niñez transcurre en su ciudad natal en un entorno familiar artístico. Su padre, que fue alumno de Casto Plasencia en Madrid, recibía en su estudio a los hermanos Benlliure, a Marcelino Santamaría, a Gabriel Miró, e incluso alojaba en su casa en sus visitas a Alicante a su fraternal amigo Sorolla. Influido por esta circunstancia y debido también a sus aptitudes artísticas, se prepara para la carrera de arquitecto, pero la impresión que le produce la visita de la escuadra española a Alicante en 1913 le hace cambiarla por la de marino de guerra, ingresando a los seis meses de su preparación, y a los dieciséis años de edad, en el Colegio Naval de San Carlos, de Cádiz. Allí nacerá su entusiasmo por la arqueología, la historia marítima, la cartografía, el léxico marinero, etcétera. De alumno asiste embarcado a la guerra de África, obtiene sus primeras recompensas y hace sus primeros «pinitos» en las Letras. Ya de oficial, su inquietud por todo lo que atañe a la Marina le lleva a inscribirse en 1921 en el primer curso de Aeronáutica Naval que se crea en España. Es por esa época también cuando pide ir voluntario a Marruecos, dándose la circunstancia de ser el primer piloto que arrojó granadas de mano desde el aire. Su actuación le valdría nuevas condecoraciones. También su amor al riesgo le lleva a participar en 1923 en la trágica competición de la «Copa Gordon-Bennet» de Bélgica,

(1) RAMOS, Vicente: *El Almirante y el polígrafo don Julio Guillén y Tato*. Valencia, 1973.

(2) GUILLÉN SALVETTI, María: *Bibliografía de don Julio F. Guillén Tato*, Ministerio de Defensa. Madrid, 1999.

(3) GUILLÉN, Julio: *Discurs del mantenedor... en els LXXXIV Jocs Florals de la Ciutat i Regne de Valencia*. Valencia, 1967, p. 5.

pilotando el globo *Hesperio*. Tras un laborioso aterrizaje, donde resulta herido, consigue el primer lugar para España y el cuarto internacional, por lo que se le concede la Medalla al Premio Aeronáutico que, por no existir, se crea para él. Los primeros informes de sus superiores durante su vida de joven oficial fueron los de: «laborioso, inteligente y de una esmerada educación»; «de excepcionales cualidades, algunas como su serenidad admirable [...]». Posee vasta ilustración especializada en historia de la Marina antigua y moderna, arquitectura, dibujo lineal y descriptivo, pintura y, en general, en todas las artes»; «oficial inteligente, aficionado a la profesión, bien educado y caballero...», informes que pienso cumplen con este artículo de las Ordenanzas que obligan a sus oficiales a instruirse sin descanso y al trato cortés con los demás.

Casado en 1924 con otra alicantina, María Salvetti de Sandoval, descendiente por varias ramas de la familia del marino Jorge Juan, pasan los primeros años en el Prat de Llobregat, consigue los títulos de piloto de globo libre y de dirigible, pero debido a una lesión que sufre en un accidente de aviación cesa en la Aeronáutica Naval y se instala en Madrid, donde es comisionado en 1927 para recomponer la nao que se construyó en 1892 para el IV centenario del descubrimiento de América, pero que por considerarla una obra de al menos medio siglo posterior a la época en cuestión no pudo aprovechar, teniendo que empezar desde cero. Para ello recorre durante dos años archivos y museos españoles y extranjeros, a fin de obtener toda clase de datos que pudieran serle útiles. Estos estudios le llevaron a considerar entonces que la *Santa María* debió de ser *carabela* y no *nao*, aunque más tarde no tuvo la certeza absoluta de que fuera lo uno o lo otro. «Pero, fuera o no *carabela* la de Colón —dice en cierta entrevista (4)— lo importante es haber construido una *carabela* cuando se creía que el tipo no existía, sino que se daba a toda embarcación ligera. Demostré que era un tipo determinado, y además la construí». Fruto de esta investigación arqueológica fue su obra *La carabela «Santa María». Apuntes para su reconstrucción*, su primer libro, que ve la luz en 1927, y que entusiasmó al rey don Alfonso XIII de tal modo que decide se construya para la Exposición Iberoamericana que iba a tener lugar en Sevilla en 1929, tarea que emprende siguiendo la técnica de los carpinteros de ribera del siglo xv, con herramientas que por falta de documentación tuvo que sacar de representaciones antiguas. Todo fue estudiado minuciosamente, tanto pertrechos como mobiliario, vajilla, etc. Hasta el más pequeño clavo fue hecho a mano, con lo que se logró una armonización de lo artístico, histórico y científico para que no sólo todo resultara perfecto, sino que además fuera capaz de navegar. Porque, ya desde el primer instante de aceptar su reconstrucción, pensó en realizar a bordo de ella la misma ruta

(4) GÓMEZ SANTOS, Marino: «El almirante Guillén. Las Letras y el Mar». ABC. Madrid, 1 de diciembre de 1968.

colombina de la primera expedición del descubridor, navegando con los mismos medios que él navegó y en idénticas condiciones, es decir, sin ningún instrumento moderno (salvo la radio para estar al tanto de las noticias), ni escolta, lo que preocupaba al monarca: «¿Cómo vais a hacerlos a la mar sin escolta?», preguntaba. Mi padre trataba de convencerle de que si no era así no tendría gracia. Pero el Rey no se mostraba convencido. Al fin preguntó: «¿Y si no llegáis...?» «Majestad —le contestó mi padre— los marinos salimos para llegar, pero si no llegáramos, eso se arregla con una misa de tres curas en San Francisco el Grande».



Este proyectado viaje, no exento de riesgos, de unos dos años y medio de duración, recibió un sinfín de solicitudes de personas de todas clases, entre ellas las de sus compañeros, pero las que más le llenaron de orgullo fueron las de aquellos marineros que estuvieron embarcados bajo su mando. El viaje no se pudo realizar, y una de las últimas palabras que pronunció Alfonso XIII en suelo español al despedirle mi padre en Cartagena fueron: «Que conste, Guillén, que si no has ido a América no ha sido por mi culpa».

El ceremonial marítimo exige que cuando una autoridad visita un buque su comandante debe hacerle entrega de su bastón de mando, y así, en la visita que doña Beatriz y doña Cristina de Borbón realizaron a la *Carabela del Rey*, rompió su bastón en dos trozos, entregándoles uno a cada una de las infantas. Algún tiempo después recibió un precioso bastón con el puño de oro y las firmas de ambas grabadas en él. Esto y el rumor de que el Rey iba a concederle el título de marqués de la carabela *Santa María* fueron las únicas recompensas que recibió de nuestro país. Sus desvelos no le produjeron ventaja honorífica o material alguna, y lo anecdótico es que se concedió en cambio la Cruz del Mérito Naval al comandante militar de Cádiz, puerto de donde zarpó la carabela. Del extranjero, por el contrario, recibió condecoraciones de Portugal, Noruega y Suecia, e incluso algunas casas americanas muy fuertes le ofrecieron cantidades bastante considerables para que el dibujo de su carabela le sirviera de marca, cosa que rechazó siempre. «¿Cómo iba yo a escribir —mani-

festó a cierto periódico valenciano (5)— que el jabón tal o cual es el mejor del mundo lo dice el comandante de la *Santa María*?».

Otra misión que se le encomendó ese mismo año de 1927, y que constituiría ya para siempre su «verdadera razón de ser», sería la organización del Museo Naval de Madrid, que por aquel entonces era «un almacén abarrotado y sin vida» (6). El 1932 es nombrado director del mismo, y gracias a su labor entusiasta, su completa dedicación y su gran capacidad de trabajo, lograría hacer de él «uno de los mejores del mundo», en palabras del académico don Antonio Ballesteros Beretta (7). No sólo organiza ficheros, instala modelos, prepara publicaciones y organiza exposiciones, sino que se encarga él mismo de su decoración, pintando en el techo de la Sala de Investigadores —izado en una camilla, aprovechando cierta inmovilidad obligada debida a un accidente de aviación— el firmamento, tomado de un grabado de Dürero, o dibujando las alfombras de nudos que nos hacía tejer. En el Museo tuvieron lugar toda clase de manifestaciones, ya fueran cursillos de arqueología naval, de cartografía, de folklore marítimo, de historia de América, lectura de piezas teatrales, conciertos de cámara, concursos de carteles, conferencias o exposiciones —la mayor parte de carácter científico—, pero algunas también dedicadas a los niños, como la exposición de dibujos infantiles de tema marinero o la de barcos en botella, algunos hechos por él mismo, y todas con una aportación didáctica, nueva entonces, a base de atractivos letreros y explicaciones al alcance de todo el mundo. «Nuestro país está obligado a tener el mejor museo del mundo. Un museo convertido en enseñanza con capacidad para explicar lo que ha sido la presencia y la acción de los españoles en los mares del mundo» (8).

Su vida fue una lucha continua por conseguir un local más apropiado, por aumentar sus colecciones, por una mayor asignación económica y de personal, etc. En cierta época estuvo tan desasistido que se vio obligado a cerrarlo, no permitiéndose las visitas. Un día una autoridad extranjera muy importante quiso visitarlo y mi padre tuvo que acceder a ello, si bien con la condición de que se le asignasen unos 40 marineros, que el día de la visita distribuyó un poco por todas partes... para tapar los agujeros del linóleo. Pasaba mucho tiempo allí, robándole horas de descanso o a estar más tiempo con nosotros. Solía decir que «la vida era muy corta para todo lo que había que hacer. Que harían falta, al menos, cuatro vidas». Tuvo también la satisfacción de permanecer en su cargo hasta su muerte, incluso mucho después de haber cumplido la edad reglamentaria para su retiro. La generosidad y el afecto de los directo-

(5) «Una charla con el director del Museo Naval». *Las Provincias*. Valencia, 1 de enero de 1943.

(6) GULLÉN, Julio: *Historia del Museo Naval* (manuscrito).

(7) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Contestación al discurso de recepción de [...] don Julio F. Guillén*. Madrid, 1943, p. 62.

(8) GIMÉNEZ, Salvador: «Diálogos en el Museo Naval con el almirante Guillén, etc.». *ABC*. Madrid, 16 de junio de 1969, pp. 3-6.

res que le han sucedido han hecho respetar su despacho, conservándolo tal como él lo dejó, y quién sabe si el hecho de que el Museo Naval permanezca en Madrid se deba a su «tozudez», al negarse a trasladarlo, como deseaba cierto ministro de Marina, a las Atarazanas de Barcelona, al responderle: «¡Antes tendrás que pasar por mi cadáver!». Director de la REVISTA GENERAL DE MARINA desde 1939, creó para ella la sección de *Miscelánea*, un rinconcito de la Historia en donde cabe todo lo amable, curioso, divertido y aun chismoso» (9), que aún existe.



Otras obras suyas fueron la instalación del Museo Marítimo de la Torre del Oro, de la que fue alcaide, y la del Archivo-Palacio «Don Álvaro de Bazán». De la lectura de los legajos de este último saldrían nuevos temas para libros y artículos. Otra, en cambio —urbanística ésta—, que no llegó a realizarse fue la creación de un pueblo de pescadores en torno al estanque de la Casa de Campo de Madrid, con un bergantín fondeado, calles típicas pobladas de bodegas donde se sirvieran todos los platos del litoral español, reproduciendo algunas casas de marinos (como la de Jorge Juan en Elche, o la de Pinzón en Palos), lonja del pescado, cofradía de pescadores, puerta del mar, astilleros, taller de velas, capillas de advocaciones marineras, etcétera.

Gran patriota, se preocupó siempre de reivindicar nuestra Historia, así como de resucitar la memoria de la Marina española, que por aquel entonces estaba prácticamente olvidada, contribuyendo a crear en nuestro país ambiente para «las cosas de la mar». Demostró que *España aprendió a navegar en libros españoles*, porque españoles fueron los primeros libros de náutica; que las primeras cartas marítimas fueron catalanas-baleares, y no italianas como se creía; que la brújula era de origen catalán y no italiano, etc. Rehabilitó igualmente la memoria de muchos marinos, como la del marqués de la Ensenada, consiguiendo se le enterrase en el Panteón de Marinos Ilustres. Aprovechaba cualquier ocasión para rememorar un hecho que tuviera relación con la Marina, como, por ejemplo, cuando organizó una gran romería compuesta por marinos, marineros y pescadores para cumplir el voto de Juan Sebastián de Elcano en la iglesia de la Santa Verónica, de Alicante, que no había sido cumplido. Llevaba la Marina «a flor de piel». Todo lo que afectaba a la Marina española le afectaba a él personalmente, no transigiendo nunca en desvirtuar o silenciar nuestra verdad histórica, aunque la política del momento así lo aconsejara. Recuerdo que se negó siempre a salir a saludar a toda comisión

(9) GUILLÉN, Julio: *Revista General de Marina* (agosto-septiembre). Madrid, 1971, p. 87.



americana que visitaba el Museo Naval mientras este país no cambiase su acusación sobre el hundimiento del *Maine*, o que se diera de baja del US Naval Institute, de Annapolis (Maryland) por no haber querido rectificar su presidente un artículo ofensivo contra nuestra Armada; o lo que fue un verdadero «bombazo», declarar en un coloquio internacional de los descubrimientos, celebrado en Lisboa, que no fue Cabral el descubridor de Brasil, sino Pinzón. También con ocasión de una visita oficial al príncipe de Gales —el futuro Eduardo VIII—, al recibirle éste en pijama, se marchó diciéndole que «volvería cuando se hubiera vestido».

Ya se ha escrito en varias ocasiones la influencia que ejerció en él a lo largo de toda su vida el marino alicantino Jorge Juan, su ángel tutelar, «quien por muchas causas insondables ha presidido todos los momentos de mi vida» (10). Sobre él publicaría uno de sus primeros artículos a los dieciocho años, y su segunda obra importante, *Jorge Juan y Santacilia y Antonio de Ulloa y de la Torre Guiral y la mención del Meridiano*, publicada en 1936, pero quizá se desconozca que pensaba versar su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia en 1943 sobre estos dos marinos por las cortes de Europa, pero que por estar traspapelada la documentación en el Archivo de Simancas tuvo que cambiarlo por el de *Cartografía Marítima española*; o que cuando tuvo que adoptar un nombre falso para salir como refugiado de Valencia en 1937 eligió el de «Jorge Juan y Santacilia, natural de Novelda e hijo de don Bernardo y doña Violante...». Su fallecimiento en 1972 le sorprendería organizando el segundo centenario de la muerte del sabio español y, curiosamente, la última palabra que escribió en una carta que no pudo terminar fue la de «Jorge Juan».

Julio Guillén era persona ocurrente y espontánea. «Su personalidad, su gran personalidad, unidas a su [...] talento fulgurante, sensibilidad artística, tesón en el estudio y a una jovialidad sana y atrayente» (11), pero también a un carácter demasiado franco, que a veces «juzgaba en voz alta a personas y hechos, y decía deliberadamente lo que pensaba y sentía, sin preocupación por la vehemencia del impulso ni cautela alguna respecto a los efectos» (12), le crearon la enemistad de cierto personaje engreído y vengativo que conoció al refugiarse en la legión polaca de Madrid, tras su cautiverio en la cárcel Modelo, cuya acusación le supuso un Consejo de Guerra y su separación del servicio activo de la Armada —ya antes había sido cesado por decreto de Manuel Azaña del 21 de noviembre de 1936—. Y, aunque años más tarde sería rehabilitado y declarado «sin cargos», la amargura que le produjo verse apartado injustamente de la Marina, que tanto amó, le cambió su carácter alegre y abierto, volviéndole desconfiado y solitario. De esos años es su

(10) GUILLÉN, Julio: *Una curiosa leyenda de Montserrat*. Madrid, 1927, p. 9.

(11) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *Ob. cit.*, p. 68.

(12) PAVÓN, Jesús: *Excmo. Sr. D. Julio Guillén y Tato*. Bol. de la Real Academia de la Historia. Cuad. III. Madrid, 1973, p. 46.

libro *Del Madrid rojo. Últimos días de la cárcel Modelo*, publicada en plena guerra civil bajo el seudónimo de «El Preso 831».

Con cierto gracejo y facilidad para escribir (sus borradores apenas si llevan correcciones), su pluma «siempre escribió y escribiría para la Marina» (13). Ya desde 1933 colaboraba en el Diccionario de la Real Academia Española, enviando nuevas voces o corrigiendo otras —decía que él coleccionaba voces como otros coleccionaban sellos—. Decidió estudiar el valenciano —su lengua vernácula— a sus setenta años, seguramente para poder saborear mejor el que según Cervantes era «el mejor libro del mundo», el *Tirant lo Blanch*, de Joannot Martorell, del que trató en *Lo marinero en el Tirant lo Blanch* y en *Un golpe marinero en el siglo xv* (14), ilustrándolos con sus propios dibujos. Entre otros trabajos lexicográficos destacan *La parla marinera en el diario del primer viaje de Colón*, *Algunos americanismos de origen marinero*, *El diccionario marítimo de 1831*, etcétera. Proyectaba publicar un diccionario histórico e ideográfico de léxico marinero de todo el ámbito español y de ultramar, con más de ochenta mil cédulas y quince mil dibujos de su propia mano, que no llegó a ver la luz por quiebra de la editorial, así como un diccionario marítimo valenciano que no pudo terminar. Y quizá para descansar un poco de trabajos más serios, inventó los *Cuentos de Lourido* (15), un contraamaestre de la Marina de guerra isabelina, que parecía tan real que Pontevedra, ciudad donde le hizo nacer, le dedicó una calle. Ingresó en la Real Academia de la Lengua Española en 1963, versando su discurso sobre «El lenguaje marinero». Pero, es en su correspondencia epistolar donde más se aprecia la espontaneidad y frescura de su estilo. Es una delicia leer las impresiones de su primera visita a Hispanoamérica en 1946, en sus cartas al subdirector del Museo Naval. Por ejemplo, cuando le escribe sobre el gran número de conferencias que le piden, sin tener tiempo material para prepararlas, le dice: «Ya he aprendido como los curas de pueblo, que sólo saben un sermón y lo colocan en todas las fiestas...» o, «Cuando veo gente, una mesa y un vaso de agua, sin querer digo: señoras y señores... y me pongo a hablar». Y en otra ocasión al relatarle que ha almorzado con Martínez Sierra y Catalina Bárcena: «He pasado unas horas encantadoras y, como a ella no la he visto sino en el teatro, me parecía que yo mismo estaba en escena con ellos y en vano buscaba al apuntador». Al llegar a Buenos Aires le ponen a su disposición un *Packard* de los de mayor eslora. «En mi timidez aún no he preguntado si es para mí del todo o lo tengo que devolver, que es lo que más me temo».

Americanista, llevó allí, desde ese año de su primera misión hasta la última de 1971, la cultura española y marítima, «ganando corazones en toda la

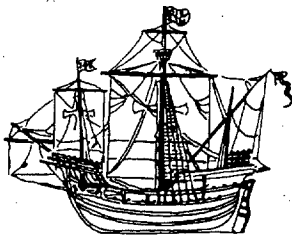
(13) Palabras suyas en el homenaje que le rindió la Marina española al haber sido elegido miembro de la Real Academia de la Lengua (manuscrito).

(14) *Revista General de Marina*, julio, Madrid, 1968.

(15) *Nostramo Lourido*. Madrid, 1949.

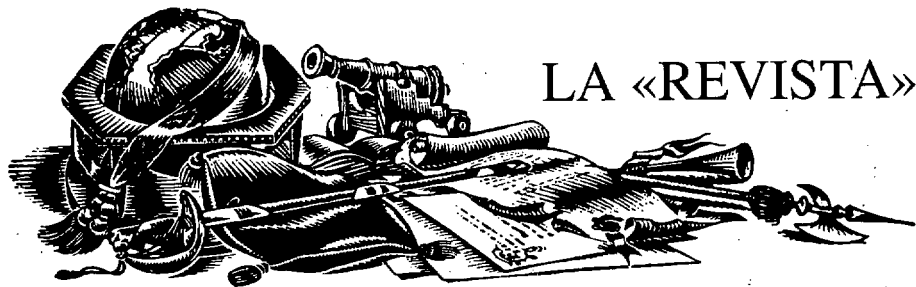
América hispanoparlante a base de conferencias y peñotes [...], siendo precioso fermento de la unidad hispánica» (16). También desplegó en Hispanoamérica su patriotismo y su faceta humana, como durante cierta ceremonia en la Escuela Naval colombiana, donde al final de un emotivo discurso acabó regalando su propio sable al primer guardia marina de la promoción. «Acabamos llorando, Marquina, su hijo Luis, yo... ¡y todos!». O cuando se entera de que llaman la *bandera de Guillén* a la que anualmente hacía enviar al fuerte de San Felipe, en Cartagena de Indias, para reemplazar la que forzosamente perdía sus colores al ondear durante todo un año bajo el fuerte sol colombiano: «Jamás pude soñar se honrase en tal medida el apellido que heredé de mis mayores» (17). Amigo de esas marinas hermanas, recibió de todas ellas condecoraciones y nombramientos, pero quizá la distinción que más le emocionó fuera la de «Cadete Honorario» con la que le distinguió la Armada argentina, que incluso siguió honrándole después de su muerte con la colocación, por los cadetes de la fragata *Sarmiento*, de una placa conmemorativa en su despacho del Museo Naval.

El hondo cariño que sentía por todo lo que atañara a la mar le hizo donar el terreno que poseía delante de su casa en Benidorm para que se contruyera una plaza con un monumento dedicado a todos los marinos muertos en el Mediterráneo. Su muerte le sorprende en 1972 siendo contralmirante, y en su testamento pide ser enterrado en tierra alicantina. Su cadáver es envuelto en la Senyera, que por tener los colores de la bandera nacional es dos veces española. Creó que no cabe mayor demostración de amor a su tierra y a su patria.



(16) LANDÍN CARRASCO, Amancio: *ABC*. Madrid, 28 de noviembre de 1972.

(17) «Una bandera española en Cartagena de Indias». *Diario de Barcelona*. Barcelona, 11 de abril de 1948, p. 2.



# LA «REVISTA»

## HACE CIENT AÑOS

REVISTA GENERAL  
**MARINA**

PUBLICADA EN EL  
DEPÓSITO HIDROGRÁFICO

TOMO XLVI



MARCO  
MINISTERIO DEL EJERCITO Y MARINA

Abre este cuaderno de noviembre de 1900 un artículo cuyo título es *Cañones y corazas*, por G. Secchi, teniente de navío de la Armada italiana. Siguen: *La defensa de las costas*, es su autor don Salvador Carvia, teniente de navío. *Las Marinas de Guerra en la Exposición*

de 1900, tomada de *Le Yacht Journal de la Marine*, se refiere a Inglaterra, Italia, Estados Unidos, Rusia y Japón, traducido por Federico Montaldo.

*El regreso del Duque de los Abruzzos*, tomado de *L'Illustration Italiana*, traducido por A. Arnau Artigas, marino mercante. *Consideraciones tácticas referentes á la Construcción de los torpederos*, por el teniente A. P. Niblack, U. S. N. *Comparación gráfica de las cualidades balísticas de algunos cañones de gran calibre*, por J. Astner. *Ibiza y la defensa marítima de las Baleares*, por don José Riera y Alemany, teniente de navío. *El juego de la guerra naval en la Marina rusa*, extractado del *Engineer* por R. Ronin, teniente de navío de la Marina francesa, traducido por Juan Manuel de Santisteban, teniente de navío de 1.ª clase. *Experiencias de torres americanas*, tomado del *United Service Gazette*, traducido por el aspirante de Marina serenísimo señor don Jenaro de Borbón. *Cálculo de la potencia luminosa de los faros*, por don Pedro Pérez de la Sala, ingeniero de caminos.

*Necrología*: dando cuenta del fallecimiento del general de Ingenieros don Tomás Tellería.

*Noticias varias*: De algunas de diferentes temas.

## HACE CINCUENTA AÑOS



Inicia este número de noviembre de 1950 un artículo titulado *Las instalaciones artilleras y su personal*, por Rafael de la Piñera, teniente de navío. Siguen: *Óptica atmosférica*, es su autor Gregorio Martín Olmedo, comandante de Aviación. *Enseñanza*

*militar y marinera*, por Francisco José Ruiz, teniente de navío.

*Seis años de lucha aeronaval en el Atlántico*, por Fernando Querol Muller, comandante de Aviación.

*Notas profesionales*: «El arte de mandar. Aplicaciones militares de la energía atómica. El sofía, localizador de la Marina».

*Historias de la mar*: «Historia de dos barquitos», por Francisco J. de Elizalde (T) (S), capitán de corbeta.

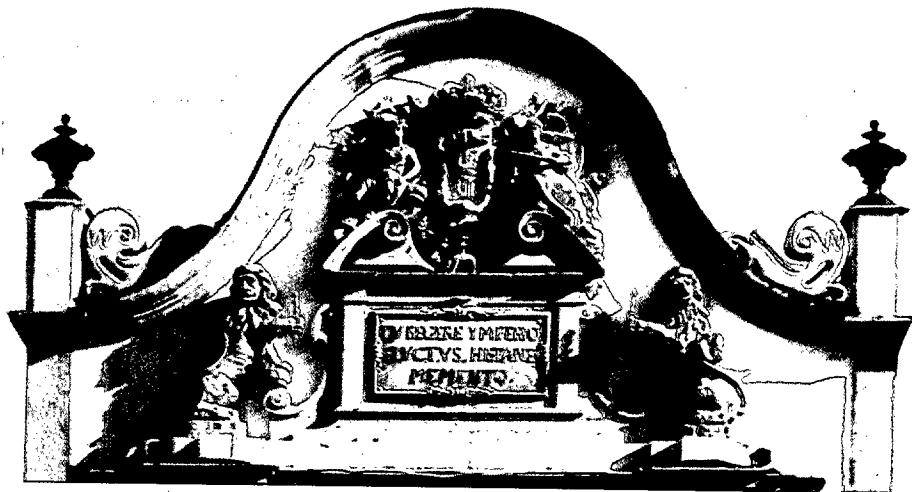
*Miscelánea*: varias y de diferentes temas.

*Libros y revistas*: con la reseña de algunos españoles y extranjeros.

*Noticario*: «Crónica internacional del mes de septiembre». «Accidentes. Aeronáutica. Buques. Ciencias. Comercio. Construcción. Deportes. Escuelas. Estrategia. Flotas. Floklora. Guerra. Hidrografía. Historias. Industrias. Marina Mercante. Modelismo. Organización. Personal. Política. Puertos. Sanidad. Salvamentos, y Submarinos».

Acompañan a este número 139 de la revista 66 ilustraciones.

J. F. G.



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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE NOVIEMBRE

En este mes de noviembre, el del año 1810, se intensifica la acción de las fuerzas navales sutiles en la bahía gaditana. No olvidemos que la «fortaleza gaditana» (Cádiz e Islá de León) son base principal de los españoles que se batan contra el poder de Napoleón. Éste ha de vérselas también contra el ejército anglo-hispano-portugués, de Wellington. Pero la acción puramente española es la que tiene a Cádiz como base.

Y, en este mes de noviembre de aquel año, fuerzas sutiles francesas fueron derrotadas y expulsadas de la bahía de Cádiz... Las habían armado en Sanlúcar de Barrameda, artillando embarcaciones pesqueras. Habían construido algunos «peniches» para transportar tropas, pues pensaban lograr atravesar la bahía y desembarcar cerca de Puntales evitando el gran reparo de la Cortadura, con el castillo de su nombre.

Habían metido esos barcos «gabachos» (al decir de entonces) de noche y pegándose a la banda por ellos ocupada, con artillería en Santa Catalina y en la Puntilla (El Puerto de Santa María, en su poder). Siguieron aquellos barcos costeano en la noche Valdelagrana ...

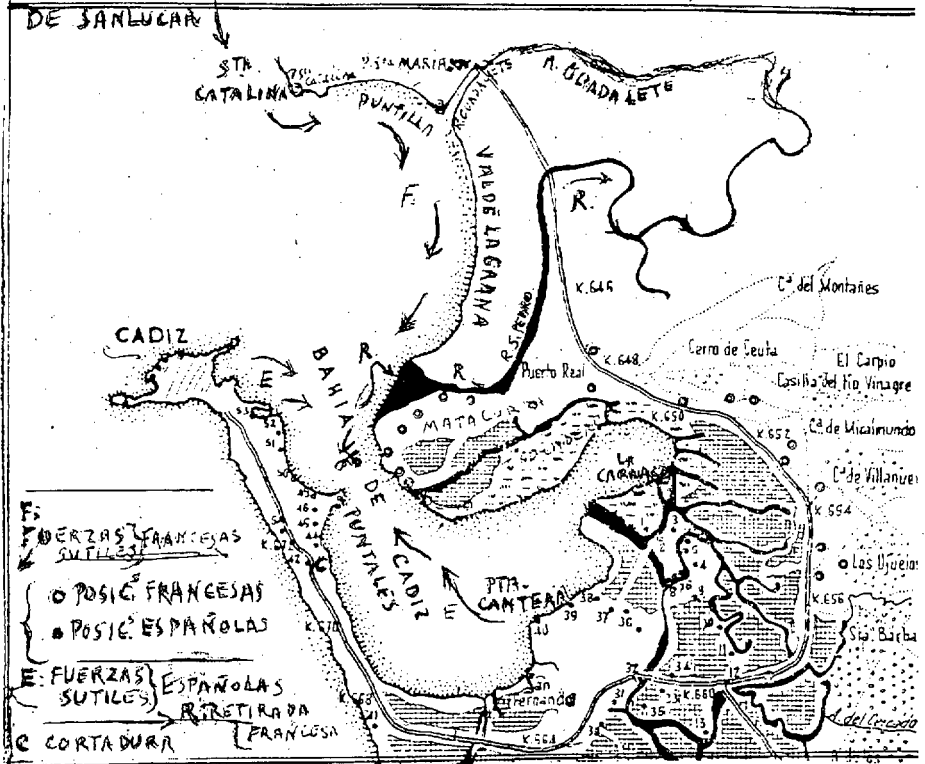
Ya estaban frente a Puntales, pero aún sin llegar los peniches las tropas que iban a desembarcar para caer sobre Cádiz por la gola. Su entrada sería posterior.

Naturalmente se dió la alarma mucho antes y las cañoneras de Punta Cantera y de Cádiz acudieron presurosas. Era ya la noche del día 13. Entraron en la bahía 10 cañoneras tripuladas en parte por *marins* de la guardia imperial del *epigage* (estilo batallón) del capitán de navío Saizieu, que había conseguido el mando de la operación (tenía pretensión de ello el jefe de ingenieros por tratarse del asalto a una plaza fuerte).

Salieron pues nuestras lanchas (y alguna inglesa) y se trabó el combate. Fueron batidas las francesas y en su huida hubieron de meterse en el río San Pedro, para, remontándole, allá muy lejos tierra adentro, llegar a El Puerto de Santa María, pues hay pequeños caños que unen San Pedro con el Guadalete. Al caño del Trocadero no lograron llegar.

Este sangriento combate entre fuerzas sutiles nos muestra la importancia de aquellas, cañoneras y obuseras, en la guerra naval costera del siglo XIX y finales del anterior.

## COMBATE DE ESUTILES (13 NOV. 1810)



Llegó a su apogeo (esta importancia en la defensa de la fortaleza gaditana, bahía y caños) en nuestra guerra de la independencia o «guerra contra Napoleón Bonaparte», como se llamó en su comienzo.

Y el punto máximo en ese cénit es este mes de noviembre, en la bahía de Cádiz, en 1810: combate naval intenso entre fuerzas sutiles.

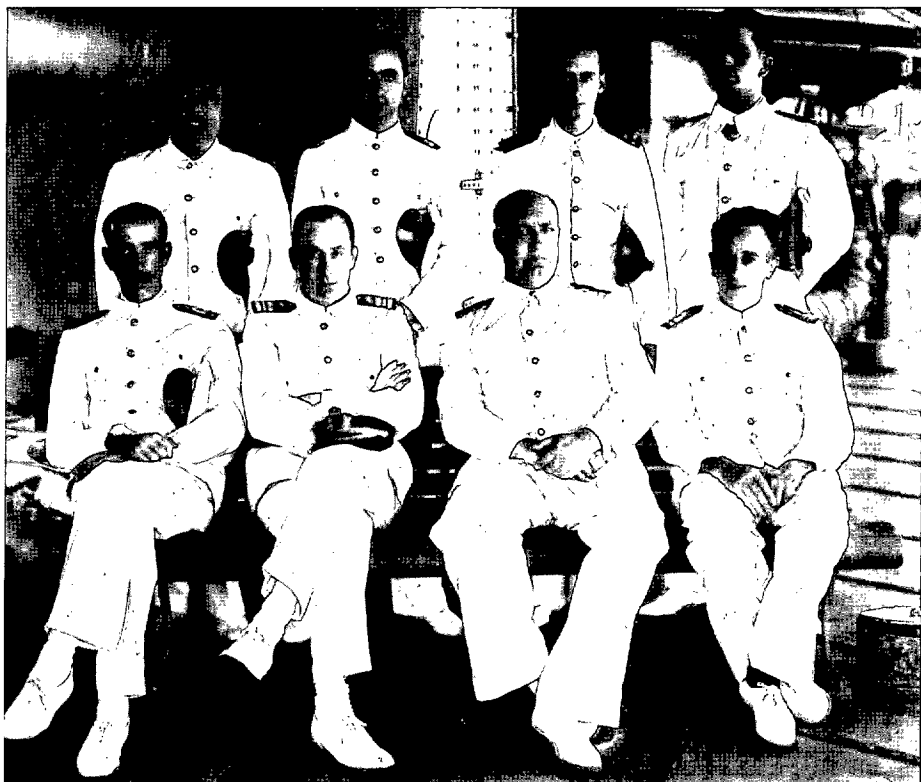
Y... ¡extrapolemos! Extrapolar *convenientemente* los sucesos del pasado. Así se tienen enseñanzas de la historia militar y de la naval.

No olvidemos los posibles encuentros de las fuerzas que no llamamos sutiles, sino ligeras: los patrulleros de guerra, bien armados con misiles o con torpedos, encuentros desde lejos o desde más cerca o con armas portátiles. La acción de las fuerzas ligeras puede manifestarse de modo complementario a la de otras superiores en fuerza.

Como siempre podemos decir: ¡*Memento!*

Capitán MARVAL

## VIEJA FOTO



(Colección: vicealmirante Jaime Gómez-Pablos).

En la foto, de agosto de 1940, el comandante y oficiales del *Churruca*, recién reparado al finalizar la guerra civil (1936-1939) de las importantes averías que sufrió en la contienda.

El *Churruca*, que participó en la guerra en el bando republicano, fue torpedeado en aguas de Cartagena el 12 de agosto de 1937 cuando realizaba una vigilancia anti-submarina protegiendo al destructor *Almirante Valdés*, que compensaba agujas en la ensenada de Escombreras. El torpedo le alcanzó en el centro por el costado de babor, destrozándole las calderas 2 y 3 y produciéndole grandes desgarros hasta la quilla, que quedó deformada. El *Churruca* ya no intervendría en el resto de la campaña.

El torpedo fue lanzado por el submarino italiano *Jalea*, mandado por el capitán de corbeta Silvio Gavino, a quien por esta acción le fue concedida la Medalla Militar individual española en julio de 1939.

En la foto, de izquierda a derecha, sentados: TN A. Carrasco; CC L. Verdugo, segundo comandante; CF J. Cervera Tribout, comandante del buque, y TN E. Fernández Segade. De pie: AN (RN) Bienvenido Díaz, AN J. C Muñoz Delgado, AN T. Leste y AN J. Gómez-Pablos.



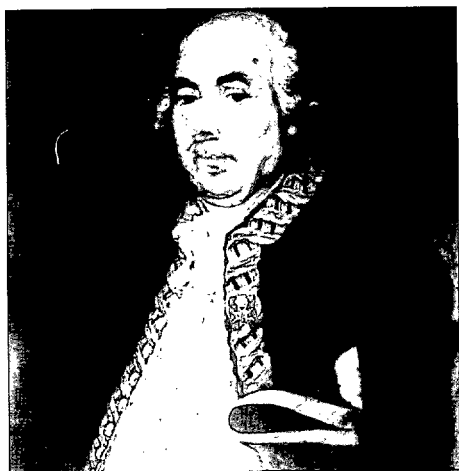
## MISCELÁNEA

“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.

### 25.627.—Penosa comisión

El valiente entre los valientes don Antonio Barceló, en el año de 1741, cuando contaba con 24 años de edad y era capitán del jabeque-correo de la propiedad de su padre, don Onofre Barceló, recibió del comandante general de Baleares, don José Vallejo, la orden de salir con su jabeque en persecución de una balandra francesa, en la que habían tomado pasaje el teniente de dragones don Manuel Bustillo y su «novia», la religiosa de la Misericordia sor Margarita de Valseda, que se había dejado raptar por el tenorio de turno.



Antonio Barceló.



Don Antonio salió con el *León*, y claro que cazó a la balandra gala, previo uso de su artillería que rindió el palo del gabacho.

Entregados en Palma los fugitivos, la obra terminó en tragedia. El teniente Bustillo fue decapitado públicamente en el Borne y la dulce monja regresó a la clausura, donde durante cuarenta años lloró su amargura.

Barceló era alférez de fragata de la Real Armada, honorario y sin sueldo, desde el 6 de noviembre de 1738, por haber batido dos corsarios argelinos que trataron de apresarle. Luego sería, en las mismas condiciones, alférez de navío y teniente de fragata, para ingresar definitivamente en la Real Armada como teniente de navío efectivo en 1753, en donde llegó hasta el superior empleo de teniente general.

E. C.

25.628.—Mascarones de proa



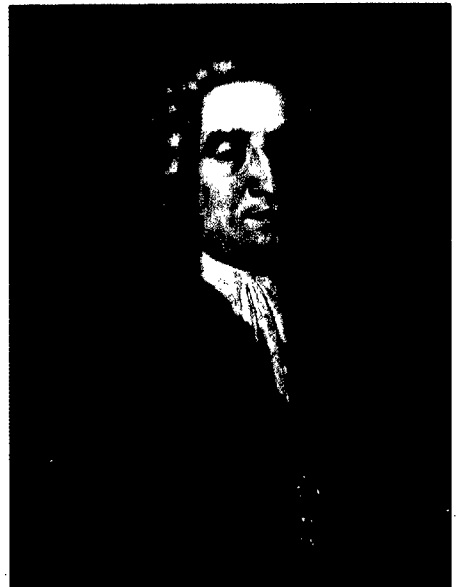
Las naves egipcias y escandinavas llevaban grandes cornamentas en la proa. En las romanas la popa remataba en forma de cisne. Los vikingos mostraban en la proa una figura de dragón para atemorizar. En las naves de la Edad Media era corriente la cabeza de dragón, y después vinieron los delfines, unicornios, leones, sirenas, dioses mitológicos y las más variadas figuras históricas y románticas, junto con escudos.

J. M.ª M.-H.

25.629.—Patiño y Ensenada



Patiño, milanés de origen gallego, había pertrechado en su juventud a la Compañía de Jesús, en la que había ingresado a los veintidós años y permanecido once años. En 1720, como intendente general, hace una visita a Cádiz donde conoce a Zenón de Somodevilla, que trabajaba en una casa de comercio, en la que destacaba por su gran inteligencia y conocimientos de matemáticas, de las que había sido profesor en un colegio real. En 1.º de octubre de 1720 le nombra oficial supernumerario del Ministerio de Marina, donde haría una fulgurante carrera, alcanzando en 21 de mayo de 1743 el puesto de secretario



Patiño.

de despacho del Ministerio de Marina y, por concesión real, el título de marqués de la Ensenada.

De esta época es el informe de Patiño sobre la conveniencia de establecer el Departamento Marítimo de la Isla de León, cuyo preámbulo decía que «Desde largos años he oído comentar a generales y oficiales de alta graduación, que la mayor fortifi-

cación de Cádiz, más que sus murallas, era la isla, ya que manteniéndose ésta, ni los navíos ni cien mil hombres son capaces de enseñorearse de esta plaza, aun siendo dueños de los lugares inmediatos, Chiclana, Conil, Medina-Sidonia, Jerez y aun de el Puerto de Santa María».

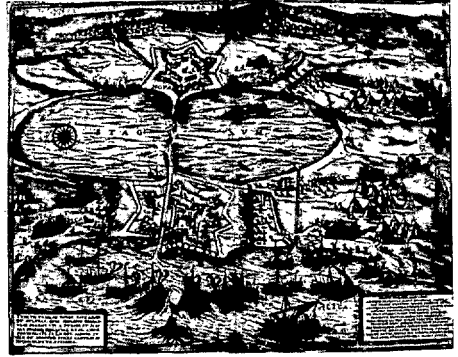
J. M.ª B.

25.630.—Primer combate naval



La más antigua representación de un combate naval (3300 a. J. C.) se encuentra en el mango de un pedernal de Gebel-El Arak (Egipto predinástico), anticipándose en mucho al ejemplo clásico de los bajorrelieves en la tumba de Ramses III, en Medinet Habu, referente a las luchas de este faraón con los «pueblos del mar».

J. M.ª M.-H.



Infantería. En la guerra del golfo Pérsico hubo ataques a buques mercantes con esa clase de embarcaciones, acercándose mucho en la noche. *Nihil est novum sub sole*, pudiéramos decir una vez más.

C. M.-V.

25.631.—Embarcaciones armadas



Siempre fue de gran importancia, y siguió siéndolo, situar nuestras armas más mortíferas en puntos del mar de combate, y con mayor o menor movilidad (la mayor posible). Vemos, por ejemplo, en la defensa de Cádiz, por Mazarredó (1797) armar las lanchas de los navíos con cañones hasta de a 24. Fueron después nuestras lanchas armadas de mucha eficacia en Brest (*Flotilles a l'espagnole*); también en la bahía gaditana y en los caños, en 1810...

Pero en el dibujo que se acompaña vemos antecedentes: lanchas cañoneras en la defensa de Túnez atacado por los turcos en 1574, lanchas en la laguna armadas con cañones de campaña.

En el siglo pasado, y aun a principios de éste, nuestros acorazados y cruceros tenían previsto armar sus lanchas (de vapor o no) con los cañones de desembarco.

Hoy en día, es muy fácil armar embarcaciones ligeras —aun botes de goma— con cañones sin retroceso de gran efecto y con lanzamisiles de los llevados por las tropas de

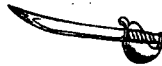
25.632.—Broma



En términos marineros es una especie de caracol de figura cilíndrica y serpenteada, el cual horada y penetra las maderas en tanto grado que muchas veces ha inutilizado los fondos de los buques. Para protegerlos se ideó forrar aquéllos de planchas de cobre y el uso de pinturas especiales. También es conocido por «mosillo».

J. M.ª B.

25.633.—Proeles catalanes



En las galeras catalanas los proeles eran cada uno de los ocho hombres de la mayor confianza, que ocupaban la proa para pelear allí. Estaban obligados a embarcar con coraza completa, un pavés y un sable, o, en lugar de éste, una ballesta, garfio y cien virotos. Parece ser que tenían cien libras barcelonesas de sueldo.

J. M.ª M.-H.

25.634.—Las dificultades económicas de Churruca



A finales del siglo XIII y principios del XIX, la Armada española pasó por serias dificultades económicas, lo cual, provocaba el desabastecimiento de materia prima para los astilleros y la falta de abono de los salarios a los tripulantes de los buques, desde el capitán hasta el último marinero, teniendo muchos de los oficiales de la Armada que pedir alimentos de «fiado» en las tiendas, pedir limosna, muriendo algunos de hambre en sus domicilios desnudos y sin ropa porque la habían empeñado para poder vivir.



Don Cosme Damián Churruca también padeció estrecheces económicas, tal como se refleja en la primera parte de la carta que escribió a su hermano antes de encontrar la

muerte en el combate de cabo Trafalgar, 18 de octubre de 1805, a bordo del *San Juan Nepomuceno*.

«† Navío *San Juan* en Cádiz a 11 de Octubre

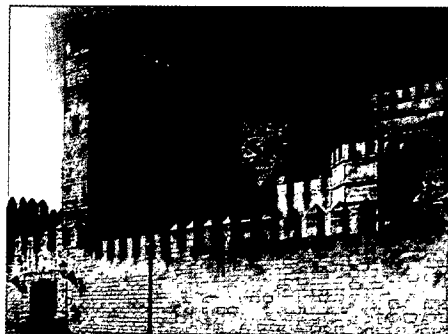
Querido hermano Desde que salimos de Ferrol no pagan á nadie ni aun las asignaciones, á pesar de estar declaradas en el prest del soldado, de manera que se les debe quatro meses y no tienen ni esperanza de ver un real en mucho tiempo; aquí nos deben también 4 meses de sueldo y no nos dan un ochavo, sin embargo de que nos hacen echar los bofes trabajando: con que no puedo menos de agradecer mucho el que hayas livertado a Dolores de los apuros en que andaría para pagarte los 1.356 reales, que te los libraré yo luego que pueda entre tanto, he encontrado en el Ferrol á un amigo rico que socorrerá á Dolores con quanto necesite, y quedo tranquilo de haver asegurado ya su subsistencia decentemente. Estos son los trabajos de los que servimos al Rey, que en ningún grado podemos sobre nuestros sueldos.»

R. P. B.

25.635.—Galeras de España



El Rey de España, en tiempos de la Casa de Austria, disponía de tres escuadras de galeras: las de Nápoles, las de Sicilia y las de España. Estas últimas inveraban y tenían su base en el Puerto de Santa María. El puerto fluvial estaba abrigado, por situación, de los furiosos «levantes». Y por



ser fluvial también estaba más protegido de un golpe de mano que sobre él quisiesen dar los enemigos.

El puerto, ya en tiempos de moros, estuvo por éstos considerado como bueno y fue el preferido de los que pudiera haber en Cádiz, llamándose Ancanatif (puerto de las Salinas). El calado era bueno para los desplazamientos de los barcos de entonces, y especialmente podían tomarle las galeras con más independencia de los vientos que soplasen.

Para los cristianos tomó el lugar y su puerto el rey Alfonso X (1260) y reforzó sus fortificaciones construyendo el castillo que se llama de San Marcos, bien torreado y con almenas picudas, al estilo moro.

La importancia de la ciudad fue en aumento, hasta el punto de llamarse el rico poblado: «Ciudad de los Cien Palacios».

El mando de las galeras de España era un puesto naval tal que el lugarteniente del *General de la Mar* ejercía el mando en jefe en el susodicho mar sobre el que pretendían mandar cristianos y musulmanes (éstos turcos, berberiscos y moros) (1).

El castillo de San Marcos fue, pues, guarda de las galeras de España. Es uno de los más bellos monumentos del hoy próspero Puerto de Santa María. El Guadalete antiguamente estaba más cerca de la fortaleza.

C. M.-V.

(1) Don Álvaro de Bazán mandaba las galeras de Nápoles cuando la batalla de Lepanto; después pasó a mandar las de España por los méritos contraídos.

25.636.—Soneto



Con motivo del asalto británico a Cádiz (15-7-1596), compuso el siguiente el gran don Miguel de Cervantes Saavedra. Veamos:

«Vimos en julio una Semana Santa atestada de ciertas cofradías, que los soldados llaman compañías de quien el vulgo y no el inglés se espanta.

Hubo de plumas muchedumbre tanta, que en menos de catorce o quince días volaron sus pigmaeos y golías, y cayó su edificio por la planta. Bramó el becerro, y púsoles en sarta, tronó la tierra, oscurecióse el cielo, amenazando una total ruina, y al cabo, en Cádiz, con mesura arta, ido ya el conde, sin ningún recelo, triunfando entró el gran duque de Medina.»



Digamos que el «conde» era Robert Devereux, conde de Essex. Y el «gran Duque», don Alonso Pérez de Guzmán, duque de Medina-Sidonia.

J. F. G.

25.637.—Isabel la Católica no quiso esclavos



Quando Colón ofreció a los indios capturados como esclavos a Isabel la Católica, la reina le dijo:

«¿Qué poderes ha recibido de mí el Almirante para dar a nadie mis vasallos?»

J. M.ª M.-H.

25.638.—Coloso



Coloso es el calificativo que merece un barco construido por el monarca egipcio aficionado a los buques grandes Ptolomeo IV. Medía 128 metros de eslora, 17 de manga y estaba dotado de todo tipo de lujos. Para moverse contaba ni más ni menos que con 4.000 remos, que necesitaban la fuerza de toda una ciudad de aquellos tiempos. Parece que a Ptolomeo IV le iba aquello de «barco grande ande o no ande»; a él lo que le importaba era que fuera grande, y le tenía sin cuidado que anduviera o que fuera totalmente inútil.

M. G. P.

25.639.—Fortalezas costeras



Las costas de la Florida oriental, y las que siguen hacia el norte, eran de gran importancia para los españoles en tiempos de la Marina a vela, ya que los buques que venían de las Antillas y seno mexicano habían de costear hacia el norte para encontrar la zona de vientos generales del oeste. Lo sabían los franceses, nuestros enemigos de entonces, y también querían establecer fortificaciones para apoyo de sus buques corsarios.

Todo eso pasaba en la isla Parris, entre los ríos Ancho (Broad) y Beaufort, de la que salía al océano por el entrante o gran golfo Royal Sound. En aquélla se centraba la pugna entre los españoles y los hugonotes que Fran-

cia enviaba. Los nuestros construyeron el fuerte San Felipe, con la inmediata población de Santa Elena; los franceses contruyeron el Charles Fort. Por las destrucciones que sufrió, cambió de sitio el San Felipe. Sobre el fuerte francés hay dudas si está bajo uno español, el San Marcos, construido posteriormente, o en el sitio en que está el monumento que los hugonotes modernos erigieron en honor de Jean Ribault, el jefe francés.

Todo este terreno lo ocupa hoy el depósito de reclutas de los marines norteamericanos que en su boletín *Fortitudine* publicaron los trabajos efectuados para precisar lugares. Todo ello está en Carolina del Sur. El jefe español en la pugna era don Pedro Menéndez de Avilés, adelantado de la Florida, que tenía su base en la ciudad fortificada de San Agustín.

Los *marines* investigadores siguen admirando a los capitanes, soldados y marineros españoles de antaño.

La ilustración que se acompaña está sobre una cubierta del boletín *Fortitudine*.

C. M.-V.

25.640.—Vascos

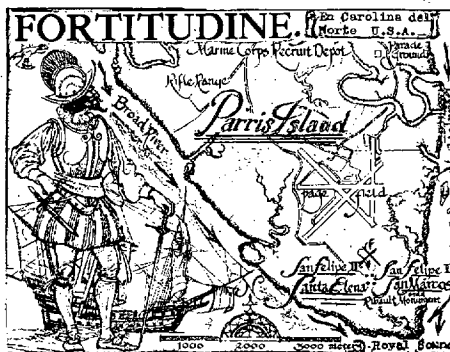


«Con imán y derrotero, / y con instrumento rotundo, / un vascongado primero, / dio la vuelta a todo el Mundo.»

Es buen tiempo, en verdad, de recordarlo: desde que los señoríos vascos se unieron a Castilla (largo proceso medieval que puede verse en el libro de monseñor Vizcarra, *Vasconia españolísima*), a Castilla primero y después a la grande y compleja España, formando una de las mejores partes.

Uno de esos vascos que merecen ser recordados es Juan Sebastián de Elcano, natural de Guetaria, heroico ante las adversidades de la navegación descubridora: hambre, sed, escorbuto... enemigos indígenas, enemigos europeos. Todo en contra, y ¡adelante!

Fue el primero que terminó un viaje de circunnavegación. El Rey de España, entonces emperador de Europa, le concedió cuarteles muy peculiares para su escudo y el significativo *mort*, en cartela rodeando al globo terráqueo, proclamando: *Primus circumde distis me*.





Es hazaña española de la cual pueden estar orgullosos los vascos. Lo estuvieron los de entonces y pueden y deben estarlo los de ahora.

La ilustración es de figura museística: abajo y a la derecha, el blasón de Castilla.

Capitán MARVAL

### 25.641.—Dejar de fumar



En estos tiempos modernos donde al parecer «el noble arte de fumar» está en desuso y que tanto los sabios consejos médicos como los famosos parches, chicles y demás «remedios mágicos» nos intentan convencer, parece ser que ya nuestros antepasados eran conscientes de este «mal contemporáneo» y para ello sólo hay que ver las posibles consecuencias que acarrearía el «echar un pitillo» inadecuadamente, conforme rezaban las Ordenanzas Generales de la Armada Naval del año 1793:

«El hombre de Mar ó Tropa que se encontrare fumando fuera de los parages ó modo permitidos, será puesto en prisión por quince dias a pan y agua, estando en puerto, y en la mar, se le destinará a la limpieza general sin grilletes por ocho dias con privación de vino y tanto en la mar como en puerto, si fuere en pipa sin capillo en los sitios prohibidos, se le substanciará proceso para la mayor pena correspondiente a tal exceso.»

A. O. G.

### 25.642.— Barberías hospitalarias



No pretendemos descubrir ahora la importancia que han teniendo en los hospitales navales la presencia de los barberos y no precisamente por su intervención en la puesta a punto de nuestra imagen, que esto ya sería más que suficiente. Bien es cierto que la dotación hospitalaria y los enfermos han encontrado en ellos comodidad y economía, al tiempo que una asistencia de gran calidad. Realmente el cometido más importante de los barberos hospitalarios radica en su actuación previa a toda intervención quirúrgica, rasurando las zonas pilosas que se han de someter a la acción del bisturí. Su discreción y profesionalidad han quedado patentes tras muchos años de actuación. Ése es su encargo principal. Pues bien, la disposición de la creación de las peluquerías en los hospitales navales de los tres apostaderos se remonta al 17 de septiembre de 1915, y su misión era atender «el servicio de los enfermos», como queda dicho. La selección del personal, barberos, era responsabilidad del director del centro, y la asignación por sus servicios era de 50 pesetas por cada doscientos enfermos, con cargo al presupuesto de Hospitalidades. El barbero, que debía mantener el cuidado y limpieza del local, barbería, y de todo el material, estaba bajo la estrecha vigilancia del practicante mayor, que cuidaba que se cumpliesen todas las medidas precautorias de asepsia y antisepsia precisas para evitar contagios.

M. M. C.

25.643.—¿Panegírico?



Mejor su antónimo, como veremos. Cuenta Esteban de Garibay y Zamalloa (1533-1599), historiador, bibliotecario y cronista de Felipe II, que, en cierta ocasión, un capellán de las galeras de Cataluña se hallaba enemistado con un caballero catalán llamado don Lope de Moncada quien, tras una enfermedad, falleció; encargándosele al dicho capellán predicar en sus honras fúnebres, empezó el sermón diciendo que: «Había cuatro cosas diferentes, la primera era una cosa que vivo era muy bueno, y muerto no valía nada. La segunda era que había una cosa que vivo no valía nada y muerto era bueno. La tercera era lo que vivo y muerto era bueno. La cuarta que había algo que ni vivo ni muerto no valía nada»; dicho esto procedió a aclararlo, diciendo que «la primera cosa era un caballero en general que vivo era bueno y muerto no valía nada. La segunda era el puerco que vivo no valía nada y muerto era bueno. La tercera era el buey que vivo y muerto era bueno y la cuarta cosa era el dicho caballero que no había valido nada ni vivo ni muerto».

J. F. G.



ron a entrar en servicio, después de pasar por muchas vicisitudes a causa de los dramáticos acontecimientos de la primavera de 1940; por estos mismos motivos, los otros dos, el *Clemenceau* y el *Gascogne*, no llegaron a construirse: el segundo no llegó más allá de la etapa de acopio de materiales, en tanto que del *Clemenceau*, cuya quilla se puso el mismo día en que fue botado el *Richelieu*, solamente llegó a construirse una parte de su casco, suspendiéndose las obras en junio de 1940; el casco incompleto fue lanzado al agua por los alemanes en 1942 y remolcado a Landévennec, donde resultó hundido por la aviación aliada el 27 de agosto de 1944.

V. R. H.

25.644.—El nonato acorazado *Clemenceau*



En el número de la REVISTA del pasado mes de junio y en la sección *La mar en la filatelia*, sección en la que don Marcelino González Fernández nos ofrece sus siempre interesantes artículos, para ilustrar el correspondiente a dicho mes se reproducen varios sellos de correos y entre ellos figura uno dedicado a un buque que, curiosamente, puede decirse que no llegó a existir: nos referimos al sello emitido por Francia en 1939 conmemorando la puesta de quilla del acorazado *Clemenceau* en el arsenal de Brest, el 17 de enero de aquel año.

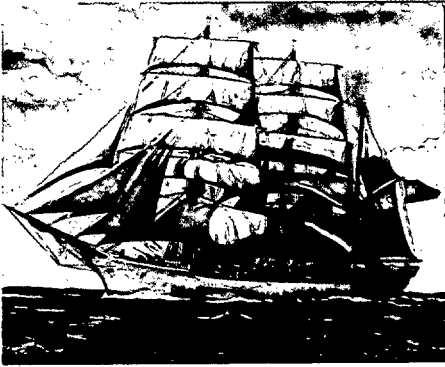
Era el *Clemenceau* la tercera unidad una serie de cuatro acorazados incluidos en los programas de 1935 y 1938; sólo los dos primeros, el *Richelieu* y el *Jean Bart*, llega-

25.645.—Canción ferrolana



En relación a la miscelánea número 25.182 (Ene-feb. 2000) sobre una canción ferrolana, desearía dar otra revisión: estando yo en el *Tofiño* por los años 1948 y 1949, teníamos a bordo la escuela de marineros especialistas en Hidrografía. Era una segunda especialidad que se nutría de los que habían hecho antes la de Maniobra, precisamente en el *Galatea*. Venían unos chicos excelentes, que luego llegaron a ser unos magníficos suboficiales hidrógrafos, y la mayoría, después de hacer el curso de transformación, se retiraron de tenientes de navío y capitanes de corbeta.

Formaban un magnífico coro de cantores a dos voces, que entonaban —entre otras— la



canción publicada en la citada miscelánea y cuya letra —creo recordar— no era exactamente así; incluso si la recuerdas y la tarareas verás que suena mejor:

«Oh galatea  
tú eres el buque mejor,  
tú te cimbreas  
desde babor a estribor.  
Las olas te agitan  
desde la roda al timón  
y tus marineros cantan  
una canción de amor.»

J. M.<sup>a</sup> C. T.

#### 25.646.—Queja



Así se expresa el capitán de fragata José Vargas Ponce, gaditano de pro, en un romance titulado «A una amiga dando las quejas por no haberle escrito»:

«El blanquinegro languado,  
ni la corredora liebre,  
ni el langostino Sofía,  
ni Barril de lenguas pruebas.  
Si no enristras dulce pluma

que hacia este amigo vuele,  
con firma que claro diga  
la que por ti vive y bebe.»

J. F. G.

#### 25.647.—Comercio con las Indias



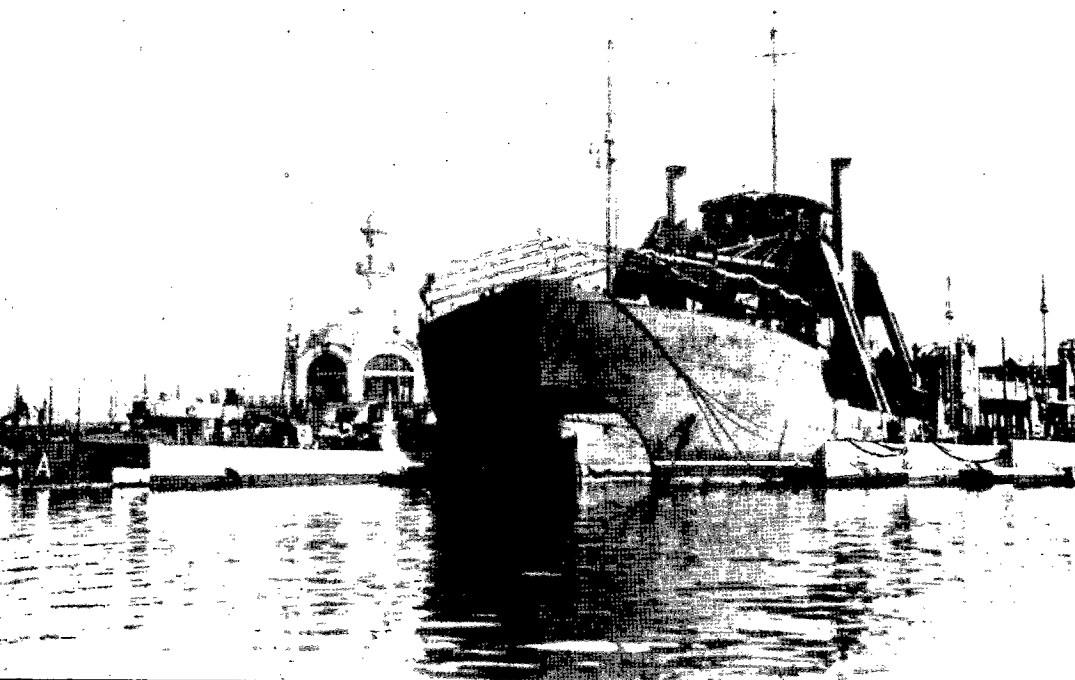
La elección de Sevilla como puerto general de comercio con las Indias se debió a su situación geográfica que otorgaba a la administración, por ser puerto interior, contar con medios para evitar el contrabando, y además por su ubicación próxima a la costa sudoeste, siendo la más corta en la ruta hacia las Indias. Pero el Guadalquivir ofrecía muchos inconvenientes para un tráfico intenso; mas las teorías mercantilistas entonces vigentes y las condiciones histórico-geográficas se imponían frente a las razones expuestas por otras ciudades, como La Coruña.



Por ello en 1717 se trasladaron a Cádiz los Tribunales de la Casa de Contratación y del consulado, alegándose la dificultad cada vez mayor de la navegación por el río, cuyo caudal no era muy regular y cuya desembocadura se hacía en su barra sumamente peligrosa.

J. M.<sup>a</sup> B.





*Kanguro*. Barcelona. (Foto: Centro Marítimo y Naval Don Casto Méndez Núñez).



## SALINERA NAVAL

Corría el año 1960. Recién constituida la 21.<sup>a</sup> Escuadrilla de Destruyores *Lepanto*, *Almirante Ferrándiz* y *Almirante Valdés* con sus dotaciones orgullosas de pertenecer a la sin duda más operativa unidad de la Armada, y satisfechas de haber tenido la suerte de estar destinados en ella. La mandaba un prestigioso jefe, del que guardo un magnífico recuerdo, pero que se «adornaba» con una inflexibilidad y dureza total, en todo lo concerniente al servicio.

Con estos antecedentes, salíamos a efectuar unos ejercicios con la Armada inglesa, crucero *Tiger* y dos destructores —posiblemente el primero con buques extranjeros—, con lo que el interés en quedar bien era el máximo.

A media mañana de un día mediterráneo, con un sol esplendoroso y la mar como un plato salimos a navegar, para hacer los ejercicios durante

tres o cuatro días, entrando en Palma de Mallorca al terminarlos, lo que auguraban unas maniobras intensas, pero que empezaban con buen cariz. A eso de la media tarde, con semblante demudado, se presenta el suboficial de víveres al jefe del servicio de aprovisionamiento: «A sus órdenes, mi capitán; tenemos un problema que no puedo resolver. De acuerdo con lo previsto he embarcado un saco de sal; no sé lo que ha pasado ya que no queda más de un kilo, pues se ha disuelto y con eso no podemos cocinar ni hacer pan».

La única solución que se le ocurrió al preocupado oficial fue efectuar un transbordo, maniobra que efectuábamos a menudo, pero se le vino a la memoria la *Bounty* y su capitán Blight, y cuando menos se veía colgado de un radar o pasado bajo el sonar, versión moderna de *Rebelión a Bordo*.

¿Y por qué no fabricarla? Sin pensarlo dos veces, en las magníficas cocinas de esos barcos se puso agua del mar, no más de dos dedos en una *llanda* y a esperar que se evaporase por ebullición. ¡Qué despacio se evapora el agua! Por fin empezó a aparecer una costra blanca que indudablemente era sal, y con ella el optimismo de los presentes, pero cuando se terminó de evaporar el agua, esa costra necesitó de un martillo y un cincel para sacarla.

El ya atribulado oficial recurrió al jefe de máquinas; gran profesional y mejor persona, que no pudo ofrecer más que desincrustante de calderas, para quitar la sal, pero naturalmente pensó que este ingrediente no figuraba en el código alimentario, con lo que se encaminó al puente resignado a la «pasada por el sonar», pero de pronto recibió un mensaje subliminal, seguro que enviado por la Virgen del Carmen. «Acuérdate de lo que es una disolución saturada».

Dicho y hecho. En los cocinas existían dos enormes calderos a

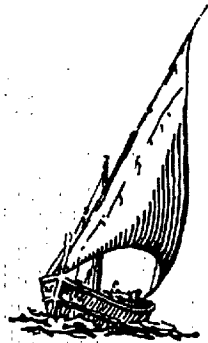
vapor. Se llenó el primero de agua del mar, y a fuerza de hervir se concentró la disolución. Ésta se pasó al segundo caldero, con lo que la concentración era mayor y de este último a la ya mencionada *llanda*, y la felicidad fue total al comprobar que aparecía un sólido no muy blanco y con un cierto sabor, pero que tenía que ser sal, y que se iba precipitando en el fondo, que con una espumadera se recogía sin ninguna dificultad.

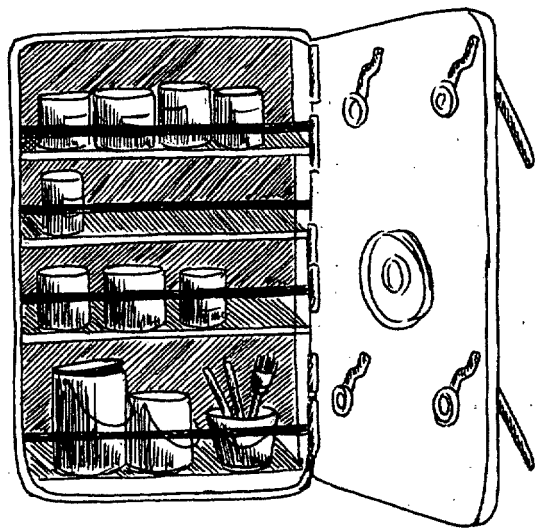
Visto el éxito, en la «Salinera Naval» se fabricaron unos cuantos kilos de sal.

El oficial de Intendencia, con su mente económica tuvo remordimiento de conciencia del costo, pero se tranquilizó cuando pensó que el binomio eficacia-coste nunca estuvo tan equilibrado.

Al enterarse el comandante, felicitó al oficial por su iniciativa, pero pienso que también le dio gracias a nuestra patrona.

J. M. de LARA





# Pañol de Pinturas

## JOSÉ TUYA JIMÉNEZ-MURO

Como cabía esperar y por esa notable afición que entre el personal de la Armada existe hacia la pintura, aparecen aires del sur con el artista que nos visita hoy en el *Pañol de Pinturas*.

Se trata de José Tuya Jiménez-Muro (Algeciras, 1940), capitán de navío en situación de reserva transitoria desde 1986.

Por vicisitudes familiares, parte de su infancia transcurre en Tetuán, donde su padre es destinado a la Jefatura de Aduanas. Allí estudia el bachillerato en el Colegio del Pilar (marianistas), sintiendo desde estos primeros años una inclinación al mundo de la pintura, circunstancia que le mueve a participar en varios cursos en la Escuela de Artes y Oficios de aquella ciudad.

Como una inquietud añadida, se convierte en un asiduo de las exposiciones presentadas en aquellas tierras, que son abundantísimas, en función de los no menos numerosos y buenos pintores que allí se dan y trabajan.

Cónfiesa, sin embargo, Tuya que su afición no cuenta con antecedentes familiares, como suele ocurrir en ocasiones, siendo él quien comienza este quehacer artístico.

El abandono de su trabajo en este campo se produce, como es habitual entre los marinos, con una cierta antelación a lo que suele

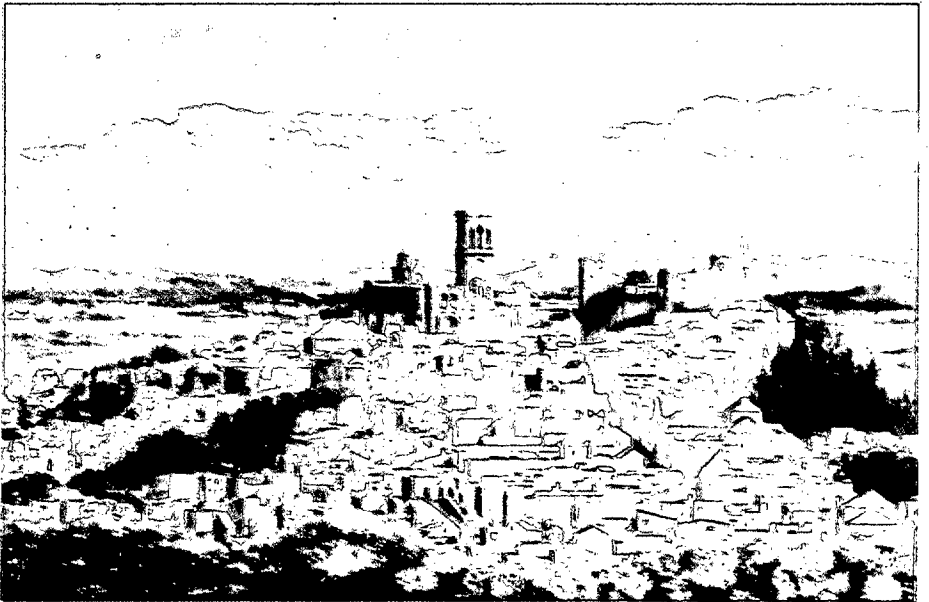


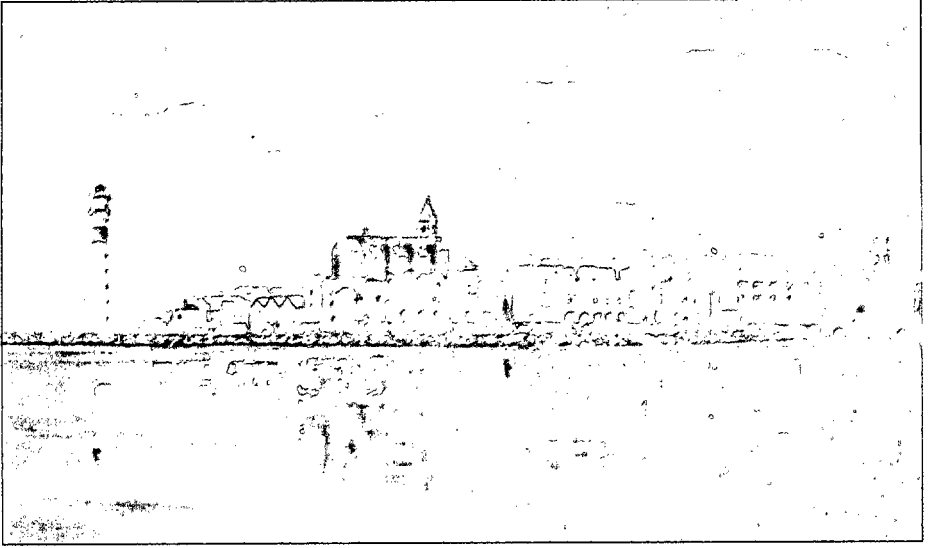


ser común, en función de las obligaciones profesionales, ya que al terminar el bachillerato y trasladarse a Madrid para iniciar la preparación de ingreso en la Escuela Naval

deja prácticamente de pintar y se sumerge en el proceloso mar de la oposición.

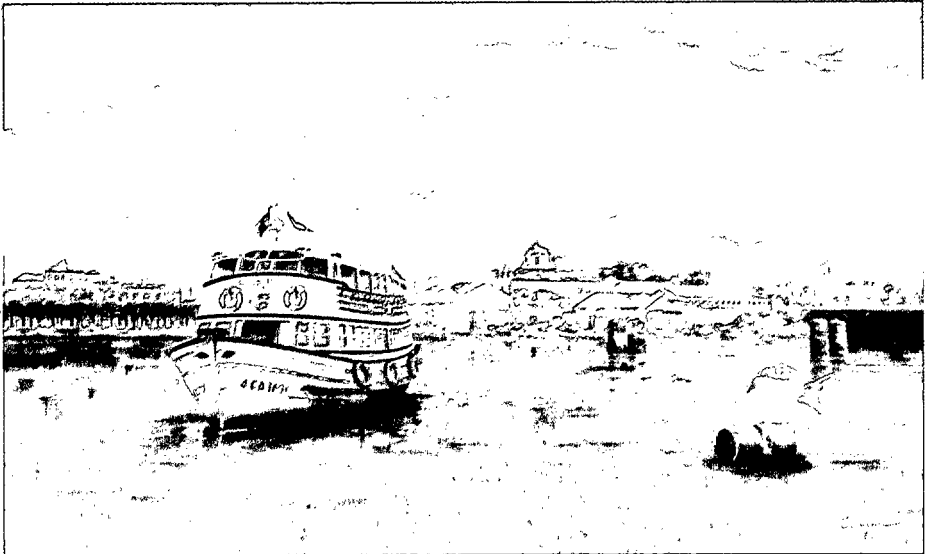
No obstante, durante ese tiempo en Marín, si bien no hace pintura, dibuja





siempre que puede y vence muchas digestiones en las tempranas clases de la tarde, cuando los párpados parecen de plomo y aparece el llamado sueño inventible. Sin embargo, mantiene su presencia en cuantas exposiciones se presentan en Pontevedra y Vigo.

Una vez embarcado retoma su actividad artística, y durante las guardias en los buques *Eolo* y *Nautilus* emplea grandes ratos en la pintura. Más adelante, y mandando una lancha torpedera con base en Tarifa, coincide, como otros muchos compañeros, con Cándido Conde Dixon, compartiendo con él



muchos y buenos ratos pintando con gran intensidad. Con Cándido vuelve a encontrarse en Palma, reincidiendo en su andadura por este mundo del arte, su dedicación a esta práctica es más o menos intensa en función de los destinos que tiene que desempeñar.

Sin embargo, a partir de 1986, con su pase a la reserva transitoria, comienza una época decisiva en su trayectoria como pintor, matriculándose en la Escuela de Bellas Artes de Cádiz, donde realiza el ciclo de pintura de cuatro años, bajo la tutela de María Pemán, sobrina del poeta insigne, y en palabras de Tuya gran artista y magnífica persona, con la que se forjó como pintor.

Con esta formación su obra es figurativa, basada en buen dibujo y especialmente minuciosa y limpia en los temas de paisajes urbanos o vistas de ciudades y pueblos. Sus marinas reflejan fielmente esos mares que ha vivido dentro y fuera por su profesión y residencia.

José Tuya tiene ya a sus espaldas un gran bagaje pictórico, oficio reconocido y un horizonte artístico sin duda pleno de éxitos.

Es miembro de la Asociación Española de Marinistas.

Con mi amistad y admiración por su trabajo. Un fuerte abrazo.

#### EXPOSICIONES INDIVIDUALES

1987.—Galería Melkart. Cádiz.

1990.—Sala de Exposiciones de Gas Andalucía.—Cádiz.

1993.—Sala de Exposiciones de Unicaja. Cádiz.

1994.—Galería Club 92. Marbella.

1995.—Sala de Exposiciones de la Casa Grande. Vistahermosa.

1996.—Galería de Arte Puente. Córdoba.

1997.—Salón de Exposiciones Avenida. Sevilla.

1998.—Galería Janelo. Gibraltar.

1998.—Sala de Arte Santa Rufina. Sevilla.

1999.—Rincón Altamira. Caracas (Venezuela).

#### EXPOSICIONES COLECTIVAS

1988.—XXVI Salón de Pintura y Escultura Aula. Cádiz.

1988.—Sala de Exposiciones de Gas Andalucía. Cádiz.

1989.—Sala de Exposiciones de la Caja de Ahorros. Cádiz.

1989.—XXVII Salón de Pintura y Escultura Aula Militar de Cultura. Cádiz.

1990.—Sala de Exposiciones de la Caja de Ahorros. Cádiz.

1992.—Sala de Exposiciones de Unicaja. Cádiz.

Rafael ESTRADA



# La Mar en la Filatelia



## LA CARTA UNIVERSAL DE JUAN DE LA COSA EN SU V CENTENARIO

### Cartas náuticas

Las cartas náuticas nos permiten navegar con seguridad por todos los mares del planeta, y su uso, que se remonta a tiempos muy antiguos, hoy en día resulta imprescindible a bordo. La necesidad de conocer con la mayor precisión posible la situación geográfica de los elementos de las costas —puntos notables, accidentes más característicos, puertos, ensenadas, abrigos, etc.— se sintió desde los comienzos del arte de la navegación, por lo que el hombre se dedicó a determinar estas posiciones geográficas con toda la precisión de que fue capaz, y a plasmarlas en superficies planas que permitieran trazar derroteros, determinar rumbos, medir distancias y, en una palabra, realizar las navegaciones con el mejor rendimiento y la mayor seguridad posible. Las cartas náuticas en sus comienzos eran un compendio de datos plasmados en piezas de piel, pergamino o papel, resultado de continuas observaciones, cálculos matemáticos y astronómicos, y de la experiencia, con los que se configuraba con más o menos precisión una parte de las costas de nuestro mundo. Por razones artísticas y decorativas, para dar información adicional, y en ocasiones para rellenar huecos producidos por falta

de datos, a las cartas náuticas se les solían añadir ilustraciones consistentes en figuras alegóricas, banderas, pueblos, barcos, rosas de los vientos, imágenes de santos, etc., con acabados en los que con frecuencia el valor artístico privaba sobre el puramente técnico y científico, y la belleza y el sentido puramente estético jugaban un importante papel.

Andando el tiempo, el rigor científico y la precisión técnica se impusieron sobre el sentido puramente artístico, y se llegó a las cartas de hoy, en las que, por otra parte, el soporte en papel se está viendo suplantado por el soporte informático.

De muchas de aquellas cartas, que destacaban por su exactitud geográfica y por su



Juan de la Cosa.





Cristóbal Colón y Alonso de Ojeda, jefes de expediciones de Juan de la Cosa.

gran valor artístico, hoy podemos admirar excelentes ejemplares en los museos, en libros y revistas especializadas, y de vez en cuando en sellos de correos, como es el caso de las emisiones españolas de 1974 (*Atlas Catalán*, de los Cresques), 1980 (*Portulano del Mediterráneo* de Mateo Prunes), 1981 (*Islas Baleares*, de Diego Homen, e *Islas Canarias*, de Mateo Prunes), por citar algunos ejemplos. Pero en esta ocasión hay que destacar la *Carta Universal* realizada por el marino, cartógrafo, explorador y conquistador Juan de la Cosa, fechada en El Puerto de Santa María allá por el año 1500 y de la que en el presente año se celebra su Quinto centenario.

### Juan de la Cosa

Juan de la Cosa nació el año 1449 en Santoña, Cantabria. Navegó en diferentes ocasiones por aguas de la península Ibérica y de las costas oeste de África, realizó diversos servicios para los Reyes Católicos —alguno de espionaje en Portugal—, y tomó parte en siete expediciones al Nuevo Mundo. La primera fue en el año 1492, al mando de la nao de su propiedad y capitana de Colón, *La Gallega*, rebautizada *Santa María*. El segundo viaje, también con Colón, lo realizó como piloto mayor entre los años 1493 y 1496; fue a su regreso cuando fijó su residencia en El

Puerto de Santa María. El tercer viaje lo hizo del 1499 al 1500 como primer piloto de la expedición de Alonso de Ojeda, para reconocer las costas de Venezuela, Guayana y Paria; al regreso realizó la citada *Carta Universal*, o al menos fue cuando la fechó. El cuarto viaje, del 1501 al 1502, lo hizo como primer piloto de Rodrigo de Bastidas para recorrer las costas de Colombia, Urabá y Panamá. El quinto viaje lo realizó del 1504 al 1506 al mando de cuatro barcos, con los que efectuó exploraciones en tierra firme. El sexto viaje lo realizó de nuevo con Bastidas del 1507 al 1508. Y en 1509 inició su séptimo y último viaje al mando de tres barcos para unirse a Alonso de Ojeda, con el que inició una expedición a las costas de Colombia. En 1510 resultó muerto por las flechas envenenadas de los nativos en un emplazamiento cercano a la actual Cartagena de Indias.

### *Carta Universal*

Más que por sus muchos viajes, navegaciones, exploraciones y descubrimientos, Juan de la Cosa pasó a la historia por su *Carta Universal*, obra al parecer realizada entre 1490 y 1509, aunque está fechada en El Puerto de Santa María en 1500, según figura en la parte central del extremo oeste, donde incorpora un recuadro con la imagen de San Cristóbal —seguramente en homenaje a Cris-



Vasco de Gama y Cabral, exploradores contemporáneos de Juan de la Cosa.

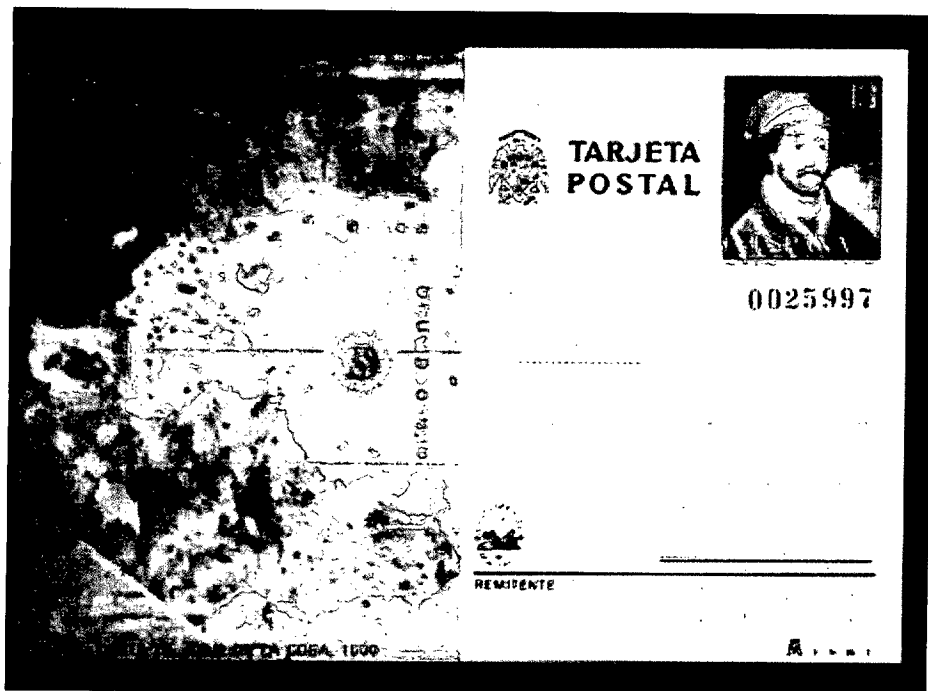
tóbal Colón— con la inscripción «Juan de la Cosa la hizo en el Puerto de S. M<sup>a</sup>. en el anno de 1500».

Se desconoce la finalidad inicial de esta carta, aunque a la vista de su esmerada realización, su tamaño y su detallada decoración, es posible que haya sido un presente destinado a los Reyes Católicos con los que Juan de la Cosa siempre mantuvo muy buenas relaciones. Hacia el 1514, según dejó escrito

Pedro Marthyr de Anghiera, la carta se encontraba en el despacho de Rodríguez de Fonseca, arcediano que con el tiempo llegaría a ser obispo de Burgos. Posteriormente pasó a estar depositada en la Casa de Contratación de Sevilla, de donde desapareció en fecha indeterminada —posiblemente fue robada durante la guerra de la independencia— y se perdió totalmente su pista. Pasado el tiempo, las primeras noticias que se volvieron a tener



Carta de Juan de la Cosa; emisión de 14 de julio de 2000.



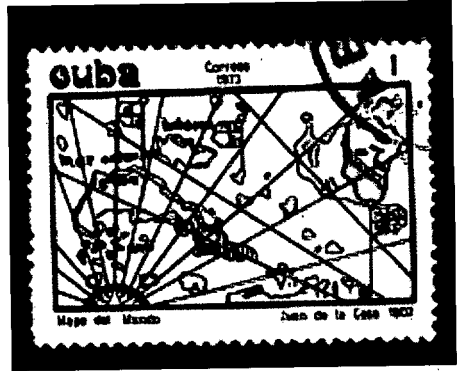
Juan de la Cosa, y parte occidental de su Carta; emisión de 21 de mayo de 1980.

de la carta se deben al explorador y científico Humboldt, quien en 1832 escribió haberla visto en casa del barón Walknear, ministro plenipotenciario de Holanda en París. Efectivamente, la carta había sido adquirida por el citado barón hacia el 1830 y permaneció en su poder hasta su muerte en el 1853, en que fue subastada y adquirida por España. El Gobierno español la depositó en el Museo Naval de Madrid, donde se encuentra desde entonces como una de sus más preciadas joyas.

La *Carta Universal* está realizada sobre dos piezas de pergamino unidas entre sí para formar un solo cuerpo con la forma de un rectángulo bastante irregular de unos 183 x 96 centímetros, cuyo borde occidental aparece redondeado. Uno de los grandes méritos de esta carta radica en que es la primera representación en la historia de las tierras del Nuevo Mundo. En realidad es un compendio de todos los conocimientos geográficos de la época, y recoge los datos obtenidos en las últimas

exploraciones y descubrimientos realizados por Colón, por el mismo Juan de la Cosa, por Cabral al encontrar las costas de Brasil, por Cabot en su viaje a Canadá, y por Vasco de Gama en su ruta hacia la India. En el Nuevo Mundo, las zonas de tierra firme desde el Amazonas hasta Panamá y las Antillas aparecen representadas con gran fidelidad; en ellas Cuba figura como una isla, en contra de la opinión de Colón que creía que estaba unida al continente. Europa, y sobre todo las costas del Mediterráneo, están muy bien trazadas, de acuerdo con los mejores portulanos realizados por italianos y mallorquines. África refleja los descubrimientos realizados por los portugueses, y Asia aparece con grandes imprecisiones. La carta carece de graduación, pero incluye las líneas del ecuador, el trópico de Cáncer —que aparece como eje horizontal central—, y un meridiano que reparte las zonas española y portuguesa según lo acordado en el Tratado de Tordesillas de 1494.

Como era costumbre en la época, la carta está decorada con pan de oro, tiene un gran colorido, y aparece muy iluminada con rotulaciones y nombres escritos en sentido perpendicular a las líneas de costa, y con elementos característicos de los diferentes territorios: ciudades y pueblos, naos y carabelas, personajes de la Biblia y de la mitología, mascarones de los vientos reinantes, banderas, rumbos que parten de diferentes puntos, y rosas de los vientos, en una de las cuales figura una imagen de la Virgen. Hay quien identifica esta Virgen con Santa María del Puerto, patrona de la Santoña natal de Juan de la Cosa, a la que quiso recordar cuando se había convertido en vecino de El Puerto de Santa María.



Cuba, de la Carta de Juan de la Cosa.

### Su presencia en la filatelia española

Juan de la Cosa y su carta han sido motivos de sellos españoles, como es el caso de la tarjeta entero postal emitida el 21 de mayo de 1980, en cuyo sello aparece la efigie del cartógrafo y en la mitad izquierda reproduce la parte occidental de la carta, en la que figuran las islas del Caribe y las costas de tierra firme del Nuevo Continente. Posteriormente, el 30 de octubre de 1987 se emitió la segunda serie dedicada al V Centenario del Descubrimiento, con seis sellos sueltos y en carné, uno de los cuales reproduce la efigie de Juan de la Cosa. Por último, el 14 de julio del presente año, y en conmemoración de su V centenario, se emitió una hoja bloque con un sello que

reproduce íntegramente la citada carta, en tanto que en los márgenes de la hoja aparecen diversos monumentos de El Puerto de Santa María. Además de estas emisiones, tanto España como otros países han puesto en circulación sellos de correos en los que aparecen personajes de la época (Vasco de Gama, Cabot, Bastidas, Colón, Cabral, etc.), fragmentos de la carta de Juan de la Cosa, otras cartas de la época, buques de aquellos tiempos, monarcas y tratados internacionales entonces en vigor —como el de Tordesillas—, con los que se puede ilustrar ampliamente la vida y la historia de este gran marino, explorador y cartógrafo.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ





Puerto de Valencia. Festividad de la Virgen del Carmen. (Foto: J. A. Esteban Castaño).

# Cine con la Mar de fondo

## EL SUBMARINO *U-571*

La película *U-571* narra la historia —la acción se sitúa en plena segunda guerra mundial en aguas del Atlántico— de un comando norteamericano a bordo de un submarino camuflado bajo la apariencia de submarino alemán que se infiltra tras una operación de estrategia y continuada en el interior de un submarino nazi, que después de un ataque contra las fuerzas aliadas ha resultado averiado y aguarda en superficie y al garete el auxilio de otro submarino amigo.

El objetivo del comando es capturar una máquina descifradora, cuya clave permitiría conocer la situación geográfica de los submarinos alemanes, que con sus numerosos hundimientos de buques aliados están a punto de estrangular el aprovisionamiento de las islas británicas y decantar la guerra a favor de Alemania.

Dirigida en el pasado año por Jonathan Mostow, *U-571* está interpretada en sus papeles principales por los siempre eficaces Matthew Mc Conaughey, Bill Paxton y el

genial Harvey Keitel, con toda probabilidad uno de los actores más enigmáticos y dispares del cine moderno, lo que no le impide lógicamente ser lo que en verdad es, un gran actor de amplios recursos interpretativos. En esta ocasión, la cinta aparece en pantalla muy «protegida». Por una extraña casualidad, los acontecimientos, esta vez reales desgraciadamente, que provocaron el hundimiento del submarino nuclear ruso en los mares del Báltico, se actualizan y potencian de manera espectacular. Se diría, no es el caso evidentemente, que la cinta se ha rodado al calor y al amparo de unos dramáticos acontecimientos que meses atrás conmovieron al mundo entero. Fue una de las grandes noticias del pasado verano a nivel mundial. No obstante —no lo duden ustedes ni por un momento— y a velocidad de vértigo, pronto podremos ver traducida en imágenes cinematográficas las peripecias del submarino *Kursk*, rodeadas y envueltas, eso sí, de toda una serie de intencionalidades, de interpretaciones políticas,



con Putin y Bill Clinton, desde el Kremlin y la Casa Blanca, como protagonistas fundamentales. Guionistas y productores en Hollywood, con toda probabilidad, ya están trabajando en el proyecto y cualquier temporada cinematográfica próxima, no más allá de unos breves meses, la cinta se podrá contemplar en nuestras pantallas, con la esperanza de poder expresar mi opinión sobre la película en cuestión desde estas páginas. Que el deseo, entonces, se convierta en realidad.

### Retorno a un género clásico

Al cabo de los tiempos, nos hallamos con un retorno a uno de los géneros más nobles de la historia del cine, el género bélico, que tantas páginas de gloria —*Objetivo Birmania*, *Más allá de las lágrimas*, *Uno, cero, división de choque*— dio a la historia del cine. En esta ocasión también, y más concretamente en las historias aquéllas donde el submarino adquie-

re un protagonismo indiscutible y principal y sobre el cual se desarrolla el argumento a narrar. En esta serie destacan títulos ilustres, entre los que cabe citar de forma obligatoria *Duelo en el Atlántico Norte* (Michael Curtiz, 1961), *Torpedo* (Robert Wise, 1958) o *El diablo de las aguas turbias* (Samuel Fuller, 1959). Y de forma más reciente, más actual, *El Submarino*, de Wolfgang Petersehn —un director alemán afiancado en Hollywood que en estos días triunfa en todo el mundo con su excelente película *La tormenta perfecta*—, o la más que notable *La caza del Octubre rojo*, filmada por John Mc Tierney e interpretada por Sean Connery y Alex Baldwin. El cine bélico, como el *western*, de vez en cuando y de manera parcial aparece en nuestras pantallas. Lo clásico siempre vuelve. Siempre vende. Siempre funciona. Y si este clasicismo se concreta en historias que acontecen en el interior de un submarino, la cosa, la situación dramática, adquiere otro acento y otro contexto, otra realidad y otra posibilidad. El

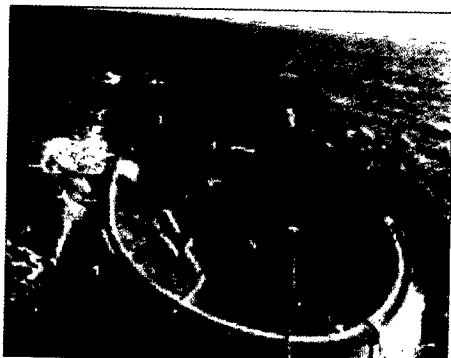


efecto claustrofóbico, el elemento, siempre decisivo de estar viviendo en la práctica entre cuatro paredes y bajo el mar intensifica la narración, la hace y la convierte en pasión trágica y sin medida, a menudo sin posible punto de retorno a la situación inicial. Los violentos enfrentamientos entre Clark Gable y Burt Lancaster en la magnífica película *Torpedo*, en el interior de un submarino navegando por aguas del Pacífico, no adquirirían tanta especial virulencia y tensión como si la misma acción, la misma circunstancia, se desarrollara sobre la cubierta de una fragata o de un portaaviones, con todo al aire libre, frente a la línea infinita de la mar y el cielo rotundo y abierto sobre sus cabezas. Trasladar la acción, una acción que a menudo es interior, a los estrechos límites de un submarino, potencia a todos los niveles la densidad y la violencia. El mismo ejemplo al de *Torpedo* lo teníamos en una película más de nuestros días, *Alarma roja*, con el enfrentamiento, terrible enfrentamiento, entre Denzel Washington y su capitán en la nave, Gene Hackmann.

### Historia de un comando

No son, ciertamente, los integrantes del comando especial del *U-571* muy experimentados que digamos. Es una de las características del film. Son más bien novatos. Y aquí se diferencia de otras épicas por el estilo, donde los enviados especiales a una peligrosa misión son hombres experimentados; muy trabajados, veteranos en circunstancias bélicas y que saltan al campo de acción tras una adecuada preparación para el combate recibida en campos de entrenamiento donde al soldado se le exige el máximo en cuanto a capacidad de rendimiento. En su comparación más presumible, nos tendríamos que remontar al citado *Duelo en el Atlántico Norte*; Mostow, su director, en esta ocasión, no ha pretendido descubrir ningún Mediterráneo ni inventar la pólvora a la hora de narrar la angustiada e inquietante historia. De esta forma los ocho hombres que forman el comando se introducen —es quizá una de las secuencias más hermosas y tensas de la película— en el interior de un submarino que navega a la deriva. En la simplicidad del





género de la aventura, *U-571* divierte, entretiene y emociona al espectador, al típico y típico espectador que acude al cine con la intención de pasar un rato agradable. Que para esto —bueno, quizá también para otras cosas— se inventó, hace más de cien años, el cine. Puro entretenimiento, pura evasión, como, por ejemplo, la odisea de este submarino que ahora nos ocupa. No pasará, tal vez, a

la historia del cine con letras de oro —tampoco lo pretendían sus creadores—, pero en su conjunto el producto es más que notable. Con un presupuesto millonario en dólares, muy propio del cinema americano actual, los efectos especiales, la banda sonora, adquieren una calidad excelente. A todo ello cabe añadir una fotografía y una luz de primerísimas calidades y tonalidades.

### Una cámara ágil y eficaz

Fílmicamente resuelve todas las situaciones en función de una cámara que se mueve y se desplaza de forma ágil, casi etérea, sorteando todos y cada uno de los obstáculos que se le presentan. Pero es quizá en la recreación de una atmósfera fuerte, densa, donde el registro de su director, que marca siempre las pautas del guión original, adquiere su talento y su potencia.

Toni ROCA





# LEXICOGRAFÍA

(Limpia..., brilla... y da esplendor)

## LA TIJERA

No es nada difícil encontrar material para alimentar esta sección. Basta proveerse de unas tijeras y detenerse en cualquier periódico en que figure titular o epígrafe relativo a asuntos navales o marítimos: lo normal es que se nos vayan casi solas a recortar algún despropósito; lo realmente excepcional es que no se vea necesidad de hacerlo. Por ejemplo, la Gran Regata 2000 nos ha proporcionado ella sola tres recortes:

### Regata 2000

Describiendo la visita del Rey al *Juan Sebastián de Elcano*, previa a la salida de éste para participar en la regata, un diario, el lunes 8 de mayo de 2000, al «describir» los honores rendidos (jamás olvidan añadir «de ordenanza»), dice:

«...con su personal cubriendo jarcias y candeleros en los cuatro mástiles del buque.»

¿Por qué, para qué, cómo, se han montado candeleros en los palos del *Elcano*? ¿Quién lo ordenó?

En otro lugar, refiriéndose también a la regata, el mismo periódico dice:

«En ella competirá el *Juan Sebastián Elcano*, buque insignia de nuestra Armada.»

Buque insignia es el que arbola la de la autoridad a la que representa, que en este caso sería la que tiene el mando de la Armada, significando que tal mando lo ejerce desde el buque escuela, algo que podría darse circunstancialmente, pero no es el caso.

Otro periódico, esta vez el *Diario de Cádiz*, insiste:

«El Rey Juan Carlos asistió a la partida del *Juan Sebastián Elcano*, buque insignia de la Armada española y que representa a nuestro país en esta Gran Regata 2000, momento en el que se emocionó el monarca, ya que él cumplió el servicio militar en tan entrañable fragata.»

Bien. Aprovechemos la ocasión para decir que el nombre del barco es *Juan Sebastián de Elcano*, pues parece que la preposición es olvidada una vez sí y otra no.

A continuación conviene decir que el *Elcano* puede que sea entrañable (íntimo, muy afectuoso, según el diccionario), término tan grato a los cursiparlantes y cursiescribientes de moda: lo que *no es*, en absoluto, es una fragata. Bergantín-goleta de cuatro palos es lo que mejor le cuadra: «... que se diferencia de aquél (el bergantín redondo) en ser de construcción más fina y usar aparejo de goleta en el palo mayor». (O'Scanlan). «Es el velero de dos o más palos cuyo trinquete es de bergantín y los demás palos son de goleta» ( Julián Amich). Algunos prefieren que sea *bergantín-polacra-goleta* para complicar las cosas, ya que *polacra* es, «una embarcación de cruz de dos palos triples, sin cofas ni crucetas, con el mismo velamen que los bergantines redondos, aunque con la ventaja sobre éstos de que arriando las velas superiores quedan al socaire las inferiores, y se aferran con facilidad» (O'Scanlan); y *bergantín-polacra*, según el mismo O'Scanlan, es «la polacra de dos palos con cofa en el mayor y casco de bergantín redondo».

En cuanto a eso de que el Rey cumplió a su bordo el *servicio militar* vale más no comentarlo.

## Submarinos

El conocimiento de lo que es un submarino en la patria de Isaac Peral y Narciso Monturiol parece que necesita un gran refuerzo. El mismo periódico citado en primer lugar —y no es ensañamiento con el redactor, porque aquí la noticia viene atribuida a «agencias»— al referirse a la arribada del submarino británico *Tireless* a Gibraltar decía lo siguiente, el 19 de mayo de 2000:

«Según un portavoz del Ejecutivo británico un problema en el sistema de propulsión impide al submarino funcionar con energía nuclear y su tripulación ha tenido que recurrir a la gasolina en sus depósitos como fuente de electricidad.»

Me niego a creer que un portavoz del Ejecutivo británico dijera tal cosa. Allí saben lo suficiente de submarinos y de arte naval en general como para hacer tales afirmaciones. Más adelante insiste en que el mismo portavoz añadió:

«Tan pronto como el problema sea resuelto, el submarino regresará al Reino Unido, en donde se le efectuará un examen en profundidad.»

Tratándose de un submarino, nada más lógico que efectuarle un examen «en profundidad». Estamos ya un poco cansados de leer que se estudian problemas de todas clases «en profundidad» innecesariamente y con lo incómodo que debe de ser hacerlo con escafandra o traje de neopreno. Bastaría que se tratasen detallada o minuciosamente, incluso profundamente. Pero, por fin, le ha llegado el turno a un submarino. Aunque parece que sería más sencillo hacerlo en superficie o incluso en dique, si fuera preciso.

A los ecologistas les preocupó todo este asunto, y esto no es una sorpresa: se citan nada menos que tres asociaciones de este carácter. «Agaden» y «Verdemar» manifestaron «su preocupación al conocer los hechos por el impacto medioambiental que el submarino pueda ocasionar durante su estancia en el Campo de Gibraltar».

O sea, que en el Reino Unido examinarían al tan traído y llevado *Tireless* «en profundidad» después de haberlo tenido en seco (¿cómo?, ¿para qué?) en el Campo de Gibraltar... que, por cierto, es no sólo de derecho, sino también de hecho, territorio español. Demasiado trajín: pese a su nombre, harto cansado quedaría.

*Ecologistas en Acción* precisó en un comunicado que los submarinos de ataque de la clase *Trafalgar*, con puerto de base en Devonport, no están equipados con armamento nuclear, pero su propulsión se produce mediante un reactor nuclear. Consideró que la avería debe ser importante cuando el submarino, según la información, viene propulsado por su motor auxiliar, e insistió en la «gravedad» de este tipo de problemas. El grupo conservacionista solicitó información al gobierno británico sobre el tipo de reparación que se realizará al submarino.

Menos mal. Por fin hemos dado con un enterado que sabe incluso cuál es el «puerto de base» de los submarinos británicos, cuya propulsión se produce mediante un reactor nuclear, si bien no están equipados con armamento nuclear. Aunque, según un correspon-

sal, el Gobierno británico es «muy sensible a las manifestaciones y quejas que llegan a la opinión pública a través de la prensa»; pasaron los meses y el Gobierno británico demostró su exquisita sensibilidad con un respetuoso silencio, sin que tampoco los ecologistas insistieran, no fuera que se interpretara su actuación como sospechosa de instar a la devolución del Peñón, o quizá porque se olvidaron del asunto.

Un periódico nos sorprende, quizá influido por el problema de los inmigrantes ilegales que diariamente cruzan el Estrecho cuyos supervivientes han de ser repatriados, diciendo que «el submarino *repatriado* inició la maniobra de entrada a la bahía de Algeciras alrededor de las ocho de la mañana...».

Y también aquí se citan a los incansables ecologistas, en este caso al portavoz del grupo «Agaden», Martín Caballero, expuso:

«Hay que recordar cuando el submarino soviético, de la clase *Victor*, chocó contra el carguero *Bastrov* en aguas del Estrecho, o el incendio ocurrido en el año 90.»

Pero como no nos lo recuerda, nos quedamos como antes. Es de suponer que, de haber sido algo parecido a lo de Chernobyl, nadie lo habría olvidado.

Y así llegamos al mes de agosto, con el desgraciado accidente del *Kursk* que reavivó los rescoldos del problema del *Tireless*: esta vez los políticos locales y los alcaldes de los pueblos próximos no perdieron la onda, pero no es nuestro propósito entrar en ese terreno.

Con referencia al submarino ruso, digamos solamente que en las múltiples y prolijas noticias que nos han proporcionado los diversos periódicos —y también la televisión— tan sólo una vez he podido leer referirse a sus hombres con *dotación*: siempre fueron *tripulación*, encabezada por su *capitán*. Esto del personal parece que no es fácilmente asimilable por los cronistas. Por ejemplo, se nos dice que un determinado *alférez de navío* junto con otro compañero habían tenido que reemplazar a un *marinero* del *Kursk* que estaba de vacaciones y a *otro* que tuvo que ir a un entierro... Y en esa misma crónica se hace referencia al *vicecomandante* del barco.

Otras expresiones curiosas son *pasadizo impermeable* referido a lo que podría ser una esclusa. Generalmente no consideran imprescindible explicar dónde está la proa y dónde la popa, pero al menos en una ocasión he leído referirse a la «parte trasera» del *Kursk*. El infortunado submarino no está escorado, *sino inclinado sobre un costado*. Una notable interpretación del principio de Arquímedes reza como sigue: «El *Kursk* desplaza por sí mismo 18.000 toneladas, aunque en inmersión este peso queda equilibrado por el empuje que ejercen los espacios estancos del submarino». En otro lugar se recuerda la pérdida del *Komsomolets* «que se hundió a 1.500 metros de profundidad en 1989. Cuarenta y dos tripulantes de la nave murieron en la tragedia porque no sabían cómo accionar los dispositivos de seguridad» (advírtase la profundidad). Y es que estas cuestiones técnicas son un misterio insondable: he leído, en relación esta vez con la suspensión de un vuelo regular de determinada línea aérea, que «el motor producía vibraciones en el reactor». Me lo expliquen. Otro periódico afirma que «de los 114 submarinos nucleares no quedan más que 21, y la mayoría del resto se pudre en el mar del Norte o en el Caspio». Pero ya que entramos en el terreno de la geografía con esta sorprendente cita dejemos, por el momento, este triste suceso.

### Los puntos cardinales

Se ha publicado que la mitad de los escolares españoles de once o doce años ignoran por completo qué o cuáles son los puntos cardinales. Es grave deficiencia del sistema de enseñanza, pero más preocupa aún que en el transcurso de los años —por lo menos. los que median hasta que tienen edad suficiente para escribir en un periódico— no lleguen a adquirir este conocimiento.

En efecto, una «fe de errores», nada menos, nos dice:

«Por un error, en un gráfico de la sección de *Sociedad* publicado ayer, se situó Alhucemas justo a la derecha de Melilla, cuando está entre Ceuta y Melilla.»

Curiosa manera de hacer referencias geográficas. Lo que haya a la derecha o a la izquierda de Melilla dependerá de si se mira a la bella ciudad desde los cuadrantes primero y cuarto (tal como lo hace el navegante) o de los segundo y tercero (más bien el punto de vista del marroquí vecino). Cuando se ignoran el norte, el sur, el este y el oeste, se dicen cosas así.

El desconocimiento de la geografía se extiende también a otros aspectos, como el de la toponimia:

«En el acuerdo de Oporto, se pide también el levantamiento del secreto bancario en los territorios asociados y dependientes del Reino Unido, y se cita entre ellos las islas Channel...»

Para ser coherente, debería haber dicho «en el acuerdo de *Porto*» y «dependientes del *United Kingdom*», porque esas islas se llaman en nuestra lengua *Islas Normandas, Anglo-Normandas o del Canal*. Aunque a continuación se menciona también la isla de Man, conviene aclarar que ésta no tiene nombre en español y por tanto no cabría referirse a la isla de *Hombre*... Lo mismo que no se traduce el nombre de la ciudad de Bath o el de la de Portsmouth.

### Toneladas

Otro diario dice en una noticia, a una columna:

«El *USS Jarret* es una de las 50 fragatas de la marina norteamericana que transporta

misiles teledirigidos. Con base en San Diego es parte de la flota que Estados Unidos tiene permanentemente desplegada en el golfo Pérsico. Lleva en servicio desde 1982, puede desplazar 2,7 toneladas de agua y alcanzar una velocidad de 29 nudos. Hasta ahora nada excepcional...»

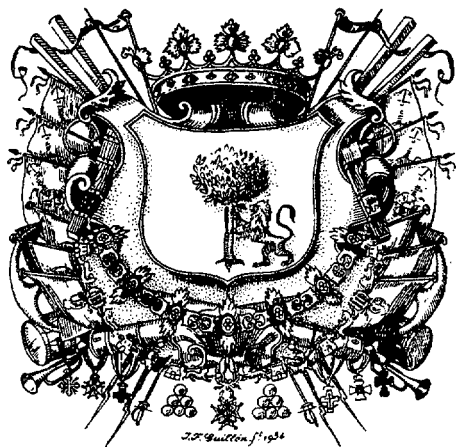
¿Cómo que nada excepcional?, ¿no tiene nada de excepcional una fragata que *puede desplazar 2,7 toneladas de agua*? (¿Podrían ser de vino?). Sobre todo cuando más adelante se nos informa que su comandante, Kathleen McGrath, es la única mujer de una *tripulación de 262 hombres*. En una fragata de 2,7 toneladas, tal apiñamiento supera con creces al célebre camarote de los hermanos Marx. Claro que ese enigmático *puede desplazar* quizá signifique que es elástica y que, estirada, *puede desplazar* muchas más toneladas (¿también de agua?). No cabe duda: Arquímedes está de actualidad.

Pero hay más. Vayamos por partes. Decir «el *USS Jarret* es una de las 50 fragatas...» es grave falta de concordancia. El artículo determinado debería ser también femenino: «la *USS Jarret* es una fragata...» Y la «*Marina*» de los Estados Unidos debe ir con mayúscula; con minúscula la palabra significa «parte de tierra junto al mar; costa o ribera». Además, ésta y otras fragatas *van armadas* con misiles, no se limitan a transportarlos.

Por hoy creo que puedo dar ya descanso a la fiel tijera. Volveré con más recortes.

Juan GÉNOVA SOTIL





# Galería de capitanes generales de la Armada

## JUAN DE LÁNGARA HUARTE

II Marqués de la Victoria, II del Real Transporte

VIII Capitán General de la Armada

Gran Cruz de Carlos III

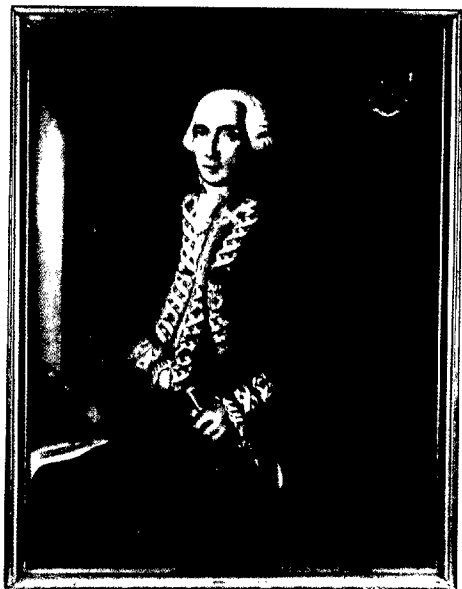
Comendador de las Casas de Talavera en la Orden de Calatrava

Gentilhombre de Cámara de S. M. con ejercicio

Secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina

Consejero de Estado

Nace en La Coruña en 1736. Sienta plaza de guardia marina en 1750. De 1766 a 1771 hace tres viajes redondos a Filipinas mandando el navío *Buen Consejo* de la compañía y las fragatas de guerra *Venus* y *Rosalía*. En 1774, mandando de nuevo la *Rosalía*, realiza una expedición científica, al objeto de poner en práctica los adelantos y métodos descubiertos recientemente en la Física, en la Astronomía y en la Navegación en sus aplicaciones al pilotaje. Durante seis meses cruzó el océano septentrional y meridional haciendo observaciones. Desde 1776 a 1778 manda el navío *Poderoso*, insignia del marqués de Casa Tilly, con el que toma parte en la conquista de la isla Santa Catalina y el resto de las operaciones contra los portugueses. En 1779 naufraga por mal tiempo con el citado navío a la altura de las islas Terceras, salvándose con toda la tripulación. Al mando de una escuadra combate contra la del almirante inglés Rodney a la altura de cabo Santa María y cae herido en el combate. Ascende a teniente general en 1779. Declarada la guerra a Francia, al mando de la escuadra del Mar Océano (1793-1796), unida a la escuadra



Anónimo español, s. XIX. Óleo sobre lienzo, 16 x 89 cm. Museo Naval, Madrid.

inglesa del almirante Hood, se apodera del puerto, arsenal y fortaleza de Tolón. Participa en la defensa de Rosas y apresa a la fragata *Ifigenia*. Traslada al príncipe de Parma de Liorna a Cartagena (1794). Capitán general del Departamento de Cádiz (1795), secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina en 1796, reunió en su persona a este cargo el de director general de la Armada y capitán general de ésta desde 1798 hasta finales de 1799, en que es nombrado consejero de Estado. Muere en Madrid en 1806.

Deja numerosas obras escritas referentes a la milicia, a la navegación, y diferentes diarios de navegación de los buques que manda. Por la fuerza de su ingenio y tenaz aplicación, llega a ser hábil piloto, maniobrista y militar consumado, de lo que

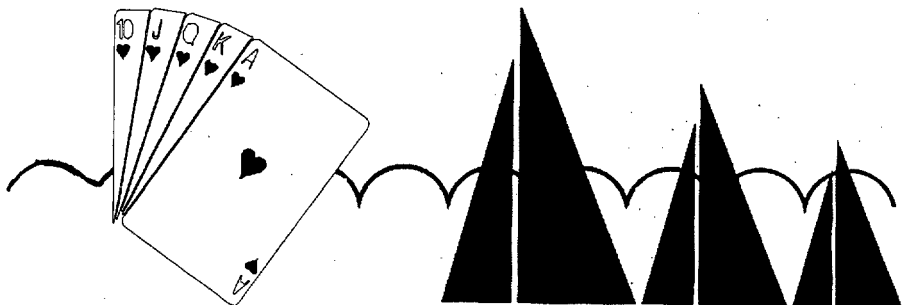
da pruebas repetidas en todas sus comisiones y mandos. Formó a su lado a numerosos oficiales célebres.

Figura de pie, cortado por las rodillas, casi de tres cuartos a su derecha, cabeza casi de frente, lleva peluca blanca con rizos laterales recogida por detrás. Viste el uniforme Grande de teniente general, común a Ejército y Armada (combinación de la Real Orden de 22 de marzo de 1792, con la modificación de 12 de octubre del mismo año). Bordada en la parte izquierda de la casaca la Encomienda de la Orden de Calatrava y colgada de una escarapela roja la Venera de la misma Orden. Su mano izquierda sostiene el bastón de mando, bajo la que se ve una borla de la faja, y la derecha se oculta bajo la chupa. En la parte inferior izquierda, una mesa vestida de terciopelo verde sobre la que hay una carta, un compás y el sombrero. Fondo de cortinajes verdes, que se abre a la izquierda descubriendo una librería; a la derecha, su escudo de armas que rompe la uniformidad del fondo.

El autor recoge en esta composición la actividad publicista y educadora del biografiado.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES





## INICIACIÓN AL BRIDGE (VII)

### Parte tercera

Como siempre, intentemos fijar ideas respondiendo las siguientes preguntas sobre los temas recién estudiados:

- ¿Qué hacer cuando el número de bazas seguras es menor que las necesarias para cumplir el contrato?

*Respuesta:* Hay que intentar antes que nada afirmar las bazas que nos faltan, bien por cartas altas equivalentes o por largo.

- ¿Por qué no jugamos primero las seguras y luego intentamos afirmar las que nos faltan?

*Respuesta:* Porque al jugar primero las seguras tenemos el peligro de afirmar a la defensa sus bazas, bien por largo o por cartas altas, las cuales se las harán cuando nosotros le demos la mano al intentar afirmar las nuestras.

- ¿Existe la posibilidad de afirmar alguna baza por largo en los siguientes casos?

a) 8 7	b) 4
6 5 4 2	9 8 6 5 2

a) Tenemos seis cartas, luego los contrarios tienen siete. La distribución más favorable para nosotros es la 4-3, lo cual significaría que la mano más larga (4) tiene las mismas que la nuestra más larga, y como no tenemos ninguna carta alta, no podemos afirmar ninguna baza por largo.

b) Aquí volvemos a tener seis cartas, pero nuestra mano más larga tiene cinco; luego, en el caso de la distribución favorable 4-3 en los contrarios, podríamos afirmar una baza (5-4).

De todas formas, aunque en el caso b) tenemos la posibilidad de afirmar una baza por largo, hay que resaltar el peligro que conlleva el hacerlo, ya que para ello hay que darle la mano a los contrarios cuatro veces, los cuales lo aprovecharán para afirmar sus palos.

### Objetivo

El objetivo de esta parte es ver la última manera de hacer bazas, jugando a «sin triunfo», y estudiar una maniobra al jugar un palo que se conoce con el nombre de bloqueo.

### Bloqueos

Para comenzar el estudio de los bloqueos se debe hacer el ejercicio número 5 de la baraja preparada (dador Sur).

Como siempre, antes de ver la solución, jugar la mano.

Sur dador:

♠ A 9 6			
♥ Q J 5 3			
♦ 9 8 3			
♣ 7 6 3			
♠ Q 7	N		♠ K J 4 2
♥ 10 9 6			♥ 8 7 4 2
♦ A Q J 10 5	O	E	♦ 7
♣ 10 5 2		S	♣ J 9 8 4
♠ 10 8 5 3			
♥ A K			
♦ K 6 4 2			
♣ A K Q			



## INICIACIÓN AL BRIDGE

- a) ¿Cómo decidir el contrato?  
b) ¿Cuál debe ser la carta de salida de Oeste?  
c) ¿Cómo realizar las nueve bazas prometidas?

### Solución:

- a) ¿Cómo decidir el contrato?

• El dador Sur (tiene 19 PH) dice: «Yo abro».

• El compañero Norte dice los puntos que tiene: «Yo tengo siete puntos».

• La fuerza de la línea es por tanto  $19 + 7 = 26$  PH. De acuerdo a la tabla de decisión 25-26 PH corresponde a realizar nueve bazas.

• Sur anuncia: «Juego 3 ST». Sur es el declarante.

- b) ¿Cuál debe ser la carta de salida de Oeste?

• La salida debe ser la Dama de Diamante.

Una buena salida es desde una «cabeza de secuencia», aunque se tenga un honor superior fuera de secuencia. Ejemplos:

Con K J 10 9 3 y con A J 10 9 3 se saldrá de la J, cabeza de la secuencia J 10 9.

Con Q 10 9 8 3 y con K 10 9 8 2 se saldrá del 10, cabeza de la secuencia 10 9 8.

Este tipo de secuencia se llama «interna».

- c) ¿Cómo realizar las nueve bazas prometidas?

Sur debe contar palo por palo las bazas seguras que tiene:

♠ A 9 6   ♥ Q J 5 3   ♦ 9 8 3   ♣ 7 6 3

10 8 5 3	A K	K 6 4 2	A K Q
1 baza	4 bazas	1 baza al ganar la salida de Q	3 bazas

Tenemos nueve bazas seguras una vez que ganamos la salida con el Rey de Diamante.

El problema que puede ocurrir al jugarse la mano es que no se puedan hacer la cuatro bazas en el palo de Corazones, ya que para hacer la Q y la J (una vez jugados el As y la K) se necesita estar en el muerto, lo cual significa que debemos guardar el As de Pic como entrada.

Si hemos jugado el As de Pic antes de jugar el As y la K de Corazones («desbloquear el palo»), el palo de Corazones (la Q J) está «bloqueado» en el muerto, ya que no podemos acceder a ellos para jugarlos.

Por tanto, tenemos que ver muy claro que el problema del bloqueo está íntimamente ligado con el de poderse comunicar una mano (el declarante) con la otra (el muerto).

De lo visto podemos dar la regla siguiente:

Cuando un palo tiene uno o varios honores «secos» (sin cartas pequeñas) en una mano, hay que jugarlos antes de jugar las cartas firmes (entradas) de la mano de enfrente.

Por tanto, la forma correcta de jugar la mano será:

1. Tomamos la salida con el Rey de Diamante.
2. Desbloqueamos el palo jugando el As y el Rey de Corazones.
3. Jugamos un Pic ganando en el muerto con el As.
4. Jugamos la Q y la J de Corazones.
5. Jugamos un Trébol del muerto y nos hacemos las tres bazas que nos faltan con la A K Q.

Mercedes VIDA DE URDIALES

# MARINOGRAMA NÚMERO 369

Por DOBLAN

1 K	2 I	3 X	■	4 G	5 X	6 X	7 F	8 M	9 R	10 T	11 K	12 K	■	13 S
14 E	15 V	16 V	17 R	18 R	■	19 V	20 Q	21 K	22 P	23 R	■	24 V	25 A	■
26 R	27 J	28 T	■	29 K	30 R	31 N	32 E	33 Q	34 A	35 A	36 G	■	37 E	38 C
39 J	■	40 F	41 K	■	42 J	43 D	44 E	45 I	46 B	47 A	48 B	49 P	■	50 G
51 S	52 E	53 J	54 C	55 M	56 I	■	57 G	58 B	■	59 D	60 A	■	61 C	62 T
63 B	64 S	65 S	66 D	67 B	■	68 A	69 G	70 H	71 D	72 A	■	73 H	■	74 F
75 H	■	76 N	77 F	■	78 H	79 N	80 E	81 B	82 D	83 B	84 E	■	85 G	86 O
87 O	88 H	89 B	90 C	■	91 H	92 D	■	93 O	94 C	95 L	■	96 Ñ	97 D	98 E
99 N	100 J	101 D	102 Ñ	103 K	■	104 J	105 H	106 N	107 B	108 S	109 L	■	■	110 K
111 M	■	112 Ñ	113 P	114 A	115 S	116 F	117 J	118 M	119 Q	120 R	■	121 T	122 F	123 O
124 Q	125 R	■	126 C	127 G	■	128 V	129 M	130 B	131 O	132 Q	133 P	134 L	135 S	136 F
■	137 Q	138 L	■	139 X	140 Ñ	■	141 L	142 O	143 R	144 H	145 O	■	■	■

## DEFINICIONES

## Palabras

- A.— Organización: Dotar a un buque de marinería y demás gente necesaria para su puesta en servicio.....
- B.— Man.: Quitar las vueltas de mojal o baderna dados al cable o cadena para su puesta en servicio.....
- C.— Const. Nav.: Tabloncillo que resulta de cada lado de un tronco de árbol serrado al hito, y que por la cara exterior conserva la redondez y hasta la corteza .....
- D.— Const. Nav.: Unir dos piezas de ligazón por sus cabezas de modo que constituyan una sola. ....
- E.— Const. Nav. y Man.: Longitud de algo tomado como unidad de medida .....
- F.— Pesca (plural): Vocablo gallego que significa tramallo .....
- G.— Man.: Antig: Cabullería .....

35 47 34 68 60 25 72 114

48 58 130 64 83 107 89 67 63 46 81

54 38 126 61 90 94

82 97 66 92 59 101 43 71

37 14 98 80 44 32 52 84

74 122 116 7 77 40 136

4 36 69 57 50 85 127

# DEFINICIONES

# Palabras

H.— Biol.: Se dice del área biogeográfica actual de una especie cuando forma muchas independientes, separadas por espacios considerables en que falta. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">91</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">88</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">78</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">73</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">105</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">75</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">144</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">70</td> </tr> </table>	91	88	78	73	105	75	144	70
91	88	78	73	105	75	144	70		
I.— Con viento flojito, ya sea por barlovento o por ambas bandas; tomando el nombre de vela principal. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">56</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">45</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">2</td> </tr> </table>	56	45	2					
56	45	2							
J.— Der. Mar.: Derecho de requisa ejercido mediante indemnización por un beligerante, en caso de necesidad bélica y para uso en interés propio, de los mercantes neutrales. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">27</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">39</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">42</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">53</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">100</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">117</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">104</td> </tr> </table>	27	39	42	53	100	117	104	
27	39	42	53	100	117	104			
K.— Balsa pequeña. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">21</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">11</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">1</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">12</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">29</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">103</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">110</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">41</td> </tr> </table>	21	11	1	12	29	103	110	41
21	11	1	12	29	103	110	41		
L.— Hidrografía: Abra, ensenada. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">95</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">138</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">141</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">134</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">109</td> </tr> </table>	95	138	141	134	109			
95	138	141	134	109					
M.— Astronomía: Nombre de uno de los circos de la luna. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">8</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">55</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">129</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">118</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">111</td> </tr> </table>	8	55	129	118	111			
8	55	129	118	111					
N.— Der. Mar.: Competencia a que queda legalmente sometido un sujeto de derecho. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">31</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">79</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">76</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">106</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">99</td> </tr> </table>	31	79	76	106	99			
31	79	76	106	99					
Ñ.— Comunica a un cuerpo propiedades magnéticas. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">96</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">112</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">120</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">140</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">102</td> </tr> </table>	96	112	120	140	102			
96	112	120	140	102					
O.— Biol.: Aplicarse al organismo capaz de vivir bajo condiciones de vida diversa, como por ejemplo, ciertas cianociteas que se encuentran en aguas marinas durante bajamar. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">93</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">87</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">123</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">131</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">86</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">145</td> </tr> </table>	93	87	123	131	86	145		
93	87	123	131	86	145				
P.— Hidrografía: Banco de arena o fango a la entrada de un río o ría, dificultando la navegación durante la bajamar. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">133</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">113</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">142</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">22</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">49</td> </tr> </table>	133	113	142	22	49			
133	113	142	22	49					
Q.— Parte, zona o punto central de alguna cosa. Se usa para designar un grupo de unidades navales. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">33</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">132</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">124</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">119</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">137</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">20</td> </tr> </table>	33	132	124	119	137	20		
33	132	124	119	137	20				
R.— Astronomía: Novilunio, primer día de la luna. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">18</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">9</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">17</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">26</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">23</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">30</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">143</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">125</td> </tr> </table>	18	9	17	26	23	30	143	125
18	9	17	26	23	30	143	125		
S.— Zool.: Nombre que también se da a la concha de peregrino en la costa mediterránea. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">108</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">51</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">13</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">135</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">65</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">115</td> </tr> </table>	108	51	13	135	65	115		
108	51	13	135	65	115				
T.— Lonja de contratación de pescado. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">28</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">121</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">10</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">62</td> </tr> </table>	28	121	10	62				
28	121	10	62						
U.— (Plural): Aparejo hecho con hilos, cuerdas o alambres, trabados en forma de mallas y dispuestos para pescar. cazar, cercar, etc. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">16</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">24</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">128</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">15</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">19</td> </tr> </table>	16	24	128	15	19			
16	24	128	15	19					
V.— Río de Rusia europea que nace en el SE de la región de Pensa, al norte de Kusnezsk. ....	<table border="0" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">3</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">139</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">6</td> <td style="border-top: 1px solid black; border-bottom: 1px solid black; width: 10%;">5</td> </tr> </table>	3	139	6	5				
3	139	6	5						

# NOTICARIO

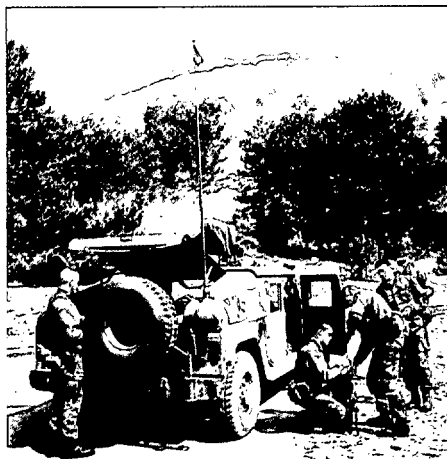


## MARINAS MILITARES

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación CHARLIE-SIERRA.**—Una fuerza de Infantería de Marina (FIMAR XIV) de entidad compañía, basada en el Subgrupo Táctico «Sevillano Muñoz», está integrada por un periodo de cuatro meses, junto con



Preparación de patrulla.  
(Foto: C. García de Paredes).

componentes de la BRIAC XII del Ejército de Tierra en SPAGT XIV, dentro de la Stabilisation Force (SFOR) desplegada en Bosnia-Herzegovina.

Esta fuerza será relevada, entre el 27 de noviembre y el 7 de diciembre, por otra entidad similar (FIMAR XV), que actualmente se encuentra en fase de organización/instrucción (12 septiembre-22 de octubre). Desde el 2 de octubre y hasta el 5 de noviembre, realizará en sus cuarteles de origen y en el campo de adiestramiento de la sierra del Retín la fase de instrucción y adiestramiento específico, que tiene como objetivo alcanzar la preparación adecuada al cumplimiento de la misión; posteriormente, del 6 al 26 de noviembre, participará en la fase de concentración del SPAGT XV.

#### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORMED<sub>2</sub>**.—Compuesta por los destructores *York* (UK), *Durand de la Penne* (IT) y *Caron* (US); las fragatas *Spetsai* (GR), *Trakya* (TU), *Koeln* (GE), *Van Amstel* (NL) y *Numancia*. La agrupación hizo escala en Izmir (6-10 de octubre). Posteriormente participó en el ejercicio DESTINED GLORY.

**STANAVFORLANT.**—Compuesta por el crucero *Thomas S. Gates* (US); la corbeta *Niels Juel* (DA); las fragatas *Halifax* (CA), *Grafton* (UK), *Luebeck* (GE), *Trondheim* (NO), *Willen Van Der Zaan* y *Asturias*, y el buque logístico *Patiño*. La agrupación realizó una escala en Zeebrugge del 29 de septiembre al 8 de octubre. Del 9 al 13 participó en el *Nato Sea Day* y en un PASSEX con unidades alemanas del 13 al 19 de octubre.

**MCMFORMED (28 de septiembre-8 de diciembre).**—La agrupación está compuesta por los dragaminas *Aliakmon* (GR), *Rimini* (IT), *Erdemli* (TU), *Alkyon* (GR) y *Homburg* (GE) y el MHO *Segura*. La agrupación realizó una escala en Izmir del 7 al 8 de octubre. Posteriormente participó en el ejercicio DESTINED GLORY.

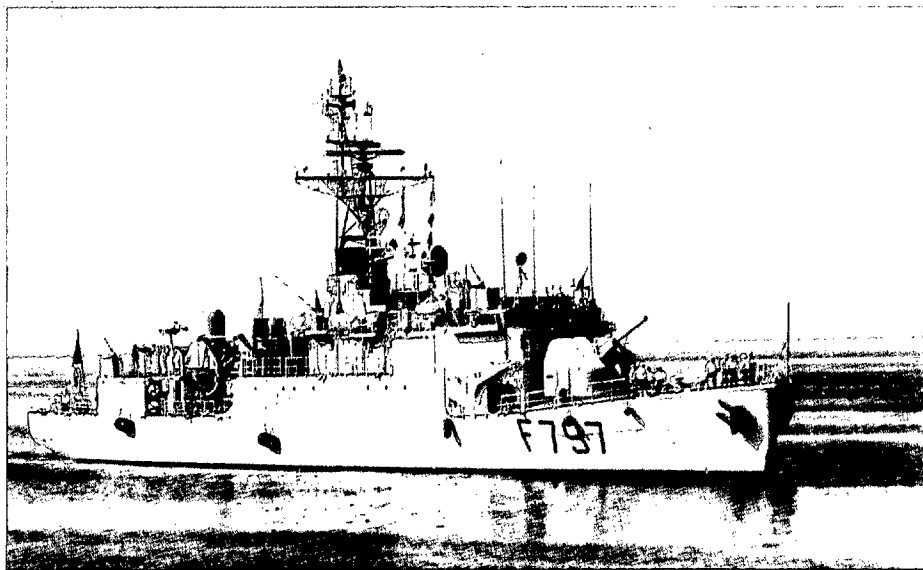
### Ejercicios

**Ejercicio TAPON (18-29 de septiembre).**—El TAPON es un ejercicio INVITEX, organizado por la Armada española y condu-

cido por el almirante de la Flota, que se realizó del 18 al 29 de septiembre en las aguas del mar de Alborán, Estrecho, golfo de Cádiz y las líneas de comunicación marítima que unen el archipiélago de Canarias con la Península. Su objetivo es mejorar los planes y procedimientos para conseguir el control naval sobre el estrecho de Gibraltar y sus accesos durante una crisis multiame-

naza. En el ejercicio participaron, además de unidades de la Armada, fuerzas del Ejército de Tierra y del Ejército del Aire, así como unidades de otros 11 países: Alemania, Francia, Grecia, Italia, Estados Unidos, Holanda, Portugal, Reino Unido, Canadá, Turquía y Marruecos, con un total de 41 unidades navales (un portaaviones, 28 escoltas entre fragatas, destructores y corbetas, ocho submarinos, cuatro patrulleros, un petrolero y diversas unidades auxiliares), 19 de las cuales son españolas. El detalle de la participación fue el siguiente:

España: *Príncipe de Asturias*, *Santa María*, *Victoria*, *Numancia*, *Navarra*, *Canarias*, *Andalucía*, *Extremadura*, *Infanta Cristi-*



Fragata francesa *Commandant Bouan*, que participó en el ejercicio TAPON.

(Foto: D. Quevedo Carmona).

na, *Cazadora, Vencedora Marqués de la Ensenada, Delfín, Tonina, Narval, Galerna, Cándido Pérez, Barceló, Laya*, unidades de la Flotilla de Aeronaves y Unidad de Operaciones Especiales. También colaboraron como buques violadores del embargo el *Contramaestre Casado, Malaspina y Rigel*, del 24 al 28 de septiembre.

Holanda: fragata *Van Amstel* y avión de patrulla marítima P-3C.

Grecia: fragatas *Helis y Spetsai*.

Portugal: fragata *Hermenegildo Capelo*, SSK *Barracuda* y avión de patrulla marítima P-3P.

Reino Unido: fragatas *Northumberland, Exeter*, destructor *York* y dos aviones de patrulla marítima *Nimrod*.

Estados Unidos: fragata *Simpson*, destructor *Caron*, SSN *Annapolis* y dos aviones de patrulla marítima P-3C.

Francia: fragatas *Jean de Vienne, Commandant Bouan, FSA La Fayette* y dos aviones de patrulla marítima *Atlantique*.

Canadá: un avión de patrulla marítima *Aurora*.

Italia: destructor *Durand de la Penne*, fragata *Maestrale* y un avión de patrulla marítima *Atlantique*.

Turquía: fragatas *Muavenet y Trakya*.

Alemania: fragata *Koeln*, submarinos *U-15 y SSK U-30*.

Marruecos: patrullero *Rais Charkaoui*.

También fue notable la participación de unidades aéreas, la mayor parte de ellas pertenecientes al Ejército del Aire (F-18, F-5, C-101, RF-4C, B-707, DA-20, F-1, TK-17, E3-A), entre las que caben destacar 12 aviones de patrulla marítima pertenecientes a ocho países, sin olvidar, por supuesto, las aeronaves embarcadas en los buques y de la Flotilla de Aeronaves de la Armada que operaron desde tierra.

La participación del Ejército de Tierra fue también muy importante, e incluyó el Mando de la Artillería de Costa del Estrecho compuesta por cinco grupos de artillería de costa, un batallón de guerra electrónica, una unidad de blancos aéreos y una unidad de helicópteros con tres *Bolcov*.

El ejercicio se dividió en cuatro fases:

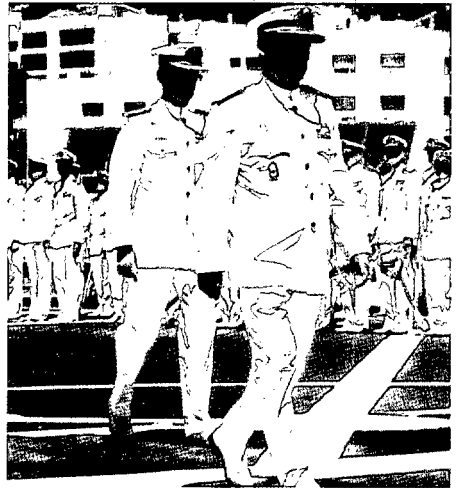
Fase I (18 de septiembre). Es la *PreSail Conference* que se desarrolló en puerto, con preferencias en Rota (*Blue*) y Cartagena (*Opfor*).

Fase II (19-23 de septiembre). Fase CET (*Combat Enhancement Training*), que tuvo como objetivo mejorar la interoperabilidad de los participantes en las principales áreas de la guerra naval, a través de la realización de ejercicios seriadados en aguas del golfo de Cádiz y zonas de ejercicios de Cartagena.

Fase III (24-28 de septiembre). Fase táctica (TACEX) durante la que se produjo el desarrollo de la crisis.

Fase IV (29 de septiembre). *Hot Wash Up* en Rota.

Aprovechando el ejercicio, tuvo lugar una nueva activación de la EUROMARFOR, del 17 al 27 de septiembre, bajo mando de COMANDES-31, que actuó como COMGRUEUROMARFOR. El objetivo de esta fuerza fue demostrar la solidaridad de los Estados miembros (España, Francia, Italia, Portugal), proceso de generación de fuerzas EMF, demostrar interoperabilidad con otras fuerzas y lograr los objetivos del ejercicio TAPON.



El ALFLOT, seguido del ALGRUPDELTA, sobre la cubierta del L-51 *Galicia* en la ceremonia de activación de la EUROMARFOR, en el ejercicio EOLO 2000.

(Foto: D. Quevedo Carmona).

**Ejercicio ADELFI BEX 2/00 (25 de septiembre-3 de octubre).**—Ejercicio combinado de adiestramiento anfibio, con participación de unidades de la Marina Real marroquí, que se desarrolló en aguas de la bahía de Alhucemas y litoral de Almería. Participaron el *Galicia*, *Pizarro*, *Hernán Cortés*, Grupo Naval de Playa, BD1, GMA, GAD, GASC y UOE. También colaboró una unidad de buceadores de combate «Comandante Gorordo» para el reconocimiento de las playas. Las unidades participantes efectuaron una escala en Almería del 1 al 3 de octubre. Por parte de la Marina Real Marroquí participó el buque de desembarco *Sidi Mohammed Ben Abdallah* con unidades de Infantería de Marina y buceadores.

**Ejercicio MEDATEX (5-7 de octubre).**—Ejercicio bilateral hispano-marroquí que se desarrolló en aguas de la zona del Estrecho y en la bahía de Alhucemas (playa de Sammar). Su objetivo es la realización de ejercicios anfibios y en tierra combinados.

Participó el buque de desembarco *Pizarro*, que salió a la mar el día 5 con la fuerza de desembarco (BDE II) y elementos de la Unidad de Buceadores de Combate «Comandante Gorordo» desde Almería. Por parte marroquí, participó en el ejercicio el buque de la clase *Batral*, *Sidi Mohammed Ben Abdallah*, un patrullero, una compañía de Infantería de Marina (120 hombres) y un grupo de nadadores de combate (12 hombres). Durante el ejercicio se efectuó un desembarco (5 de octubre) en la playa de Sammar.

**Ejercicio DESTINED GLORY (9-25 de octubre).**—Ejercicio OTAN, de tipo LIVEX, orientado hacia operaciones anfibas, dirigido por COMSTRIKFORSOUTH, que se realizó en el Mediterráneo oriental.

El objetivo principal del ejercicio fue mejorar las capacidades operativas de la CAFMED (*Combined Amphibious Force Mediterranean*) y apoyar a fuerzas de entidad brigada integradas en la SIAF (*Spanish/Italian Amphibious Force*).

Participaron unidades de Francia, Alemania, Grecia, Italia, España, Turquía, Reino Unido, Estados Unidos, así como la STANAVFORMED y la MCMFORMED (sólo en la fase FIT).

La participación de la Armada fue: el portaaviones *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Santa María* y *Navarra*, corbeta *Cazadora*, buques anfibios *Galicia* y *Hernán Cortés*; también participó una fuerza de desembarco, un destacamento GMA, GAD, GASC, Unidad de Operaciones Especiales a bordo de unidades del Grupo Delta, y a bordo del *Galicia* un equipo de la Unidad Especial de Buceadores de Combate. El total del contingente de Infantería de Marina ascendió a 650 hombres.

El ejercicio se desarrolló en tres fases:

— CET (*Combat Enhancement Training*) (9-14 de octubre). En esta fase tuvo lugar la *PreSail Conference* en Izmir (9 de octubre).

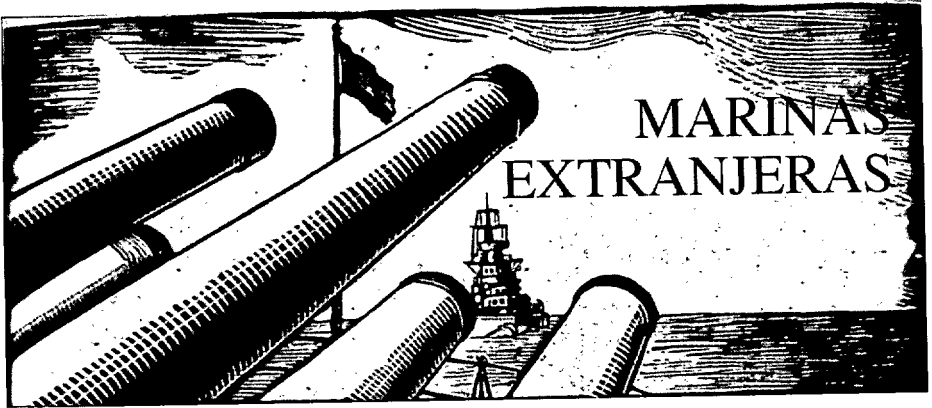
— FIT (15-16 de octubre). Durante esta fase se efectuó un reembarco administrativo de la fuerza de desembarco en Saros Bay y Dogan Bay.

LIVEX (17-25 de octubre). Consistió en el tránsito, con oposición, de la fuerza anfibia a la zona objetivo, simultáneo con operaciones de fuerza avanzada y de fuerzas de operaciones especiales. El asalto anfibio se realizó también en las bahías de Saros y Doganbay, continuando con operaciones en tierra, y que finalizaron con el reembarco administrativo. El PXD tuvo lugar en Nápoles el 9 de noviembre.

## Comisiones

«*Vencedora*» (3-13 de octubre).—Una vez finalizada su participación en la feria de armamento «Defendory 2000» (Atenas), se dirigió a Nafpaktos (Lepanto), donde participó en los actos de evocación de la batalla de Lepanto los días 7 y 8 de octubre. Finalizados éstos, inició tránsito a Koper (Eslovenia), donde efectuó presencia naval del 10 al 13 de octubre.





## Australia

**Rechazo a los destructores clase «Kidd».**—El Comité de Capacidades de la Defensa (DCC) ha rechazado la oferta norteamericana para adquirir cuatro destructores clase *Kidd* y paliar así las deficiencias de guerra antiaérea (AAW) de la Marina australiana. La oferta norteamericana de venta de tres destructores con sus municiones y repuestos suponía una inversión de 20.000 millones de pesetas, sin incluir las necesarias obras de modificación y modernización. La operación incluía la adquisición de 64 misiles SAM Standard SM-2 Block III de mediano alcance. La Marina australiana se enfrenta a un paréntesis sin capacidad AAW después de haber dado de baja a sus destructores de la clase *Charles Adams*.

## Canadá

**Compra de nuevos helicópteros.**—El Gobierno canadiense ha dado al Departamento de Defensa Nacional (DND) la orden para que proceda a la adquisición de un nuevo helicóptero para reemplazar a los *Sea King*. Esto implicaría la compra de un total de 28 helicópteros navales, de acuerdo con las declaraciones efectuadas por el ministro de Defensa, Art Eggleton. La adquisición de los helicópteros con sus sistemas ASW supondrá una inversión de 550.000 millones de pesetas, repartidos a lo largo de ocho años. Mientras

se realiza este ambicioso programa, la Marina canadiense invertirá 7.000 millones de pesetas para mantener a sus *Sea King*, de 37 años, en vuelo con las debidas garantías hasta que se reciban los nuevos helicópteros.

Los candidatos con mayores posibilidades de ganar este sustancioso contrato son el *Agusta Westland EH 101*, que ha sido adquirido por el servicio canadiense de SAR con el nombre de *Cormorant*; el *Cougar* de Eurocopter, y el *Maple Hawk*, de Sikorsky, aunque la posible elección del *EH 101* pondría en una situación embarazosa al Gobierno canadiense que ya anuló una orden de adquisición de este modelo cuando llegó al poder en 1993.

## China

**Adquisición del portaaviones «Kiev».**—La adquisición del antiguo portaaviones soviético *Kiev* por parte de una compañía china será únicamente con objeto de desgastarlo, de acuerdo con las declaraciones



Portaaviones *Kiev*.



hechas por un portavoz oficial chino a los medios de comunicación occidentales. El casco, desprovisto de maquinaria, equipos electrónicos y armamento, fue amarrado en el puerto de Tianjin para proceder a su desguace. La compañía china Tianma Shipbraking Co. Ltd. pagó un total de 1.600 millones de pesetas por el otrora orgullo de la Marina soviética de 37.000 toneladas de desplazamiento y que entró en servicio en el año 1975.

### Estados Unidos

#### *Pruebas de mar de un nuevo cañón.*—

La Marina norteamericana ha llevado con éxito las pruebas estructurales de tiro del cañón Mk-45 Mod. 5 de 5"/62 calibres. Las pruebas realizadas bajo el programa de Apoyo de Fuego de Superficie Naval, fueron efectuadas por el destructor *Winston S. Churchill* (DDG-81) de la clase *Arleigh Burke*, y era la primera vez que hacía fuego en la mar. El propósito de la prueba era comprobar la respuesta estructural del destructor con este cañón de 5"/62 disparando proyectiles normales y con la munición inerte ERGM (*Extended Range Guided Munition*).

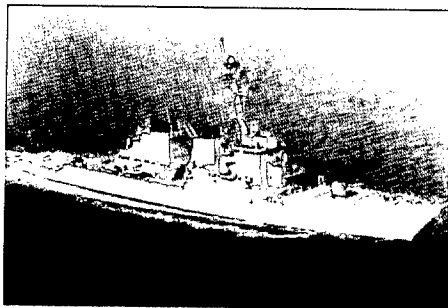
El cañón disparó un total de 132 proyectiles, en coincidencia con la segunda fase de pruebas del *Churchill*, consistente en comprobar su resistencia estructural y su reacción ante las vibraciones. El comandante del destructor, capitán de fragata Mike Franken, describió el comportamiento del cañón como «soberbio». La introducción de este nuevo cañón en la Flota norteamericana y la munición ERGM son vitales para la evolución de la guerra contra la costa en el siglo XXI, especialmente en apoyo del Cuerpo de Infantería de Marina.

Durante los ejercicios reales o tipo LIVEX, RIMPAC, realizados en aguas próximas a la isla hawaiana de Oahu, la antigua fragata norteamericana *Ramsay* y el buque cuartel *General Hugh J. Gaffney* fueron hundidos el pasado 15 de junio por misiles lanzados desde aeronaves. A su vez, el crucero *Worden* recibió el impacto de varios misiles aire-superficie para hundirse, el 17 de junio.

*Nuevo buque anfibio.*—El Mando de Sistemas Navales (*Naval Sea Systems Command*) ha otorgado a la compañía Litton Ingalls Shipbuilding un contrato inicial para comenzar el diseño de un nuevo buque de asalto anfibio, denominado LHD-8, propulsado por turbinas de gas y con un nuevo sistema para generar electricidad. Los primeros siete buques de la clase *Wasp*, de los que el último de la serie, el USS *Iwo Jima* (LHD-7), debe entrar en servicio a mediados de 2001, utilizan para su propulsión turbinas de vapor. El costo del LHD-8 sobrepasará los 300.000 millones de pesetas.

#### *Entra en servicio un nuevo destructor.*—

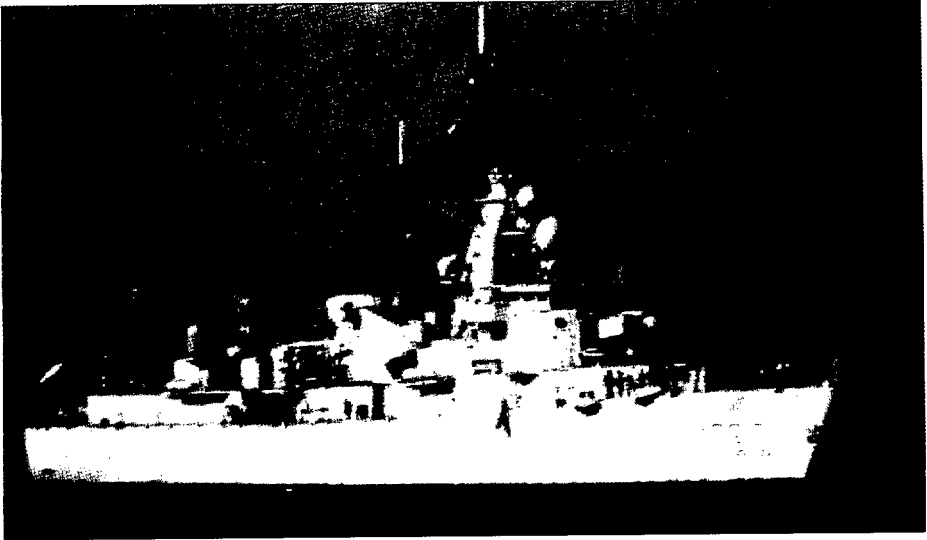
El último destructor de la clase *Arleigh Burke* (DDG-51), el *Oscar Austin* (DDG-79), entró en servicio a finales de agosto en la Estación Naval de Norfolk, Virginia. El *Oscar Austin* es el número 29 de los 58 con que contará la serie completa de destructores con el sistema Aegis, y el primero con la variante Flight IIA, que incluye dos hangares a babor y estribor para otros tantos helicópteros embarcados SH-60B *LAMPS Mk-III*, que le proporcionarán unas capacidades ASW y ASUW de las que hasta ahora carecía este tipo de buques.



USS *Arleigh Burke* (DDG-51).

### Francia

*Nuevo almirante en Jefe del Atlántico (CECLANT).*—Desde el 1 de octubre, el vicealmirante Jacques Gheerbrant es el nuevo jefe de la Zona Marítima del Atlántico (CECLANT) con sede en Brest, en relevo del vicealmirante de Escuadra Naquet Radiquet, que ha pasado a la reserva. Este oficial gene-

Fragata *Witte de With* (F-813).

ral hasta el momento dirigía el Comité Interministerial de Inteligencia del primer ministro. El vicealmirante Gheerbrant también fue adjunto para la Marina del presidente Jacques Chirac, entre los años 1995 y 1996, pasando posteriormente a Londres como agregado de defensa de 1997 a 1999.

Habiendo ingresado en septiembre de 1966 en la Escuela Naval, eligió la trayectoria de la Aeronáutica Naval, obteniendo el título de piloto y alternando sus destinos entre Bretaña y el sur de Francia, mandando en Landivisiau la Flotilla 16-F de aviones *Super Etendard* entre 1983 y 1985. Posteriormente fue nombrado comandante de la corbeta *Commandant Bourdais* de 1988 a 1989. A su vez ha ocupado varios destinos en París, como profesor de la escuela Superior de Guerra Naval, como oficial de enlace con el comandante de la Fuerza de Acción Rápida y como jefe de Estado Mayor de la Inspección de Reservas y Movilización.

## Holanda

**Cooperación naval con Indonesia.**—La Marina holandesa cooperará estrechamente con la indonesia a raíz de una petición formu-

lada durante la visita del ministro holandés de defensa Frank de Graves y el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante Luk Kroona, a Yakarta. La petición fue formalmente realizada por el presidente de Indonesia Abderraman Wahid y el ministro de defensa Juwono Sudarsono, que especificaron la necesidad de reemplazar las seis anticuadas fragatas clase *Ahmed Yani*, que originariamente eran holandesas de la clase *Van Speijk*, y que fueron transferidas al país asiático entre 1986 y 1990. Juwono especificó la necesidad que tiene la Marina indonesia de ejercer el control del mar en esta gran nación, formada por más de 15.000 islas. Para ello es también necesario aumentar el tamaño del Servicio de Guardacostas, para controlar el comercio marítimo que desarrollan China y Japón con Oriente Medio, y que en un 46 por 100 pasa por aguas indonesias, infestadas por piratas, especialmente en las proximidades del estrecho de Malaca, produciendo daños valorados en 1,2 billones de pesetas anuales. Los principales requerimientos se refieren a patrulleros y armas no letales. En coincidencia con la visita de Graves, una agrupación naval belga-holandesa, compuesta por las fragatas *De Ruyter* (F-806), *Witte de With* (F-813), *Van Nes* (F-833) y la belga *Wandelaar* (F-912),

junto con petrolero *Amsterdam* (A-836), entró en el puerto de Yakarta como muestra de las buenas intenciones de cooperación con la Marina indonesia.

## India

**Compra de armamento a Rusia.**—El Gobierno indio firmó el 4 de octubre varios acuerdos con Moscú, estimados en 3.000 millones de dólares, para la compra de armamento militar, incluyendo un portaaviones y los más modernos carros de combate rusos, lo que pone de manifiesto que siguen existiendo estrechos lazos entre los antiguos aliados de la guerra fría.

Estos acuerdos prevén además la fabricación de 150 aviones de combate SU-30 Mk-1 por la firma Hindustan Aeronautics en la ciudad sureña de Bangalore, y la asociación entre la India y Rusia para el desarrollo de la aviónica de la última versión del *Sukhoi*. La adquisición de los 320 carros de combate T-90 implica igualmente el montaje de 170 en fábricas indias, llegando el resto ensamblados desde Rusia.

En lo que se refiere al portaaviones *Almirante Gorshkov*, ambas naciones tienen que

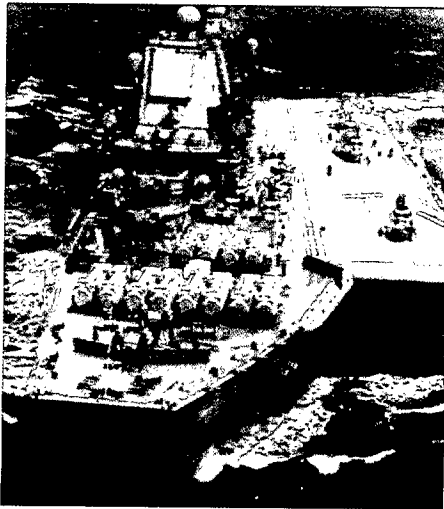
acordar el coste final de adquisición de este buque de más de 30.000 toneladas, ya que el acuerdo marco sólo fija las líneas generales de adquisición, pues aunque la Marina rusa ofreció de forma gratuita el portaaviones, su acondicionamiento y modernización costarán más de 600 millones de dólares, además de los gastos adicionales de adaptación para que puedan operar los aviones *Mig-29* indios.

## Italia

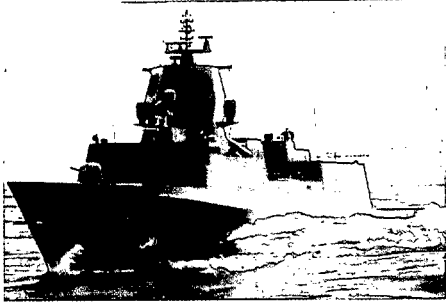
**Comienza la construcción del segundo submarino clase «212».**—Los astilleros de Fincantieri han iniciado la construcción del segundo submarino del Tipo *U-212* para la Marina italiana. Identificado en el astillero como construcción número C-6049, este buque sigue al C-6049, el primer submarino de esta misma clase y cuya construcción comenzó el 3 de julio de 1999. La entrega de ambos buques está prevista para el comienzo de 2005 y a mediados de 2006, respectivamente. Estos submarinos, de diseño alemán y de 1.500 toneladas de desplazamiento, serán los primeros de la Marina italiana que cuenten con un sistema de propulsión independiente del aire (AIP).

## Noruega

**Nuevo radar para las fragatas.**—Las fragatas de la nueva clase *Fridtjof Nansen*, diseñadas por la Empresa Nacional Bazán, serán las primeras que contarán con el nuevo radar AN/SPY-1F de la empresa norteamericana Lockheed Martin. Este nuevo radar es una variante del AN/SPY-1D que monta la Marina de los Estados Unidos, pero con una potencia de salida menor. A diferencia de los otros buques que montan el radar AN/SPY-1, las fragatas noruegas no tendrán capacidad de defensa antiaérea de área. Las misiones de estas fragatas, de acuerdo con las especificaciones de la Marina noruega, son la defensa de buque, defensa del litoral y protección de convoyes. El lanzador vertical Mk-41 VLS de ocho celdas y el *software* del sistema de combate están adaptados a las posibilidades del misil Evolved Sea Sparrow, que realizará



Portaaviones *Almirante Gorshkov*.  
(Foto: Archivo Rivista Marittima).



La futura fragata *Fridtjof Nansen* (F-310).  
(Imagen artística de la Armada noruega).

estos tres cometidos a una distancia superior a los 30 km. Las cinco fragatas, de 5.100 toneladas, llevarán el nombre de famosos exploradores noruegos: *Fridtjof Nansen* (F-310), *Roal Amudsen* (F-311), *Otto Sverdrup* (F-312), *Helge Instad* (F-313) y *Thor Heyerdahl* (F-314); su cometido principal será el antisubmarino.

## Polonia

**Cesión de dos helicópteros.**—La Marina polaca ha recibido dos helicópteros SH-2G *Seasprite* procedentes de la Marina de los Estados Unidos, sin costo alguno, estando prevista la cesión de otras dos unidades más a comienzos del próximo año. El objeto de esta cuádruple cesión es dotar de este tipo de unidades a las dos fragatas clase *Oliver Hazard Perry* recientemente adquiridas por la Marina polaca.

## Reino Unido

**Los sonares de LF y la muerte de las ballenas.**—El Ministerio de Defensa británico está examinando si la muerte repentina de varias ballenas en aguas de las islas escocesas occidentales está relacionada con el uso de sonares de baja frecuencia activos o LFAS. Funcionarios del citado ministerio estuvieron en contacto con oficiales de la Marina de los Estados Unidos que suspendieron las pruebas cuando comprobaron que seis ballenas murieron y 14 vararon en las Bahamas en el mes de

marzo; después de realizar un programa de pruebas, se pudo comprobar que varias ballenas padecían severos traumas de oído. En 1966 otras 12 ballenas vararon cuando se realizó un ejercicio de la OTAN en aguas próximas a Grecia, utilizándose el LFAS.

No obstante, el Ministerio británico alega que el LFAS puede utilizarse de forma responsable, con un arranque a baja potencia, utilizándose con potencia reducida. El futuro sonar LFAS británico se denominará sistema 2087.

**Comienza la reparación del SSN «Tireless».**—El submarino nuclear de ataque HMS *Tireless* inició la reparación del circuito primario de refrigeración del reactor nuclear a comienzos de septiembre, según fuentes de la Marina británica, estando previsto que las obras necesarias tengan una duración de unos tres meses, por lo que se prevé que el SSN, una vez reparado, abandone su atraque en Gibraltar en los primeros días del próximo mes de enero, con rumbo a su base en Devonport, finalizando así una estancia de casi ocho meses en la colonia gibraltareña, estancia que ha despertado toda clase de especulaciones, especialmente entre las asociaciones ecologistas del Campo de Gibraltar.

**El portaaviones «Invincible» en el Adriático.**—El portaaviones HMS *Invincible* abandonó unos ejercicios combinados con la Marina de los Estados Unidos que estaba realizando a finales de agosto para dirigirse, junto con el destructor HMS *Liverpool* y el buque de aprovisionamiento RFA *Fort George*, hacia el Adriático, para permanecer en este mar y prevenir un posible ataque de los serbios a la república de Montenegro.

**Luz verde al nuevo programa del destructor «Tipo 45».**—El ministro de Defensa Geoff Hoon ha dado luz verde el pasado 11 de julio al programa para la construcción de la nueva serie de destructores *Tipo 45*, programa que se iniciará con la construcción de tres unidades; valoradas en 280.000 millones de pesetas y que ha sido adjudicado a BAe Systems, estando prevista

la iniciación de una segunda serie de otras tres unidades similares a finales de 2004.

El diseño y la construcción de estos nuevos destructores corresponderán al 50 por 100 a BAE Systems Marine on Clyde y a Vosper Thornycroft en la costa sur, dos de los buques serán ensamblados en Scotstoun. El Tipo 45 es un destructor de 7.000 toneladas que estará dotado de la versión británica del PAAMS (*principal anti-air missile system*).

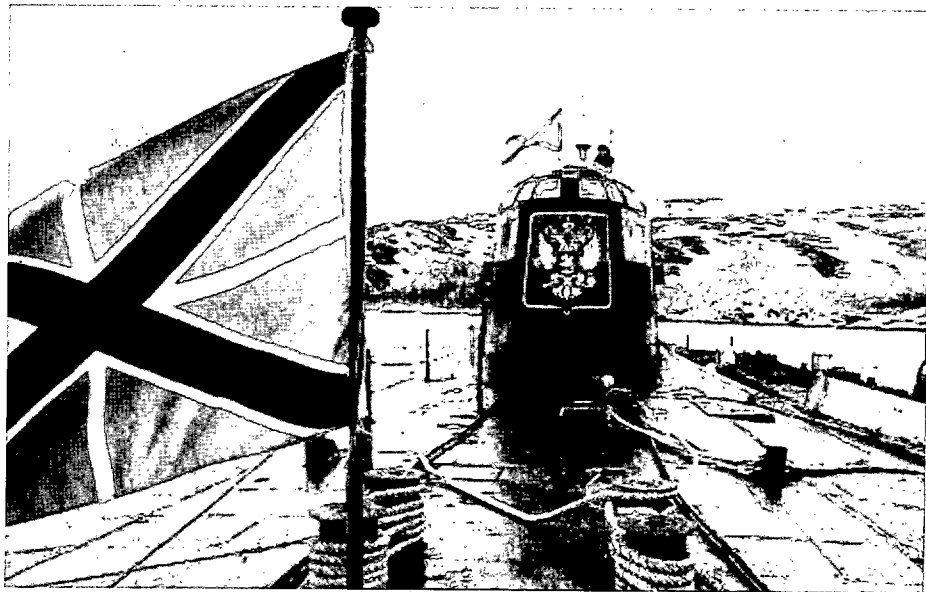
Es necesario que un total de doce buques entre en servicio antes del año 2014 para mantener el número de escoltas de la Marina británica en 30 unidades, lo que conlleva una inversión que supera largamente el billón de pesetas. El primero de la serie llevará el nombre de HMS *Daring* (osado) y será construido en los astilleros de Scotstoun, para entrar en servicio en 2007; este buque llevará un cañón Mk-8 Mod.1 de 4,5", así como un helicóptero *Merlin* HM.1.

## Rusia

*Repercusiones del hundimiento del «Kursk».*—Las secuelas del hundimiento del

submarino nuclear SSGN *Kursk* han sido interpretadas como la continuación de la incapacidad de las autoridades rusas de decir la verdad sobre el hundimiento. Los 118 hombres de la dotación murieron, y tuvieron que llegar a la zona equipos de rescate noruegos y británicos para llegarse a un conocimiento exacto de la situación, si bien al mini submarino británico LR-5 no le fue permitido intervenir.

Las explosiones que hundieron al *Kursk* fueron grabadas por el TACTAS del submarino nuclear USS *Memphis* (SSN-691), que entró en un puerto noruego seis días más tarde del accidente, ocurrido el 12 de agosto. Un fallo en un torpedo o un misil de los que llevaba el *Kursk* pudo ser el causante de las explosiones que hundieron al submarino, de acuerdo con las declaraciones de un portavoz de la Marina de los Estados Unidos. A su vez, de acuerdo con fuentes rusas, las sospechas sobre el accidente se centran en el combustible del torpedo cohete Shkeval. De todos es sabido que los torpedos pesados rusos utilizan como propulsor peróxido de hidrógeno o HTP, lo que pudo provocar la primera detonación y desencadenar dos minutos más tarde



Submarino *Kursk*.

la explosión de los torpedos del Tipo 65 de 650 mm y/o la de los misiles de crucero SS-N-19.

**El presidente Putin ordena el rescate de los cuerpos del «Kursk».**—El presidente de Rusia, Vladimir Putin, ordenó el 19 de septiembre que antes de que finalice el año 2000 sean rescatados los cuerpos de los 118 miembros de la dotación del submarino nuclear *Kursk*, aunque la propia Marina rusa le ha informado que la mayoría de los cadáveres nunca podrán ser recuperados.

El vice primer ministro Ilia Klebanov precisó que los trabajos de recuperación de los cuerpos se llevarán a cabo en los próximos meses de octubre y noviembre, tal como ordenó Putin.

Esta enérgica decisión del presidente de Rusia contrasta con su mutismo durante la decena de días que duró la tragedia del submarino hundido, cuando Putin permaneció de vacaciones en un balneario del mar Negro, aun después de ser informado del accidente. Con esta decisión, Putin pone fin a la polémica sobre la recuperación de los cadáveres, tras las dudas de las últimas semanas ante la magnitud y el costo de las operaciones de rescate. Klebanov se mostró pesimista sobre el rescate de todos los cuerpos, ya que ningún cadáver podrá ser recuperado de los cuatro primeros compartimentos, porque resultaron prácticamente destruidos por la explosión.

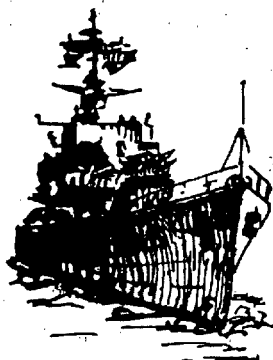
## Singapur

**Cerrado el contrato de compra de seis fragatas.**—El contrato para el equipamiento militar de las seis fragatas vendidas por Francia a Singapur se ha cerrado, de acuerdo con fuentes oficiales del Gobierno francés. Las mismas fuentes precisaron que el contrato abarca la autoprotección de las fragatas, lo que incluye el armamento antiaéreo, cuyo costo se estima entre 305 y 381 millones de euros. Este tema fue abordado entre el primer ministro francés, Lionel Jospin, y el ministro de Estado de Singapur, Lee Kuan Yew, durante la reunión celebrada en el Elíseo. En marzo pasado, la Dirección de Construcciones Navales (DCN) firmó un contrato para la venta de seis fragatas furtivas o *stealth* a Singapur por un precio que rondaría los 915 millones de euros. El primer buque de la serie se construirá en Francia y los cinco restantes en astilleros de Singapur.

## Uruguay

**Naufragio de un patrullero.**—Después de una colisión acaecida al sur de cabo Polonio y a 11 millas con el buque mercante *Skyros*, de 15.079 t, se hundió el dragaminas, con cometidos de patrullero, *Valiente*, perteneciente a la Marina uruguaya, perdiéndose 11 hombres de su dotación. El *Valiente* era un antiguo dragaminas de la extinta República Democrática Alemana, perteneciente a la clase *Kondor II*.

J. M. T. R.





### Marina Mercante promueve un nuevo grupo de trabajo

La Dirección General de la Marina Mercante está promoviendo la creación de un grupo de trabajo permanente integrado por el ente público Puertos del Estado, representantes de navieras, cargadores y resto de agentes involucrados en el transporte marítimo de corta distancia o *short sea shipping*, con objeto de fomentar ese transporte, habiéndose reunido recientemente con representantes de ANAVE, ANESCO y del Consejo de Usuarios y Aduanas.

Las administraciones marítimas de prácticamente todos los países comunitarios con litoral tienen designado un coordinador o *focal point* que hace de enlace entre las iniciativas de la Comunidad Europea y los operadores de cada país. Pero en España, según indican fuentes de la Dirección General de la Marina Mercante, el coste de los servicios portuarios es uno de los mayores obstáculos para el desarrollo del *short sea shipping*, siendo otro cuello de botella el llamado «factor psicológico», es decir, la imagen de que el barco es un medio lento y con mayor potencial de accidente.

Para acabar con estas barreras es necesario, entre otras actuaciones, crear una ventanilla única administrativa para el barco y reducir el coste de los servicios portuarios para los buques que realicen *short sea shipping*. Sin embargo, éstas y otras medidas serán insuficientes para la viabilidad del

sistema propuesto si no se involucra a los agentes económicos y al resto de actores de este transporte.

### Nuevo servicio de Naviera Fos entre Alicante y Baleares

La Compañía Naviera Fos, perteneciente al grupo Boluda, ha iniciado un nuevo servicio entre los puertos de Alicante y Palma de Mallorca con una frecuencia de tres rotaciones semanales.

Dicho servicio estará cubierto por el ro-ro *Lucía B*, comprado recientemente a Trasmediterránea, que lo operaba con el nombre de *Cala Fustan*.

### África Affairs no operará el servicio entre Melilla y la Península

La compañía África Affairs, que anunció la instalación de una línea de buque rápido entre Melilla y la Península, ha comunicado la decisión de retirarse del proyecto sin haberlo podido comenzar.

La naviera asegura haber invertido y perdido 225 millones de pesetas, ya que, aunque alquiló y presentó públicamente el buque *Pegasus Two*, no pudo ponerlo en servicio ante la imposibilidad de reunir los 200 millones de pesetas del aval que exige la Dirección General de la Marina Mercante en aplicación de la normativa vigente.

Por otra parte, la sociedad norteamericana Debis, que financió la construcción del *Pegasus Two*, está negociando con sus tripulantes hacerse cargo de los cuarenta millones de pesetas que se les adeuda en concepto de salarios y quedarse con la embarcación.

### Buenas perspectivas para el puerto gaditano

Con el regreso de la Compañía Trasatlántica Española al muelle de Cádiz con una línea de contenedores que une desde algunas semanas puertos del Mediterráneo con Cádiz y Canarias, para la autoridad portuaria gaditana este nuevo servicio ha causado preocupación a navieras como la Trasmediterránea, que tiene un servicio ro-ro con los puertos canarios, Pinillos y otras navieras que operan desde Sevilla con buques portacontenedores hacia las islas.

Los responsables de los muelles gaditanos consideran que la competencia que representa este nuevo servicio pueda servir de revulsivo para que otras navieras se decanten por la bahía gaditana, como el caso de Pinillos, que lleva un año pensándose escalar en Cádiz.

En beneficio del puerto gaditano están los menores costes del transporte marítimo de los buques que vienen a Cádiz por su mayor tamaño, aunque en el lado negativo está siempre el coste adicional del transporte por carretera.

### Ultimado el programa del congreso de técnicas marítimas

El programa científico del II Congreso Internacional de Investigaciones Tecnológicas en el Ámbito Marítimo, que se celebrará en Cádiz entre el 8 y el 11 de noviembre, ha quedado cerrado, estructurándose en veintisiete sesiones, en cada una de las cuales se incluirán cuatro trabajos científicos agrupados en torno a un tema de estudio. Estos temas varían desde la problemática de la seguridad de los buques pesqueros, pasando por la formación en simuladores o el problema de las tripulaciones multinacionales y el inglés marítimo con lengua de uso entre los mismos.

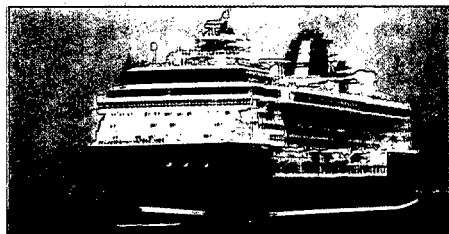
La participación de conferenciantes se estima en torno a las doscientas personas todas ellas pertenecientes a universidades e institutos de investigación en el tema marítimo, variando la procedencia geográfica de los ponentes desde Buenos Aires, Tokio y Sudáfrica.

William O'Neil, secretario general de la OMI (Organización Marítima Internacional) con sede en Londres, ha confirmado su asistencia al acto de apertura del congreso. Esta organización es el órgano máximo de las Naciones Unidas en temas de transporte e industria marítima.

J. C. P.

### Visita a Vigo del buque de pasaje *Millenium*

El *Millenium* visitó el puerto de Vigo el día 14 de septiembre. El buque, propiedad de la compañía norteamericana Celebrity Cruises, del grupo Royal Caribbean Cruises Line, entró en servicio durante el presente año y solamente había realizado con anterioridad un crucero inaugural por los fiordos noruegos. Este segundo viaje había comenzado en



El *Millenium* saliendo por ría de Vigo.  
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

Amsterdam, con escala posterior en El Havre. Después de permanecer unas horas en la ciudad gallega, partió hacia el Mediterráneo. El *Millenium* tiene una eslora de 296 metros y una manga de 32,20 metros; su tripulación la componen 986 personas, y en esta ocasión llevaba a bordo 2.100 pasajeros. Sus 91.000 toneladas le convierten en el buque de pasaje de mayor desplazamiento que jamás haya entrado en la ría de Vigo.

L. D.-B. A.





## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### Astilleros de Puerto Real entrega el ferry *Stena Britannica*

El astillero de Puerto Real del grupo AESA ha entregado el ferry *Stena Britannica*, tercero de una serie de cuatro que esta factoría está construyendo para la naviera sueca Stena ro-ro. La duración de la construcción del barco se ha reducido en doce meses en relación con el tiempo que la empresa empleó en la construcción del anterior buque.

El *Stena Britannica* tiene 188 metros de eslora, 28,7 de manga y un calado operativo de 6,3 m. Tiene capacidad para 40 tripulantes y 454 pasajeros y es similar a los dos anteriores entregados, aunque dispone de una mayor capacidad de carga y de un equipo para el acceso de la misma de última generación.

Este trasbordador, que cumple con los últimos requerimientos del convenio SOLAS, resistiría una colisión que le inunda-se dos compartimentos adyacentes.

Tras esta entrega, el astillero de Puerto Real tiene en cartera un buque de las mismas características que el *Stenna Britannica*, un trasbordador y un gasero LNG, que se entregará a finales de 2003, por lo que esta factoría tiene garantizada la carga de trabajo para los próximos tres años.



### Contrato entre AESA y LINACA

Astilleros Españoles (AESA) y la empresa venezolana Línea Naviera de Cabotaje (LINACA) han firmado un contrato para la construcción de ocho buques de 25.000 Gt cada uno, por 22.800 millones de pesetas, lo que generará mil puestos de trabajo directos y cinco mil indirectos. La mitad de la inversión necesaria será aportada por España a través de un crédito del Fondo de Ayuda al Desarrollo (FAD), mientras que Venezuela se encargará de la otra mitad mediante un crédito de la banca privada internacional.

La construcción de los ocho buques permitirá a Venezuela contar con una flota mercante que consolidará el desarrollo del tráfico y el comercio exterior del país.

J. C. P.

### Desaparición de los petroleros de casco único

La Unión Europea, a través de sus ministros de Transporte, defiende, ante la Organización Marítima Internacional, la progresiva desaparición de los petroleros de casco único.

Esta medida pretende aplicarse de forma progresiva, para antes del 1 de enero de 2003 impedir la navegación en aguas europeas a

los buques de más de 20.000 t construidos con anterioridad a 1974. Al año siguiente se quiere que hayan desaparecido los construidos en 1975 y 1976, y antes del 1 de enero de 2005 a los construidos después de 1976.

A partir de esta última fecha se permitirá a los buques de más de 25 años la continuación del transporte, pero sujetos a medidas especiales de control. A partir del 1 de enero de 2010 deben desaparecer los petroleros de casco único con más de 28 años y más de 20.000 t. Los de tonelaje inferior serán inmovilizados a partir de 2015.

Las medidas están encaminadas para lograr preservar las costas europeas de posibles accidentes y naufragios de petroleros, como el *Erika*, *Aegean Sea*, *Urquiola*, *Torrey Canyon*, y tantos otros cuyos vertidos han contaminado nuestros mares y costas produciendo un gran daño ecológico. Las medidas son en parte similares a las adoptadas por los Estados Unidos tras el accidente del *Exxon Valdez* en aguas de Alaska en 1989.

Otras acciones complementarias que podrían implantarse son:

— Control más estricto de las sociedades de clasificación a la hora de efectuar los controles y revisiones de la estructura e instalaciones de los buques.

— Extensión de las medidas de restricción, no sólo a los petroleros, sino a todos los buques que transportan cargas contaminantes o peligrosas.

— Creación de un organismo europeo para la seguridad marítima.

— Vigilancia exhaustiva de las rutas marítimas de navegación más frecuentadas por los petroleros y buques de cargas contaminantes o peligrosas.

— Refuerzo del régimen de indemnizaciones en caso de catástrofe, incluyendo el principio de responsabilidad no sólo de la compañía transportista, sino también de la compañía que fleta el buque.

### **Contrato de los buques gaseros para Repsol**

El 31 de julio se firmó el contrato entre Repsol-YPF y las navieras españolas Elcano

y Fernández Tapias, y la noruega Knutsen, para el transporte de gas natural desde Trinidad y Tobago a la Península. El proyecto de Repsol supone una inversión cercana al billón de pesetas, en la que se incluyen inversiones para la extracción y almacenamiento del gas en Trinidad y Tobago, el contrato del transporte y la construcción de los buques.

El contrato de flete se extiende a un periodo inicial de veinte años y cada naviera se compromete a realizar dieciocho fletes al año, lo que se convierte en un total de 360 viajes.

Astilleros Españoles había sido ya el adjudicatario del contrato, el pasado mes de marzo, para la construcción de los tres buques gaseros, uno para cada naviera, por un importe de 35.000 millones de pesetas cada uno. Dos de los buques se construirán en la factoría de Sestao y otro en Puerto Real; la factoría ferrolana de Astano colaborará en la construcción de bloques para las tres unidades. La nueva compañía, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales, en la que se han fusionado la anterior Bazán y Astilleros Españoles, asume la construcción de los gaseros. La carga total de trabajo se estima en 4,67 millones de horas para los astilleros y en un millón de horas para industrias auxiliares.

El contrato se ganó en dura competencia con astilleros coreanos y japoneses. Los coreanos estaban dispuestos a asumir la construcción de cada buque por 10.000 millones menos que los astilleros públicos españoles.

### **Fusión de los astilleros públicos**

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) anunció, a mediados de julio, la fusión de los astilleros civiles AESA y los militares de Bazán en una sola empresa de capital público, que comenzará su andadura a efectos jurídicos durante el mes de octubre.

La nueva empresa, con el nombre de Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales, cuenta con una plantilla cercana a las 11.500 personas y con doce centros de producción.

Se integran por parte de Bazán en la nueva empresa los astilleros de San Fernan-

do, Cartagena y Ferrol, la fábrica de motores de Cartagena, la fábrica de turbinas de Ferrol y la fábrica de armas y sistemas FABA de San Fernando. Por parte de Astilleros Españoles, se integran los astilleros de Sestao, Juliana de Gijón, Astano de Fene, Puerto Real, Sevilla y la fábrica de motores de Manises.

Con el aporte de estos centros, el esquema de organización del grupo se dividirá en cuatro grandes líneas de negocio:

— Construcción naval: con la unidad de la ría de Ferrol (centros de Ferrol y Fene), la unidad de la bahía de Cádiz (centros de Puerto Real, San Fernando y Sevilla), y las factorías de Cartagena, Juliana y Sestao.

— Propulsión: con los centros de turbinas de Ferrol y los de motores de Cartagena y Manises.

— Reparaciones y transformaciones: con centros principales en Cádiz, Cartagena, Ferrol y Fene.

— Sistemas de armas: con FABA en San Fernando.

Los centros de construcción se dividirán en tres tipos:

— De capacidad dual: Ferrol, Fene, Puerto Real, San Fernando y Sevilla, que se dedicarán principalmente a buques de guerra y artefactos *off-shore*.

— Militares especializados: Cartagena, destinado a la producción de cazaminas, submarinos y buques logísticos.

— Civiles especializados: Sestao, centrado en la construcción de gaseros, y Juliana, centrado en la construcción de buques de transporte de productos químicos.

Con la fusión se sigue el ejemplo de los astilleros de los principales países europeos; Italia, Francia, Alemania y Reino Unido tienen integrados los astilleros públicos civiles y militares. Esta fusión significa también, que los astilleros pasan a estar fuera del control de la UE, al igual que el resto de la industria militar europea, ya que en un 60 por 100 las construcciones son militares. Además, se sumarán las sinergias de los dife-

rentes astilleros y se podrá ganar cuota de mercado en el ámbito internacional.

La fusión puede significar un primer paso para la formación de un grupo naval europeo a imagen y semejanza del consorcio aeroespacial EADS, que serviría para hacer frente a la competencia de los astilleros coreanos (con unas ventas *dumping*, con precio estimado inferior en un 20 por 100 al precio real de producción).

La nueva empresa pasará a ocupar el décimo lugar en el mundo. Tiene previstos unos ingresos para este año de 225.000 millones de pesetas y su cartera de pedidos asciende a 638.000 millones de pesetas. En el estudio de reorganización se prevé un ahorro de 20.000 millones de pesetas en recortes de costes durante los próximos tres años, y unas inversiones de 100.000 millones de pesetas. Los próximos cinco años servirán para financiar 87 proyectos de I+D destinados a mejorar la calidad de todas las líneas de negocio. Está previsto conseguir beneficios en tres años.

En la cartera de pedidos del grupo, se incluyen las cuatro fragatas F-100 para la Armada española, cinco fragatas para Noruega, los dos submarinos construidos en colaboración con Francia para Chile, cuatro ferries (dos para Stena, uno para Cenargo y otro para Trasmediterránea), dos barcos químicos para Statoil, un buque hospital para el Instituto Social de la Marina, tres gaseros para Repsol (navieras Elcano, Tapias y Knutson), y otros buques, hasta un total de treinta y cinco. De ellos, están en construcción veintidós.

La compañía prevé acceder a un mercado potencial de 1,6 billones de pesetas, y en el que pueden incluirse, por ejemplo, los petroleros de doble casco. En el caso de que la UE dicte la obligatoriedad de buques de doble casco, para transportar el crudo y los productos petrolíferos con destino a Europa, se estima una flota mínima necesaria de 355 petroleros.

La Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales tendrá su sede en Madrid.

A. P. P.

# PUERTOS

## Los buques avituallarán en Algeciras sin coste de practicaaje

A petición de las navieras que operan en el puerto de Algeciras, la Autoridad Portuaria de dicha bahía y la Corporación de Prácticos de Puerto alcanzaron un acuerdo por el que la tarifa de practicaaje que se aplica a los buques que realicen operaciones de suministro de combustible es igual que la T-9, correspondiente a los barcos menores de 120 metros de eslora que fondeen en los fondeaderos A y B, es decir, los más abrigados del puerto.

De esta forma los barcos que recalen en este puerto para avituallarse de combustible podrán hacerlo en las mencionadas zonas sin necesidad de abonar el servicio de practicaaje, que es en general obligatorio en las zonas A y B.

Hasta ahora los barcos que venían a avituallarse de combustible podrán hacerlo en las mencionadas zonas y no hacerlo en el fondeadero C, en el que no es obligatorio el servicio de practicaaje, pero que se encuentra en la parte más alejada del puerto y por tanto menos resguardada y, al estar más abierto a los temporales, resultaba potencialmente peligrosa para los barcos, muy especialmente a los de menor eslora.

## Santander instala un Centro Coordinador de Servicios

La Autoridad Portuaria de Santander ha puesto en marcha el Centro Coordinador de Servicios (CCS), que controla a través de un circuito de cámaras cualquier incidencia en terrenos portuarios las 24 horas del día.

Dentro de este centro, desde el cual los responsables portuarios quieren coordinar y controlar el tráfico marítimo y todos los servicios portuarios, se maneja el plan de emergencias del puerto, así como las señales marítimas que dependen de la Autoridad Portuaria.

En el recinto se han instalado veintisis cámaras que detectan emisiones contaminantes procedentes de la manipulación de las

mercancías, lo que convierte también al CCS en elemento de control medioambiental, estando el nuevo equipamiento dotado con cámaras de televigilancia que reconoce toda la zona de servicios.

J. C. P.

## Buquebús abandona el puerto de Barcelona

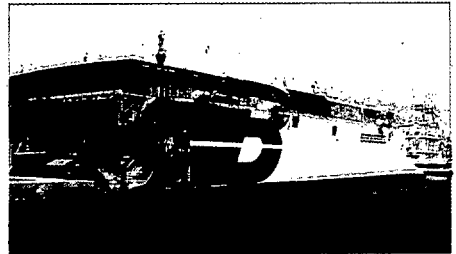
Dos años después de la implantación de la línea rápida de pasajeros entre Barcelona y Palma de Mallorca, que rompió el monopolio histórico de Trasmediterránea, la naviera Buquebús, ha decidido el cierre de esta línea marítima.

Buquebús, propiedad del grupo uruguayo-argentino, inició el servicio con el buque *Catalonia*, tipo catamarán, al que incorporó este año el *Avemar*, de las mismas características. La duración de la travesía era de poco más de tres horas.

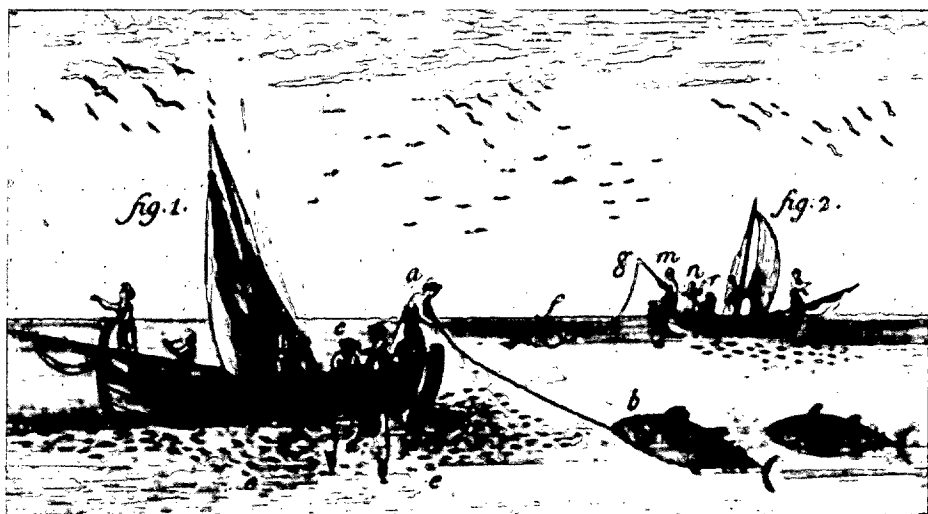
La naviera también ha suspendido la línea marítima Málaga-Ceuta por falta de rentabilidad después de 10 meses de funcionamiento. Ahora, operará únicamente en la línea Algeciras-Ceuta.

El cierre de Buquebús afecta a unos 300 trabajadores, de los cuales 133 pertenecían a las terminales de Barcelona y Palma de Mallorca.

J. F. H. P.



Buquebús en el puerto de Barcelona.  
(Foto: J. F. Huguet Prats).



## MARINA DE PESCA

### Malas perspectivas sobre el convenio de pesca con Marruecos

A pesar de que oficialmente se ha anunciado el inicio de conversaciones formales entre el comisario de pesca de la Unión Europea Franz Fischler y las primeras autoridades marroquíes, encabezadas por su primer ministro Abderraman Yusufi, en un intento de desbloqueo de las negociaciones pesqueras al más alto nivel político, para los armadores de pesca españoles las perspectivas siguen siendo pesimistas ante el estancamiento de las negociaciones técnicas mantenidas en los meses de julio y septiembre, en las que no se produjeron avances, debido a que en ambos casos la delegación marroquí manifestó no estar capacitada para negociar, según afirmaron fuentes comunitarias.

El comisario Fischler ha insistido en la necesidad de alcanzar un compromiso en un plazo de dos meses, ya que diciembre, mes en el que se celebrará el Ramadán, es poco propicio para las negociaciones, por lo que Bruselas ha pedido a Marruecos el nombramiento de interlocutores válidos para evitar mayores pérdidas de tiempo.

Pese a todo, la flota pesquera andaluza da por perdido el caladero marroquí, y su única esperanza es un plan de reconversión del sector que les ofrezca indemnizaciones por el desguace de sus barcos, ya que en opinión de sus armadores Marruecos no cederá y si lo hace será en unas condiciones inviables para los barcos españoles.

### La Unión Europea seguirá ayudando a los pescadores españoles

De fuentes oficiales se ha sabido que los pescadores y armadores recibirán ayudas por el amarre de la flota hasta que la Unión Europea y Marruecos firmen el nuevo acuerdo pesquero, en una ampliación de estas ayudas que inicialmente estaban sólo establecidas hasta diciembre.

El civismo del sector «que ha sufrido y no ha realizado manifestaciones violentas ni cruentas», ha influido en esta medida comunitaria, por lo que estas ayudas a buen seguro servirán para paliar la inquietud que provoca en el sector la falta de acuerdo pesquero.

El principal objetivo, sin embargo, es que el comisario de Pesca Europeo obligue «por otros métodos diplomáticos a que Marruecos se tome en serio las negociaciones con el propósito de cerrar el tratado antes de final de año», o tener la certeza de que no habrá acuerdo, en cuyo caso «Europa tomará medidas, ya que hasta ahora sólo han sido concesiones».

En idéntico sentido el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación ha declarado que «nunca se abandonarán los intereses de los pescadores españoles», mientras que por su parte el de Asuntos Exteriores afirma que no habrá intercambio de «peces por tomates» para alcanzar un nuevo acuerdo entre la Unión Europea y el reino alauita.

### La Comisión puede reestructurar la flota si no hay acuerdo

La Comisión Europea estudiará la reestructuración de la flota española y portuguesa que faenaba en aguas de Marruecos si fracasa la negociación para la firma de un nuevo acuerdo pesquero. Así lo ha manifestado el comisario de Pesca, Franz Fischler durante el encuentro mantenido con representantes del sector afectado y de las administraciones española y portuguesa.

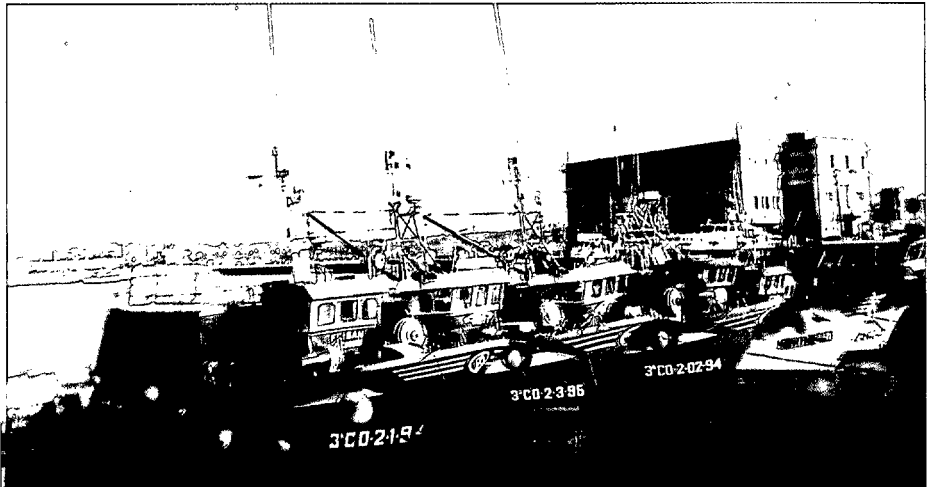
Bruselas no quiere plantearse todavía un escenario de fracaso de la negociación, pero no descarta como último extremo la posibilidad de una reestructuración.

### Se baraja México como caladero alternativo al de Marruecos

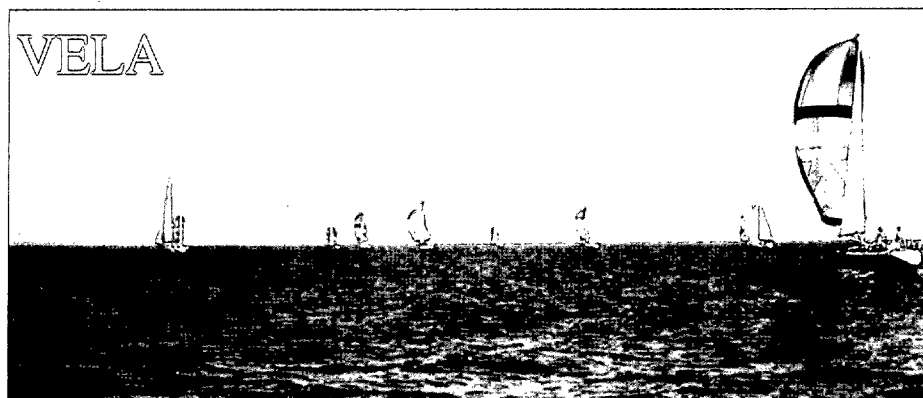
El Gobierno de la Xunta de Galicia y el Gobierno central en Madrid están negociando actualmente con México para que los barcos gallegos que faenan en el banco canario-saharai puedan reanudar sus actividades en aquellas aguas. Para ello se ha aprovechado la visita a España del presidente mexicano Vicente Fox para iniciar una ronda de contactos que permita a los armadores gallegos sacar rentabilidad a una flota que lleva diez meses parada.

La posibilidad en la búsqueda de caladeros de pesca alternativos al de Marruecos, en caso del fracaso de las negociaciones pesqueras o la aprobación de un convenio inaceptable, es una de las intenciones de la Administración española, que estudia actualmente cualquier solución al respecto.

J. C. P.



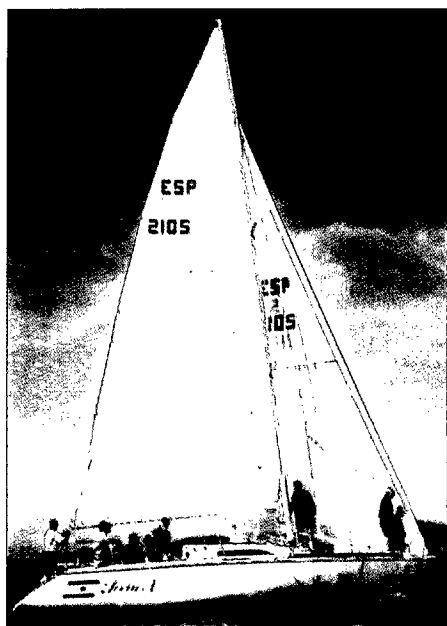
Pesqueros en La Coruña preparados para faenar. (Foto: A. Pintos Piñtos).



### VII Regata Guardia Marina de cruceros

Se celebró en las rías de Vigo y Pontevedra los días 23 y 24 de septiembre, organizada por la Escuela Naval Militar y el Real Club Náutico de Vigo. Esta regata es puntuable para el Campeonato Gallego Copa Galicia de Cruceros, en sus divisiones IMS Regata, IRC Regata, IRC Crucero e IRC Especial. La regata constaba de tres etapas: las dos primeras consistían en sendos barloventos-sotaventos de seis millas por la ría de Vigo el día 23 (de los que uno fue cancelado), y la tercera en un recorrido de unas 20 millas entre los puertos de Vigo y de la Escuela Naval Militar, el día 24. Participaron en esta edición 32 barcos, entre los que había una buena representación de la Escuela Naval Militar. La regata estuvo acompañada por las goletas *Giralda* y *La Graciosa*, y por el patrullero *Tabarca*. El día 23 tuvo lugar una recepción y entrega de premios de la etapa en el Real Club Náutico de Vigo. El día 24 le tocó el papel de anfitrión a la Escuela Naval Militar, que celebró una recepción en el Casino de Alumnos, en la que se entregaron los premios de la etapa y los de la clasificación general. Los vencedores de las distintas categorías fueron los siguientes barcos:

- En IMS, el *Portocaro*, patroneado por Gerardo Alonso.
- En IRC Regata, el *Audasa*, patroneado por Pablo Cabello.



El *Sirius I* en la ría de Vigo momentos antes de comenzar la travesía hacia Marín.  
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor).

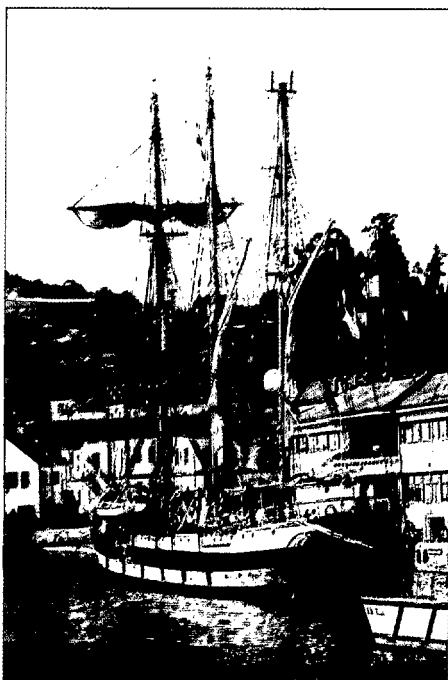
- En IRC Crucero, el *Sin Nombre*, patroneado por José Lis Santos.
- En IRC Especial, el *Pintiña II*, patroneado por Miguel Astor.

L. D.-B. A.

# VISITAS

## Marín

*Visita del buque escuela italiano «Palinuro».*—El buque escuela italiano *Palinuro* atracó en el puerto de la Escuela Naval Militar el día 18 de septiembre, procedente del puerto francés de Saint Maló. Es la primera vez que el buque visita Marín como parte del crucero de instrucción con suboficiales alumnos de la Marina Militare italiana. Salió a la mar la madrugada del día 21 y curiosamente su siguiente escala era el puerto de Santa Eugenia de Ribeira, en la ría de Arosa, gracias, al parecer, al empeño tanto de su alcalde como del cónsul de Italia en La Coruña. El *Palinuro*, de tres palos, tiene una eslora de 59 metros y un desplazamiento de 1.450 toneladas a plena carga. Fue botado

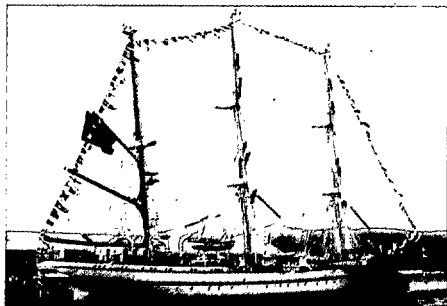


El *Palinuro* en el muelle Almirante Vierna de la Escuela Naval Militar. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor)

en 1934 en los astilleros de la localidad francesa de Nantes, siendo uno de los dos últimos bergantines franceses que se dedicaron a la pesca del bacalao. Estuvo basado en el puerto de Saint Maló hasta 1951, año en que fue adquirido por la Marina de Guerra italiana, en la que entró en servicio en 1955.

## Vigo

*Visita del buque escuela «Sagres».*—El buque escuela *Sagres*, de la Marina de Portugal, efectuó una escala de tres días en el puerto de la ciudad de Vigo, al que llegó el día 15 de septiembre, con motivo del crucero de instrucción con alumnos de la Escuela Naval de dicha nación. El día 18 partió hacia el puerto de Bilbao, última escala antes de su regreso a Portugal. El *Sagres* fue construido en 1937 en Alemania con el nombre de *Albert Leo Schalegeter*. Al término de la



El *Sagres* atracado en el muelle de la Laje del puerto de Vigo. (Foto: L. Díaz-Bedia Astor)

segunda guerra mundial fue capturado por fuerzas de Estados Unidos, que lo enajenaron en concepto de reparación de guerra, siendo vendido a Brasil en 1948. En 1961 fue adquirido por la Marina de Portugal con la finalidad de servir de buque escuela para los alumnos de su Escuela Naval, adoptando su nombre actual. Es gemelo del buque escuela norteamericano *Eagle* y del ruso *Tovarisch*.

L. D.-B. A.



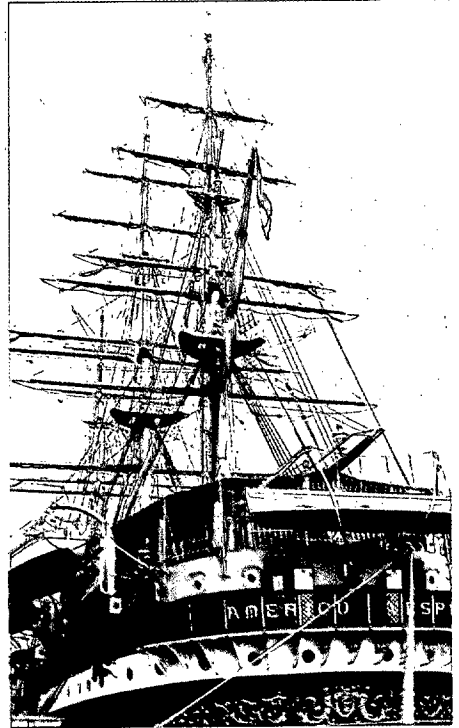
Barcelona

**Buque escuela italiano Amerigo «Vespucci».**—Procedente de Vigo, Cádiz y Casablanca, donde fue visitado por el príncipe heredero Moulay Rachid, llegó al puerto de Barcelona el 13 de septiembre el buque escuela de la Marina Militar italiana *Amerigo Vespucci*.

Al mando del capitán de navío Ugo Bertelli, en este viaje de instrucción viajan 120 alumnos de primer curso de la Academia Naval de Livorno.

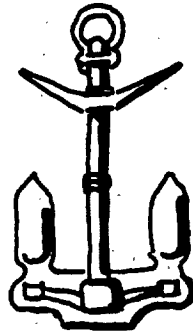
El majestuoso navío a vela de tres palos, de 4.146 toneladas de desplazamiento y 2.100 metros cuadrados de velamen, participó en la regata del siglo, la Tall Ships 2000. En el presente viaje de instrucción, que finalizó el pasado 1 de octubre, recorrió 12.000 millas de las que 8.000 fue navegando exclusivamente a vela. En las 16 escalas realizadas ha sido visitado por 250.000 personas.

Durante su estancia en el puerto de Barcelona, el cual no visitaba desde 1994, los alumnos y la dotación visitaron los lugares más característicos de la Ciudad Condal, así como el Monasterio de Montserrat, lugar de espiritualidad benedictina muy querido por los catalanes y genoveses.



El Amerigo Vespucci en Barcelona.  
(Foto: L. Díaz-Bedia Astor)

J. F. H. P.





# *Cultura Naval*

EXPOSICIÓN EN PONTEVEDRA SOBRE «CARLOS V, LA NÁUTICA  
Y LA NAVEGACIÓN»

Dentro del amplio y complejo calendario de actividades programadas en conmemoración del V centenario del nacimiento de Carlos V, tuvo lugar en Pontevedra el pasado 28 de septiembre, bajo la presidencia del vicepresidente del Gobierno don Mariano Rajoy, y con la asistencia de las autoridades

regionales y presidente de la Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, don Juan Carlos Elorza, la inauguración de la exposición «Carlos V, la Náutica y la Navegación». Dicha muestra tiene como escenario la ciudad de Pontevedra, en homenaje a la particular



relevancia marinera que alcanzó esta antigua villa a lo largo de los siglos, merced a su ubicación en la fachada atlántica de la península ibérica y como homenaje a Galicia, tan vinculada a la figura del emperador por haber sido Santiago y La Coruña sedes de las Cortes de 1520, presididas por el propio monarca y celebradas previamente a la trascendental salida de Carlos V hacia Flandes y Alemania para hacerse cargo de la corona imperial.



La exposición se configura en las dos plantas del claustro del edificio «Sarmiento» del Museo de Pontevedra, precioso inmueble del siglo XVIII, concebido como colegio de los jesuitas, y muestra en sendos grandes bloques seleccionados todo un prodigio de materiales que proporcionan al visitante una idea lo más aproximada posible, tanto de los medios náuticos utilizados durante la época del emperador como de los resultados obtenidos del ejercicio del poder naval.

El objetivo fundamental de la exposición consiste en mostrar la importancia que en el reinado de Carlos V adquirió la náutica y el desarrollo de la navegación, ya que la mar ha sido para España no sólo escenario de las numerosas guerras en las que se vio involucrada la monarquía hispana, sino también herramienta fundamental en la comunicación entre los lejanos y dispersos territorios que constituían el imperio de Carlos V. De aquí que no se haya regateado empeño y esfuerzo para lograr este magnífico conjunto, que estará abierto a la contemplación popular hasta el 17 de diciembre próximo.

La exposición recoge, además del gran protagonismo que tuvo la mar en el proyecto político del emperador, el fuerte impulso

científico que experimentaron en la época las ciencias náuticas y la cartografía, y en razón de ello ha sido estructurada en las siguientes áreas:

Primera, «Las ciencias náuticas»; segunda, «La cartografía de la Casa de Contratación»; tercera, «Los instrumentos náuticos»; cuarta, «La construcción naval»; quinta, «El teatro europeo atlántico y mediterráneo»; sexta, «El comercio y las flotas de Indias»; séptima, «Los descubrimientos geográficos y la expansión española en el Atlántico y el Pacífico».



A través de 215 obras (tapices, pinturas, grabados, documentos, armas, instrumentos de navegación, medallas, maquetas, etc.) procedentes de las principales colecciones españolas (Patrimonio Nacional, Museo Naval, Museo del Ejército, Museo Nacional del Prado, Archivo General de Indias y Archivo General de Simancas, entre otros) e internacionales (Herzog August, Alemania Bibliothek, Biblioteca Nacional de París, Biblioteca Laureniana de Florencia y Biblioteca Nacional de Suecia), se puede visualizar y constatar el objetivo de la exposición, cuyos logros se deben también de una manera especial al esfuerzo y dedicación del comisario de la misma, el contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro, así como a los de María Dolores Higuera y María Luisa Martín Merás, vicecomisaria y coordinadora general de la muestra, eficaces colaboradoras en todo tiempo y lugar y que tanto han contribuido al realce de la exposición.

J. C. P.

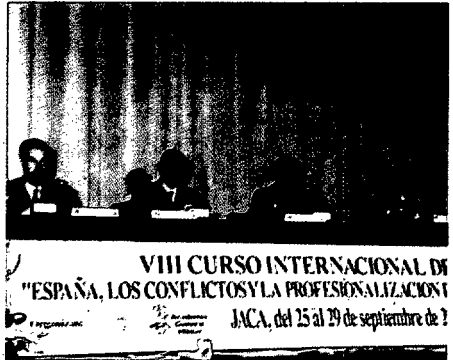
## VIII CURSO INTERNACIONAL DE DEFENSA. «ESPAÑA, LOS CONFLICTOS Y LA PROFESIONALIZACIÓN DE SUS FUERZAS ARMADAS»

Auspiciado por la Academia General Militar y la Universidad de Zaragoza, bajo el patrocinio del Ministerio de Defensa, Gobierno de Aragón, Diputación de Zaragoza y Ayuntamiento de Jaca, ha tenido lugar la octava edición de este prestigioso Curso Internacional de Defensa, celebrado en el Palacio de Congresos de esta bonita ciudad del Pirineo oscense, establecido para crear un foro de colaboración ejército-universidad, propiciando el intercambio de criterios y opiniones, en esta ocasión sobre la temática del enunciado, con la finalidad de adaptar doctrinas e instituciones armadas de cara al siglo XXI.

Dentro las múltiples ponencias expuestas y posteriormente debatidas entre los 140 alumnos participantes, repartidos a partes iguales entre civiles y militares, figuraron la del general de Intervención de la Marine Nationale Française Gerard Hoffman, quien disertó acerca de «La crisis de los Balcanes y la respuesta europea». El embajador de la Federación rusa, Victor Gueorgievich, desarrolló el tema «Rusia en el umbral del nuevo milenio». Otro embajador distinguido fue el de Ucrania Olexander Taranenko, quien con exquisito cuidado habló sobre «La OTAN y Ucrania». El catedrático de la Universidad de Barcelona, Antonio Segura Mas, desarrolló la ponencia «España, el Sáhara y Marruecos», que suscitó un gran interés, poniéndose en evidencia que, pese a los veinticinco años transcurridos, el antiguo Sáhara español continúa siendo un tema de tangible actualidad, ofreciendo una visión realista e inédita, fruto de algunos documentos desclasificados en el archivo de Alcalá de Henares.

El almirante de la Flota, Francisco Rapallo Comendador, efectuó una brillante exposición sobre «La EUROMARFOR y el Mediterráneo», qué es y cómo trabaja, cuyo nacimiento se remonta a 1992, estando directamente relacionada por su participación en la fuerza de maniobra en misiones de paz, señalando que la misma se organiza sobre una estructura muy flexible y utilizando los medios navales de los cuatro países que la

integran (España, Francia, Italia y Portugal), poniéndolos a disposición de los organismos internacionales, resaltando que nos encontramos en un momento en que la EUROMARFOR va a ceder su protagonismo de seguridad y defensa a la Unión Europea Occidental.



Autoridades que presidieron la mesa redonda durante el debate «La pesca ante la prevención de conflictos y la gestión de crisis»; de izquierda a derecha: el coronel del Cuartel Subregional de la OTAN en España, Ángel Guinea Cabezas; almirante de la Flota y de la EUROMARFOR, Francisco Rapallo Comendador; moderador, profesor de la Universidad Autónoma de Madrid, don Félix Artega Martín, y general adjunto al jefe del Eurocuerpo, Manuel Ramón Bretón.

(Foto: A. Campanera Rovira).

La aportación británica a este curso estuvo a cargo del general Graham Messervey, quien centró su intervención sobre «La Unión Europea y el Comité Militar», en su calidad de jefe del grupo de expertos militares de la Unión Europea. El general Manuel R. Bretón expuso la ponencia «El Eurocuerpo, la fuerza de reacción rápida de la Unión Europea» en su calidad de jefe adjunto.

Igualmente interesante resultó el informe del coronel de Infantería de Marina Agustín Rosety Fernández acerca de «España y el Libro Blanco de la Defensa», valioso instrumento

divulgativo, propio de una sociedad avanzada, editado recientemente por el Ministerio de Defensa, y que permite conocer las líneas maestras que ésta genera, con el fin de implicar a la ciudadanía, cuando no escéptica sí indiferente ante una problemática considerada secundaria.

Por último el teniente general Gregorio López Iraola, jefe del Mando de Personal, en su conferencia de clausura disertó sobre «El Ejército de Tierra y sus nuevas misiones».

Resumiendo, bien puede decirse que las ponencias han puesto de manifiesto que la defensa europea ha sido el eje de los debates del VIII Curso, y que la fuerza de la Unión Europea está en la integración no sólo de las instituciones y de ámbitos como la Defensa, sino de todos sus recursos para afrontar el futuro inmediato con garantías de éxito.

A. C. R.

## LA CASA DE LOS PECES EN LA CORUÑA

El pasado mes de junio se cumplió el primer aniversario del Aquarium Finisterrae (Casa de los Peces), que está situado en La Coruña, en las proximidades de la Torre de Hércules.

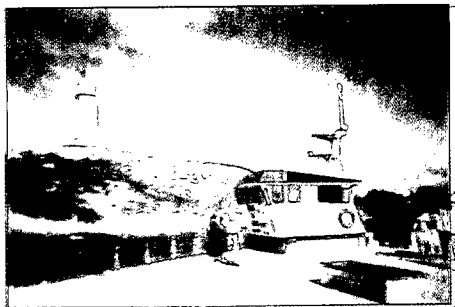
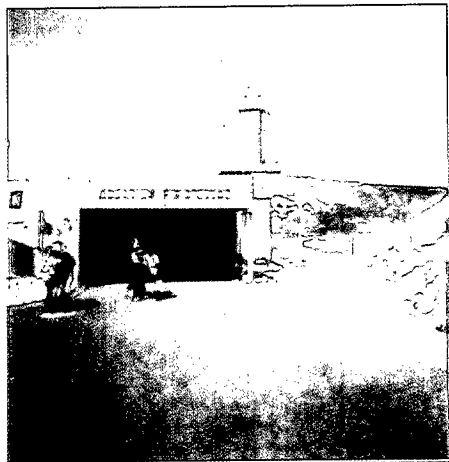
En su primer año ha recibido la visita, entre otras, de más de 120.000 escolares, y entre los objetivos está el situarse en una cifra anual de visitantes cercana a los 400.000.

El gran Aquarium Finisterrae brinda una oportunidad única de divulgación científica del mundo del mar, y completa la oferta coruñesa del Planetarium (Casa de las Ciencias) y de la Domus (Casa del Hombre).

La Casa de los Peces no es un acuario estático, sino que pretende la participación activa de los visitantes: en la sala principal,

una serie de módulos (para ver, oír y tocar el mar y su interior) nos conectan con los cultivos marinos, los bosques de algas, las cigalas, las medusas, el plancton, el acantilado, y así hasta más de sesenta opciones directamente relacionadas con la mar y su entorno.

En la sala Nautilus, el visitante penetra en el interior de una gigantesca piscina, quedando rodeado de atunes, caballas, peces luna, tiburones, congrios, rayas, mantas, morenas, lubinas y otras especies atlánticas. La iluminación de este acuario es artificial, pero con la fuente de luz reproduciendo el recorrido del sol.



La sala Humboldt acoge diferentes muestras monográficas sobre los distintos mares del mundo. La primera exposición está dedicada al mar Caribe, en colaboración con el Acuario Nacional de Cuba, y cuenta con barracudas y morenas caribeñas, con los corales del Instituto de Oceanología de La Habana y con un tercer acuario dedicado a los manglares, con cocodrilos del Centro de la Ciénaga de Zapata.

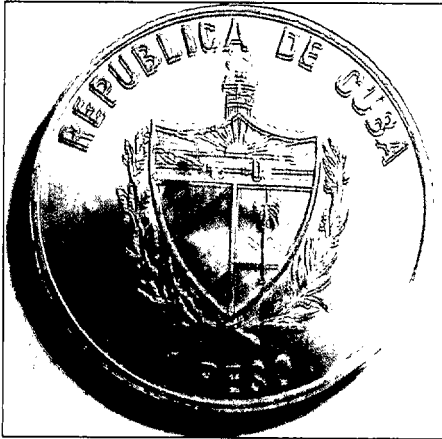
Existen tres piscinas exteriores: el Paraíso Marino, que tiene compuertas permeables, de forma que está afectada por las mareas y donde se encuentran los habitantes habituales de esta franja marina; el Jardín de los Pulpos, en recuerdo de la canción de Los Beatles *Octopus's Garden*, donde viven más de 500 ejemplares de esta especie, y una tercera piscina de nivel de agua estable, el Piscinarium, que alberga a un grupo de seis

focas atlánticas y que también puede emplearse como piscina de convalecencia para los numerosos animales heridos (tortugas, delfines, etc.) que son recogidos en estas costas. Se completa el recorrido con un jardín de plantas de litoral y con las terrazas exteriores para admirar la mar en todo su esplendor.

A. P. P.

## HOMENAJE A LA ARMADA EN FORMA DE MONEDAS

La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre de la República de Cuba acaba de acuñar una nueva serie de monedas de diferentes valores. La noticia en sí no tendría mayor interés para los lectores de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA si no fuera porque los motivos representados están íntimamente ligados a nuestra Armada.



En el anverso de todas la monedas figura, como es habitual en el país caribeño, el escudo nacional y la inscripción «República de Cuba», así como el valor facial de la misma, y en el reverso figuran cinco motivos distintos, que bajo el lema «Reliquias de la navegación» representan el submarino del cartagenero Isaac Peral, el buque escuela de guardias marinas *Juan Sebastián de Elcano*, el ex buque escuela *Galatea*, la rosa de los vientos de Juan de la Cosa y, por último, la ambulan-

cia marítima *Buenaventura*, una peculiar unidad naval que surcó las aguas de la antigua colonia española a finales del siglo XIX, pocos años antes de la independencia cubana.

Las fotografías que acompañan el presente texto pertenecen a la dedicada al submarino *Peral*, y en ella se representa al mismo navegando en inmersión, a punto de hacer un hipotético ataque a un buque de superficie que se encuentra navegando en sus proximidades. Igualmente figuran tres fechas: en la parte derecha, los años 1887 y 1889, que son los años de construcción del prototipo y el de las pruebas de mar, respectivamente, mientras que a la izquierda figura 2000, año de la acuñación.



Sin duda, un gran homenaje a la Armada española, y que a buen seguro contará con muchos adeptos entre todos los miembros de nuestra Armada que tienen como afición la numismática.

D. Q. C.

## BICENTENARIO DE LA BATALLA DE BRIÓN

Durante el mes de agosto se ha celebrado en Ferrol el bicentenario de la batalla de Brión.

El 25 de agosto de 1800 la flota inglesa, al mando del vicealmirante John Borlase Warren, fondea en la playa ferrolana de Doniños. Aquí son desembarcados 9.600 de los 15.000 efectivos de las tropas de invasión, al mando del teniente general Sir James Murray Pulteney.

Para hacerles frente se cuenta con la guarnición ferrolana de los regimientos de Orense y Guadalajara, de las fuerzas de Marina y de un gran número de civiles ferrolanos que tomaron las armas, todos al mando del capitán de navío Juan Bautista Topete; esta fuerza, estimada en unas 3.000 personas, fue capaz de contener el asalto inglés hasta la llegada de refuerzos de otros puntos de la provincia, y entre todos lograron el reembarque de los invasores ingleses el día 27, que no pudieron conseguir su objetivo de tomar el arsenal y las defensas de la ría.

Los archivos británicos guardan casi todos los datos referidos a esta campaña, *The Battle of Ferrol*, y así se conoce que el coste de la expedición fue de 39.930 libras, la posición exacta en que fueron arrojados al mar dos bajas británicas del *Gibraltar* o el nombre de casi la totalidad de buques participantes: buque insignia *Renown*; navíos *London*, *Gibraltar*, *Ajax*, *Courageux*, *Canada* y *Empetueux*; fragatas *Magicienne*, *Brilliant*, *Amethyst* y *Amelia*; transportes *La Forestelle*, *Dolphin*, *Thetis*, *Ifigenia*, *Experiment* y *Eurus*, y otros, hasta casi 100 buques.

Por parte española se encontraban en Ferrol los navíos *San Hermenegildo*, *Real Carlos*, *Argonauta*, *Monarca* y *San Agustín*; las fragatas *Mercedes*, *Asunción*, *Clara* y *La Paz*; los bergantines *Palomo* y *Vivo*, y varias lanchas cañoneras. La acción de los bergantines y cañoneras, batiendo desde la ría a las fuerzas invasoras en su progresión hacia Ferrol, fue fundamental para lograr rechazar los sucesivos ataques al castillo de San Felipe, una de las llaves para conseguir la entrada en la ría ferrolana.

Para el acto se ha contado con la colaboración de los Royal Green Jackets y la Corunna

Society, que bienal celebran la recreación histórica de la batalla de Elvira en La Coruña.

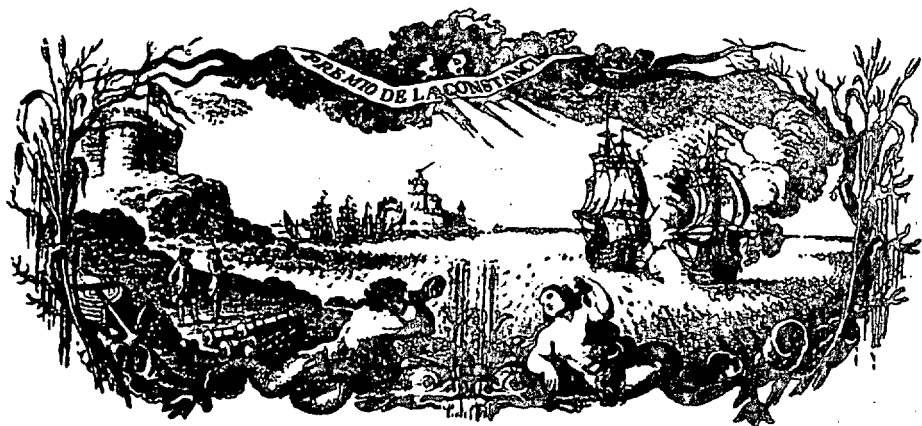
El programa de actos ha incluido:

- Exposición de un campamento militar de la época en el castillo de San Felipe de Ferrol.
- Recreación histórica de la batalla.
- Ofrenda floral marítima desde el patrullero *Bergantín* a los caídos ingleses.
- Ofrenda floral y descubrimiento de una placa conmemorativa en el monumento a los Héroes de Brión, en el baluarte de San Juan.
- Desfile con uniformes de época por las calles de Ferrol y recepción en el Ayuntamiento.
- Representación de la obra de teatro «La Batalla de Brión», de Eduardo Fra Molinero.
- Marcha al monte de Brión.



Coincidiendo con el aniversario el capitán de navío don Santiago González-Llanos Galvache presentó el libro titulado *El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800*. El estudio, basado en documentos españoles y en fuentes inglesas, corrobora la idea de que se trató de un combate desigual, y que la derrota del ejército inglés fue posible gracias a la colaboración entre las fuerzas militares y los numerosos civiles que se unieron en la defensa frente al invasor.

A. P. P.



## GACETILLA

### Traslado de los restos mortales del capitán de navío don Pedro María Cardona al Panteón de Marinos Ilustres

El pasado 19 de septiembre, tuvieron lugar en San Fernando los actos solemnes del traslado al Panteón de Marinos Ilustres de los restos mortales del capitán de navío don Pedro María Cardona y Prieto, creador en 1917 de la Aeronáutica Naval de la Armada.

El acto fue presidido por el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, acompañado por el subsecretario del departamento Víctor Torre de Silva, el jefe del Estado Mayor de la Armada almirante general Antonio Moreno, así como la viuda y familiares del capitán de navío Cardona.

Asistieron, entre otras autoridades civiles y militares, el delegado del Gobierno en Andalucía José Torres Vela, el jefe del Mando Aéreo del Estrecho teniente general Eduardo González-Gallarza, el almirante de la Flota Francisco Rapallo, y el jefe de la Zona Marítima del Estrecho vicealmirante Alfonso Mosquera.

El día anterior, los restos mortales del capitán de navío Cardona habían sido entregados por su viuda a la Armada en el cementerio de La Almudena de Madrid.

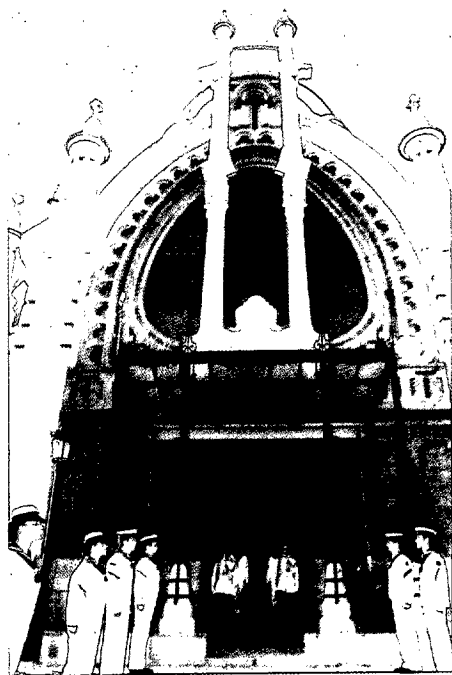
Desde la capital de España los restos fueron trasladados por vía aérea a la Base

Naval de Rota, donde fueron velados toda la noche en un hangar por miembros de la Flotilla de Aeronaves.



El capitán de navío Pedro María Cardona.





Salida del cortejo del cementerio de La Almudena de Madrid (el 18 de septiembre de 2000). (Foto: ORP Armada).

Comenzaron los actos a 1300 horas con la llegada de los restos mortales al Cuartel de Instrucción de Marinería a bordo de un helicóptero de la Flotilla de Aeronaves, efectuándose el traslado de la arqueta para su colocación en un armón.

A 1330 horas el solemne cortejo, compuesto por cruz de guía, clero, grupo de tambores del Tercio Sur, arqueta con los restos colocados sobre un armón, escoltado por cuatro capitanes de navío y acompañado por un pelotón de marinería, oficial portador de la bandera, presidencia, autoridades civiles y militares y pelotón de escolta; con el arma a la funerala, inició el recorrido desfilando a paso lento desde el Cuartel de Instrucción de Marinería hasta la Escuela de Suboficiales. La carrera oficial se encontraba cubierta, durante el citado recorrido, por dos secciones de soldados del Tercio de Armada y dos secciones de marinería del Cuartel General de

la Zona Marítima del Estrecho y del Cuartel de Instrucción de Marinería.

A 1345 horas el armón fúnebre llegaba frente al atrio del Panteón de Marinos Ilustres, donde le esperaban los familiares y las comisiones designadas, rindiéndole los honores una compañía formada por dos secciones de alumnos del curso de acceso a la Escala de Suboficiales y una sección de Infantería de Marina del Tercio Sur, ocupando la presidencia, las autoridades principales y comisiones sus lugares en atrio y tribunas. Tras un toque largo de atención, la batería de obuses del TEAR rindió los honores de ordenanza con una salva de nueve cañonazos.

Seguidamente, se efectuó la entrada solemne de los restos mortales al panteón, siendo portadores de la arqueta cuatro oficiales de la Armada, que la depositaron en el catafalco situado ante el altar, ocupando sus sitios la presidencia, autoridades y familiares que le acompañaban.

El almirante general Saturnino Suanzes de la Hidalga, antiguo jefe del Estado Mayor de la Armada y creador de la actual Arma Aérea, pronunció un panegírico resaltando los valores y las cualidades profesionales y humanas del capitán de navío Cardona, que por su interés reproducimos íntegramente:

**«Excmo. Sr. ministro de Defensa, Excmo. Sr. almirante general jefe del Estado Mayor de la Armada, Excmo. e Ilmos. Sres. Sras. y Sres.: He sido requerido para hacer la apología de lo que supuso para la Armada en general, y para la Aeronáutica Naval en particular, los relevantes servicios del capitán de navío don Pedro Cardona, del que este año se cumple el sesenta y cuatro aniversario de su muerte, y ello con motivo del traslado de sus restos mortales a este Panteón de Marinos Ilustres. He aceptado el encargo, honrado y agradecido.**

**Pedro Cardona y Prieto nació en Mahón el 25 de septiembre de 1872. La condición insular de su cuna y el conocimiento de los avatares históricos por los que atravesó su posesión, consecuencia de su privilegiada situación estratégica en el Mediterráneo occidental, marcaron en Cardona, desde su niñez, una vocación**

firme y decidida; él serviría a España en la Marina de guerra.

Sus deseos se cumplieron cuando tenía 18 años al sentar plaza como aspirante de Marina, en enero de 1891 a bordo de la fragata *Asturias*, en aquella época Escuela Naval Flotante. Estudios que terminó con el número uno de su promoción.

En 1898, tras la pérdida de las posesiones ultramarinas con motivo del desastre, la situación de la Armada era de un pesimismo generalizado. El alférez de navío Cardona, embarcado en esa época en el vapor *Urania*, desembarcó del mismo para pasar destinado a la Escuela de Aplicación, al objeto de efectuar un curso sobre torpedos.

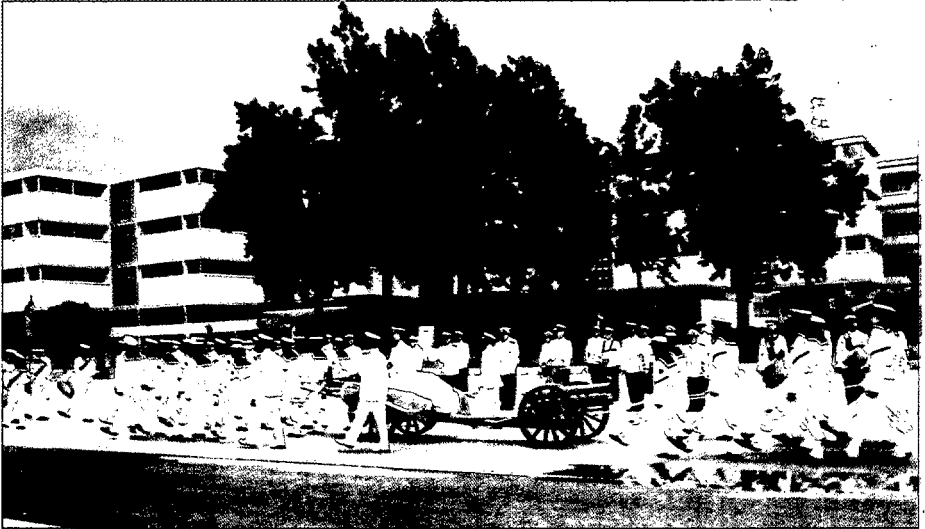
Ya este joven oficial había dado muestras de contar con una privilegiada inteligencia, gran capacidad de trabajo y un tesón excepcional; por ello no es de extrañar que al finalizar el curso no sólo obtuvo el primer premio recibiendo un regalo de la reina María Cristina, sino que simultáneamente concurrió, en Almería, a un certamen convocado por la «Sociedad Económica de Amigos del País», que trataba de preparar las bases para el futuro

desarrollo marítimo español. El alférez de navío Cardona, con su tesis titulada «Paz y Trabajo», ganó el certamen en competencia con prestigiosos analistas, civiles y militares, de la caótica situación española.

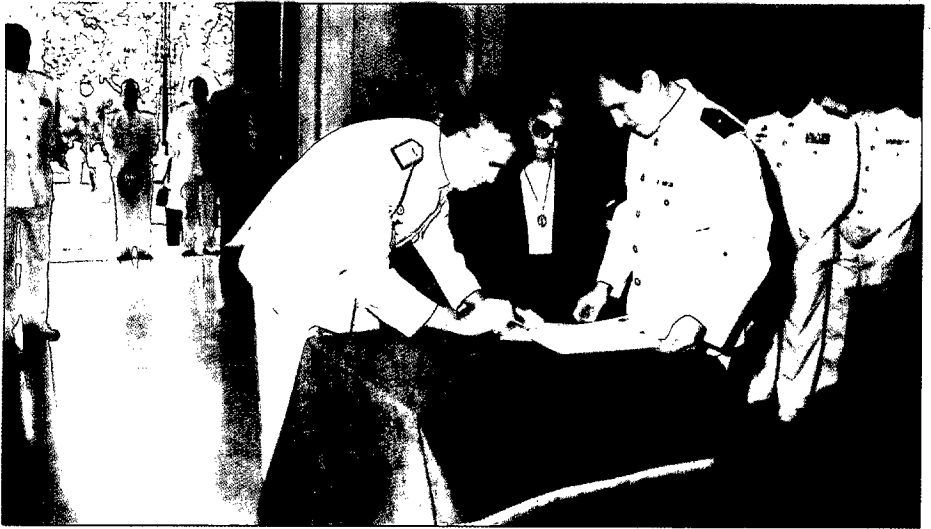
En su trabajo Cardona quiso transmitir las ideas de aliento que hicieran posible contrarrestar el desánimo en que España se encontraba inmersa.

A partir de ese momento su prestigio y consideración en la Armada se incrementó notablemente, y por eso no es de extrañar que un año más tarde se le comisione para diseñar los planes de la Marina de guerra, que tenían que verse en el Congreso Marítimo Nacional.

En 1904 es ascendido a teniente de navío y, tras cumplir sus condiciones de embarco, destinado a la Estación Torpedista de Mahón, donde se le ordena efectuar un estudio profundo sobre torpedos, en relación con el material y su mejor empleo táctico. Con el estudio que presentó Cardona da, nuevamente, pruebas de su capacidad de trabajo. El almirante Riera, al referirse al mismo, lo sintetizó con estas palabras: «Cardona creó un servicio de torpedos nuevos sobre bases nuevas».



Llegada del cortejo fúnebre a la Escuela de Suboficiales de la Armada, en cuyo recinto está ubicado el Panteón de Marinos Ilustres. (Foto: ESUBO).



Formalización de la recepción de los restos del capitán de navío Cardona entregados por su viuda a la Armada. (Foto: ORP Armada).

Su prestigio empieza a trascender del ámbito puramente naval cuando el ministro de Marina, almirante Ferrándiz, lo selecciona para formar parte de una comisión encargada de proyectar una reorganización completa de nuestra Marina, proyecto que pocos meses más tarde fue presentado ante el Parlamento.

Otro ministro, el almirante Miranda, también piensa en Cardona cuando quiere hacer realidad la nueva Ley de Bases Navales. Años más tarde, el 1916, cuando acaba de alcanzar el grado de capitán de corbeta, le cabe el honor de colocar la primera piedra de la Base Naval de Mahón, que se levanta de acuerdo a los criterios definidos por él mismo.

Si hasta aquí hemos visto una trayectoria profesional de Cardona que podemos considerar del todo brillante y extraordinaria, es a partir de este momento cuando le espera la misión más importante de cuantas se le han confiado: la creación de la Aeronáutica Naval española.

Ya desde 1915 la Marina española venía sintiendo, al igual que lo habían hecho otras marinas, la necesidad de contar con una aviación propia. En 1917 se

crea esta nueva actividad, comenzándose a elegir cuáles deberían ser las estaciones aeronavales principales y secundarias. Pero faltaba tomar una importante decisión, designar la persona que habría de encargarse de tan ambicioso proyecto. Un año más tarde, el Estado Mayor Central elige a don Pedro (así era conocido entonces en la Armada) para que estudie y proponga el futuro de la Aviación Naval. En estos momentos Cardona era considerado como uno de los oficiales más distinguidos de la Marina y había sido nombrado ayudante honorario de S. M. el Rey, quien le tenía un gran aprecio.

Además de una gran inteligencia y capacidad de trabajo, reunía Cardona otras dotes fundamentales para que la semilla de la Aeronáutica Naval prendiera con firmeza y se desarrollara con solidez en sus primeros años. No hay duda que, gracias a sus grandes cualidades de organización y, sobre todo, a su tesón y determinación, la Aeronáutica Naval creció fuerte y saludable, algo a lo que no resulta ajena la actual Armá Aérea de la Armada.

Cardona no sólo se dedicó a la selección de pilotos y mecánicos y a la elección de

aviones e hidros, sino que, sintiéndose seriamente preocupado por la lamentable situación de la industria nacional, propició la fabricación en España de motores de aviación y, más tarde, la de los propios aviones.

No fueron pocas las dificultades políticas, militares, administrativas y ambientales con que se encontró Cardona para llevar a cabo la labor encomendada sobre la Aeronáutica; basta decir que sólo para su instalación en terrenos del Prat de Llobregat, hubo que erradicar previamente el paludismo que afectaba seriamente a la zona. Gracias a la determinación del doctor Figueras y al apoyo constante de don Pedro se consiguió eliminar dicha enfermedad.

Además de su anterior cometido se le encarga a Cardona otra misión también importante, la creación del primer porta-aeronaves español, el famoso *Dédalo*. Decide para ello transformar un vapor mercante alemán, el *Newenfels*, poniendo en marcha toda su energía y entusiasmo, de forma que en mayo de 1922 las obras estaban finalizadas y el *Dédalo* quedaba atracado en el muelle de Poniente de Barcelona, recibiendo, una vez más, la felicitación del ministro de Marina.

Este mismo año de 1922 se constituye la División Naval de Aeronáutica, compuesta por el *Dédalo*, el *Río de la Plata*, el *Audaz* y cinco lanchas tipo *H*. El capitán de corbeta Cardona es nombrado jefe de esta división, arbolando su insignia en el *Plata* y con ella toma parte en la primera campaña de Marruecos. Por su actuación es felicitado por el alto comisario y el comandante general de la escuadra, concediéndosele, además, la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo.

La Aeronáutica Naval interviene en 1924 y 1925 en la segunda campaña de Marruecos y en el desembarco de Alhucemas, con una participación muy distinguida, recibiendo, asimismo, su bautismo de sangre.

Al finalizar la Guerra de África y casi coincidiendo con su término en la dirección de la Escuela de Aeronáutica Naval, encontramos a don Pedro Cardona en Madrid, interviniendo en un ciclo de confe-

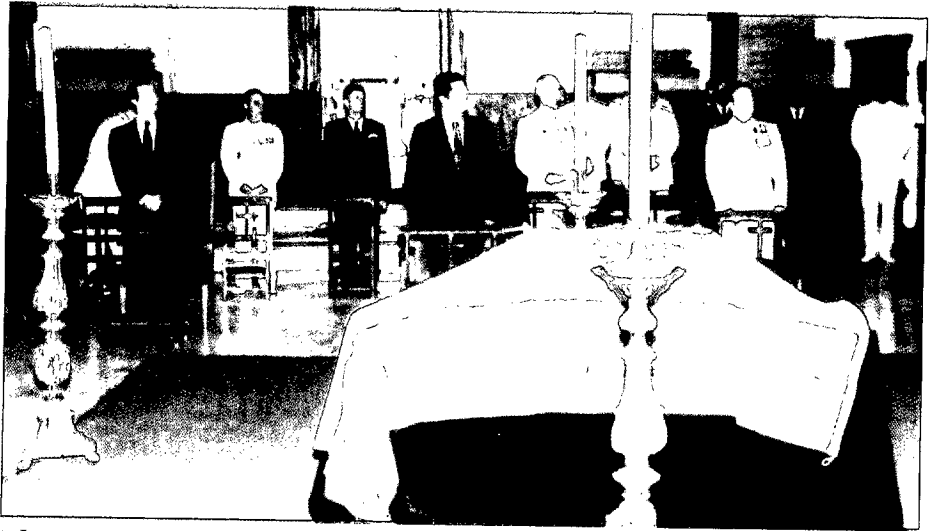
rencias técnicas que se desarrolla en la Escuela de Guerra Naval. Cardona impartió seis conferencias de la once que componen este ciclo. El auditorio reúne a los más altos mandos de la Armada, estando presente en alguna de ellas S. M. el Rey y el ministro de Marina, recibiendo Cardona la felicitación de S. M. por su destacada participación.

En el año 1926 se crea el Consejo Superior de la Aeronáutica, dirigido por el presidente del Consejo de Ministros, del que Cardona forma parte como secretario técnico.

A finales del año 1928, cuando ya estaban en marcha las obras de construcción de la Base Aeronaval de San Javier, Cardona pasa a la situación de excedente por cumplir la edad reglamentaria, para ocupar solamente destinos de tierra. Esto marca un giro importante en su carrera dentro de la Armada, que ya puede considerarse prácticamente terminada, a pesar de que dos meses más tarde es ascendido a capitán de navío.

En 1931, tras la proclamación de la República, Cardona, ayudante honorario de S. M., se retira al igual que otros militares. Entonces todavía desempeñaba importantes cargos: era presidente de la Liga Marítima Española y de la Junta de Navieros del Norte de España, así como destacado y asiduo colaborador de todo tipo de publicaciones de contenido naval.

En 1936, cuando su obra estaba en el cénit; la Aeronáutica Naval contaba con 109 aeronaves, entre dirigible, hidros de exploración y bombardeo, aviones de caza y torpederos, autogiros; un porta-aeronaves, el *Dédalo*; una Base Aeronaval principal, San Javier, el orgullo de la Marina, que había sido inaugurada oficialmente el 1932, y que hoy desde 1939 es la Academia General del Aire; cuatro bases secundarias, Barcelona, Mahón, Cadíz y Marín. Don Pedro Cardona, capitán de navío retirado y sexagenario, fue detenido en El Escorial, donde veraneaba, el 13 de agosto; el 14 compareció ante un comité que le ofreció el mando de la escuadra, y ante su tajante negativa fue fusilado en la mañana del 15 en una carretera comarcal de El



La arqueta que contiene los restos del capitán de navío Cardona depositados en el Catafalco situado ante el altar del Panteón de Marinos Ilustres. (Foto: ESUBO).

Escorial. Su cadáver fue enterrado en el cementerio de La Almudena de Madrid.

Cardona fue una víctima más del holocausto que eliminó físicamente al 75 por 100 de los aviadores navales en activo, y para los que no quedó, como dice en su libro el capitán de navío Rafael de La Guardia: «tierra, pared o mamparo que recordara su memoria». Éste fue el primer paso para la destrucción de la Aeronáutica Naval; los siguientes pasos son de todos conocidos y hoy están olvidados porque la Armada los ha superado plenamente.

Por eso creo que en estos momentos es de justicia que al dar definitiva sepultura a los restos mortales del capitán de navío don Pedro Cardona y Prieto pensemos que los mismos van acompañados espiritualmente por el recuerdo de todos los aviadores navales muertos en tiempos de paz o guerra al servicio de la Aeronáutica Naval, así como las de aquellos que en estos tiempos han muerto en acto de servicio dotando unidades de la Flotilla de Aeronaves.

Además, entiendo que pensando así se enaltece aún más, si cabe, la figura de Cardona, pues no sólo creó la Aeronáutica

Naval, sino que legó a la posteridad una serie de excelentes ideas que fueron muy tenidas en cuenta en la instauración, como el Ave Fénix de sus cenizas, de su sucesora el Arma Aérea de la Armada.

Que su alma y la de todos los hombres de la Armada que dieron su vida por España, nuestra patria inmortal, descansen en paz.»

A continuación tuvo lugar la ofrenda de corona por el ministro de Defensa, seguida de un responso.

Terminado el responso, se trasladó la arqueta al lugar de inhumación, situado en la primera pilastra de la cuarta capilla del panteón, acompañada de la presidencia, autoridades militares y civiles, familiares y portadores de la bandera y corona.

En el momento del enterramiento un pelotón de la ESUBO efectuó una descarga de fusilería desde el Patio de Armas.

Finalizada la inhumación, la presidencia, autoridades militares y civiles y familiares regresaron a sus sitios, momento en el cual la banda de música interpretó la *Oración Marinera*, con lo que finalizaron estos solemnes actos.

## Imposición de condecoraciones

El pasado 6 de octubre se celebró en el Salón de Honor del Cuartel General de la Armada, en Madrid, el acto de imposición de condecoraciones concedidas con ocasión de la onomástica de S. M. el Rey.

En dicho acto, que fue presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Antonio Moreno Barberá, se impuso la Gran Cruz al Mérito Naval a:

Almirante de Aragón y duque del Infantado Íñigo de Arteaga; general de división del Ejército Fernando López de Olmedo; general de división de Intendencia José Luis Espósito; contralmirante de Ingenieros Benjamín Martín Alvaríño; contralmirante Julián Fernández Benzo.

También se impusieron la Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco a los siguientes:

Subdirector general del Insalud José Ignacio Flores; coronel de Intendencia Ángel Velasco; capitanes de navío José Meifren y José M. Suanzes; comisarios de policía Miguel Ángel Alonso, Miguel García-Izquierdo y Javier Redondo Zúñiga; capitanes de fragata José A. Ruesta, Carlos Vallespín y Francisco Layunta; teniente coronel de Infantería de Marina Juan Manuel Viniegra; secretario de la Asociación de Amigos del Museo Naval Manuel Travesedo; directora técnica del Museo Naval María Dolores Higuera; ex presidente de la Asociación de Oficiales de Complemento de Infantería de Marina José A. Fernández-Acedo; capitán de la Guardia Civil José Jimeno; subte. de la Guardia Civil Francisco González Briz; brigadas Francisco Alonso, Javier A. Vidal y Jesús Burgos; sargentos José F. Gómez Riola, Javier Mendiguchía y Adolfo Paredes; cabo profesional Aitor Fernández; guardia civil José María Ortigosa; marinero Raquel Díez Blanco; funcionarias María del Pozo López, Inés Rodríguez Méndez y María J. Conde Castro; oficial administrativo María I. Boada.



El duque del Infantado y almirante de Aragón contestando a las palabras de felicitación del AJEMA. (Foto: ORP Armada).

En contestación a las palabras de felicitación del AJEMA, el almirante de Aragón, Íñigo de Arteaga, dijo lo siguiente:

**En nombre de todos los que hoy hemos sido distinguidos con la Orden del Mérito Naval, por quehaceres considerados de merecimiento, al servicio de España y de su Armada, tengo el honor de hacer patente nuestra gratitud, con el respetuoso ruego de que sea elevada a Su Majestad el Rey, mando supremo de las Fuerzas Armadas.**

**Teniendo la Orden del Mérito Naval como finalidad premiar servicios o trabajos a la Armada de destacado mérito e**

importancia, el acto que nos reúne es ocasión propicia para rendir homenaje a los marinos españoles que, en acciones de guerra o sirviendo al progreso de la humanidad, contribuyeron a forjar la grandeza de España.

Es sabido que tan pronto construyó el hombre sus primeras embarcaciones, transformó el mar en campo de batalla. Mucho habríamos de remontarnos si pretendiéramos hablar, aunque fuera en síntesis, de nuestra historia naval y de los hombres que la forjaron. Citando algunos nombres, de todos conocidos, compendiaríamos en ellos el homenaje a todos.

Fue Ramón Bonifaz quien remontó el Guadalquivir con la Escuadra de Cantabria, atacando el punte de Triana y haciendo posible la conquista de Sevilla por Fernando III el Santo, creador éste del grado de almirante que concedió a Bonifaz. La Marina de Aragón, bajo el mando de su rey, Jaime I el Conquistador, tomó Mallorca. La política naval de España durante el reinado de los Reyes Católicos fue factor determinante del descubrimiento de América por Cristóbal Colón, genial navegante que abrió el camino hacia un prodigioso Nuevo Mundo. Don Juan de Austria, al mando de una escua-

dra combinada de España, del Papa y de Venecia, derrotó a la escuadra turca, por lo que el poder naval de Constantinopla no volvió a representar una amenaza seria en el Mediterráneo. A Juan Sebastián de Elcano le cupo la gloria de circundar el globo.

Permítaseme, por último, evoque a mis mayores. A los almirantes de Aragón, que me precedieron en esta dignidad. A don Antonio de Oquendo, almirante general de la Real Armada y Ejército de la mar oceáno, uno de los más grandes marinos que ha tenido España. Y a don Diego Hurtado de Mendoza, almirante de Castilla y padre del poeta, marqués primero de Santillana; también éste cantó a los hombres del mar, si bien a unos empeñados en faenas bien diferentes de las que preocupaban a los marinos que iban bajo el mando de su padre, el almirante don Diego:

«...Benditos aquellos que en pequeñas naves siguen los pescados en pobres traynas. Ca estos non temen las lides marinas, nin cierra sobre ellos Fortuna sus llaves.»

Este navegante del aire, que ama la mar con pasión, reitera la gratitud de todos los hoy condecorados.



El AJEMA impone la Cruz del Mérito Naval a la licenciada superior directora técnica del Museo Naval, María Dolores Higuera. (Foto: ORP).

## Celebración del XXV aniversario de las promociones de 1975

Como cada año, la Escuela Naval Militar ha acogido a las promociones que recibieron sus despachos de oficiales en el año 1975. Su explanada, que atesora la historia de todas las promociones de oficiales que se encuentran hoy en servicio, fue testigo de la celebración del Homenaje a la Bandera por parte de las promociones 375 de Cuerpo General, 26 de Máquinas, 51 de Intendencia y las de los Cuerpos Jurídico-Militar, Sanidad e Intervención que salieron de la Escuela hace 25 años.

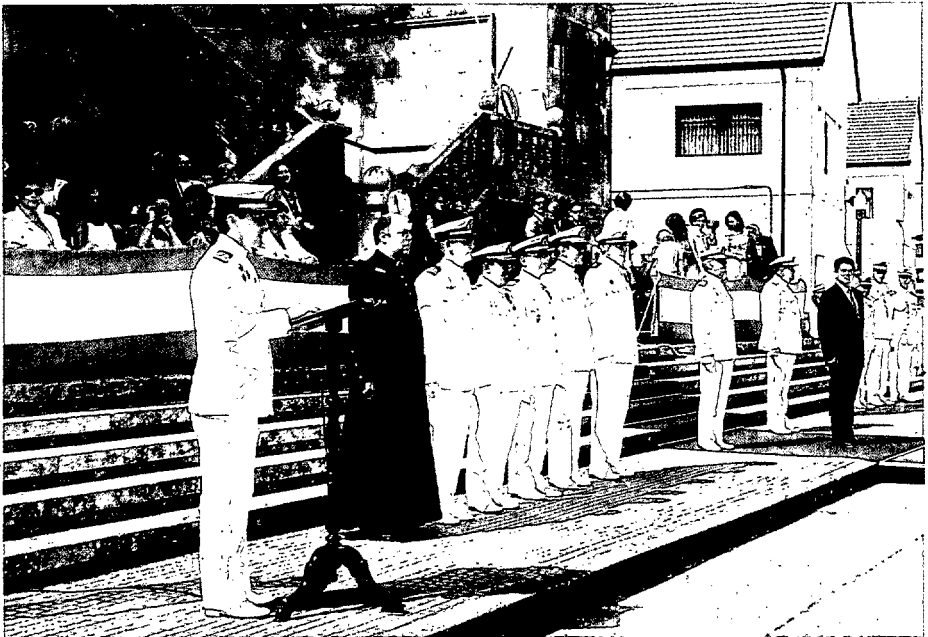
La celebración fue presidida y tuvo como participante de excepción al ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, quien en 1975 lució sus primeros galones de oficial del Cuerpo Jurídico.

La ceremonia se inició con los honores de ordenanza al MINISDEF, quien, tras revistar al batallón de alumnos, estrechó la mano de cada uno de sus compañeros de brigada. Tras

el responso del capellán y el siempre emotivo canto de la *Salve Marinera*, el MINISDEF, junto al más joven y al «menos joven» de los oficiales del 75 (capitán de fragata Lista Blanco y capitán de corbeta González González), procedió a ofrecer la corona de flores para el Homenaje a los Caídos.

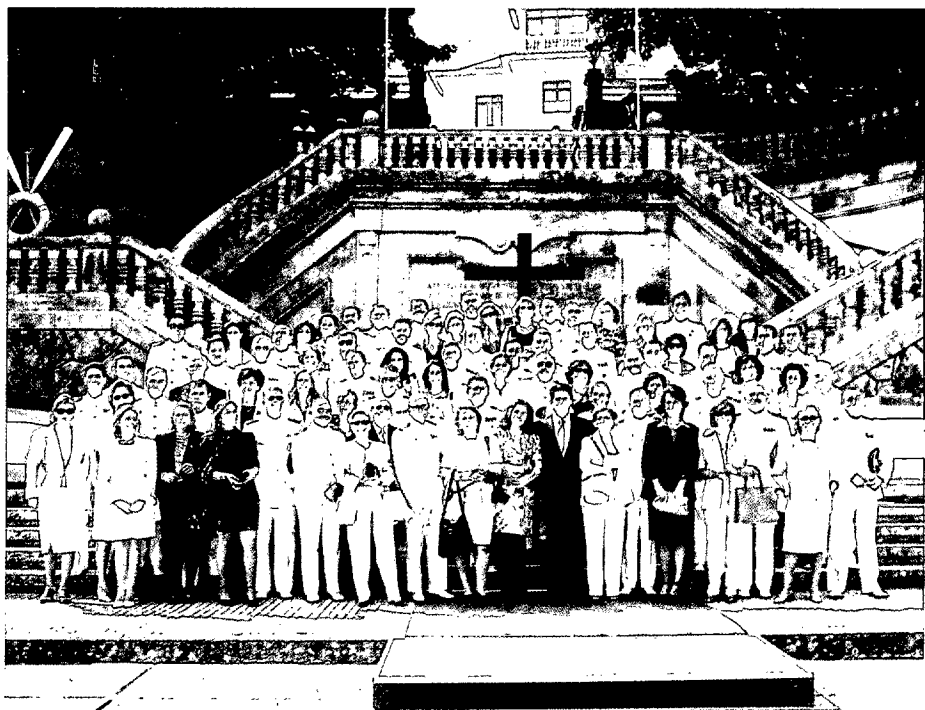
El acto central de la ceremonia, Homenaje a la Bandera, fue iniciado a la voz del capitán de navío Méndez Martínez, como ex comandante de brigada más antiguo de los asistentes. El primero en besar la Enseña Nacional fue el ministro, quien abandonó su lugar de presidencia y se unió a la formación para desfilar como uno más.

Finalizado el acto de Homenaje a la Bandera, el capitán de fragata Tortosa, Saavedra, en representación de la brigada, dirigió unas palabras a los presentes en las que hizo un repaso de los enormes cambios



El capitán de fragata Tortosa pronunciando sus palabras en representación de la brigada de 1975.





ocurridos en España durante el cuarto de siglo transcurrido desde que recibieron sus despachos de oficiales. Tuvo palabras de agradecimiento para la Escuela Naval, sus antiguos comandantes de brigada y muy especialmente para las esposas. Finalizó deseando que «...todos nos podamos volver a reunir dentro de otros 25 años, algo más estropeados pero sabiéndonos definitivamente atracados y con nuestra misión cumplida».

Siguieron las emotivas palabras del director de la Escuela Naval, capitán de navío Bolívar Piñeiro, quien resaltó la importancia de la ceremonia y ofreció el apoyo y aliento de las damas y caballeros alumnos, de los que aseguró que «...están comprometidos en el servicio a España y la Armada con los mismos sentimientos de emoción y respeto de los que les precedieron». El acto se cerró con el desfile del batallón de alumnos.

Además de la ceremonia militar, se celebraron diversos actos sociales para conmemorar el XXV aniversario: la noche anterior la promoción se reunió para cenar en Pontevedra. A la cena asistieron, además de los componentes de la brigada, el director del gabinete del ministro, el ayudante y los ex comandantes de brigada, capitanes de navío Méndez Martínez y Jorquera Carral.

El día 9, tras la ceremonia militar, la Escuela ofreció un vino de honor en el casino de alumnos y, finalmente, las celebraciones concluyeron con una cena de gala en la residencia de la Escuela Naval Militar.

«Fueron dos días memorables donde todos nos sentimos verdaderamente 25 años más jóvenes.»

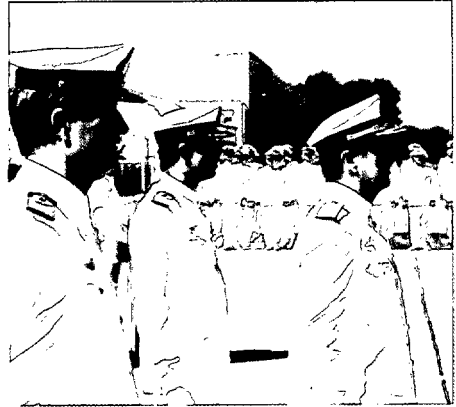
C. T. S.

## Relevo de mando de la Comandancia de la Flotilla de Aeronaves

El 20 de septiembre tuvo lugar en el Aeródromo de la Base Naval de Rota el relevo de mando de la comandancia de la Flotilla de Aeronaves.

Presidió la ceremonia el jefe de Estado Mayor de la Flota, contralmirante Fernando Armada Vadillo, el cual, después de pronunciar la fórmula de rigor, dio posesión del mando de la Flotilla de Aeronaves al capitán de navío Francisco A. Ríos Almazán, en relevo del también capitán de navío Rafael Martín de la Escalera Mandillo, que pasó destinado a la Jefatura de Apoyo Logístico.

La Flotilla de Aeronaves, que agrupa a todos los aviones y helicópteros de la Armada, está constituida por las siguientes escuadrillas: Tercera Escuadrilla, en la que se encuadran los helicópteros AB-212. Cuarta Escuadrilla, con aviones *Citation II*. Quinta Escuadrilla, formada por helicópteros *Sea King*. Sexta Escuadrilla, con helicópteros

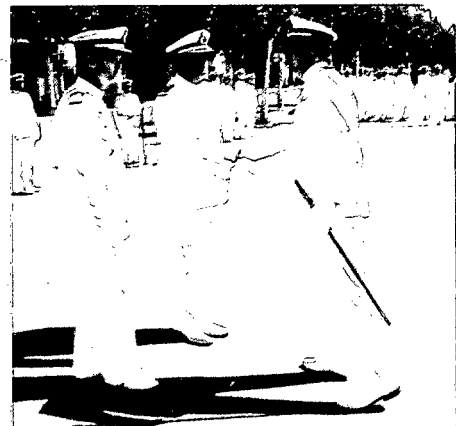


*Hughes 500 M*. Novena Escuadrilla, con aviones *Harrier AV-8B* y *AV-8B PLUS*. Décima Escuadrilla, con helicópteros *SH-60B (Lamps)*, formando un total de 57 unidades.

## Toma de posesión del nuevo comandante del Arma Submarina

El pasado 14 de septiembre, tuvo lugar en Cartagena el relevo de mandos de la Flotilla, Base y Escuela de Submarinos. El acto tuvo lugar en la explanada existente frente al edificio principal de la Base de Submarinos, formando en cuadro las dotaciones de los submarinos, OVAS, Base, Escuela, EM y JUSUB, con sus mandos al frente.

El jefe del Estado Mayor de la Flota, contralmirante Fernando Armada Vadillo, después de pronunciar la fórmula de rigor, dio posesión de la comandancia de la Flotilla, Jefatura de la Base y Dirección de la Escuela de Submarinos al capitán de navío Juan Serón Martínez, en relevo del capitán de navío José María Treviño Ruiz, que pasa destinado al gabinete del ministro de Defensa.



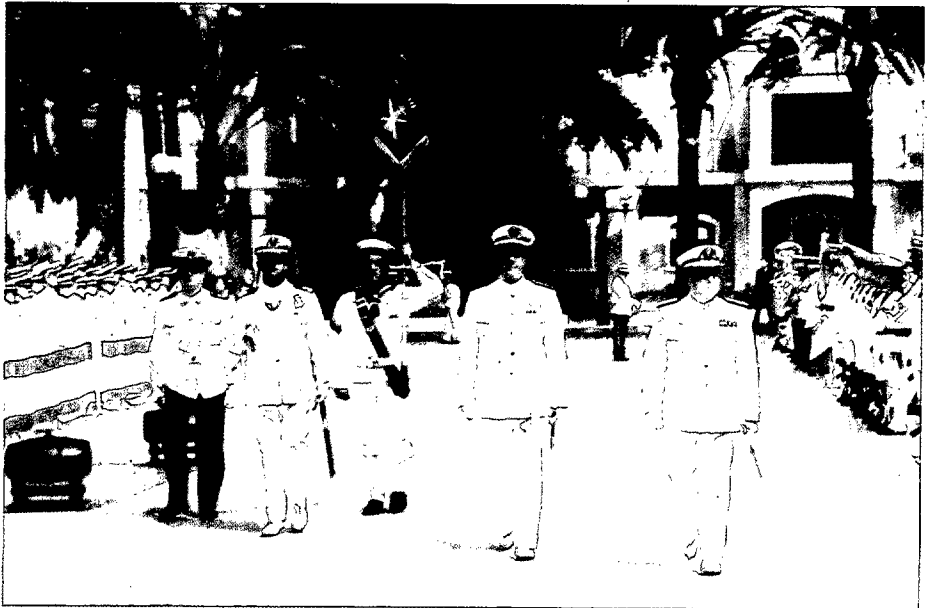
## Toma de posesión de los nuevos jefes de los arsenales de La Carraca y de Cartagena

Recientemente han tomado posesión los nuevos jefes de los arsenales de La Carraca y de Cartagena, los vicealmirantes Manuel Abal López-Válerias y Rafael Lapique Dobarro, respectivamente.

Ambas ceremonias se han celebrado en los patios de armas de dichas dependencias y han sido presididas por los almirantes jefes de las zonas marítimas correspondientes.

En la fotografía de la derecha, el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, Alfonso Mosquera, junto al nuevo almirante del Arsenal de La Carraca, se disponen a presenciar el desfile de la compañía de honores.

En la fotografía inferior, el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, Antonio Zea, pasa revista a la compañía de honores, acompañado por el nuevo almirante del Arsenal de Cartagena.



(Foto: A. Arévalo Díaz del Río).

## Visita a España del jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Navales de Rumanía

El vicealmirante Traian Atanasiu, jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Navales de Rumanía, visitó España del 23 al 27 del pasado septiembre. En la tarde del sábado 23 llegó al aeropuerto de Barajas y el lunes 25 fue recibido en el Cuartel General de la Armada con los honores de ordenanza. Después de entrevistarse con el AJEMA, almirante general Antonio Moreno Barberá, asistió a una exposición sobre la Armada española en la sala de juntas del Cuartel General. A continuación visitó el Mando Operativo Naval, donde se hizo una exposición sobre sus instalaciones y misiones.

El martes 26, se trasladó en un avión de la Armada a la Base Aérea de San Javier, para a continuación dirigirse al arsenal de Cartagena donde fue recibido por el jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Antonio Zea. A continuación visitó la Flotilla de MCM, la Empresa Nacional Bazán y la Flotilla de Submarinos, regresando por la tarde a Madrid. El día 27, después de visitar el Museo Naval, regresó en avión comercial a Rumanía.

El vicealmirante Atanasiu nació en Mangalia en 1947 y se graduó en la Academia Naval, en Constanza, en 1968. Ha desempeñado los siguientes destinos: comandante de dragaminas, jefe de Comunicaciones de las Fuerzas Navales rumanas, comandante de una escuadrilla de corbetas y de una

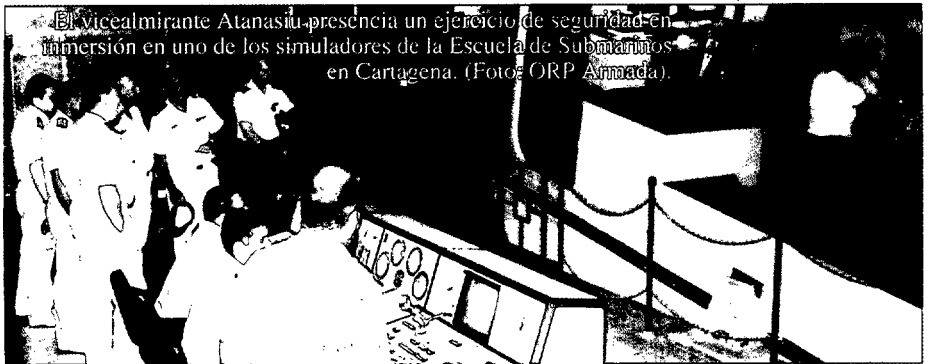


El vicealmirante Atanasiu con el AJEMA, en el Cuartel General de la Armada.

(Foto: ORP Armada).

escuadrilla de fragatas. En 1993 ascendió a capitán de navío y fue nombrado jefe de operaciones del Estado Mayor de la Marina Rumana y en 1995 fue nombrado segundo jefe de dicho organismo.

Desde el 1 de marzo de 1997 es jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Navales de Rumanía, habiendo ascendido a vicealmirante el 1 de diciembre de 1998.



El vicealmirante Atanasiu presencia un ejercicio de seguridad en inmersión en uno de los simuladores de la Escuela de Submarinos en Cartagena. (Foto: ORP Armada).

*In memoriam***PIPO QUEROL**

Cuando la muerte se interpone en la presencia de un ser querido, no queda otro remedio que su aceptación en el recuerdo y la oración; pero cuando surge del zarpazo de la violencia ciega, del crimen inútil e indiscriminado, los sentimientos son otros —rabia, impotencia, indignación—, y hay que tener el alma muy templada para no dejarse arrastrar por ellos.

Alma templada en cuerpo firme es la que tuvo en vida el consejero togado de la Armada y magistrado del Tribunal Supremo, José Francisco Querol y Lombardero, cuya trayec-



toria profesional y humana estuvo adornada de los más altos valores éticos y entrañables cualidades que lo hicieron querido y respetado

de cuantos lo conocimos, tratamos y admiramos, a través de una impecable hoja de servicios en la que una fe religiosa inquebrantable, un amor a la patria sin fisuras, y una plena dedicación al ejercicio de la justicia y el derecho fueron siempre los pilares de su vida, tan injusta y cruelmente arrebatada hoy.

Alegre, cordial, afectuoso, buen jefe y mejor compañero, Pipol Querol acumulaba junto a todos estos títulos un generoso sentido de la amistad que a todos cautivaba. Lo recuerdo de auditor de Ferrol, cuando quien suscribe estas líneas era auditor de la Flota y acudía a cumplimentarlo y a gozar de su conversación. Siempre tenía a mano un motivo para darse a los demás. «No te vayas que ahora damos una copa para despedir a una funcionaria» o «vienes muy bien, porque tenemos un guatequillo por el destino de un nuevo oficial». Frases de buena acogida que siempre entrañaban un sentido de convivencia y compenetración. Tal como él era.

Nunca le vi alterado, descompuesto o nervioso. Su talante tranquilo y conciliador y su rigurosa formación de jurista íntegro —sus dictámenes en este aspecto eran de auténtico magisterio— le captaron muchas voluntades y le abrieron muchas puertas en la vida, aunque haya sido un brutal y despiadado portazo de un cobarde atentado el que se las haya cerrado para siempre.

Pipol Querol —el excelentísimo señor don José Francisco Querol y Lombardero— ya está entre los elegidos en la Casa del Padre. Junto a otros miembros de la Armada que lo precedieron —los almirantes Escrigas y Colón de Carvajal— y tantos otros sacrificados a la vesanía del terrorismo. Los que aquí quedamos compartimos la tristeza de su ausencia en la esperanza de la resurrección, aunque en esta fría mañana de otoño todos los que le conocimos y estimamos hayamos muerto también un poco...

J. C. P.

## CORONEL MÉDICO MUÑOZ CARIÑANOS

Gran conmoción popular ha causado en toda España el fallecimiento, víctima de atentado terrorista, del coronel médico del Cuerpo Militar de Sanidad don Antonio Muñoz Cariñanos, el pasado 16 de octubre en Sevilla.

El coronel Muñoz Cariñanos, que era director de la Policlínica del Ejército del Aire en Tablada (Sevilla), realizó en el buque escuela *Juan Sebastián de Elcano* la travesía de Marín a Cádiz, entre el 6 y el 10 de agosto pasado. Durante los días que permaneció a

bordo, además de disfrutar de unas jornadas inolvidables para todo el que ama la mar, como era el caso, se ganó el cariño y respeto, por su hombría de bien y por su carácter alegre y afable, de toda la dotación y de todos los que compartieron con él esas relajantes singladuras, entre ellos el capitán de navío Fernando Casadevante, autor de la foto que insertamos y que fue tomada en la toldilla del buque el 9 de agosto.

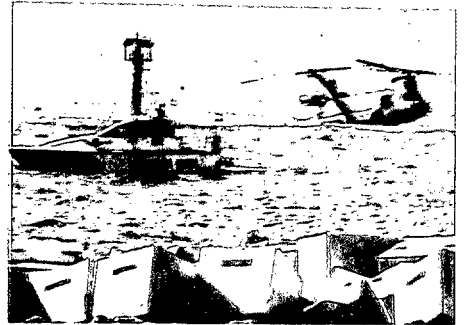


### Exhibición anfibia del helicóptero pesado *Chinook*

Una de las exhibiciones que causó mayor impacto entre los miles de espectadores que se congregaron en el Puerto Olímpico de Barcelona para presenciar el festival aéreo de la Merced fue el amerizaje de un helicóptero pesado *Chinook*, del Ejército del Aire.

Después de levantar y transportar una ambulancia militar, el *Chinook-CH 47*, que puede albergar a 44 hombres totalmente equipados, efectuó un espectacular amerizaje en las aguas cercanas de la playa, sorprendiendo al público y a los bañistas. Este aparato cuenta con dos grandes motores y tiene 3.750 cv. Es el único helicóptero del mundo que puede posarse en el agua, navegar a cinco nudos y volver a elevarse.

J. F. H. P.



Helicóptero *Chinook* amerizando frente a la playa de Barcelona.

(Foto: J. F. Huguet Prats).

## Imposición de condecoraciones

El pasado 8 de septiembre se celebró en Cartagena el acto de imposición de la Cruz del Mérito Naval a José Pagés López, secretario del alcalde del Ayuntamiento de Benidorm.



(Foto: A. Arévalo).

La ceremonia se celebró frente a la explanada del edificio principal de la Base de

Submarinos —el antiguo edificio de carpintería y sala de gálibos del arsenal, cuya sólida construcción data de 1755— y fue precedido por el tradicional acto castrense de Lectura de Leyes Penales. Después de la lectura de la orden ministerial de concesión de la condecoración, con motivo de la onomástica de S. M. el Rey, el jefe del Arma Submarina, capitán de navío José M.ª Treviño, impuso la Cruz del Mérito Naval al señor Pagés. Al acto asistieron familiares y amigos del condecorado, así como el senador por Alicante, Miguel Barceló, y el concejal de Cultura del Ayuntamiento de Benidormn, José Amor.

Pepe Pagés, desde que cumplió el servicio militar en Cartagena a bordo del destructor *Lepanto*, ha seguido una limpia trayectoria de cariño a la Armada, ha sido el principal impulsor de los numerosos actos de homenaje a la Armada que se han celebrado en Benidorm (a la Flotilla de Submarinos, al calarredes *Cíclope*, al buque aljibe *Torpedista Hernández*) y de la entrega de la bandera de combate al submarino *Cosme García* (S-34), el 16 de noviembre de 1976.

## El contralmirante Fernández Pampillón, nuevo director del Canal de Experiencias de El Pardo

En un acto presidido por el secretario de Estado de Defensa, Fernando Díez Moreno, el contralmirante del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, Jaime Fernández Pampillón, tomó posesión del cargo de director del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, sustituyendo a su anterior director, el vicealmirante ingeniero José Antonio Aláez, quien dejó el cargo al cumplir la edad reglamentaria.

El Canal de Experiencias de El Pardo, aunque goza de un gran prestigio tanto nacional como internacional, es un centro poco conocido fuera de los ámbitos relacionados con la ingeniería naval, tanto civil como mili-

tar. La Armada lo empezó a construir en 1930, siendo inaugurado en 1934. Su ubicación en El Pardo fue debida a los grandes caudales de aguas de esa localidad, necesarios para alimentar los estanques y canales donde se realizan las experiencias. En ellos se determinan experimentalmente la forma más favorable de la carena de un buque por medio de ensayos sobre modelos a escala reducida. También se estudian las hélices, timones, quillas de balance, etc. a fin de obtener la máxima velocidad con la menor potencia.

El nuevo director del Canal, el contralmirante Fernández Pampillón, ingresó en la



Escuela Naval Militar en 1956. Es especialista en submarinos, buques en los que sirvió en sus primeros años de oficial. En 1973 obtuvo el título de ingeniero naval en la ETS de Ingenieros Navales de Madrid, y en 1976, el de ingeniero nuclear, por la Junta de Energía Nuclear de Madrid. Ya de ingeniero, ha desempeñado diversos destinos en la Arma-

da: Estado Mayor de la Armada, donde dirigió diversos programas de I + D, arsenal de La Carraca, etc. Durante dos años fue subdirector general de Cooperación Internacional de la DGAM, ascendiendo en 1966 a contralmirante, ocupando el cargo de subdirector de Construcciones de la Jefatura del Apoyo Logístico de la Armada.

## Homenaje a las mujeres remendadoras

La sala de actos de la Casa del Mar del Puerto pesquero de Vilanova i la Geltrú (Barcelona) fue el marco escogido para tributar un merecido homenaje a las mujeres remendadoras.

El homenaje, que resultó un completo éxito, fue organizado por el Instituto Setmana del Mar con la colaboración de la Generalidad de Cataluña y el Ayuntamiento de la ciudad. En el emotivo acto se quiso tributar el reconocimiento ciudadano tanto hacia las mujeres remendadoras jubiladas que han dedicado prácticamente toda su vida laboral en este oficio artesanal como a las mujeres jóvenes que continúan trabajando en esta labor de largo tradición entre los pescadores.

En el homenaje se destacó que las remendadoras ahora en activo son herederas de las madres, hijas o hermanas de la gente de mar, que bajo un sol de fuego, aguantando la lluvia o el frío invernal, con las manos agrietadas



(Foto: J. F. Huguet Prats).

por la interperie, remendaban y zurcían las redes en el puerto, y antes sobre la arena de la playa, junto a las barcas, por un precio nunca bien pagado y en la mayoría de los casos para aportar una pequeña ayuda a la economía familiar, mientras los hombres se encontraban faenando en la mar.

J. F. H. P.



## Entrega a la Armada de una lancha de transporte de personal

El pasado día 28 de julio, tuvo lugar en los muelles de la Empresa Nacional Bazán de San Fernando la entrega a la Armada de una lancha de transporte de personal, construcción número 382 de la Empresa Nacional Bazán, a la que le ha sido asignado el numeral Y-549. La nueva embarcación, cuya adquisición estaba contemplada dentro del Plan de Renovación de Trenes Navales, ha sido asignada a la Base Naval de Rota como medio de auxilio a la CEBACO.

El empleo operativo de la lancha ha sido concebido para realizar tareas de transporte y barqueo de personal desde el puerto de la Base Naval de Rota a buques fondeados en sus proximidades. En su diseño y ejecución se siguieron tres ideas principales: seguridad del personal, comodidad como elemento de transporte y simplicidad de mantenimiento, de tal forma que el producto conseguido pudiera bien catalogarse como un «autobús marino».

Acompañaban al almirante jefe del arsenal de La Carraca, vicealmirante Manuel

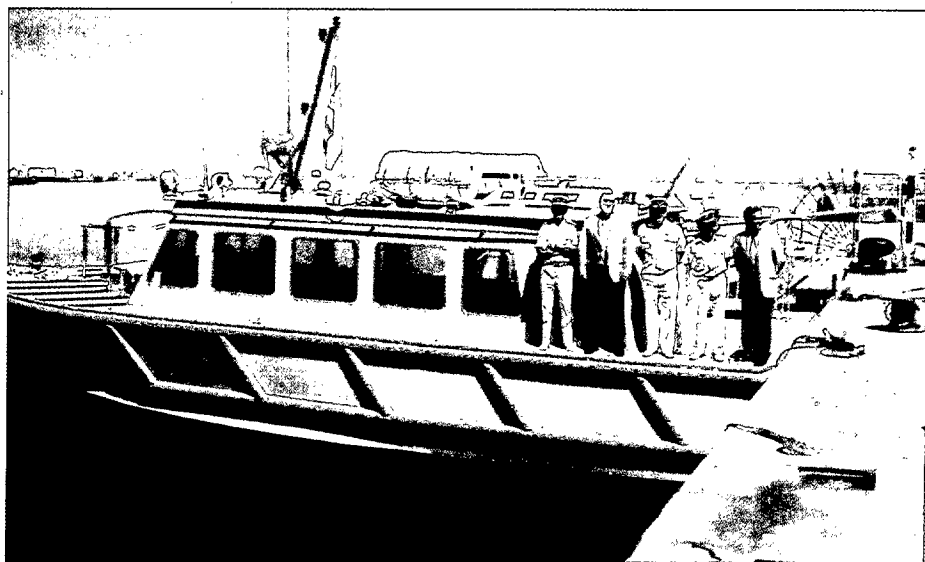
Abal López-Valeriras, el capitán de navío Hernández Lorenzo, jefe industrial, y el capitán de fragata Suances Fernández, ayudante mayor de Rota.

Por parte de la Empresa Nacional Bazán, el director de la División de Construcción Naval, don Natalio Rodríguez López, y el director de la Empresa Nacional Bazán en San Fernando, don Jesús Arce Gómez.

Las características principales de la embarcación son las siguientes:

Eslora: 13 m; manga: 4 m; calado de proyecto: 1,10 m; propulsión: 2 líneas de ejes y 2 hélices de paso fijo; potencia: 2 x 280 cv; velocidad máxima: 18 nudos; capacidad de combustible: 1.000 litros; material de construcción: PRFV; tipo de construcción: monolítica sobre molde; capacidad de transporte de personal: 32 pasajeros; tripulación: 2 tripulantes.

M. A.





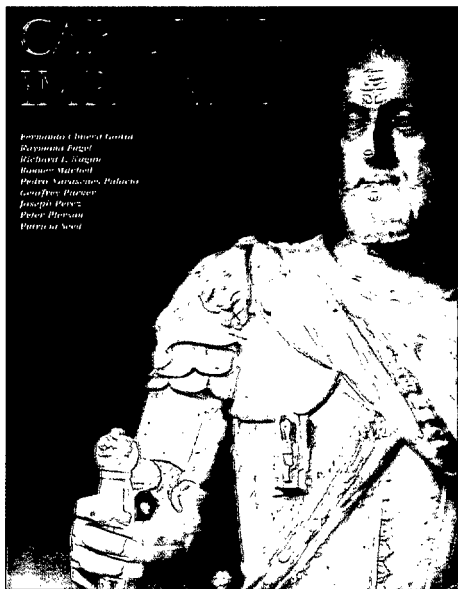
## LIBROS

VARIOS AUTORES: **Carolus V Imperator**.—Lungwer Editores 2000; 460 páginas; ilustraciones. (Edición al cuidado de Pedro Navascués Palacios).

La conmemoración del V centenario del nacimiento de Carlos I de España y V de Alemania ha promovido importantes actividades culturales, como exposiciones, seminarios, conferencias y ediciones de obras que de algún modo testimonien la trayectoria de este hombre excepcional en su doble faceta de rey de España y emperador de Europa.

Consciente de dicha trascendencia, la Editorial Lungwer, con el lujo estético y el sentido histórico que imprime a sus ediciones, ha realzado al personaje, su vida y su tiempo, en este espléndido libro, al cuidado de Pedro Navascués, y que tras un prólogo del ilustre hispanista británico Geoffrey Parker agrupa diferentes estudios de no menos prestigiosos

historiadores, como son Raymond Fagel, Joseph Pérez, Peter Pierson, Richard L. Kagan, Bonner Mitchel, Fernando Chueca Goitia y Patricia Seed. Cada uno de ellos trata un capítulo rico en matices y singularidades del biografado, cuyos títulos ya evidencian lo logrado de su elección, y así se contempla a:



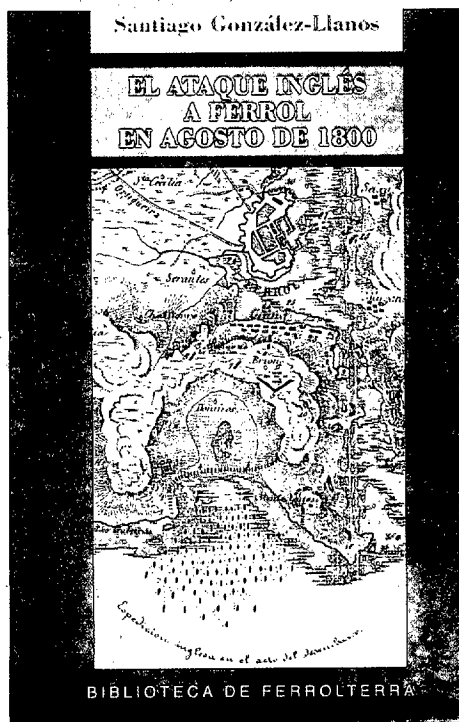
«Carlos de Luxemburgo, el futuro emperador como joven príncipe de Borgoña», «Carlos V y los españoles», «Carlos V gobernante», «Los cronistas del Emperador», «Carlos V como triunfador», «El arte español en la época de Carlos V» y «La empresa de América desde la conquista de México hasta la pacificación del Perú». Todo un recorrido vivencial en la perspectiva y realidad de este *Carolus V Imperator*.

Sería obvio señalar la altísima calidad de las ilustraciones (pinturas, armaduras, pergaminos, cartografía, etc.) que se recogen en el libro y le proporcionan un auténtico realce, en lo que constituye, sin lugar a dudas, un auténtico goce visual, por lo que tras su lectura y deleite bien puede decirse a la vista de tanto prodigio impreso: «A tal señor, tal honor».

M. G. M.



GONZÁLEZ-LLANOS GALVACHE, Santiago: **El ataque inglés a Ferrol en agosto de 1800**.—Edición Embora, Ferrol 2000; 263 páginas.



Este libro tiene el don de la oportunidad, pues ve la luz cuando, precisamente, se cumplen exactamente dos siglos del desembarco inglés seguido del frustrado ataque a Ferrol, el hecho de armas más notable ocurrido en la capital departamental.

El autor —el capitán de navío Santiago González-Llanos, apasionado estudioso de nuestra historia naval, es en la actualidad el delegado en la Zona Marítima del Cantábrico, del Instituto de Historia y Cultura Naval y conservador del Museo Naval de Ferrol— ha conseguido un espléndido trabajo de investigación y aportación histórica de un tema poco conocido del gran público.

Lo que sucedió en las jornadas del 25 al 27 de agosto de 1800 está narrado por ambos contendientes de manera diferente en muchos casos, con unas conclusiones y juicios también distintos. Desde el punto de vista

español, se destaca como triunfo lo sucedido, mientras que los ingleses también resaltan su triunfo en los combates, aunque reconocen el fracaso de la operación al no lograr su objetivo de atacar Ferrol.

González-Llanos narra en el primer capítulo los hechos según las fuentes españolas, y en el segundo según los documentos británicos, para a continuación, en el tercer capítulo —y ahí está el mérito del autor—, realizar un análisis y extraer unas conclusiones.

Los aficionados a la historia, en general, y los amantes de nuestro pasado naval, en particular, disfrutarán con la lectura de esta obra de singular contenido, que además aporta documentos inéditos extraídos de los fondos históricos investigados por el autor. Creemos, también, que será uno de los títulos que más prestigien a la colección Biblioteca Ferrolterra que coordina Miguel Tovar.



**COSTA, Juan B.: Capitán de yate.**—Editado por Estudios Náuticos Costa C. B. (Apdo. 25, 07860 San Francisco Javier) Formentera 2000; 757 páginas; ilustraciones.

Este nuevo título del capitán de la Marina Mercante Juan Bautista Costa contiene todas las cuestiones que plantea el programa oficial para la obtención del título de Capitán de Yate, el de mayor rango dentro de los títulos náutico-deportivos, pues, como es sabido, las atribuciones de los poseedores del citado título son el gobierno de embarcaciones de recreo a motor o motor y vela para la navegación sin límite alguno, cualquiera que sea la potencia del motor y las características de la embarcación.

Se trata de un libro eminentemente didáctico, escrito con un lenguaje directo y claro a lo largo de sus 750 páginas, con abundantes ilustraciones (fotografías, dibujos y gráficos) que apoyan al texto, redactado con el mayor esmero y pulcritud desde el punto de vista de la terminología náutica.



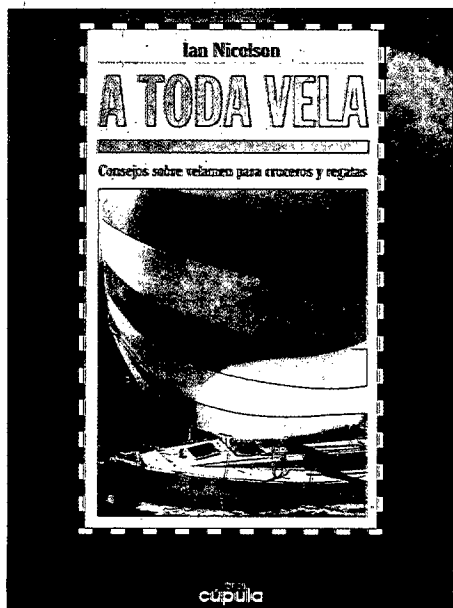
Además de los capítulos que tratan de la navegación (astronómica, GPS, con la ayuda del radar, etc.) en general y sus problemas, la obra tiene seis capítulos dedicados a la meteorología, tres a la oceanografía, cinco a la construcción naval y teoría del buque y uno dedicado a conocimientos del inglés, suficiente para la traducción directa de las publicaciones marítimas en dicho idioma, y sobre la recepción y transmisión de mensajes normalizados en las comunicaciones marítimas adoptadas por la OMI.

En resumen, este libro constituye un compendio sobre los conocimientos teóricos para el mando de buques de esta condición para todos los mares del mundo, que será de utilidad para los aspirantes a la consecución del título de Capitán de Yate, así como para las academias y escuelas que impartan clases para su obtención y también para todos los titulados de la Marina mercante que quieran refrescar sus conocimientos.

Enhorabuena al capitán Costa por haber sido el primer autor español que se ha atrevido, y con éxito, a escribir y editar la serie completa de libros que abarcan todos los títulos, náutico-deportivos, desde el «titulín» hasta el de Capitán de Yate.



NICOLSON, Ian: **A toda vela**.—Libros Cúpula del Grupo Editorial CEAC, S. A. Barcelona 2000; 279 páginas; ilustraciones.



En el mundo civilizado, la navegación a vela con fines comerciales ha desaparecido. En cambio, en el mundo desarrollado la navegación a vela en embarcaciones dedicadas al recreo y al deporte está creciendo a pasos agigantados. Por ello, damos la bienvenida a este nuevo título: *A toda vela*, escrito por un experto en la materia, Ian Nicolson, afamado diseñador y fabricante de velas durante más de 10 años.

Este libro pone a disposición del aficionado una serie de consejos sobre el velamen para cruceros y regatas, y lo hace de una manera original y muy didáctica: en todas las páginas pares figura un texto y en todas las impares el correspondiente dibujo ilustrativo. Tanto el texto y la ilustración que lo

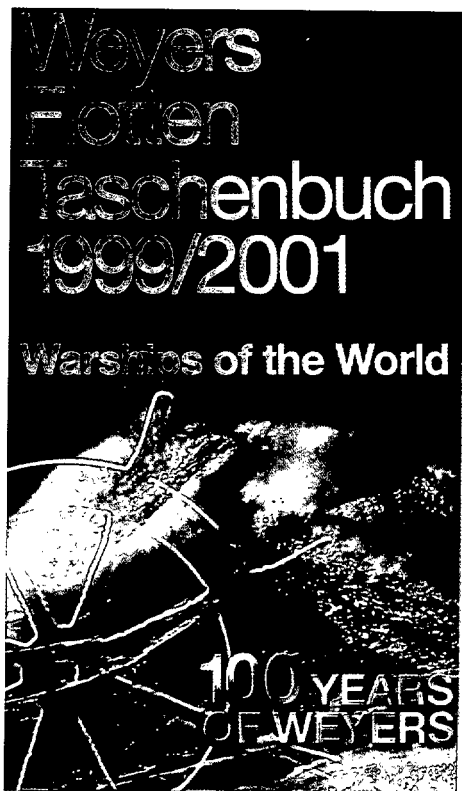
apoyan son de una gran precisión y claridad. Y de esta manera, el autor nos va explicando los métodos para resolver problemas en los enrolladores, comprobar la curvatura de las velas, solucionar el desgaste, eliminar la vibración en la baluma o colocar protecciones a las vainas acanaladas del grátil, evitar el desgaste de los mosquetones, etc.

En resumen, un tesoro de sugerencias e ideas sobre las velas, que incluye cerca de 150 textos con las correspondientes figuras, y que será de gran utilidad para los navegantes de crucero y para los regatistas, tanto expertos como los que están en periodo de aprendizaje.



Compilación de WERNER, Globke: **Weyers Flotten Taschenbuch 1999/2001**.—Introducción por Jürgen Rhades. Edición bilingüe alemán/inglés; 885 páginas, 1.500 grabados y 792 fotos. Editado por Bernard & Graefe. Bonn, marzo 2000.

En noviembre de 1899 el teniente de navío retirado Bruno Weyer escribió el prólogo para la primera edición del que entonces se llamó *Taschenbuch der Deutschen Kriegsflotte* *Manual de la Flota de Guerra alemana*, pero ya al año siguiente se amplió el contenido del libro a las flotas militares de otros países, añadiendo «y extranjeras» (*und fremden*). A partir de 1903 el Weyer, como ya era conocido, tomó el título de *Taschenbuch der Kriegsflotten*, o sea *Manual de las Flotas de Guerra*. Con las discontinuidades impuestas por las dos guerras mundiales hasta 1944, reaparece en 1953 con el título *Weyers Flottentaschenbuch* o *Manual Weyer de las Flotas*, con nuevo formato y estructura, aunque sin variaciones importantes en su contenido ni en el tamaño de libro de bolsillo que ha conservado siempre. En 1969 se publica la 50.ª edición, con las flotas de 94 países, y en 1977/78 se lanza al mercado la primera edición bilingüe



alemán/inglés. En la edición de 1992/93 (ya no se publicaba anualmente, siguiendo la pauta de otras publicaciones de parecido contenido) figuran 149 armadas en 874 páginas.

Con la actual edición (64.<sup>a</sup>) se cumple el centenario de esta notable publicación; cuya más destacable característica diferencial, respecto a otras de contenido equivalente editadas en otros países, es el formato «de bolsillo» (19x12x4,5 cm son sus actuales dimensiones), que la hace particularmente cómoda y manejable. Ello se consigue gracias a un estudiado sistema de abreviaturas y símbolos para poder hacer figurar gran cantidad de datos en espacio muy reducido. El texto puede considerarse dividido en dos partes principales: la primera es una tabla de todos los buques de guerra —incluso los que orgánicamente no pertenezcan a la Armada—; en ella figuran las principales características: número de unidades de cada tipo, nombre, fecha de puesta de quilla y terminación, constructor, desplazamiento, dimensiones, dotación, armamento, sensores, velocidad, propulsión, autonomía y observaciones. La segunda parte es gráfica, orientada principalmente a la identificación, y en ella se presentan diseños de cada tipo de buque con nombres, números de costado y algunas de las características más importantes; viene seguida de una parte fotográfica en la que se presentan las unidades más importantes, de la que hay que destacar su actualidad, pues la mayoría de las fotos han sido tomadas en los dos últimos años. A todo ello siguen apéndices dedicados a aviación naval, misiles, torpedos, armas antisubmarinas, radar y sonar, así como una página con los efectivos de Infantería de Marina. Hay, además, una tabla de conversión de unidades de longitud inglesas a decimales, cuatro páginas en color con banderas de los países catalogados y un índice de buques. Una hoja aparte sirve de punto para facilitar la identificación de símbolos y abreviaturas.

Se trata, pues, de un catálogo muy completo en un formato reducido, que es su principal diferencia con publicaciones análogas de otros países, que lo hará para muchos preferible para consulta, sobre todo por la actualidad y exactitud de sus datos.

Sólo hay que señalar un detalle que ensombrece un poco un trabajo tan perfecto: la transcripción de algunos nombres (refiriéndonos a los españoles). Por ejemplo, faltan algunos acentos gráficos (tildes) (*Andalucía, Vigia, Principa de Asturias, Alvaro de Bazan*), mientras que en algún caso sobran (*Marso-pá*), con la particularidad de que hay nombres que en una parte figuran correctamente y en otra no: *Pizzaro, Hernan Cortéz* son ejemplo.

Es de esperar que en ediciones sucesivas se corrijan estas pequeñas imperfecciones.

J. G.



KOHLER, Alfred: **Carlos V, 1500-1558. Una biografía.**—Marcial Pons, 2000; 448 páginas.

La veterana y conocida Editorial-Librería de Marcial Pons, en su sección de *Historia*, ha editado este libro que reseñamos, del que es autor el hispanista austríaco Alfred Kohler; traducido del alemán por Cristina García Ohlich, y revisado científicamente por Bernardo J. García García.

Se trata de una extensa y documentada biografía del César Carlos.

Precedido de un *Prólogo* y una *Introducción*, comprende la obra catorce capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo la agitada vida del rey-emperador, desde su nacimiento y familia; su primer viaje por mar a España, desembarcando en Tazones (Asturias); su coronación como emperador del Sacro Imperio Romano; curiosa es una «propuesta del conquistador Hernán Cortés»; la guerra naval en el Mediterráneo: Argelia y Túnez; guerra contra Francia, Francisco I; la abdicación en su hijo Felipe II, hasta su retiro al monasterio de Yuste (Cáceres). Siguen unas «Abreviaturas empleadas en la cita de fuentes y bibliografía». *Lista de ilustraciones. Fuentes y bibliografía comentada. Tabla genealógica. Mapa* «Europa y las posesiones de los Austrias en la época de Carlos V», y un *Índice de nombres*.

El libro merece ser estudiado, ya que a través de sus capítulos vamos conociendo la vida del rey-emperador.

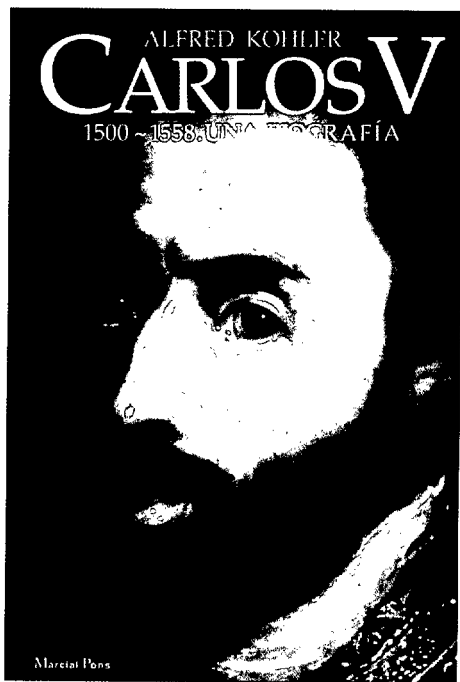
Buen número de ilustraciones acompañan al texto.

F.

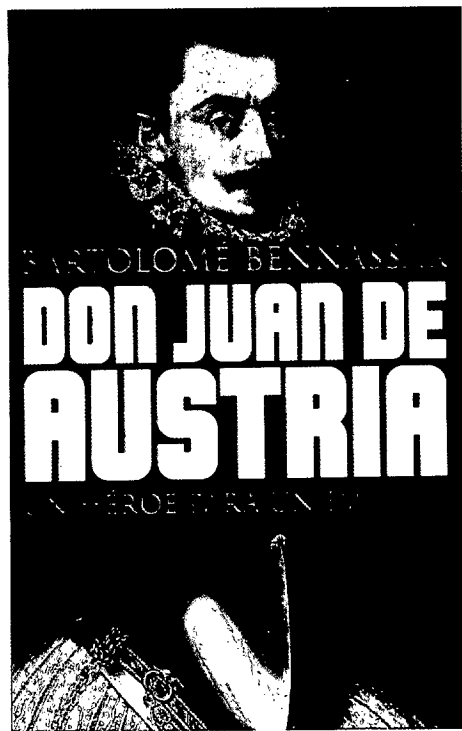


BENNASSAR, Bartolomé: **Don Juan de Austria.**— Ediciones Temas de Hoy, S. A. Madrid, 2000; 255 páginas.

Ediciones Temas de Hoy, S. A., en su sección de «Historia», ha editado este libro de *Don Juan de Austria. Un héroe para un imperio*, del que es







autor el ilustre hispanista francés Bartolomé Bennassar, uno de los mejores conocedores de la historia moderna de España. En él hace un documentado estudio de la vida de don Juan de Austria, «Jeromín», hijo natural de Carlos I de España y V de Alemania.

Precedido de un *Índice e Introducción*, comprende la obra doce capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo la «ajetreada» vida de don Juan de Austria, comenzando por el final, desde su fallecimiento y traslado de sus restos al monasterio de El Escorial; su vida en la corte; su actuación en la batalla naval de Lepanto, como «artífice de la Santa Liga»; la conquista de Túnez; la lucha contra los moriscos de las Alpujarras; «el avispero flamenco»; sus relaciones con Antonio Pérez y «el equívoco con Felipe II»; «la fe de don Juan» y «don Juan y Felipe II».

Siguen unas *Notas. Datos cronológicos. Bibliografía e índice onomástico.*

El libro, muy bien escrito y editado, a la par que de entretenida lectura, merece leerse sobre todo por los interesados en conocer la vida de don Juan de Austria, así como también la época en que vivió.

Buen número de láminas acompañan al texto.

F.



PEDRAZ MARCOS, Azucena: **Quimeras de África.**—Ediciones Polifemo. Madrid, 2000; 431 páginas; ilustraciones. 3.500 pesetas.

La obra de Azucena Pedraz Marcos, *Quimeras de África*, presenta en su portada otros dos subtítulos *La Sociedad Española de Africanistas y Colonistas* y *El colonialismo español de finales del siglo XIX*. Con ello su autora nos da ya una idea muy clara del alcance de su documentado y exhaustivo trabajo.

El pensamiento africanista de Isabel la Católica, expresado en su testamento, quedó diluido en la aventura americana, contribuyendo a ello las derrotas sufridas por Carlos V en el norte de África. Sin embargo, es a partir del siglo XIX cuando se producen algunos hechos, a través de los cuales España va a volver su mirada hacia África. Uno de ellos es la fundación en 1876 de la Sociedad Geográfica de Madrid, siguiendo el camino de otras ciudades europeas. Otro lo componen un grupo extraordinario de viajeros y exploradores españoles, como Domingo Badía; José María de Murga, «El moro vizcaíno»; Joaquín Gatell, y Manuel Iradier; aunque lamentablemente sus viajes y opiniones no han tenido el eco de los viajeros del mundo anglosajón.



Azucena Pedraz describe, minuciosamente, el africanismo español desde el siglo XV hasta el Congreso de Geografía de 1883. Considera que el Congreso Español de Geografía Colonial y Mercantil, promovido por Joaquín Costa, en el que krausistas, librecambistas y abolicionistas de la esclavitud tuvieron un destacado protagonismo, es el punto de inflexión de los conflictos españoles en África. Una de las conclusiones más importantes de este congreso fue, sin duda, la fundación de la Sociedad Española de Africanistas y Colonialistas, con el objeto de «fomentar y defender los intereses coloniales de España».

Azucena Pedraz expone y analiza todos y cada uno de los temas cruciales del congreso, entre los que destacamos «El estado de la Marina española y medios para defenderla». Voces tan prestigiosas como las de Joaquín Costa, Natalio Alonso, José Ricart y Giralt, Cesáreo Fernández Duro, José María Beránger, Antonio Cánovas del Castillo y otros, expusieron sus criterios, no siempre coincidentes, para fomentar las marinas militar y mercante. Las ideas expuestas en aquel congreso darían lugar en 1909 a la promulgación de la Ley de Comunicaciones Marítimas, siendo ya presidente del gobierno don Antonio Cánovas del Castillo. El citado texto legal fue el eje de la política marítima española durante mucho tiempo.

El amplio y documentado trabajo de Azucena Pedraz, en su tercera parte se refiere a la acción colonial de España entre 1883 y 1886 en el marco de la expansión europea, refiriéndose a las actuaciones de España en el noroeste de

África, en el golfo de Guinea y en Las Carolinas. Completan la obra varios anexos, entre ellos: el «Tratado de Paz de Wad-Ras de 1860» y los «Estatutos de la Asociación Española para la exploración del África».

Coincidimos plenamente con lo escrito por el profesor Gil Novales en el prólogo de *Quimeras de África*: «Este libro recoge un capítulo importante de la historia de España y de su cultura».

R. A. R.-Z.



**LLORCA FREIRE, Guillermo: Francisco Iglesias Brage: No centenario do seu nacemento.**—Ferrol: Concello de Ferrol y La Caixa, 2000; 144 páginas; ilustraciones.



Este libro ha sido publicado en el momento oportuno y preciso. Es decir, ha venido al mundo impreso al tiempo en que se cumplían los cien años del nacimiento de el personaje biografiado. El aviador, militar, conferenciante, que quiso también ser antropólogo, Francisco Iglesias Brage, nació en Ferrol el 21 de mayo de 1900. Habíase de celebrar este año el aniversario de su venida al mundo, y el mundo no podía tener mejor gozo de recuerdo que esta memoria biográfica de un hijo predilecto e ilustre de Ferrol. Cuantos aman las cosas de la Aviación y de la Marina, ya que él quiso ser ingeniero naval en la Academia de la Armada en Guadalajara, habrán de sentirse dichosos de completar, en un libro-documento, la vida y el acontecer, la acción y el espíritu emprendedor de este hombre de ferrolterra.

Y para esto han brotado, como de un manantial inagotable, como casi siempre en Ferrol, la voluntad, el saber, el tesón, el afán de investigador, de otro ferrolano de pro, el profe-

sor Guillermo Llorca Freire. De nuevo este autor auna saberes e investigación para agrupar, reunir, compendiar toda la vida de un ferrolano inolvidable. El profesor Llorca, como escribe el señor alcalde de Ferrol, don Xaime Bello Costa, *margúllanos na vida de Francisco Iglesias; nas suas misións e viaxes aéreas; no seu ambicioso proxecto de expedición científica polo Alto Amazonas; na súa etapa de Secretario Xeral do Ministerio do Aire e Xefe Sector Aéreo de Galicia, con seus anteprojectos de cáseque tódolos aeroportos galegos (mesmo un aeródromo na ría de Ferrol) e servizos anexos*. Síntesis escueta, pero total y completa, del libro del profesor Llorca Freire, que acaba de editar el Concello de Ferrol, con la ayuda de La Caixa de Pensiones i Estalvis de Catalunya en Ferrol. El autor ha sabido sistematizar, dar remate a esta biografía, aunque sucinta, que se agranda con dos complementos, hasta ahora no recogidos en unión en un libro. Se trata del *Álbum-Recuerdo del Viaje de los Aviadores Españoles Jiménez e Iglesias. Fiestas 20 de Mayo* (Habana, 20 mayo 1929; precio 50 cts., 36 páginas de ilustraciones fotográficas y textos al pie). Y lo completa *Expedición Iglesias al Amazonas: Proyecto definitivo* (Madrid, 1932; 52 páginas).

He aquí, pues, una biografía íntegra, aumentada si se quiere llamar así, con esos dos complementos y con los testimonios de la prensa, que el autor ha ido descubriendo en todas las publicaciones periódicas de la época de ambos acontecimientos. Ya sabemos que se frustra la expedición al Amazonas, pero quien lee con detenimiento su exposición casi llega a situarse en la propia expedición, en el Amazonas. Acaso los antropólogos del momento tomaran notas de lo que decía el ferrolano Iglesias Brage cada vez que exponía en varias conferencias, incluidas en este libro-documento, conocimientos del Alto Amazonas que el futuro expedicionario ya había adquirido en sus visitas a aquel país.

Este libro es un libro necesario, preciso y oportuno, interesante y esclarecedor de la vida de un ferrolano insigne: el aviador Francisco Iglesias Brage (Ferrol, 1900. Madrid, 1973). Se complementa con un vídeo editado por Concello de Ferrol.

R. LI. B.

# REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877

DICIEMBRE 2000



REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

CARTA DEL DIRECTOR	779
CARTAS AL DIRECTOR	781
<b>EL PODER NAVAL EN EL NUEVO MILENIO</b>	
Capitán de navío José M.º Treviño Ruiz EL SUBMARINO EN EL SIGLO XXI	783

TEMAS GENERALES

Vicealmirante Ángel Tajuelo Pardo de Andrade UNA CUESTIÓN DE CONCEPTOS	795
Adolfo Ortigueira Gil LOS BUQUES DE ALTA VELOCIDAD	801

TEMAS PROFESIONALES

Albert Campanera i Rovira UNA VISITA AL PORTAAVIONES <i>CHARLES DE GAULLE</i>	811
Capitán de navío Francisco Gil de Sola Costell EUROMARFOR: TRAYECTORIA Y FUTURO	821
Capitán de fragata Carlos Cordón Scharfhausen INVESTIGACIÓN HIDROGRÁFICA Y OCEANOGRÁFICA DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA ESPAÑOLA (ZEEE) POR EL <i>HESPÉRIDES (A-33)</i>	833

HISTORIAS DE LA MAR

Dionisio García Flores EL CRUCERO <i>CANARIAS</i> , BUQUE INSIGNIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA, VEINTICINCO AÑOS DESPUÉS DE SU RETIRADA	843
Agustín González Rodríguez LA «INVENCIBLE» INGLESA DE 1589	853
Capitán de Intendencia Alfonso de la Hoz González MIS ENTRAÑABLES DE LA ARMADA: EL ABUELO	861
Brigada electrónico Diego Quevedo Carmona SUBMARINOS ESPAÑOLES: BREVE HISTORIA DE UNAS «MASCOTAS»	869

INFORMACIONES DIVERSAS

LA REVISTA «HACE CIEN AÑOS... EFEMÉRIDES VIEJA FOTO MISCELÁNEA ANECOTARIO MARINERO PAÑOL DE PINTURAS LA MAR EN LA FILATELIA CINE CON LA MAR DE FONDO LEXICOGRAFÍA GALERÍA DE CAPITANES GENERALES DE LA ARMADA INICIACIÓN AL BRIDGE (VIII) MARINOGRAMA
--



Nuestra portada: La Fuerza Anfibia hispano-italiana (SIAF) activada para participar en el ejercicio «Destined Glory». De arriba abajo, *San Marco*, *Galicia*, *San Giusto* y *Hernán Cortés*.  
Foto: T. Dolorea Fernández.

NOTICARIO - CULTURA NAVAL  
GACETILLA - LIBROS Y REVISTAS

FUNDADA EN 1877  
AÑO 2000  
DICIEMBRE  
TOMO 239





*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: 076-00-027-1**

### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Museo Naval. Paseo del Prado, 5  
 Librería Náutica *Robinson*. Bárbara de Braganza, 10.  
 Librería *Moya*. Carretas, 29.  
 Diálogo Libros. Diego de León, 2.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BURGOS.—Librería *Del Espolón*. Espolón, 30.
- CÁDIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Revistas *Mayor*. Mayor, 27.  
 Museo Naval. Menéndez Pelayo, 8.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.  
*Central Librería*. Fernando Villaamil, 2-4.  
*Central Librería*. Real, 71.
- GIJÓN.—Librería Náutica *San Esteban*. Marqués de San Esteban, 7.
- OVIEDO.—Librería-papelería *Gema-Benedet*. Milicias Nacionales, 3.
- 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*. Trafalgar, 37.
- VISO DEL MARQUÉS (CIUDAD REAL).—Archivo Museo don Álvaro de Bazán.
- ZARAGOZA.—Publicaciones *ALMER*. Avda. Independencia, 19.

Precio ejemplar (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	275 ptas.	1,65 €
Unión Europea .....	350 ptas.	2,10 €
Otras naciones .....	375 ptas.	2,25 €

Suscripciones anuales (IVA y gastos de envío incluidos):

España .....	2.475 ptas.	14,87 €
Unión Europea .....	3.256 ptas.	19,56 €
Otras naciones .....	3.355 ptas.	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](mailto: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: [a1regemar@ext.mde.es](mailto:a1regemar@ext.mde.es)

# CARTA DEL DIRECTOR

Respetados lectores:

En el salón de honor del Cuartel General de la Armada, tuvo lugar el día 21 de este último mes del año el acto de toma de posesión del nuevo jefe del Estado Mayor de la Armada, cuyo predecesor en el cargo, al dejar el mando de la Armada, ha sido nombrado jefe del Estado Mayor de la Defensa.

En los círculos navales se ha destacado que ambos almirantes generales ocupaban, en esa fecha, el primer y segundo puesto del escalafón, que nacieron el mismo año y el mismo mes y que pertenecen a la misma promoción, la número 361, que recibió los despachos de alférez de navío en 1961.

Con las promociones ocurre, al igual que en otras cosas, que unas son más afanadas y afamadas que otras, y la 361, con cinco almirantes de tres galones en sus filas, es una de las de más renombre de este siglo XX —*cambalache, problemático y febril*— que nos disponemos a remontar, sin olvidarnos que en la llamada promoción de los «eus», otra que también dejó huella, fueron siete los miembros que alcanzaron dicho empleo.

*Gloria in Excelsis Deus* es el cántico que se impone en estas fechas del año en que la Natividad del Señor nos hace más animosos de paz a la vez que más solidarios y fraternales. Con la baliza que marca la gran virada del calendario a la vista, deseamos a nuestros queridos lectores feliz Navidad y feliz milenio. Y hasta el siglo que viene, que para nuestra REVISTA será el segundo que deje por la popa.



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 correcciones. **Cuando la extensión del original sea superior a tres hojas DIN-A4, se acompañará éste grabado en diskette, 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. Otros subtítulos subordinados a éstos llevarán doble subrayado, ondulado y continuo, para su impresión en negrita cursiva. Otros de menor entidad subrayados en línea continua (cursiva). Asimismo 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, e indicarse el lugar del texto donde deban figurar. Si son muchas, se indicará su orden de preferencia para el caso de que no puedan publicarse todas. En todo caso 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. Si el autor deseara ilustrar su texto con alguna fotografía y no dispusiera de ella, podrá indicarlo así por si pudiera recurrirse a las existentes en nuestro archivo. 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, del autor, deberá figurar su firma.

# CARTAS AL DIRECTOR

## Ancla en el Retiro

En el parque de el Retiro de Madrid, junto al estanque, puede verse esta magnífica ancla almirantazgo con una placa de bronce (1). Me aposté junto al monumento y me tomé la libertad de preguntar a algunos paseantes de muy diverso aspecto qué sabían de la fragata Villa de Madrid. Nadie, ni siquiera un caballero de avanzada edad que me pareció bastante culto, tenía la menor idea. Como ahora está a debate la enseñanza de la Historia (más bien, para ser exacto, su no enseñanza), me parece oportuno subrayar este hecho. Porque si preguntamos a muchos madrileños, difícil será encontrar alguno que sepa algo del buque que mostró con honra el nombre de su villa natal y capital de la nación en el lejano mar del Sur. Aparte de que el «homenaje a la mar» como elemento natural parece un tanto impersonal y podría ser más adecuado dedicarlo a la Armada o a la Marina como entidades humanas. También la fecha que figura en la placa puede indu-



cir a error, relacionándola con el propio buque y no con la instalación del ancla en ese lugar, que es a lo que se refiere. No soy partidario de quitar nada, pero sí sugeriría que, por el Instituto de Historia y Cultura Naval o la Real Academia de la Historia o por quien corresponda, se redacte otra placa semejante con una breve noticia histórica complementaria para colocarla —de acuerdo con el Ayuntamiento, por supuesto— junto a la actual; con un coste bien modesto se contribuiría a enriquecer la cultura de los madrileños, niños muchos de ellos, dado el lugar en que se encuentra.—Capitán de navío J. Génova Sotil.

(1) La placa contiene el texto siguiente: «Homenaje a la mar. Ancla que fue de la fragata Villa de Madrid. 27 de febrero de 1982».

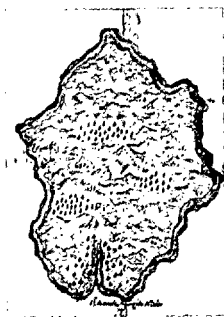
## Lenguaje marinerero

Desde que el submarino británico *Tireless* está en Gibraltar no cesan de aparecer informaciones en la prensa refiriéndose al mismo y analizando su avería. Cuando indican su situación, lo hacen de

muy diversas formas: «anclado», «fondeado», «abarloado», «amarrado», «atracado» y «¡varado!»), como en el recorte del editorial de *El País* que acompaño, y que puede serle de utilidad al capitán de navío Juan Génova Sotil para su interesante sección de Lexicografía.

Parece que no sirven para nada los libros de estilo. Siempre que aparece una noticia con asuntos de mar, el lenguaje empleado es muy poco marinerero. Bien es sabido que la afición a la mar en España es grande en su extensa franja litoral, pero que penetra muy poco hacia el «interior». Esto no debe ser disculpa para que un periódico de tirada nacional no tenga un asesor, corrector o persona de mar que pueda arreglar estos dislates.—R. García Iglesias. Avilés.

## Isla de San Borondón



Ella mi vorrà perdonare se scrivo in italiano, poichè ho difficoltà a scrivere in castigliano, pur riuscendo a leggerlo correntemente, tanto che sono un lettore abituale della REVISTA GENERAL DE MARINA.

Mi riferisco all'articolo La Virgen del Carmen, patrona de la marina deportiva, di José Antonio Fernández Palacios, ed in

particolare a quanto egli racconta sulla leggenda dell'ottava isola canaria, che si vede solo in condizioni molto rare e favorevoli.

A questo proposito, vorrei far sapere ai lettori della REVISTA che la leggenda doveva essere un tempo abbastanza diffusa, se un poeta italiano, Guido Gozzano (1883-1916), il quale, ammalato di tubercolosi, venne a curarsi alle Canarie compose la deliziosa poesia che mi premuro di allegare (purtroppo, anch'essa in italiano).

Quanto a San Brendan (o Brandano o Borondón), la cui Navigatio ebbe grande diffusione in varie versioni nell'Alto Medioevo, desidero ricordare che egli è devotamente venerato in Irlanda, sua patria, soprattutto nella contea di Kerry, da dove —secondo la pia leggenda— prese il mare a bordo di un curraigh, insieme con un pugno di confratelli. Uno di questi era quel Maclodid, o Macuto, o Malo, che diede il nome alla città bretone di Saint-malo, grande madre di marinai, da cui presero poi la denominazione le isole Malvinas.—Profesor R. Ferraro. Roma.

**SUSCRÍBASE A**  
**REVISTA GENERAL DE MARINA**  
**FUNDADA EN 1877**

---

POR 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: a|regemar@ext.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

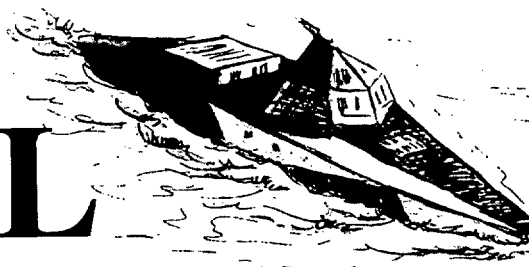
FECHA Y FIRMA

\* Precio para los residentes en España 14,87 euros.  
 Unión Europea: 19,56 euros. Otros países: 20,16 euros.

# EL PODER

# N@V@L

# EN EL NUEVO MILENIO



## EL SUBMARINO EN EL SIGLO XXI

José M.<sup>a</sup> TREVIÑO RUIZ



*Nunca olvidaremos que fueron nuestros submarinos los que detuvieron al enemigo cuando la Flota reemplazaba las pérdidas y reparaba sus barcos después del ataque a Pearl Harbor.*

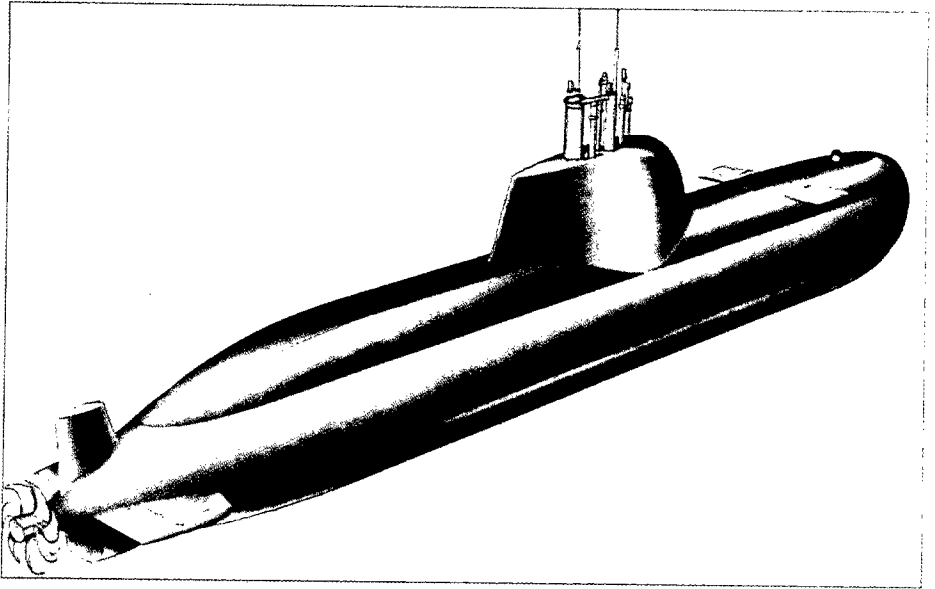
Almirante Chester W. Nimitz.

### Introducción



El submarino, nacido originalmente a comienzos del siglo XX como un buque costero, eficaz para la protección de zona, adquirió su verdadera dimensión en la primera guerra mundial, como una amenaza para las líneas de comunicaciones marítimas (SLOC), así como para los buques de guerra enemigos, que se veían impotentes para combatirlos. Exceptuando a los enormes y pesados acorazados, fue el buque más importante de aquella contienda.

En la segunda guerra mundial, a causa de los efectos destructivos de los submarinos alemanes al tráfico comercial de las naciones aliadas europeas, fue preciso organizar el tránsito de los buques mercantes en convoyes, y ante esta táctica los *Uboote* adoptaron un papel más a la defensiva. La actuación de los submarinos norteamericanos en el Pacífico supuso el hundimiento y destrucción de un tercio de la Marina imperial nipona, así como de prácticamente toda su marina mercante y, por supuesto, el papel desempeñado por los



Impresión artística de HDW del submarino alemán de la clase U-214 con AIP.

submarinos fue mucho más importante que el de los acorazados y del mismo nivel que los recién aparecidos portaaviones.

El advenimiento de la era nuclear, con la aparición del *Nautilus* (SSN-571), supuso el nacimiento del auténtico submarino, independiente de la superficie y de la duración de su batería, librándose de la servidumbre e indiscreción del ruidoso *snorkel*, pero, de momento, a este tipo de submarino sólo tienen acceso Estados Unidos, Rusia, Francia, Reino Unido y China. El submarino nuclear o SSN, dotado con misiles convencionales o nucleares, es el arma más importante de los arsenales navales actuales y será el principal elemento de la disuasión en el siglo XXI.

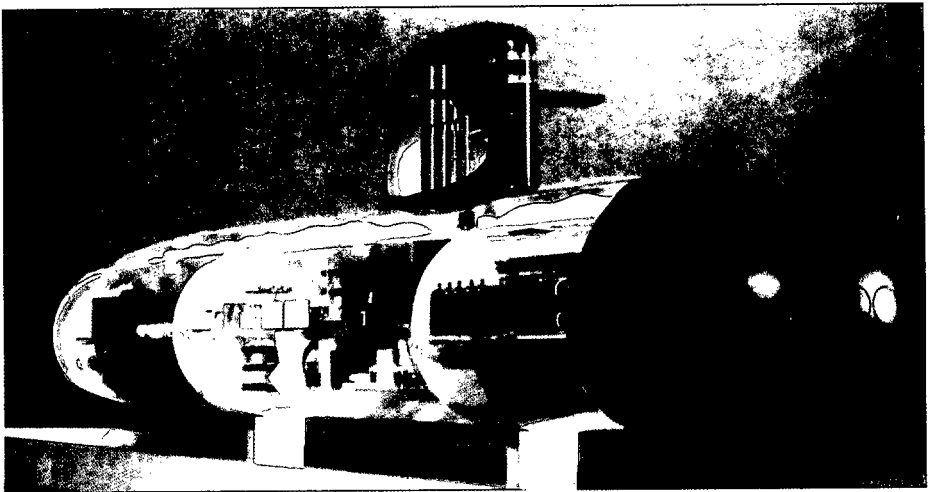
No obstante, el SSN encontrará en el siglo XXI un serio oponente, el submarino anaerobio o submarino con propulsión independiente del aire (AIP). De este novísimo ingenio, Suecia cuenta ya con una escuadrilla, clase *Götland*, Alemania construye la primera unidad de una serie de cuatro U-212, Italia acaba de dar la orden de ejecución de dos U-212A y Grecia ha aprobado la adquisición de cuatro U-214.

Pero no es sólo en Europa donde se ha extendido la fiebre de los submarinos anaerobios; en el Pacífico la moderna Marina japonesa, tercera del mundo, ha comprado el motor sueco anaerobio Stirling para la próxima serie de submarinos, y su vecina Rusia ya hace tiempo que cuenta con la tecnología AIP de células de combustible, aplicable al nuevo submarino clase *Amur*, ideado para la exportación.

## Los cometidos de los submarinos del siglo XXI

Aunque el papel desarrollado por los submarinos en la segunda guerra mundial fue decisivo, esas unidades de reducido tamaño se cubrieron de gloria en ambos bandos, tanto en el Atlántico, en el Mediterráneo como en el Pacífico. El final de la contienda supuso la condena de este tipo de buques al ostracismo, pues el submarino es por definición un buque agresivo y de escasa utilidad para cometidos no ofensivos.

El estallido de la guerra fría y el advenimiento de la era nuclear supusieron su vuelta a la primera línea operativa, parándose el inexorable desguace a que fueron condenadas centenares de unidades aliadas supervivientes de la segunda guerra mundial. Durante los años que duró la guerra fría, los submarinos aliados se dedicaron a seguir a los submarinos soviéticos, que por centenares infestaban todos los océanos y mares, acentuando su papel como plataformas de obtención de inteligencia de todo tipo. La caída del muro de Berlín en 1989, la desaparición de la URSS y los problemas de todo tipo sufridos por la Marina rusa, heredera de la soviética, erradicaron de las profundidades a los submarinos *del otro bando*, en la década de los 90, y así mares con una nutrida representación de submarinos soviéticos, como el Báltico, Mediterráneo y Ojotsk, se quedaron huérfanos de detecciones sonar y seguimiento de contactos, pues no había ningún submarino al que puntear. Cortas incursiones, como la del submarino clase *Oscar* en el Mediterráneo durante el mes de agosto de 1999, descubierto al engancharse en el estrecho de Gibraltar en las redes de un pesquero de Almería, fueron todo un acontecimiento para las marinas aliadas, pues se volvía a los viejos tiempos y, aunque esa aparición duró apenas un



Maqueta del submarino *Scorpène*.

mes, sirvió para demostrar que el viejo oso, aunque fatigado, seguía vivo y que sus misiles de crucero podían alcanzar cualquier punto de la Europa meridional y por supuesto de la península Ibérica. Algo que ha vuelto a recordar la Marina rusa lanzando el 27 de marzo de 2000 un misil balístico desde un SSBN en inmersión en el mar de Ojotsk para conmemorar la elección de Vladimir Putin como presidente de Rusia, misil que tras 30 minutos de vuelo cayó al mar a la altura del cabo Kanin en el mar de Barents.

La eficaz política de exportación de submarinos *made in Rusia* ha proporcionado una veintena de submarinos clase *Kilo* a prácticamente todas las naciones del Tercer Mundo que quisieron contar con este tipo de unidades en sus listas oficiales de buques y que no podían pagar los elevados precios de los astilleros occidentales, pues no olvidemos que si bien los submarinos rusos no son tan sofisticados como los de Europa occidental por el contrario son tan silenciosos y resistentes como sus oponentes y sus armas no desmerecen en absoluto de las existentes en el arsenal de la OTAN.

El *boom* de la exportación de submarinos convencionales a naciones con pocas posibilidades de tener una marina de alta mar, o *blue water navy* de acuerdo con la terminología sajona, se debió sin duda al conflicto de las Malvinas de 1982, donde se produjeron dos hechos significativos. Por una parte, el submarino nuclear de ataque británico HMS *Conqueror*, mandado por el capitán de fragata Wreford Brown, hundía el 2 de mayo con un torpedo de carrera rectilínea Mk-8 al crucero argentino *Belgrano*, provocando la muerte de 348 de sus tripulantes, mientras sus dos destructores de escolta eran incapaces de dar caza al submarino atacante, provocando así el que la flota argentina se encerrase en sus bases para evitar más hundimientos.

El segundo hecho tuvo por el contrario protagonismo argentino, pues el pequeño submarino *San Luis*, mandado por el capitán de fragata Azcueta, tuvo en jaque durante 40 días a toda la flota británica, que fue incapaz de darle caza, pudiendo este submarino del Tipo U-209 realizar dos ataques en diferentes ocasiones contra buques de superficie británicos y una tercera contra un submarino, aunque sin tener éxito en ninguno de los tres, por un error de conexionado de los terminales de su dirección de lanzamiento de torpedos (DLT) que falseaba el ángulo de giróscopo.

La larga permanencia en la mar del *San Luis* sin ser detectado por la Marina británica hizo comprender a las naciones del Tercer Mundo que el submarino convencional sigue siendo un arma formidable muy difícil de localizar y destruir, algo que ya experimentó la Marina india en su confrontación con la paquistaní en su guerra de 1971, y que le costó el hundimiento de la fragata *Khukri* por el submarino, clase *Daphné*, *Hangor*, que además averió gravemente una segunda fragata antes de salir indemne del acoso y persecución de toda la Marina y aviación india. Mas recientemente, en el conflicto de Yugoslavia, la principal preocupación de las marinas aliadas era la salida a la mar de los submarinos yugoslavos clase *Sava* y *Heroj*, que podían atacar en un

momento dado a cualquiera de los portaaviones aliados presentes en el Adriático, provocando un desastre, hecho que afortunadamente no ocurrió.

El resumen de todos estos hechos es que el submarino convencional sigue siendo un enemigo peligroso a batir y que constituye la principal pesadilla de los portaaviones modernos, incapaces de defenderse por sí solos, y cuyo único subterfugio para evitar la destrucción consiste en poner su máxima velocidad y alejarse lo más rápidamente posible de la zona donde se sospecha puede haber un submarino enemigo. Pero este subterfugio es de dudosa efectividad frente a un submarino nuclear, capaz de dar velocidades superiores a los 30 nudos durante un periodo de tiempo indefinido, convirtiéndose así los SSN en la principal herramienta estratégica para negar el dominio del mar al adversario, dada su excelente capacidad antibuque y antisubmarina, conseguida gracias a sus misiles antibuque y torpedos filoguiados.

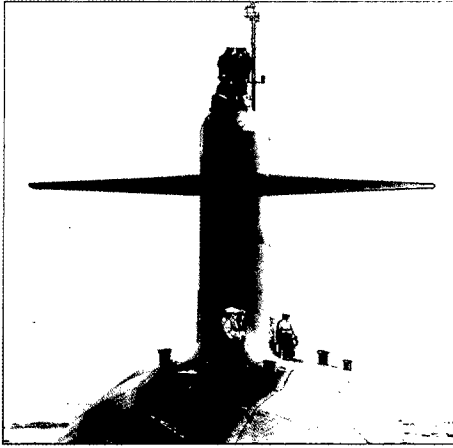
Estos mismos submarinos, cuando están dotados de misiles de crucero con capacidad de ataque a tierra, igualan en poder destructivo a los buques de superficie, pero a diferencia de aquéllos son inmunes a los ataques de la aviación de caza y ataque enemiga, que pueden aniquilar una *task force* en cuestión de minutos.

Otra característica común a todos los submarinos es la posibilidad de realizar operaciones especiales y SAR de combate (CSAR) allí donde la presencia de un buque de superficie sería un suicidio. Por último, el avance obtenido en los equipos de guerra electrónica y su miniaturización permiten su instalación en los submarinos, convirtiéndose estos buques en plataformas ideales de obtención de ELINT y COMINT, gracias a pasar totalmente inadvertidos, algo que los buques AGI (*auxiliary gathering intelligence*) no consiguen, provocando a veces graves crisis internacionales, como la del USS *Pueblo*, buque AGI norteamericano capturado por buques norcoreanos cuando realizaba cometidos ELINT, y que dio lugar a una crisis entre ambas naciones que estuvo a punto de provocar un enfrentamiento armado, hasta la liberación de los rehenes por parte de Corea del Norte.

## La estrategia naval y los submarinos

Si aceptamos la estrategia de la disuasión como la actualmente imperante, en el mundo actual, dado que ningún gobierno en su sano juicio adquiere armamento y moderniza sus ejércitos para declarar la guerra sino para evitar que se la declaren, comprenderemos la doble revolución ocurrida al tratar de la disuasión: en primer lugar, la aparición del misil balístico nuclear capaz de llevar la muerte y la destrucción a miles de kilómetros de distancia y a varios puntos diferentes de forma simultánea, gracias a sus ojivas Mirv, y en segundo lugar, la instalación de esos mortíferos misiles en bases invisibles móviles, los SSBN o submarinos balísticos nucleares.





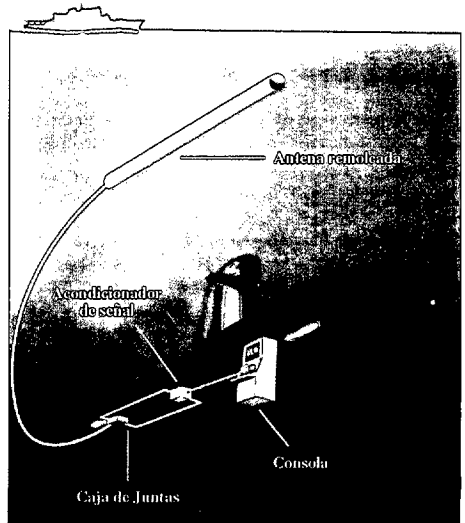
Submarino *Le Triomphant* de la Marina francesa.

*guard* y *Tipo 094*, respectivamente, con la única finalidad de disuadir a terceros de un ataque nuclear a su territorio, al tener la capacidad de generar una destrucción equivalente a su territorio.

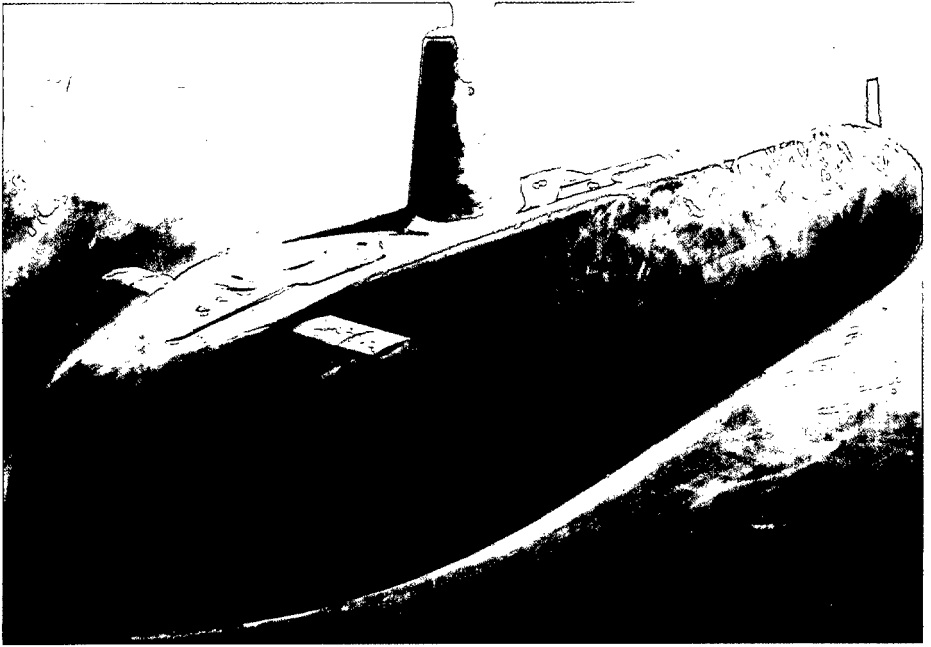
Hoy en día nadie concibe una acción militar que no sea conjunta, pero para que ésta sea realizable más allá de nuestras fronteras se ha de garantizar la superioridad aérea y el control del mar, dos premisas necesarias para realizar la maniobra estratégica adecuada, y es en la segunda premisa donde interviene de nuevo el submarino. Como ejemplo próximo, el ya citado de la guerra de las Malvinas, donde los SSN y SSK sustituyeron a los portaaviones como *capital ship*, anulando al portaaviones argentino *25 de Mayo* los submarinos nucleares británicos, y hostigando día y noche a la *task force* enemiga el submarino *San Luis*, lo que obligó a los dos portaaviones británicos en la zona a retirarse a más de 200 millas de las Malvinas para evitar ser torpedeados.

La estrategia naval se desarrolla en tres dimensiones: la de superficie, la aérea y la submarina, pero esta última, a diferencia de las dos primeras,

Estos buques han sido durante la última mitad del siglo xx los garantes de una paz propiciada por el mutuo temor existente entre la URSS y los Estados Unidos a destruirse. Este equilibrio y disuasión nuclear, conseguidos por el miedo a ser destruido, seguirá existiendo en el siglo XXI, pues si bien tanto Rusia como los Estados Unidos han disminuido sus flotas de SSBN, dejándolas reducidas a una docena de *Delta III* y *Delta IV* en el caso ruso, y a 14 *Ohio* en el caso norteamericano, naciones como Francia, Reino Unido y China continúan modernizando sus SSBN construyendo sus *Le Triomphant*, *Vanguard* y *Tipo 094*, respectivamente, con la única finalidad de disuadir a terceros de un ataque nuclear a su territorio, al tener la capacidad de generar una destrucción equivalente a su territorio.



El sonar remolcado para submarinos Solarsub de SAES.



Impresión artística del submarino de ataque clase *Astute* de la Marina británica.

se caracteriza por su invisibilidad e inaccesibilidad, y en ese medio opaco es precisamente donde se desenvuelve el submarino, fuera del alcance de las ondas radio, radar, infrarrojas y láser, pero pudiendo utilizar la acústica y condiciones ambientales a su favor, lo que le proporciona un apreciable factor de ventaja sobre sus oponentes, además de poder adaptarse a las irregularidades del fondo submarino, algo irrealizable para los buques de superficie.

Esta ventaja de utilizar la acústica y el fondo del mar a su favor obliga al adversario a usar una serie de costosos medios en su protección en cuanto sospecha la presencia de submarinos enemigos. Hay que tener en cuenta que tanto los SSN como los SSK han sido, y cada vez lo serán más, discretos en todos los ámbitos, reduciendo al mínimo sus firmas acústica, magnética y eléctrica, incrementando en cambio sus medios de obtención y captación de datos del enemigo, al mismo tiempo que aumentan el alcance de sus armas. Todo ello nos lleva a la deducción de que el submarino nuclear de ataque continuará siendo el *capital ship* del siglo XXI, si bien no hay que perder de vista a los ya mencionados submarinos anaerobios, que pueden permanecer en inmersión semanas sin necesitar dar *snorkel*, única operación en que el submarino convencional pierde su natural silenciosidad y discreción.

En mares reducidos como el Mediterráneo, donde los tránsitos no superan las 1.000 millas, un submarino anaerobio se convierte en el nuclear de los

pobres, al ser muy difícil de detectar y destruir, debiendo guardarse y protegerse de él todas cuantas unidades naveguen dentro del alcance de sus armas, convirtiendo la tarea de proteger las SLOC en algo difícil y costoso para el enemigo, por no decir imposible para una potencia naval de tamaño medio o reducido, que no podrá garantizar el indispensable suministro de crudo a su país.

## La utilización táctica de los submarinos

Citamos a continuación los principales cometidos que pueden ser asignados a los submarinos modernos contra las fuerzas enemigas:

*Interdicción de fuerzas marítimas enemigas.*—Al privar al enemigo de la posibilidad de utilizar sus fuerzas marítimas (*sea denial*), así como de su marina mercante para utilizar sus recursos, se anula su capacidad marítima comercial, penalizando su supervivencia y los medios para sostener la guerra.

*Bloqueo.*—Impidiendo el acceso o la salida a la mar de una fuerza naval de un área definida de una costa enemiga. Puede ser utilizada como un último recurso para imponer el cumplimiento de una sanción. Este cometido fue utilizado con éxito tanto en la guerra del Golfo como en la crisis yugoslava.

*Establecimiento y mantenimiento de una zona de exclusión.*—Aunque las zonas de exclusión, al contrario que el bloqueo, no gozan de un *status* reconocido por el derecho marítimo, esta práctica fue llevada a cabo con éxito en la campaña de las Malvinas, al declarar los británicos unilateralmente una zona de exclusión total (ZET), con la amenaza por parte de la Marina británica de hundir todo cuanto buque argentino penetrase en ella.

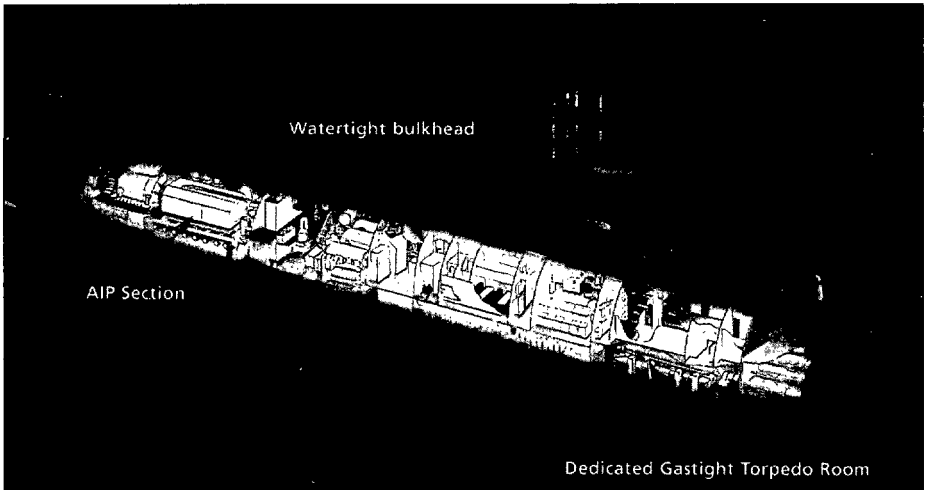
*Establecimiento de barreras.*—Se pueden situar submarinos en patrulla, formando barreras en zonas cuyas características geográficas obliguen a pasar por ellas las derrotas de las fuerzas enemigas.

*Defensa escalonada.*—Este cometido es utilizado en naciones que, como Noruega, temían ser invadidas por mar por la URSS, para lo cual establecían tres escalones de defensa, de mayor a menor distancia: los submarinos, los buques lanzamisiles y la artillería de costa.

*Apoyo a una task force propia.*—Actualmente, toda fuerza de portaaviones que se precie cuando sale a la mar cuenta con uno o varios submarinos en operaciones de apoyo, que ejercen bien una acción de limpieza de submarinos enemigos, bien inteligencia sobre los buques enemigos, gracias a sus sensores electrónicos y sonares remolcados.

*Búsqueda y rescate en combate (CSAR).*—Un submarino siempre es el método más rentable y discreto para recuperar pilotos que hayan sido derribados en aguas enemigas.

*Operaciones especiales.*—La discreción del submarino y su invisibilidad le convierten en la plataforma ideal de proyección de una unidad de buceado-



Submarino clase *Moray 1400*, evolución de la clase *Walrus* de la Marina de los Países Bajos.

res de combate o de operaciones especiales para una infiltración o exfiltración en la costa enemiga.

*Operaciones de minado.*—En aguas controladas por el enemigo resulta muy costoso realizar un minado ofensivo, a menos que se realice por un medio discreto como el submarino.

*Obtención de inteligencia.*—Dado que el submarino puede ver sin ser visto, puede realizar inteligencia de imágenes o IMINT, al mismo tiempo que realiza inteligencia electrónica, ELINT, de comunicaciones, COMINT, y acústica, ACINT.

En esencia todos los cometidos antes referidos pueden ser realizados gracias a unas características operativas peculiares que poseen los submarinos y que constituyen su factor de fuerza, pudiendo sintetizarse en: movilidad, versatilidad, autonomía, resistencia y permanencia en zona e invisibilidad:

*Movilidad.*—Este factor es intrínseco a los SSN, que pueden trasladarse cientos de millas en un día. En los SSK, la movilidad se reduce considerablemente, si bien en los submarinos anaerobios es la suficiente como para recorrer el mar Mediterráneo o trasladarse a Canarias en inmersión total sin necesidad de dar *snorkel*.

*Versatilidad.*—El submarino puede modificar fácilmente su cometido sin necesidad de ayuda exterior, así puede realizar un minado ofensivo, obtener inteligencia de la costa enemiga y atacar un buque de superficie o un submarino sin cambiar su configuración.

*Autonomía.*—El submarino es el único buque que puede operar durante extensos periodos en la mar sin ningún apoyo externo, ya que cuenta con una logística autónoma que lo hace independiente del exterior. El escaso consumo

de combustible y su reducida dotación hacen que pueda operar en la mar con el único límite de la resistencia física de su personal.

*Resistencia.*—El medio donde se mueve y el grosor de su casco resistente, la duplicidad o triplicidad de sus equipos y sistemas, hacen que el submarino sea mucho más resistente a un ataque exterior que un buque de superficie, pudiendo absorber daños sustanciales antes de quedar fuera de combate.

*Permanencia en zona.*—Una vez en la zona de patrulla, el submarino puede mantenerse en el área durante prolongados periodos de tiempo de forma oculta, manteniendo todas sus opciones abiertas para actuar como una fuerza de disuasión o de coacción, de acuerdo con las directrices recibidas.

*Invisibilidad.*—Este factor es obvio dado el medio opaco en que se desenvuelve el submarino y el factor de ventaja de todos sus sensores frente a los de sus oponentes de superficie y aéreos, lo que le proporciona un valiosísimo factor sorpresa sobre sus adversarios para permanecer indetectado.

## Conclusiones

Realizar una prospectiva sobre los futuros conflictos en el siglo XXI no deja de ser un arriesgado ejercicio de futurismo y adivinanzas, ya que la historia de los hombres siempre nos ha enseñado que la guerra es imprevisible; y así, 19 años después del Tratado de Limitación de Armamentos de 1930, donde prácticamente se desterró la idea de otro conflicto a escala mundial, estallaba la segunda guerra mundial, con más virulencia y extensión todavía que la primera guerra mundial.

Un estudio de los avances de la ciencia y tecnología en el siglo XX nos lleva inevitablemente al desarrollo futuro de las armas y vehículos del siglo XXI. Pero no olvidemos que la guerra no es una ciencia sino un arte, un conflicto librado entre hombres, cuyas reacciones, sentimientos y objetivos son imprevisibles.

En cualquier estudio sobre el futuro de la guerra submarina es necesario prever el desarrollo de un nuevo sensor antisubmarino, ya que la principal ventaja del submarino es su invisibilidad, que le permite permanecer indetectado. Con el rápido avance de la tecnología, podría suponerse que el descubrimiento de un sensor que acabe con esa ventaja es cuestión de tiempo e investigación, y resultaría aventurado aseverar que ese descubrimiento no se va a producir en el siglo XXI. La realidad es que hoy en día no existe ningún invento que elimine el factor sorpresa del submarino, lo que le convierte en el buque más rentable en todas las marinas que lo poseen, dado su costo relativamente bajo en relación con su gran capacidad para producir daños al enemigo en caso de un conflicto o ejercer una eficaz disuasión en tiempo de paz.

El submarino nuclear, arma formidable que sólo poseen cinco naciones, no tiene hoy en día oponente, ni por su gran movilidad y autonomía, ni por la potencia destructiva y precisión de sus armas.

De forma más modesta, el submarino anaerobio está llamado a ser el nuclear de los pobres, y es ahí donde entra la Armada española, marina de tamaño medio pero equilibrada, ya que se asienta sobre una fuerza de superficie con capacidad de proyección hacia tierra gracias a sus vectores aéreos y a sus buques anfibios, y un arma submarina que le proporciona una gran capacidad de disuasión en su entorno geográfico, especialmente en el norte de África, donde la capacidad antisubmarina es muy limitada por no decir inexistente.

Actualmente las grandes potencias nucleares asignan al arma submarina una importancia fundamental como arma de disuasión y de ataque a las fuerzas navales de sus oponentes. Las naciones que no poseen submarinos nucleares mantienen sin variaciones el cometido tradicional de su utilización: la destrucción de la flota enemiga y la supresión de las vitales SLOC.

Este enfoque viene dado por la imposibilidad de ejercer un control efectivo de la mar con medios limitados, pero a cambio el submarino les permite ejercer el dominio negativo de la mar o *sea denial* en áreas de interés estratégico donde su única posibilidad es el empleo del arma submarina, de modo que afecte de forma positiva al balance de fuerzas navales.

De declararse un conflicto generalizado en el siglo XXI, podría ser nuclear o convencional, según afecte o no a una potencia con armas de destrucción masiva. En el primer caso, los SSBN asegurarían la capacidad de respuesta y de destrucción equivalente ya señalada, pero este supuesto parece poco probable.

En el mucho más posible caso de un conflicto generalizado con armas convencionales, los SSN y los SSK tendrían un papel vital, tanto en la mar como en el ataque a objetivos en tierra, como lo demuestran de forma fehaciente los más de 200 lanzamientos de misiles Tomahawk realizados por los SSN de la Marina de los Estados Unidos contra objetivos iraquíes y yugoslavos en los últimos años.

En lo referente a las tácticas navales, el antiguo sistema de convoyes para proteger al tráfico mercante sería totalmente ineficaz y contraproducente, ya que la concentración de buques mercantes facilitaría el uso de misiles antibuque lanzados por submarinos en inmersión.

La efectividad de los aviones de patrulla marítima o MPA se vería igualmente muy disminuida contra SSN y SSK dotados de propulsión anaerobia, al no haber avanzado básicamente sus medios de detección en los últimos 30 años.

El corto alcance actual de los torpedos antisubmarinos lanzados desde buques de superficie, aviones y helicópteros, haría igualmente muy difícil la destrucción de unos submarinos a los que previamente habría que haber detec-

tado, por lo que la única arma eficaz sería el uso de cargas de profundidad nucleares, algo que la opinión pública mundial reprobaría, y las potencias mundiales no contendientes rechazarían.

El uso masivo de satélites de reconocimiento podría proporcionar inteligencia sobre la posición de los submarinos las raras veces que se encuentren en superficie, o en sus estancias en puerto, pero no intervendrían directamente en su destrucción.

Como se ha apuntado al principio, las predicciones son difíciles y rara vez acertadas, pero también nos enseña la historia que el estudio del pasado ayuda a conocer cuándo hay que cambiar de rumbo cayendo con toda la caña a una banda en la dirección adecuada. Y así la galera a remos fue reemplazada a su tiempo por el galeón, el navío a vela por la fragata de vapor y el acorazado por el portaaviones. Posiblemente a no muy largo plazo, el portaaviones sea reemplazado por un nuevo buque, similar al diseño del *arsenal ship* norteamericano, lleno de *unmanned air vehicle* (UAV) y misiles Tomahawk, capaz de destruir objetivos en la mar y en tierra, apoyando una *joint combined task force* o fuerza operativa conjunta combinada (CJTF).

En el primer tercio del siglo xx, el submarino evolucionó desde ser una mera defensa costera, más peligrosa para su dotación que para el enemigo, hasta convertirse en el primer depredador de las SLOC enemigas. En el último tercio del siglo xx, se ha convertido en el *capital ship* por excelencia, capaz de negar el dominio del mar a cualquier adversario a flote, y de disuadir con sus misiles nucleares a terceros países de un ataque nuclear.

En el siglo xxi, los submarinos continuarán siendo no sólo el arma naval por excelencia, sino también el medio con que el poder naval tendrá una mayor influencia que en el pasado.



# UNA CUESTIÓN DE CONCEPTOS

Ángel TAJUELO PARDO DE ANDRADE



## Introducción



ACE ya muchos años que la Armada me mandó a un destino que, en un principio, no parecía tener grandes alicientes y que, sin embargo, es certeza que ha marcado el devenir de mi vida profesional y, como es lógico, al mismo tiempo ha incidido en lo personal; el arsenal de Ferrol, de cuya jefatura disfruto actualmente, fue el receptor de un burocráticamente despistado teniente de navío.

Sin embargo, el Apoyo Logístico, su campo de actividad y, en especial, su avance y desarrollo han sido para mí de gran interés y el momento actual es especialmente interesante, no sólo por la gran incidencia que la irrupción de la informática ha tenido en esta actividad, como en muchas otras, sino también por la evolución conceptual que, desde principios de la década de los 90, está teniendo lugar en el mundillo (¿?) logístico.

Aun comprendiendo lo árido de estos asuntos, me ha parecido de interés llevar a este foro de nuestra REVISTA GENERAL DE MARINA, lo que estimo es un tema de importancia vital para el funcionamiento de nuestras unidades a flote, que ya se sabe que es para lo que estamos.

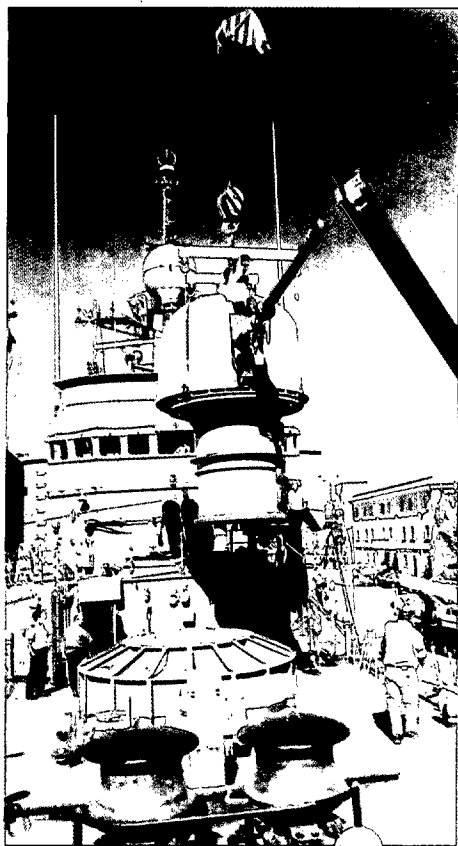
## Concepto de mantenimiento

La alusión a este término y sus consecuencias ya aparecen en documentos de la Armada de finales de los años 70, aunque es opinión muy particular que la idea y sus consecuencias no han calado suficientemente en nuestra estructura, por lo que se leen muchos lugares comunes, no hay una válida realimentación y, tanto en documentos de requisitos operativos como en aquellos que van a atender a la contratación, se repiten términos y parámetros sin, quizá, tener una verdadera evaluación de su repercusión económico/operativa, que, además, afectará a todo el ciclo de vida de la unidad, incluyendo los organismos dedicados a su apoyo.

## Concepto en retirada

Y aunque hace ya tiempo, no hace tanto, en los años 70 y aún en los 80 las fragatas clase *Baleares* se mantenían a base de inmovilizaciones que cada





Mantenimiento correctivo.  
(Foto: A. Pintos Pintos).

cinco años se extendían a nueve meses de duración, verdadero embarazo de un consuetudinario difícil parto, nunca se acababa de ver la forma de «dar de alta» al buque correspondiente.

Y aunque pueda parecer falacia, la culpa de esta manera de proceder la tiene la «bañera», que ese es el nombre que tiene la distribución de la probabilidad de fallo a lo largo del tiempo, que se consideraba única en aquellos momentos, y cuya forma responde a una disminución de la probabilidad de fallo al comienzo de la vida del material, un periodo de vida con probabilidad de fallo constante y, después de esa fértil vida, un final con un vertiginoso deterioro, es decir, un rápido incremento de la probabilidad de fallo; hasta un mal dibujante, como bien puede ser el que esto escribe, es capaz de dibujar la anterior descripción en forma de curva que se aproxima a un corte de una común y corriente bañera.

Y aunque ya la zarzuela lo advertía, es un hecho comprobado que las ciencias adelantan, y, sin acusar de mentiroso a nadie, resulta que la

realidad actual deja en un mero 4 por 100 la proporción de equipos que «entran» en la bañera, y se limita a aquellos equipos, normalmente de predominio mecánico, muy sencillos, en los que sí está muy relacionada la probabilidad de fallo con la edad.

Claro que durante más de dos décadas ese modo de pensar llevó al método de mantenimiento por obras de gran carena al que aludíamos a principios del presente párrafo, con numerosas tareas de rehabilitación que no sólo eran probablemente innecesarias, sino que podían ser causa de un incremento de averías, al introducir de nuevo en el material el efecto de «mortalidad infantil», que parece persistir en las nuevas averiguaciones.

La misma teoría propició además un mantenimiento preventivo muy extenso que, en nuestra propia experiencia, es difícil de llevar a cabo en su totalidad y tiene acciones que pueden causar más daño que beneficio.

## Concepto de actualidad

Con el adelanto de las ciencias, la «bañera» se convirtió en figuras varias y distintas, siendo la «más votada» la que responde a una alta probabilidad inicial de fallo inicial para luego tener una probabilidad constante sin incidencia clara de la edad.

Sumada esta distribución a la correspondiente a una probabilidad de fallo constante desde el principio de la vida del sistema, el resultado es que un 82 por 100 de los sistemas responden a un patrón que nos debe permitir tomar decisiones importantes, tanto en el aspecto del mantenimiento como en el del aprovisionamiento.

## Concepto de futuro

Y ahora, ¿qué hacemos?:

- No podemos ir a rehabilitaciones «generalizadas» porque ya vemos que la experiencia demuestra que la edad no es determinante en las averías.
- No podemos diseñar un mantenimiento preventivo que incida sobre el material porque podemos hacer más daño que beneficio.



Mantenimiento de los motores principales en la corbeta *Cazadora* (Foto: A. Pintos Pintos).

- No debemos calcular acopio de repuestos en función de una determinada distribución de probabilidad de fallos.

Pues bien, la respuesta principal la tenemos en aplicar otro concepto de mantenimiento basado en los métodos de mantenimiento que ya tenemos definidos en nuestra reglamentación (Directiva de AJEMA 02/90).

Actualmente la Marina de los Estados Unidos está aplicando, cada vez más, la metodología que casi todos los que tenemos algo que ver con el apoyo logístico citamos, estudiamos, discutimos y ¿calculamos y aplicamos?

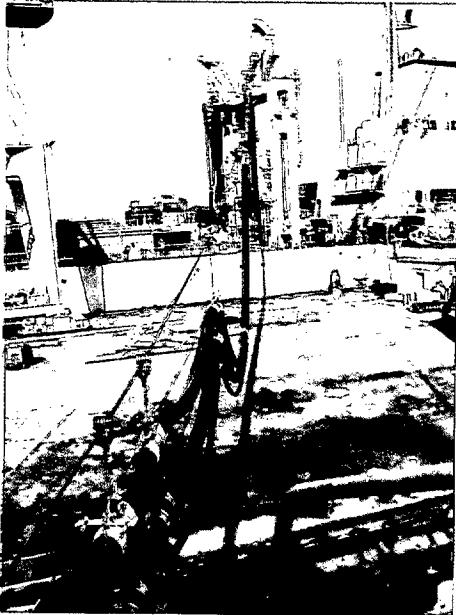
Entre los métodos de mantenimiento que define la directiva antes citada hay dos que resultan claves para el asunto que nos ocupa:

- Mantenimiento por síntomas, basado en la observación de los parámetros fundamentales de funcionamiento de los equipos.
- Mantenimiento por fiabilidad, programado en función de la frecuencia e importancia de los fallos de los equipos.

En esta década se han ido potenciando estos métodos en nuestro entorno profesional; parece que su aplicación soluciona problemas y que la evolución decidida hacia ellos modernizaría nuestra mentalidad y el modo de acercarnos al importante problema del mantenimiento.

Claro está que la aplicación de este nuevo concepto también tendría ventajas a la hora de calcular los repuestos necesarios, ya que los estudios que permitan deducir los parámetros y síntomas que debemos vigilar llevan consigo la posibilidad de obtener las piezas que pueden fallar.

Y es que lo que tenemos que buscar en la aplicación de este nuevo concepto de mantenimiento es el modo de fallo, ya que la gestión del mantenimiento se efectúa a este nivel, es decir, las acciones de anticipar, prevenir, detectar o corregir se llevan a cabo sobre los posibles fallos o averías. Las preguntas serían: ¿Qué puede fallar?, ¿por qué?, ¿qué se puede hacer para evitar que suceda? o, si ha sucedido, ¿qué reparación habría que hacer? o ¿qué se puede hacer para evitar que suceda de nuevo?



Patiño. (Foto: T. Dolorea Fernández).

Estas preguntas son las que atiende el mantenimiento por síntomas, llamado a veces mantenimiento predictivo por lo que de «adivinación» tiene, o, bastantes más veces, mantenimiento según condición, que más bien debería ser mantenimiento condicionado, ya que lo que se pretende es dejar los equipos funcionando con la condición de que tengan el rendimiento adecuado en todos sus parámetros o funciones principales.

Al hacer las preguntas antes mencionadas, tratamos de poner al descubierto los síntomas que preceden a la mayor parte de las averías y que debemos ser capaces de detectar con las nuevas técnicas de medición de cambios dinámicos, químicos, físicos, de partículas en suspensión, etc., que, en resumen, se centran en el análisis de vibraciones, ruidos, aceites, termografía, etc. Estos síntomas son los que denuncian lo que en el lenguaje del mantenimiento por fiabilidad (o mantenimiento fiable) se conoce como fallos potenciales que, como ya se ha tratado de explicar, preceden a los fallos funcionales.

El proceso que establece el mantenimiento por fiabilidad clasifica los fallos en base a sus consecuencias, da las pautas para decidir si es rentable diseñar un mantenimiento preventivo y recomienda la línea a seguir si no es recomendable la aplicación de un mantenimiento preventivo.

## **Necesidades de evolución**

El paso de un concepto de mantenimiento a otro no es, desde luego, automático. Aparte de que la Armada tiene que tomar una decisión consciente y de alto nivel, el cambio no puede carecer de una base escrita que establezca los objetivos que se persiguen, la metodología que se quiere seguir, los estudios que hay que realizar y los estudios que son sustituidos.

A esto se debe añadir una mentalización de la corporación a todos los niveles, sin la cual no seremos capaces de hacer la evolución, nos quedaremos a medio camino de los dos conceptos de mantenimiento, seremos incapaces de generar la documentación adecuada y seguiremos en el actual divorcio construcciones-mantenimiento.

No es el objeto de este trabajo ir al detalle de la documentación necesaria, pero está claro que hay que evolucionar sustancialmente el célebre PMS actualmente ¿en vigor?, sustituir los análisis de apoyo logístico por estudios de RCM (mantenimiento por fiabilidad o mantenimiento fiable) y, en general, reestructurar los estudios contratados en el PALI.

## **Conclusiones**

Ahora que está tan de moda aplicar el calificativo de «siglo XXI», creo que podríamos decir que el nuevo concepto de mantenimiento será para la Armada

«el mantenimiento del siglo XXI»; pero quedan muchos años de ese siglo y, por ello, tenemos que ser capaces de no apurar el cambio, basarlo en estructuras teóricas firmes y en la documentación adecuada, trasladarlo a dotaciones y escuelas, formar adecuadamente al personal de los arsenales y dotar a éstos y a los buques de los equipos y aplicaciones informáticos correctos.

Un buen comienzo en las fragatas F-100 sería una prueba excelente; una evolución paulatina, de sencillo a más complicado; en aquellos buques que tuvieran por delante un apreciable horizonte de su ciclo de vida significaría un ahorro de tiempo y dinero, y un incremento del alistamiento y la operatividad.

Pero para llevar esto adelante, es necesario saber mirar hacia el futuro, consolidar pasos que ya se han dado y fijar bien objetivos, funciones y cometidos, mirando, sí, a otras Marinas, pero «jugando en nuestro campo».



#### BIBLIOGRAFÍA

Revista Mantenimiento.

Review Naval Engineers Journal.

JURIC KOMORSKI, Zoran: *Proyecto integral de implantación del mantenimiento predictivo asistido por ordenador.*

MOUBRAY, John: *Reliability-centred Maintenance.*

Directiva 02/90 del AJEMA.

# LOS BUQUES DE ALTA VELOCIDAD

Adolfo ORTIGUEIRA GIL

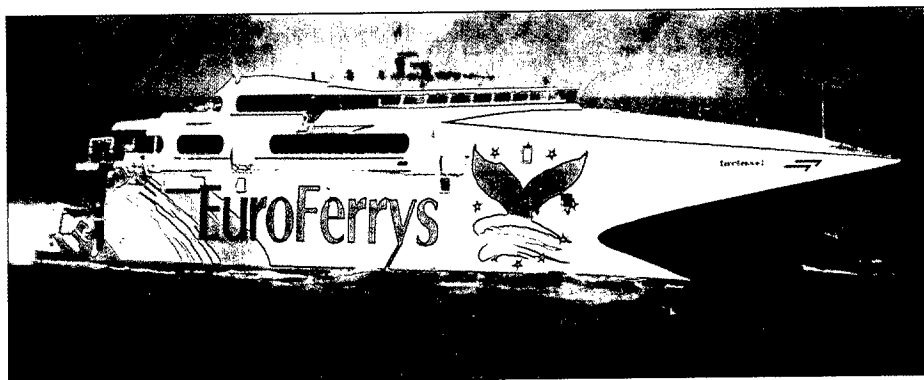
## Introducción



ESDE hace relativamente poco tiempo hemos podido observar cómo las principales navieras de pasajeros en nuestro país han ido incorporando a sus respectivas flotas los buques de alta velocidad en sus líneas de pasaje, hecho que, aunque relativamente reciente en nuestras aguas, ya llevaba desde hace algunos años produciéndose en otros países, principalmente europeos, pero que sobre todo en el último decenio se ha acrecentado de manera notable; no es mi intención hacer un estudio pormenorizado de la evolución y desarrollo de este tipo de naves tanto en nuestro país como en el panorama internacional, lo que conllevaría ocupar más espacio del deseado en las limitadas pero siempre bien aprovechadas páginas que nos brinda nuestra REVISTA, pero sí al menos ponernos al día de la situación actual de nuestra flota mercante en este tipo de buques, mitad barco mitad avión, que cada vez de manera más frecuente veremos en nuestros puertos.

## Los primeros pasos

Los primeros antecedentes de los actuales buques de alta velocidad para el transporte mixto pasajero-vehículo hay que buscarlos, como en tantas otras ocasiones que han acabado encontrando su aplicación a cometidos civiles y además en este caso con cierto éxito, en la industria naval militar. Si bien, actualmente, sólo en determinado tipo de embarcaciones militares es aplicable la alta velocidad, como los LCAC tipo *hovercraft* de la Infantería de Marina norteamericana o sus homólogos rusos de las clases *Pomorkik*, *Lebed* o *Aist*, entre otros, especializados para las operaciones anfibas, o los dragaminas, como los australianos de la clase *Shoalwater* y noruegos de la clase *Orsoy*, e incluso otros buques más puramente de combate ejemplarizados en los hidrofoils tipo *Pegasus* de la Armada norteamericana o los *Sparviero* de la Armada italiana, aunque si bien la complejidad y costoso mantenimiento en estos dos últimos casos diese demasiados quebraderos de cabeza a sus respectivos arsenales, unido a la necesidad de mantener operativos a la vez si no la totalidad, sí un elevado número de las unidades de la escuadrilla para su mejor aprovechamiento táctico, y que han acabado llevando a cabo roles para los que en principio no fueron designados, como el transporte de unidades de operacio-



nes especiales o la lucha contra el narcotráfico; aprovechando su relativa baja detectabilidad y su velocidad de interdicción para este tipo de misiones, lo cierto es que, sin embargo, proyectos diseñados para el mercado civil han sido aprovechados para misiones militares, principalmente en operaciones de traslado de vehículos, material de tropa, aprovechando las gran capacidad de carga y elevada velocidad de cierto tipo de naves, como la propia Armada australiana, utilizando buques tipo catamarán semejantes a los operados por varias navieras para el tráfico civil.

Los primeros intentos de utilizar embarcaciones de alta velocidad para el transporte marítimo por unos pocos navieros «visionarios», hace ya algunas décadas, fueron vistos sin embargo con cierto recelo por la mayoría, en un negocio donde la modernidad chocaba con los resultados financieros, la alta tecnología era demasiado cara y a pesar de todas las posibles ventajas de triplicar el número de viajes, a la vez que se mantenía la capacidad de carga, no se traducía en los beneficios esperados, motivando, como veremos más adelante, que las empresas pioneras en utilizar embarcaciones de alta velocidad, principalmente en el transporte de pasajeros, fueran de fracaso en fracaso.

Sin embargo, la idea de grandes buques «volando» sobre el mar comenzaba a tomar forma y si bien su aplicación al transporte puro de contenedores, carga rodada o mercancía en general la verdad es que nunca tuvo una verdadera aplicabilidad práctica, siendo numerosos los diseños que jamás fueron más allá de los tableros de estudio de los astilleros, la posibilidad de que tuvieran cierto éxito en determinados tipos de trayectos no se veía tan imposible, pero el auténtico caballo de batalla seguían siendo los costes operacionales y las cuentas seguían sin cuadrar.

Este panorama aún se complica más en países como el nuestro, por naturaleza «estacional» donde el tráfico marítimo de pasajeros se duplica en los meses estivales con las consiguientes reorganizaciones de líneas y buques y donde a veces resulta difícil hacer rentable durante los meses de otoño a primavera a buques y tripulaciones cuando la carga de pago no pasa de la

mitad o una tercera parte de su capacidad, con lo que se ha establecido un auténtico mercado de «arrendamientos de temporada» o *leasing* con fletamientos hacia otros trayectos, como el canal de la Mancha o el norte de Europa, donde los desfases de temporada son menos acusados y fenómenos como la anual «operación paso del Estrecho», donde año tras año se batían récords, no ocurren, a pesar de los intentos de diversificar el tráfico desde otros puertos como Málaga o Almería para evitar la masificación, como ocurre en Algeciras o Ceuta cada verano y donde los buques de alta velocidad sin duda sacan su máximo rendimiento convirtiéndose en auténticos «aeropuertos marítimos».

Los primeros pasos de la alta velocidad en nuestro país se redujeron a tímidos intentos por parte de algunas navieras «adelantadas» que concibieron a los entonces catamaranes e hidrofoils existentes en el mercado como idóneos y rentables buques para determinado tipo de travesías.

Antes de continuar, decir que los términos «catamarán», «hidrofoil», «hidroala», «hovercraft», «wavepiercing», «fast ferry», «jet-foil», etc., y por no ser el objeto de estas líneas, sólo tienen como denominador común el indicativo de alta velocidad, pero constituyen conceptos diferenciados en términos de ingeniería naval.

Como hemos dicho, esos primeros pasos comenzaban en nuestro país allá por el año 1964, cuando el hidrofoil *Carabela la Pinta*, propiedad de la empresa Hydrofoil Española, S. A., realizaba su primer viaje de carácter privado desde el puerto de Barcelona; pero sin duda serían las aguas de nuestro archipiélago canario quienes verían por vez primera la utilización de embarcaciones rápidas para el tráfico comercial. Así, en agosto del año 1967 arribaba el hidroala *Corsario Negro*, de Marítima Antares, S. A., para realizar el trayecto entre las dos capitales canarias, aunque en un principio se pensara en la línea Barcelona-Palma. Su periplo por aguas canarias fue realmente efímero, reduciéndose en la práctica su operación en el citado trayecto al periodo que va desde enero a junio del año 1968.

Posteriormente, allá por los años setenta, de nuevo otro buque, esta vez perteneciente a la empresa Espanor, S. A., también del tipo hidroala, comenzó a realizar el mismo trayecto entre Las Palmas y Tenerife con la nave *Reina de las Olas*, pero corrió igual suerte, siendo retirado a los pocos meses de su entrada en servicio al ser su explotación desde todos los puntos de vista anti-económica.

El siguiente intento de establecer una línea servida por embarcaciones de alta velocidad en nuestro país nos lleva hasta el año 1979 cuando se constituye en Málaga la sociedad Alisur, S. A., con los catamaranes *Alisur Amarillo* y *Alisur Azul* para los trayectos Las Palmas-Tenerife y Los Cristianos-La Gomera, en el archipiélago canario; pero al igual que los anteriores intentos sus resultados antieconómicos dieron una vez más al traste con el servicio, si bien se intentó una nueva oportunidad con un cambio de línea en 1981 entre



Lanzarote y Fuerteventura con el *Alisur Blanco*, o una nueva etapa como buque para trayectos turísticos en Málaga, ambos infructuosos, lo que produjo la definitiva desaparición de la compañía en el año 1994.

Las anteriormente mencionadas no han sido las únicas compañías en operar embarcaciones de alta velocidad en España; de hecho, otras navieras, como Isnasa con los catamaranes *Sevilla 92* o *Rápido de Algeciras*, Naviera Mallorquina con el *Tiburón*, Flebasa con los *Rápido de Menorca* y *Rápido de Mallorca*, entre otros (algunos de ellos hoy operados por Balearia), Trasmapi con el *Formentera Jet*, Yasmine Lines o Ustica Lines en Canarias, son meros ejemplos, si bien en su mayoría se trata de buques de pequeño porte y trayectos cortos.

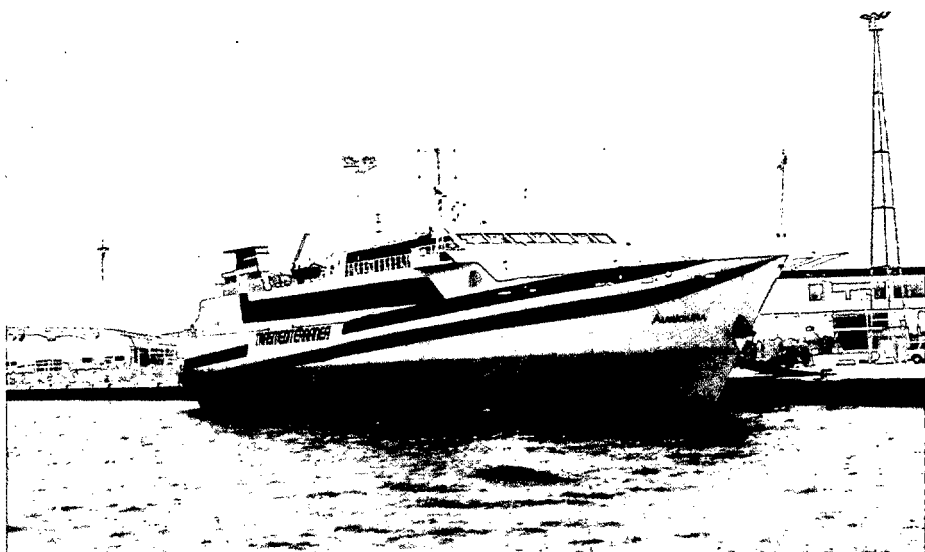
No hay que olvidar por otra parte los proyectos españoles, aunque desgraciadamente malogrados, como los HSC-1000 o el HSF-1000 de Aesa y el más conocido *hovercraft* VCA-36 de Chaconsa, destinado a fines operacionales de guerra anfibia que al mercado puramente civil, y que razones económicas, operativas y de otra índole llevasen en su día a su abandono definitivo.

## La situación actual

Dejando de un lado las numerosas empresas que operan embarcaciones veloces destinadas principalmente a trayectos turísticos a lo largo y ancho de nuestras costas, nos centraremos en las principales unidades que por ahora cubren líneas de cabotaje, si bien hay que advertir la enorme «inestabilidad» a que se ven sometidas debido a los constantes cambios de buques y líneas, fruto de ese carácter «estacional» de nuestro país que mencionábamos antes y que obliga a constantes reorganizaciones de flotas y servicios por parte de las distintas navieras.

### *Compañía Trasmediterránea*

*Fast ferry clase «Mestral»*.—Estos buques fueron las primeras naves de alta velocidad modernas construidas en nuestro país, con la curiosidad de haber sido realizadas por un astillero típicamente militar como Bazán en su factoría de San Fernando (Cádiz). En total tres unidades, *Albaycin*, *Alcántara* y *Almudaina*, componían la serie, estando actualmente operativas con la compañía las dos últimas, ya que si bien la primera de ellas sirvió durante un corto periodo fue traspasada finalmente a la empresa uruguaya-argentina Buquebús, no sin antes haber sido objeto de varios fletamientos a otras navieras. Tanto el *Alcántara* como el *Almudaina* operan las líneas de Levante-Balears, Estrecho y, esporádicamente, en Canarias, conforme a las reorganiza-



Fast ferry *Almudaina* (gemelo *Alcántara*). (Foto: A. Ortigueira Gil).

ciones de flota y de líneas de la compañía según las épocas del año. Se trata de monocascos de aluminio en V profunda con cuatro cubiertas, con capacidad de hasta 590 pasajeros en el primero y 534 en el segundo, divididos en dos clases, propulsados por cuatro motores diesel Caterpillar que les proporcionan casi 4.500 caballos de empuje y que les permite alcanzar un desplazamiento de 3.265 t de registro bruto a 37 nudos de velocidad, pudiendo transportar en sus bodegas un total de 76 vehículos y hasta 11 caravanas.

Una versión posterior de mayor capacidad, denominada *Super Mestral*, fue construida por el mismo astillero, bautizada *Silvia Ana* y que fue adquirida por la naviera Buquebús.

*Embarcaciones tipo jet-foil.*—Se trata sin duda de las auténticas *vedettes* de la compañía, si no por su capacidad sí por su eficacia y resultados económicos demostrados año tras año, aunque ahora no gocen de la exclusividad de antaño en el transporte rápido de pasajeros debido al auténtico *boom* producido en estos últimos años en aguas canarias con los buques de alta velocidad adquiridos por las distintas navieras interinsulares.

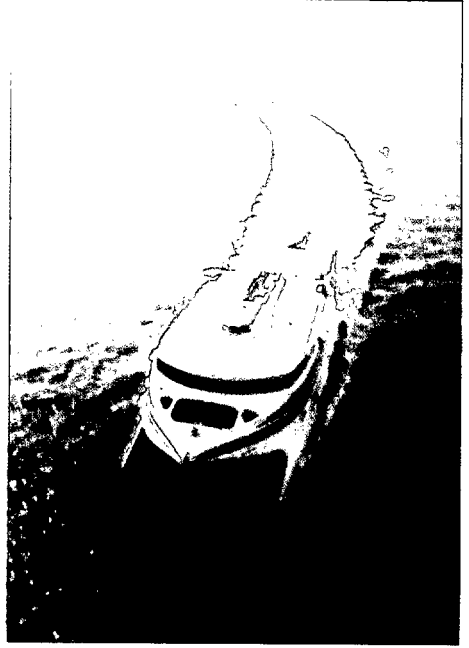
Lejos queda ya el mes de agosto de 1980 cuando el *jet foil*, *Princesa Voladora* revolucionaba el transporte marítimo en el archipiélago, aun para los más escépticos, y reducía a 80 minutos la duración de algo más de tres horas que tardaban los *ferries* convencionales en cubrir la distancia entre las dos capitales canarias. El éxito logrado por esta primera unidad, motivó que la compañía adquiriese la siguiente pareja de buques en 1981, bautizados con los



Jet foil *Princesa Dácil*. (Foto: A. Ortigueira Gil).

nombres de *Princesa Guacimara* y *Princesa Guayarmina*, a los astilleros de la Boeing Marine Co. en Seattle (Estados Unidos). Estos buques eran la versión civil reconvertida de los hidrofoils de la Armada norteamericana de la clase *Pegasus* y que dieron un resultado extraordinario, siendo adquiridas en sus diversas versiones por navieras de todo el mundo. Su vida operativa finalizaba a primeros de los noventa cuando fueron traspasados a navieras asiáticas mientras se adquirían las dos embarcaciones actuales, encargadas directamente esta vez a los astilleros nipones, de Kawasaki Heavy Industries y bautizadas con los nombres de *Princesa Dácil* y *Princesa Teguisse*, a la vez que se ampliaba el servicio a otros puertos del archipiélago, amén de las dos capitales de provincia. Se trata de unidades de la serie 929-117 y que incorporan algunas mejoras técnicas con respecto a sus antecesores, entre las que destacan el equipo detector de cetáceos WDA, dada la abundancia de estos seres en aguas canarias y que ya en alguna ocasión provocaron algún percance que otro. La maniobrabilidad de estos buques, unida a la capacidad de alcanzar su velocidad de crucero a los pocos segundos de iniciar la maniobra de desatraque, es uno de sus puntos fuertes, conseguidos por sustentadores (foils); tanto el de proa como los de popa son desplegados conforme el buque va ganando velocidad en algo menos de un minuto, mientras se aplica la máxima potencia. Las 210 t de registro bruto de éstas son propulsadas por sendas turbinas de gas General Motors-Allison, con un empuje máximo de 9.000 caballos y que le permiten transportar hasta 286 pasajeros a una velocidad de 43 nudos por las no siempre tranquilas aguas atlánticas.

*Catamarán «Milenium».*—La última incorporación al mercado nacional es este nuevo buque que desde primeros del pasado mes de junio cubre, en algo menos de tres horas, la línea Barcelona-Palma, en directa competencia con el *Avemar* de Buquebús, de similares características. Construido en los astilleros Incat de Tasmania (Australia) especializados en esta clase de buques, tiene 96 m de eslora por 26 m de manga y 4,2 m de calado, con un peso muerto de 675 t y 1.650 t de desplazamiento, capaces de transportar hasta 890 pasajeros y 260 vehículos a 47 nudos, merced a sus cuatro motores de 7.080 kW, contando con el novedoso estabilizador proel (T-Foil) que aumenta la confortabilidad de navegación con mala mar, eliminando los efectos de cabeceo. Como anécdota, fue precisamente este buque el inspeccionado por la reina de Inglaterra en su visita a los astilleros australianos la pasada primavera cuando aún se encontraba en grada.



Buque *Milenium* (compañía Trasmediterránea).

### *Líneas Fred.Olsen*

Esta naviera de origen noruego, afincada en Canarias desde hace años, ha sido sin duda la que mayores innovaciones ha introducido en su flota hacia los buques de alta velocidad con la incorporación de tres nuevas unidades en algo más de dos años para el tráfico entre islas, sin tener en cuenta el fracaso por diversas razones de un primer intento hace algunos años con un pequeño buque efecto superficie (SES) bautizado como *Bahía Express*.

*Catamarán clase «Bonanza Express».*—Esta unidad cubre actualmente la línea entre Tenerife y el puerto de Agaete (Las Palmas) con una duración algo inferior a una hora en un auténtico «puente marítimo» entre las dos islas. Construido en los astilleros de Incat en Tasmania (Australia), se trata de un buque tipo catamarán con capacidad para 770 pasajeros alojados en dos cubiertas y una bodega para transportar hasta 235 coches y 25 camiones, alcanzado los 38 nudos de velocidad.



Buque *Bonanza Express*. (Foto: A. Ortigueira Gil).

*Catamaranes clase «Bentayga Express».*—Se trata de dos unidades gemelas, *Dentayga Express* y el *Benchijigua Express*, que cubren los trayectos entre Tenerife-Agnete el primero y Los Cristianos-La Gomera el segundo, construidos en los mismos astilleros australianos de Incot, del tipo catamarán *wavepiercing*, capaces de transportar hasta los 900 pasajeros en dos clases y a 250 vehículos a una velocidad de 45 nudos.

#### *Buquebús, S. A.*

Se trata de una compañía uruguayo-argentina creada en el año 1981 y que opera en España desde el año 1997, donde recientemente ha trasladado sus oficinas centrales, con gran tradición en el empleo de buques de alta velocidad y que operan no sólo en nuestro país, sino también al otro lado del Atlántico, principalmente en sus países de origen y al sur de los Estados Unidos, en la península de Florida. Son varias las unidades que operan y han operado en España cubriendo diferentes líneas.

*Catamarán «Patricia Olivia».*—Actualmente este buque cubre la recién inaugurada línea entre Málaga y Ceuta, aunque anteriormente estuvo destinado en el Estrecho. Construido en el año 1992, posee una capacidad para albergar hasta 420 pasajeros en dos clases y 92 automóviles a una velocidad de 40 nudos gracias a sus cuatro motores que le proporcionan alrededor de los 4.300 caballos de potencia.

*Fast ferry «Albayzin».*—Anteriormente operado por la compañía Trasmediterránea y con las mismas características que los *Alcántara* y *Almudaina* de la citada naviera, cubre actualmente la ruta del Estrecho, entre Algeciras y Ceuta, como resultado del convenio de mantener cada empresa una embarcación de alta velocidad para el trayecto, aunque es probable que en los meses estivales, con la «operación paso del Estrecho», se vea complementada con algún otro buque.

*Catamarán «Aveimar».*—El sustituto del *Catalonia* para el trayecto Barcelona-Palma hasta la incorporación del buque de Trasmediterránea, la única nave de alta velocidad en cubrir la línea en alrededor de tres horas, pertenece a la misma clase que las unidades gemelas de Fred.Olsen que operan en Canarias. Construido en los prestigiosos astilleros Incot de Tasmania en el año 1999, este Icat de 95 m de eslora es capaz de transportar a 900 pasajeros con una bodega de 330 m de línea de carga para albergar entre 120 y 300 vehículos según tipo, a una velocidad de 47 nudos merced a sus cuatro motores, que le proporcionan hasta los 7.200 caballos de potencia. Con la actual suspensión de pagos de la compañía es probable que esta unidad sea adquirida por otra naviera.

#### *Euroferry, S. A.*

Una sola unidad es operada por esta compañía, que absorbió en su día a la malograda *Isnasa*, aunque sólo fuera en parte, para cubrir la línea entre Algeciras y Ceuta, aunque está en los planes de la compañía el poder contar con otra unidad de alta velocidad si los presupuestos algún día lo permitiesen. Se trata de un catamarán de algo más de 77 m de eslora, propulsado por cuatro motores que le proporcionan algo más de 4.320 caballos de potencia con una capacidad de hasta 640 pasajeros y 180 vehículos a 37 nudos de velocidad. Esta unidad es similar al *Ronda Marina* de la compañía Buquebús, y que hizo en su día el mismo trayecto, así como la unidad que utilizó de forma curiosa la compañía Fred.Olsen como publicidad flotante en el puerto de Santa Cruz de Tenerife y que actualmente opera la compañía Trasmediterránea en la línea del Estrecho, bautizada como *Fast Ceuta*.

#### *Naviera Armas*

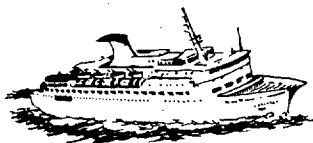
La última compañía en incorporarse a la utilización de buques de alta velocidad es esta tradicional naviera canaria para el tráfico interinsular.

En efecto, desde el pasado mes de mayo opera en el archipiélago esta nueva unidad, bautizada, como ya es costumbre, en la naviera con nombre de volcanes canarios, en esta ocasión, *Volcán de Tauro* para cubrir los trayectos

entre Tenerife-Gran Canaria y Fuerteventura. Se trata de un fast ferry monocasco del modelo Aquastrada Tvm-114 construido en los astilleros Rodríguez de Mesina (Italia), valorado en alrededor de 42 millones de dólares, capaz de transportar hasta un total de 928 pasajeros divididos en dos clase y 220 vehículos a una velocidad de 30 nudos, siendo la unidad más moderna que actualmente opera en aguas interinsulares.

## Conclusión

Sin duda, la revolución que suponen en el transporte marítimo los actuales buques de alta velocidad, capaces de transportar tan elevado número de pasajeros y vehículos a unas velocidades récord desde tan sólo hace unos años, ha supuesto que la mayoría de las navieras hayan ido incorporando este tipo de naves a sus flotas con ánimo de no quedar descolgadas por la competencia, que nunca perdona. Sólo es deseable que el contar en nuestra flota mercante con buques eficaces, modernos y tecnológicamente punteros, orgullo para todos, sirva para que algún día, y a pesar de la feroz y a veces desleal competencia de otros países, podamos ver la botadura de estos auténticos «correcaminos del mar» con la etiqueta de *Made in Spain*.



## BIBLIOGRAFÍA

- HORNSBY, David: *Coastal Ships and Ferries*. Ian Allan, 1999.  
DÍAZ LORENZO, J.: *Por el mar de las islas*. Compañía Trasmediterránea.  
Revista Ships Monthly. Varios números.  
Revista Ingeniería Naval. Varios números.  
Boletín informativo de ANAVE. Varios números.  
Jane's High Speed Marine Transportation, 97-98.  
Jane's Fighting Ships of the World 1999-2000.  
*A Century of Northwest European Ferries*. Ferry Publications, 1999.

# TEMAS PROFESIONALES



## UNA VISITA AL PORTAAVIONES CHARLES DE GAULLE

Albert CAMPANERA I ROVIRA

### Introducción



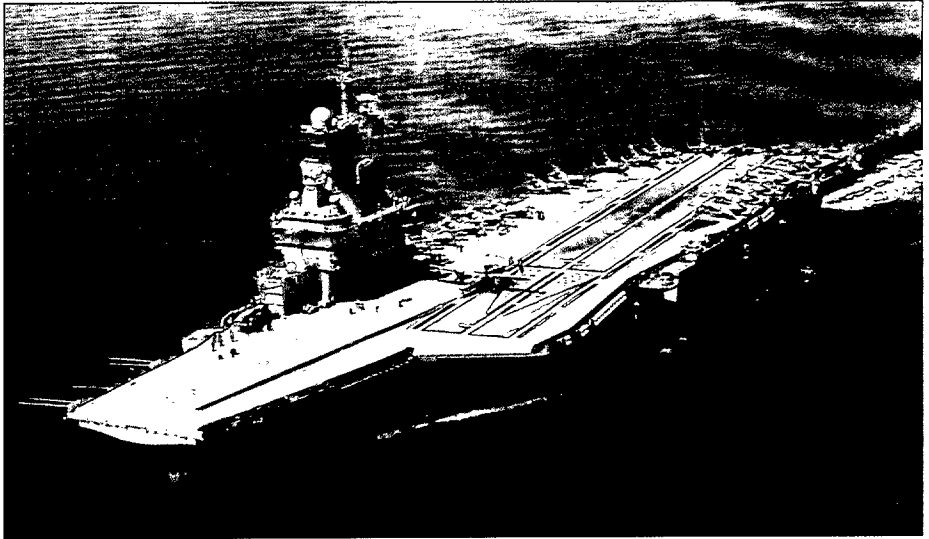
ESDE el fin de la segunda guerra mundial, no ha sido frecuente en Europa la construcción de grandes buques de guerra, monopolizados prácticamente por los Estados Unidos y la antigua Unión Soviética; por esta razón la entrada en servicio en la Marina Nacional Francesa de su primer buque de superficie de propulsión nuclear, el PAN (1) *Charles de Gaulle* R-91, ha constituido todo un hito, despertando un gran interés entre los medios especializados.

Por dicho motivo, la DICOD (2) organizó un viaje a Toulon, en la Provenza, los pasados días 18 y 19 de octubre, con la finalidad de presentar este novedoso portaaviones en lo que será su base de operaciones, donde está efectuando la última fase de la integración de sus equipos con tierra, actuando como columna vertebral de lo que los franceses denominan Force d'Action Navale (FAN).

(1) PAN: acrónimo de origen francés de Porte-Avions Nucleaire.

(2) DICOD: acrónimo de origen francés de la Délégation à l'information et à la Communication de la Défense, departamento similar al español ORISDE.





Vista aérea del *Charles de Gaulle*, en plena navegación, con su unidad aérea embarcada (UAE). En la cubierta, 20 *Super Etendard*, y un *Hawkeye* en la catapulta de estribor. Observar en esta fotografía que aún no dispone de su dotación de *Rafale* F-1, avión que en su versión aeronaval generó muchos problemas, sobre todo por su configuración en ala delta y *canard*.

(Foto: A. Campanera i Rovira).

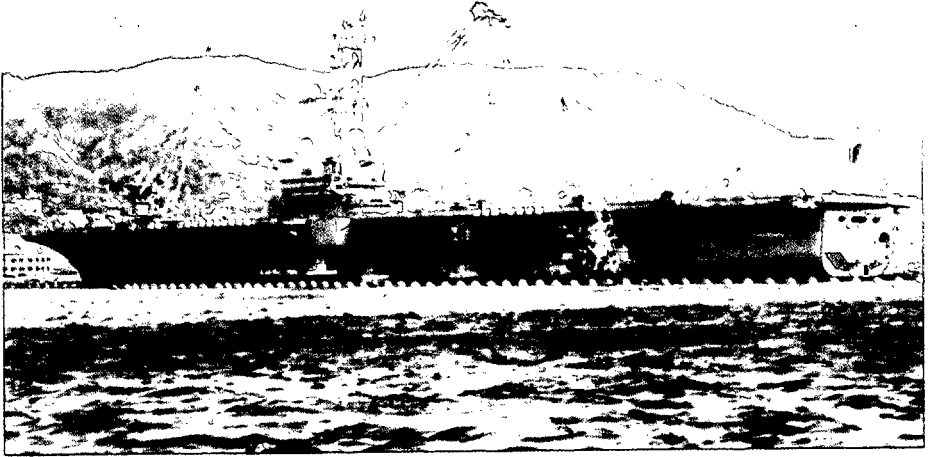
## Los orígenes

Francia, con una larga tradición en el uso de portaaviones (3), se benefició notablemente con la cesión o préstamo de buques de esta clase de origen inglés o norteamericano (4), llevando por fin a la práctica entre 1950 y 1961 el diseño y construcción de sus dos primeros portaaviones puros, la pareja *Clemenceau* y *Foch* (5), bien conocidos en España por sus frecuentes visitas y participación en maniobras conjuntas.

(3) Con la instalación de una pista sobre el castillo del crucero *Foudre* en 1914, Francia inició el camino que le conduciría hacia la obtención de su primer portaaviones, el *Bearn* en 1927, mantenido en servicio hasta 1952.

(4) Entre abril de 1945 y agosto de 1946, la Marina británica transfirió a Francia dos portaaviones, el *Dixmude* (ex *Río Paraná* y ex *Biter* de escolta), en servicio hasta 1960, y el *Arromanches* (ex *Colossus* ligero), en servicio hasta 1974, el primero de construcción norteamericana y el segundo británico, extrayendo de ellos importantes lecciones, acrecentadas por el préstamo entre 1951 y 1960 de la pareja ligera norteamericana *La Fayette* (ex *Langley*) y *Bois Belleau* (ex *Belleau Wood*), análoga a la del español *Dédalo* (ex *Cabot*).

(5) La clase *Clemenceau* constituyó en su momento la mejor realización de portaaviones ligero, sintetizando su diseño lo mejor de las construcciones norteamericanas y rechazando la solución británica de insertar el hangar dentro de la estructura del buque, con unas dimensiones excepcionales para su desplazamiento de 33.000 toneladas.



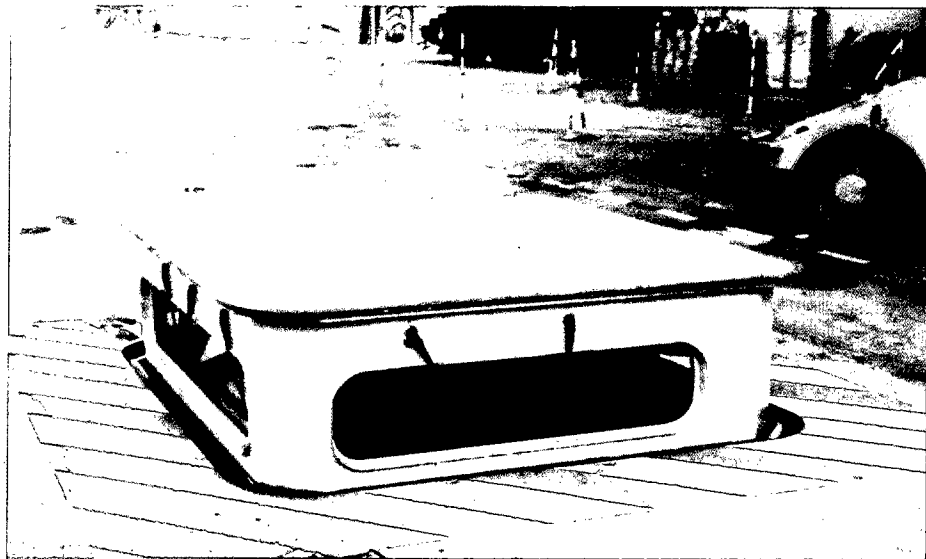
El *Charles de Gaulle* amarrado a los grandes diques poco después de su arribada a Toulon. Observar la barrera de protección antisubmarina en torno al mismo.  
(Foto: A. Campanera i Rovira).

Estas unidades, en servicio entre 1961 y 1963, constituyeron en su momento una afortunada realización (6), destacando por ser un proyecto justo y equilibrado, del que sobresalía la gran capacidad de su vector aéreo (7), inusual en un buque de su porte, hasta el punto que varias naciones, entre ellas España, se interesaron por el mismo.

Ambos portaaviones han venido desarrollando una gran actividad desde su entrada en servicio, haciéndose evidente a principios de los años 80 la necesidad de su reemplazo, situación que se agravó por los achaques del *Clemenceau* R-98, retirado del servicio en 1997, con el objeto de poder canibalizarlo en favor del mantenimiento del *Foch* R-99 hasta el año 2000, aunque es posible que esta fecha se demore algún tiempo más.

(6) La entrada en servicio del *Clemenceau* fue seguida muy de cerca por el EMA, hasta el punto de especularse en 1964 con la posibilidad de construir uno en España; pero la falta de presupuesto frustró las intenciones del mentor de esta idea, el almirante Luis Carrero Blanco.

(7) El vector aéreo está constituido por 40 aviones de diversos tipos, según la época; pero entre los más sobresalientes recordamos el interceptor de origen norteamericano *Crusader*, los de asalto y reconocimiento *Etendard* IV M y *Etendard* IV P, el antisubmarino *Alizé* y los helicópteros *Super Frelon* y *Alouette* III y HSS1. Actualmente el *Foch*, único que queda en servicio, está equipado con 24 *Super Etendard*, siete *Alizé* y dos helicópteros FA365F *Dauphin*, especulándose con su posible venta a Brasil.



Otro de los aspectos destacables a bordo del *Charles de Gaulle* es la existencia de un auxiliar de vuelo secundario replegable situado en medio de la pista, a la altura de la isla.

(Foto: A. Campanera i Rovira).

Previendo esta situación, la DCN (8) con una dilatada experiencia en el proyecto y construcción de portaaviones (9) recibió a mediados de la década de los 70 el encargo por parte del ministerio de Defensa, de ultimar el diseño de una nueva generación de portaaviones, que se codificó finalmente como PAN 88 (10), con el fin de sustituir a la exitosa clase *Clemenceau*.

## La construcción

El 23 de septiembre de 1980, el Gobierno francés acordó la construcción de dos portaaviones de propulsión nuclear, pero la orden de ejecución se demoró por dificultades financieras hasta el 4 de febrero de 1986, iniciándose el corte de las primeras planchas con destino a la primera unidad, que se había

---

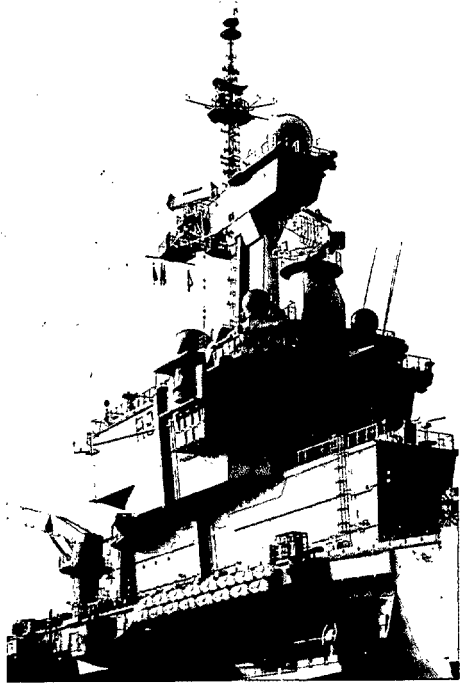
(8) DCN: acrónimo actual de la Direction de Construction Naval, antiguamente denominada DTCN, es decir, Direction Technique de Construction Naval, sociedad similar a la española Empresa Nacional Bazán.

(9) Francia, primero a través de la DTCN y después de la DCN, ha desarrollado en estos últimos 50 años los siguientes anteproyectos y proyectos de portaaviones: *Jofré* y *Painlevé*, PA-5B y PA-1PC2, PA-19 y PA-25, PA-28, PA-58, PH-70, PH-75, PA-75, PAN-83 y PAN-88.

(10) PAN-88: codificación de Porte-Avions Nucleaire année 88, con la que se identificó el proyecto del *Charles de Gaulle*.

previsto llamarla *Richelieu*; pero en las elecciones de 1985 los gaullistas accedieron nuevamente al poder, cambiando su nombre por el de *Charles de Gaulle*, comenzando las obras el 24 de noviembre de 1987 en las instalaciones que la DCN tiene en Brest en la Bretaña, colocándose en grada el primer bloque el 14 de abril de 1989.

La botadura tuvo lugar el 7 de mayo de 1994, con asistencia de la familia De Gaulle, pero con anterioridad el casco se había visto sometido a diversas pruebas entre el 19 de diciembre de 1992 y el 8 de enero de 1993, al tratarse de un prototipo, efectuando sus pruebas de mar, desde enero de 1999 a junio de 2000, entregándose oficialmente a la Marina en octubre de ese mismo año, después de una larga demora, ocasionada por una serie de modificaciones no previstas y que originaron obras adicionales desde octubre de 1999 a marzo del siguiente año, superando por fin una serie de problemas inicialmente generados por su planta propulsora, similar a la que montan los submarinos estratégicos SNLE (11) de la clase *Le Triomphant*, lo que obligó a destinar al portaaviones a varios especialistas en propulsión nuclear, procedentes del Arma Submarina.

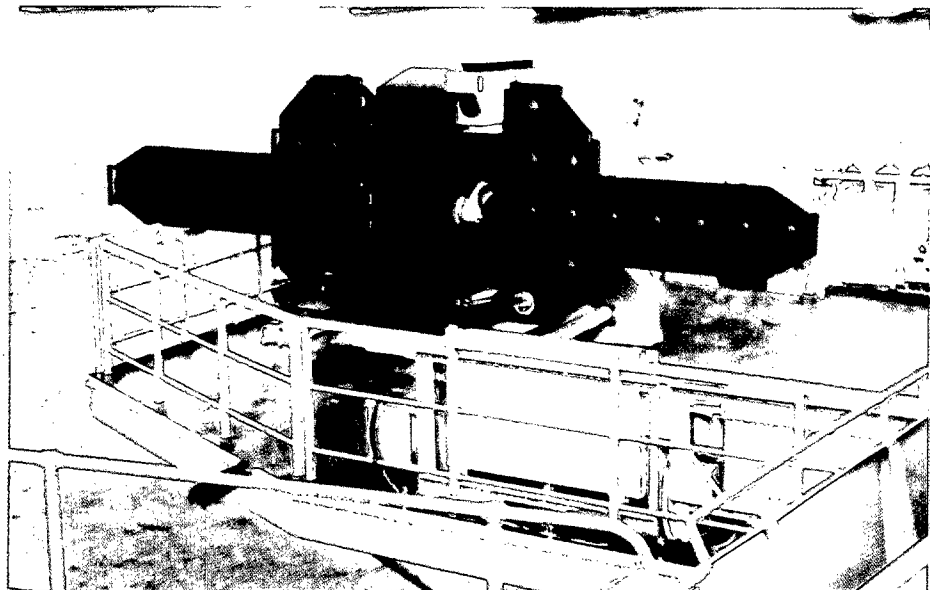


Vista por estribor de la compacta isla del *Charles de Gaulle*, caracterizada por su configuración *stealth* (furtiva) y la mayoría de su equipamiento electrónico.  
(Foto: A. Campanera i Rovira).

## Las características

Con un desplazamiento estándar de 36.600 toneladas y 40.578 a plena carga, sus dimensiones son de 261,5x31,5x8,5 metros de eslora total, manga y calado, respectivamente, siendo la anchura máxima de su cubierta de vuelo de 64,36 metros, en su parte inclinada, con un ángulo divergente de 8,5° y una

(11) La Marina francesa utiliza el acrónimo de SNLE, es decir, *Sous-marine Nucleaire Lance Engins*, para denominar a sus submarinos estratégicos de propulsión nuclear, el equivalente en inglés de SLBN.



Equipo electro-óptico de ayuda para la toma en cubierta, idéntico al instalado en los portaaviones de la clase *Clemenceau*. (Foto: A. Campanera i Rovira).

longitud de 200 metros, disponiendo de dos ascensores en voladizo por estribor, con unas dimensiones de 19x12,5 metros y 36 toneladas de capacidad, sumando todo en conjunto 12.000 metros cuadrados. La cubierta hangar, con unas dimensiones principales de 138,5x29,4x6,1 metros de largo, ancho y alto, respectivamente, tiene una superficie útil de 4.600 metros cuadrados.

La maquinaria está formada por dos reactores nucleares refrigerados por agua, generalmente conocidos con el acrónimo PWR modelo K-15, con una potencia total de 300 mW, produciendo el vapor necesario para mover dos turbinas GEC Alsthom, generando una potencia de 56 mW.

La propulsión corre a cargo de dos ejes con sendas hélices cuatripalas que impulsan al navío a la velocidad máxima de 27 nudos, pudiendo operar ininterrumpidamente durante cinco años sin repostar su carga de combustible nuclear, generando sus dos reactores el vapor necesario para todos los servicios de a bordo, incluyendo las dos catapultas de 75 metros, de origen americano del modelo denominado C13-3, capaces de lanzar todo tipo de aviones de hasta 22 toneladas de peso a la velocidad de 300 kilómetros/hora, consiguiendo una gran equilibrio gracias al uso de un sistema denominado SATRAP (12), similar al que equipan las fragatas de la clase *Lafayette*, basado en el despla-

(12) SATRAP: acrónimo de origen francés de *Système Automatique de Tranquillisation et de Pilotage* utilizado exclusivamente en este portaaviones.

zamiento oleoneumático de cuatro contrapesos transversales de 22 toneladas cada uno, encerrados en dos carriles de unos 60 metros de longitud, cuatro aletas estabilizadoras activas y doble timonería.

Cuenta, asimismo, con 10 tanques para almacenar de 3.000 metros cúbicos de JP-5 y 1.500 de DFM para trasvasar a las unidades de escolta mediante un dispositivo situado por estribor a la altura de la isla, al igual que capacidad para estibar 4.900 metros cúbicos de todo tipo de municiones, en tres pañoles principales situados entre las cubiertas 05 y 08, distribuidos dos hacia proa y otro hacia popa. Para el acopio de víveres, dispone de diversos pañoles, algunos refrigerados capaces de almacenar todo tipo de ellos por un periodo máximo de un año. Como ayuda para la toma en cubierta, además de la electro-óptica, cuenta con tres cables de frenado hidráulicos, apoyados sobre seis soportes elásticos de acero, dirigiéndose la maniobra sobre un primario de vuelo, situado prácticamente a popa de la isla, y un auxiliar de vuelo replegable en la propia pista.

La tripulación es mixta, estando compuesta por 1.250 personas, de ellos 98 jefes y oficiales, más las 610 que forman el ala aérea embarcada, a las que hay que añadir las 42 que integran el consejo asesor de la FAN, totalizando 1.902, incluyendo 200 plazas de margen para un futuro crecimiento. Temporalmente, además puede alojar a bordo un contingente de Infantería de Marina de 800 hombres.

## Armamento

Siguiendo las tendencias actuales, la defensa está confiada en dos lanzadores óctuples del misil Aster 15 situados en ambas bandas en silos verticales, dos lanzadores séxtuples Sadral igualmente por ambas bandas, más cuatro lanzadores dobles Mistral, también en ambas bandas e isla. Actualmente, no monta ninguno de los ocho montajes previstos Giat F2 de 20 milímetros, pero es de suponer que después del reciente incidente del destructor norteamericano *Cole* DDG-67, en Aden, se agilizará la instalación de los mismos, complementados con otros montajes sencillos de 12,7 milímetros, posiblemente Browings.

## Contramidas y sistema de combate

Éstas están formadas por sendos montajes de los señuelos antiaéreos Sagaie y LAD, preveyéndose igualmente el antisubmarino SLAT para antes de 2003. Su sistema de combate abarca tres funciones principales codificadas, como AIDCOMER, SDC y SYTEX, más dos secundarias denominadas AVIATION y SCEB, efectuándose el control de fuego convencional mediante dos directores óptronicos Sagem VIGY 105, situados en la isla por estribor.

## Radares

Los de descubierta aérea, son un tridimensional DRBJ11B, situado en un iglú hacia popa, más el DRBV26D mirando hacia proa; el de superficie, un DRBV15C, y el de control de tiro, el tridimensional Arabel, situado en otro iglú más pequeño, ambos en la plataforma superior y de la firma Thompson, respectivamente. En cuanto al de navegación, está compuesto por dos DRBN34 de la firma Racal, y cuenta asimismo con un Tacan NRBP20, todos ellos situados en la isla.

## Ala aérea embarcada

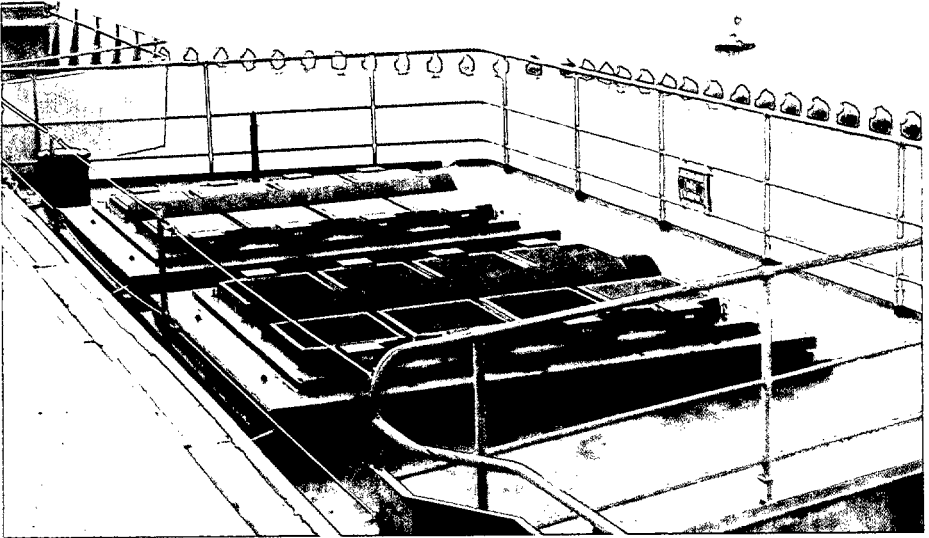
Esta unidad está compuesta originariamente por 24 *Super Etendard* modernizados, 10 *Rafale* F1, dos E-2C *Hawkeye* de procedencia norteamericana, y cuatro helicópteros, dos AS556 *Panther* y otros dos AS322 *Cougar*, es decir, unas 40 aeronaves, pero la intención de la FAN es ir sustituyendo los veteranos *Super Etendard* en el último tercio de su vida operativa por los *Rafale* F1, en la medida que vayan entrando en servicio.

## Capacidades

Este nuevo tipo de portaaviones está preparado para un uso polivalente, tanto en tiempo de paz como de guerra, pudiendo lanzar sus aviones con una mar de fuerza 5/6, siendo su capacidad máxima operativa de 100 salidas de combate por día, empleando un promedio de 20 a 24 aviones o varias olas de cuatro u ocho aparatos, básicamente en dos tipos de misiones: la principal, dedicada al ataque de objetivos militares, industriales o navales, más control y protección de áreas marítimas; la secundaria, en apoyo de misiones terrestres, cooperación con otras armas en operaciones helitransportadas y de ayuda humanitaria en zonas de desastre.

Como insignia de un grupo de combate, puede lanzar cinco oleadas de aviones compuestas entre 20 y 24 aparatos en 24 horas a 400 millas del objetivo, y a una distancia comprendida entre 150–200 millas, sucesivas olas de cuatro u ocho aparatos cada hora y media.

La tripulación dispone de una interesante habitabilidad, con camareras de capacidad variable, entre nueve y 21 personas, dos cocinas polivalentes capaces de servir 4.000 comidas diarias, tres cafeterías, cuatro cámaras independientes para jefes, oficiales, suboficiales y marinería, una gran cámara de recreo, un hospital autónomo para 60 plazas equipado con dos quirófanos, cámara para deportes, oficina de correos, dos peluquerías y supermercado, todo pensado para poder permanecer un año en la mar sin necesidad de aprovisionarse.



Plataforma de babor, con los lanzadores óctuples VLS (Vertical Launch System), del misil Aster 15 de Aerospatiale. Este ingenio antimisil de medio alcance y guía radárica e inercial vuela durante 8,1 millas a 4,5 *mach*, transportando una carga explosiva de 13 kilogramos.

(Foto: A. Campanera i Rovira).

## Conclusiones

Sin duda alguna, la entrada en servicio del *Charles de Gaulle* R-91 es un acontecimiento relevante para la Marina, al ser el buque de guerra más importante que Francia haya construido en toda su historia (13), constituyendo todo un triunfo de la tecnología, tecnología que lidera prácticamente en estos momentos la investigación naval en la Europa occidental, siendo el resultado de la optimización del antiguo proyecto PA 75 (14).

El buque en su conjunto está diseñado para afrontar la guerra nuclear, biológica y química, presentando un aspecto compacto y macizo, con una arquitectura fuertemente influenciada por el concepto *Stealth* (15), tal como se observa en las formas anguladas de la isla y salientes exteriores, aportando

(13) Hasta el momento de la entrega del *Charles de Gaulle*, los mayores buques de guerra franceses han sido la pareja de acorazados *Richelieu* y *Jean Bart*, de 38.500 toneladas, en el período comprendido entre 1939 y 1960.

(14) PA-75: este proyecto de portahelicópteros de propulsión nuclear despertó interés en el EMA, con el fin de poder construirlo en España, sustituyendo únicamente su propulsión nuclear por otra convencional, desestimándose al optar por un proyecto norteamericano.

(15) *Stealth*, palabra de origen inglés para designar la arquitectura y el recubrimiento de un buque o avión, con el fin de enmascararlo ante las ondas radáricas, y cuyo significado es furtivo.



sencillas soluciones al problema de proteger los ascensores de los rociones de la mar, al situar la isla hacia proa (16), con el fin de que ésta actúe como un gigantesco deflector, pero para ello suponemos hubo que resolver importantes problemas de estabilidad longitudinal y transversal, acrecentados por la necesidad de alargar la original pista de vuelo cuatro metros más.

Tanto el CIC, con una gran profusión de *displays*, como el puente y primario de vuelo destacan por sus generosas dimensiones, con una amplitud inusual, disponiendo de un ascensor interior con el fin de hacer más liviano el acceso a las ocho cubiertas superiores. Destaca igualmente su proa lanzada del tipo llamado de huracán, con un discreto bulbo, completamente cerrada, y el espejo de popa, en donde sobresale una singular protuberancia con la forma de la mitad de un octógono.

Mención aparte merece la visita que por su brevedad se realizó al control de propulsión, que fue lo más cerca que se estuvo de las máquinas, con sus reactores, condensadores, turbinas y reductores, todo ello guardado con un celo comprensible, por lo que no se insistió al respecto, puesto que la propulsión nuclear sólo de diferencia de la clásica principalmente en el uso de un combustible distinto. Respecto al balizaje de su cubierta de vuelo, sin parangón en otros portaaviones, con un gran triángulo blanco en el inicio de su eje, atravesado en toda su amplitud por una serie de rayas decrecientes, idéntico al de la clase *Clemenceau*, se argumentó que esta solución constituía una buena referencia visual para los pilotos, por lo que se ha repetido en el *Charles de Gaulle*.

Es igualmente interesante mencionar que para poder determinar con exactitud el comportamiento del casco en la mar, se construyó un modelo a escala 1:132, es decir, 19,8 metros de eslora, para su ensayo en el canal hidrodinámico. Por último, conviene recordar que este portaaviones satisfará las necesidades que la política exterior francesa requiere de cara al siglo XXI, permitiendo a la FAN proyectarse en todas aquellas zonas donde existan intereses para ese país. Pero la construcción de una segunda unidad, necesaria para poder ejercer una presencia más o menos continua, y para la que incluso se pensaron los nombres de *Richelieu* o *Clemenceau*, ha quedado pospuesta hasta el año 2003; pero no creemos pueda llevarse a cabo, tanto por su coste económico como por la tendencia globalizadora que en materia de defensa comienzan a desarrollar los países europeos occidentales, aplicando sabiamente la premisa de que las organizaciones supranacionales existen para que no todos tengamos de todo, sino para que entre todos tengamos todo.

---

(16) Es curioso recordar que los norteamericanos, auténticos maestros en la ciencia de construir portaaviones, sitúan la isla cada vez más hacia popa, aunque es posible que con la nueva generación de portaaviones, la denominada CVN77, ésta desaparezca prácticamente.

# EUROMARFOR: TRAYECTORIA Y FUTURO

Francisco GIL DE SOLA COSTELL



## Introducción



N diciembre de 1996, el entonces capitán de fragata Treviño Ruiz, en un interesante artículo que bajo el título «¿Qué es la EUROMARFOR» publicaba esta REVISTA, divulgaba los orígenes de esta fuerza naval multinacional europea y sus características más distintivas.

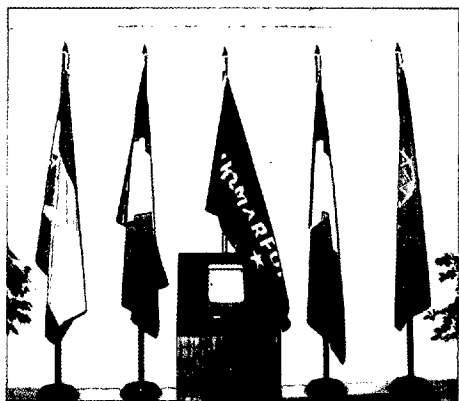
Hoy, cinco años después de su creación y de nuevo bajo el mando del almirante de la flota española (ALFLOT), parece oportuno actualizar a los lectores de la REVISTA DE MARINA la información entonces suministrada, tarea que, en mi condición de director de la Célula Permanente de EUROMARFOR, asumo con el ánimo de contribuir a un mejor conocimiento de la realidad actual de esta fuerza y con la esperanza de que lo expuesto responda al interés de los lectores.

Comenzaré, a modo de recordatorio, con una revisión de los antecedentes, concepto y andadura inicial de la EUROMARFOR, para glosar a continuación la trayectoria seguida durante estos años por la Fuerza, tanto en el ámbito de la actividad operacional como en el de desarrollo conceptual. Finalizaré con una breve prospectiva sobre el futuro de la Fuerza.

## Antecedentes

La Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR) tiene su origen en el Consejo Ministerial de Petersberg de junio de 1992, en que las naciones miembros de la Unión Europea Occidental (UEO) acordaron la necesidad de identificar fuerzas a disposición de dicha organización para contribuir al desarrollo de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa (ESDI).

Este «espíritu» de Petersberg fue inmediatamente recogido por los ministros de Asuntos Exteriores de España, Francia e Italia que, en septiembre de ese mismo año, se reunieron con la intención de promover la constitución de una fuerza multinacional marítima de carácter no permanente. La idea, que se presentó oficialmente a la UEO un mes más tarde en la ciudad italiana de Grosseto, tomó cuerpo finalmente con motivo de la celebración del Consejo



Cuartel General de la Flota. Banderas de EUROMARFOR.

de Ministros de la UEO de 15 de mayo de 1995 en Lisboa, en la que los tres países firmaron la «Declaración Constitutiva de la EUROMARFOR», que fue presentada al consejo y se ofreció como «Fuerza a disposición de la UEO».

En el preámbulo del documento se especificaba el carácter abierto de la Fuerza a la participación del resto de los miembros de la citada organización, por lo que, con tal oportunidad, Portugal, en ese mismo acto, presentó oficialmente su adhesión a la Fuerza que fue ratificada en mayo de 1996 en Birmingham.

La existencia de la EUROMARFOR quedó definitivamente materializada con el nombramiento del ALFLOT como primer comandante de la Fuerza (COMEUROMARFOR) el 2 de octubre de 1995 en un acto celebrado en la Base Naval de Rota.

### Características

La premisa inicial sobre la que se basaron la estructura y organización de EUROMARFOR fue la de adaptarse al espíritu de restricciones presupuestarias en materia de defensa. Se evitó, por tanto, la creación de nuevas estructuras permanentes que implicasen incrementos presupuestarios a las naciones, teniendo en cuenta que, a la necesidad de medios de la propia Fuerza, habrían de añadirse los de personal y material que, en tal caso, requerirían el cuartel general y estado mayor correspondientes.

La solución adoptada fue la de organizar la Fuerza sobre la base de una estructura flexible, utilizando los medios nacionales ya existentes, para lo que se estableció un turno de mando rotatorio anual, que, completado el primer ciclo, ha pasado a ser bienal. El Cuartel General y Estado Mayor son los propios del almirante a quien corresponda el mando, quien, durante su turno correspondiente, asume una doble responsabilidad, como mando nacional y como COMEUROMARFOR. Para esta última tarea cuenta además con la denominada Célula Permanente —organismo multinacional integrado por un oficial de cada uno de los países integrantes y dirigido por un oficial del Estado Mayor del almirante—, cuya misión, en términos generales, es la de programar y coordinar la actividad de la EUROMARFOR.

Las características más distintivas de la EUROMARFOR son:

- En primer lugar, la de ser una *Fuerza no permanente* que se activa únicamente con ocasión de operaciones reales o actividades de adiestramiento.
- En segundo lugar, su carácter de *Fuerza preestructurada*, concepto que supone que la entidad de la Fuerza y sus necesidades se establecen caso por caso en función de la misión a realizar.

La selección de las unidades para activar la Fuerza en cada caso concreto se efectúa a criterio del COMEUROMARFOR, quien, durante el correspondiente planeamiento, determina el número y tipo de unidades más convenientes de entre las que los países integrantes de la EUROMARFOR ponen semestralmente a disposición de la Fuerza. Este alistamiento se efectúa en un plazo máximo de cinco días, lo que unido al alto grado de interoperabilidad entre unidades, garantizado por décadas de trabajo en común con procedimientos normalizados, configura a la EUROMARFOR como un instrumento rápido, flexible y fiable.

El plan aprobado por el almirante es sometido al acuerdo de las naciones, que tras el correspondiente análisis deciden la participación de los medios que aportan. Los gastos respectivos se afrontan con carácter independiente por cada nación que es, asimismo, responsable de; alistamiento operativo de las unidades puestas a disposición de la Fuerza durante los periodos en que ésta no está activada.

## Misión

De acuerdo con lo establecido en la Declaración de Petersberg, las misiones de la Fuerza son:

- Misiones humanitarias y de evacuación.
- Misiones de mantenimiento de la paz.
- Misiones de gestión de crisis, incluyendo operaciones de imposición de la paz.

Conviene destacar la previsión contenida en la Declaración Constitutiva de la EUROMARFOR en el sentido de que el cumplimiento de tales misiones no debe comprometer, en ningún caso, la participación de los países integrantes en la defensa común que pudiera requerirse como consecuencia de los compromisos adquiridos en el seno de la Alianza Atlántica y, más en concreto, de la aplicación del artículo V del Tratado de Washington.



Ceremonia de activación de EMF para participar en el ejercicio TAPON 2000 (a bordo de la *Navarra*).

## Estructura de mando

Se materializa en tres niveles:

### *Político Militar*

En el que se sitúa el Comité Interministerial de Alto Nivel (CIMIN) integrado por los jefes del Estado Mayor de la Defensa y directores generales de Asuntos Exteriores de cada país.

Las funciones principales del CIMIN, que se reúne con carácter anual o en caso de crisis, son garantizar la coordinación interna y con otras organizaciones internacionales, así como establecer las condiciones de empleo de la fuerza y emitir las correspondientes directivas para el comandante de la Fuerza.

### *Operacional*

Que corresponde al almirante que, en calidad de COMEUROMARFOR, asume el turno de mando de la Fuerza Marítima Europea.

Cuando la Fuerza no está activada, sus funciones principales se concretan en el planeamiento de sus actividades para conseguir los objetivos fijados por

**Tour 1/00**

Cadiz - 10/11 ABR  
 Southampton - 18/22 ABR  
 Den Helder - 23/26 ABR  
 Brest - 27 ABR/01 MAY

**Tour 96**

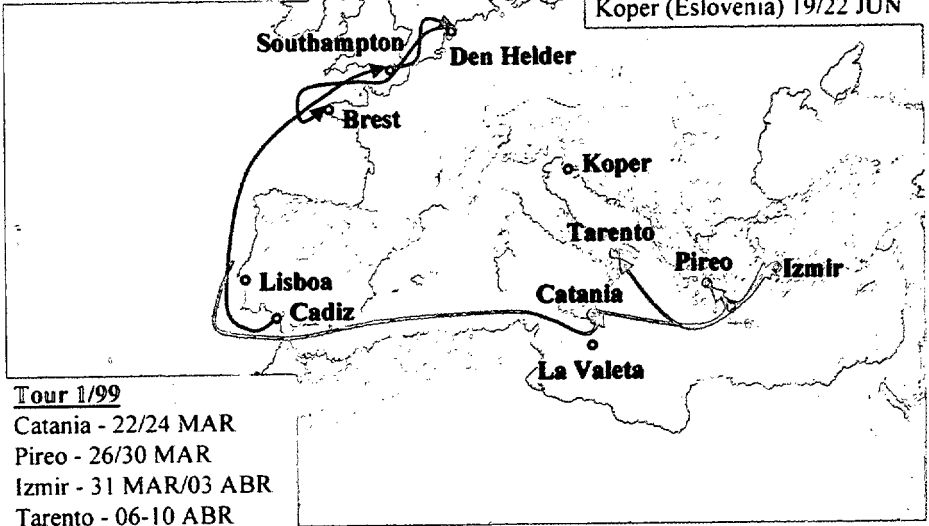
La Valeta - 07/10 MAY

**Tour 97**

Lisboa 6/9 JUN

**Tour 98**

Koper (Eslovenia) 19/22 JUN



**Tour 1/99**

Catania - 22/24 MAR  
 Pireo - 26/30 MAR  
 Izmir - 31 MAR/03 ABR  
 Tarento - 06-10 ABR

la directiva del CIMIN. A tal fin prepara las correspondientes activaciones y diseña los conceptos de operaciones y planes de contingencia para su empleo.

Cuando la Fuerza está activada, sea para realizar adiestramiento o participar en operaciones reales, el COMEUROMARFOR ostenta normalmente el Control Operativo (OPCON) de las unidades asignadas, responsabilidad que ejerce desde su cuartel general en tierra.

*Táctico*

Que recae en la figura del comandante táctico de la EUROMARFOR (COMGRUEUROMARFOR), que es designado específicamente en cada activación para ejercer el mando de la Fuerza en la mar, apoyado por un estado mayor embarcado formado por oficiales de los cuatro países.

**Marco de empleo**

Cuatro son los ámbitos en los que se encuadra el empleo de la EUROMARFOR:

- En una operación dirigida por la UEO, que es el marco prioritario de empleo al tratarse de una fuerza puesta a disposición de la UEO (FAWEU).
- En una operación dirigida por la OTAN, contribuyendo de esta forma al refuerzo del «pilar europeo» de la Alianza Atlántica.
- En operaciones resultantes de resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, o de decisiones de la OSCE u otras organizaciones multinacionales.
- En el marco cuadrilateral de los países integrantes.

El empleo de la EUROMARFOR para cualquiera de las misiones resultantes de la Declaración de Petersberg, tanto en el marco cuadrilateral como en el de alguno de los otros ámbitos anteriormente citados, requiere la previa adopción de la correspondiente decisión común de los países miembros.

### Área prioritaria de actuación

La directiva en vigor que el COMEUROMARFOR ha recibido de las cuatro naciones establece que: «El área de operaciones de la EUROMARFOR será principalmente el mar Mediterráneo, sus accesos y zonas adyacentes. Sin embargo, otras áreas de actuación pueden ser consideradas teniendo en cuenta el origen de las posibles crisis».

La EUROMARFOR tiene, por tanto, una vocación esencialmente mediterránea, al considerarse dicho mar como un área de primerísima influencia en la estabilidad global y, más concretamente, en la europea.

Conviene recordar al respecto que, dentro de las diferentes iniciativas de diálogo en el escenario geopolítico del *Mare Nostrum*, el «Diálogo Mediterráneo» promovido por la UEO es de particular importancia. Ya en junio de 1992 los países de la UEO decidieron abrir un foro de entendimiento con los otros países ribereños del Mediterráneo con el fin de contribuir a la creación de un clima de estabilidad en el área. La Conferencia de Barcelona, en 1995, supuso un impulso decisivo a esta idea, al proponer una zona de diálogo y cooperación para garantizar la paz, la estabilidad y la prosperidad en el Mediterráneo.

En este contexto, es evidente el papel que puede desempeñar la EUROMARFOR en la consecución de estos objetivos, por lo que, en la reunión de los ministros de Defensa de los cuatro países celebrada en Palma de Mallorca en el año 1998, se acordó intensificar la cooperación con los países de la ribera sur del Mediterráneo. En consecuencia han comenzado a desarrollarse una serie de iniciativas de acercamiento a los citados países para proporcionarles un mejor conocimiento de los objetivos y misión de la EUROMARFOR. Si bien es verdad que los resultados hasta ahora obtenidos han sido limitados,

conviene mirar el futuro con optimismo y confiar en que la buena voluntad de todas las partes termine por abrir un cauce claro de entendimiento que pueda incluso desembocar en actividades conjunto-combinadas en el terreno operacional y, más en concreto, en el marco de las misiones humanitarias, de mantenimiento de paz y de gestión de crisis para las que la EUROMARFOR está concebida.

## Actividades

Las características con que fue diseñada la fuerza permitieron desde un principio la ejecución de actividades operativas, que se iniciaron tan sólo seis meses después de la ya citada toma de posesión del primer comandante de la Fuerza en octubre de 1995.

Desde su creación hasta completarse el primer ciclo de rotación de mando en octubre de 1999, la EUROMARFOR ha sido activada en las siguientes ocasiones:

- En abril-mayo de 1996, para participar en el ejercicio cuadrilateral EOLO 96, de carácter combinado-conjunto, al que siguió una visita al puerto de La Valetta (Malta) del 7 al 10 de mayo.
- En mayo-junio de 1997, para participar en el ejercicio ILES D'ORG 97, tras el que efectuó una visita a Lisboa (Portugal) entre el 6 y 9 de junio.
- En febrero de 1998 para participar en el ejercicio GALLURA 98 de medidas contra minas (MCM). La agrupación MCM de EUROMARFOR tuvo entonces la ocasión de realizar un ejercicio de oportunidad (PASSEX) con las unidades MCM asignadas a la Fuerza Naval Permanente de la OTAN en el Mediterráneo (STANAVFORMED), en lo que constituyó la primera cooperación táctica de la EUROMARFOR con fuerzas OTAN.
- En junio de 1998, para participar en el EOLO 98, tras el que efectuó un crucero de adiestramiento (*tour*) que incluyó una visita a Koper (Eslovenia) entre el 19 y 22 de dicho mes.
- En marzo de 1999 para participar en el ejercicio SWORDFISH 99. Al finalizar realizó un *tour* por el Mediterráneo entre el 19 de marzo y el 10 de abril en el que se visitaron los puertos de Catania (Italia), El Pireo (Grecia), Izmir (Turquía) y Tarento (Italia) y, durante el cual, la Fuerza efectuó actividades diversas con unidades de España, Francia, Italia, Grecia y Turquía.

Es importante destacar que el programa de adiestramiento para 1999 incluía también la participación de la EUROMARFOR en el ejercicio DESTI-



NED GLORY 99, organizado por la OTAN en el Mediterráneo oriental, y en el TAPON 99, INVITEX español que, como es bien conocido, se efectúa anualmente en el área del estrecho de Gibraltar y sus accesos. Estas actividades fueron canceladas al suprimirse ambos ejercicios con motivo de la crisis de los Balcanes.

A partir de la toma de posesión del almirante Rapallo como COMEUROMARFOR la Fuerza ha desarrollado las siguientes actividades:

- *Tour* de adiestramiento y visita a países OTAN del norte de Europa, realizado por tres fragatas de España, Francia e Italia y un petrolero portugués, entre el 10 y 27 de abril, y durante el que se visitaron los puertos de Southampton (Reino Unido) y Den Helder (Holanda), en los que se efectuaron sendas exposiciones sobre EUROMARFOR a las autoridades navales respectivas y se organizaron conferencias de prensa y actos sociales diversos que contribuyeron a dar una adecuada visibilidad a la Fuerza. El *tour* finalizó en Brest, donde se entró para participar en la *preSail conference* del LINKED SEAS 2000. La visita a Casablanca inicialmente prevista al comienzo del *tour*, dentro del programa de acercamiento a los países del norte de África integrantes del Diálogo Mediterráneo, no pudo materializarse al no llegar a obtenerse de las autoridades marroquíes la autorización correspondiente para la escala.
- Participación en el ejercicio LINKED SEAS 2000, entre el 1 y 15 de mayo, en lo que constituyó la primera participación de la EUROMARFOR en un ejercicio OTAN de entidad. A lo largo del ejercicio participó junto a la EUROMARFOR una fragata turca.
- Participación entre el 17 y 27 de junio en el ejercicio EOLO 2000, el mayor ejercicio conjunto-combinado que organizan España, Francia, Italia y Portugal, y que en esta ocasión contó con la presencia de tres grupos de portaaviones, una fuerza anfibia con capacidad de proyección de una fuerza de desembarco de 1.800 infantes de marina y numerosas unidades menores, incluyendo unidades MCM. El mando táctico (COMGRUEUROMARFOR) de las unidades navales fue ejercido por el almirante del Grupo Delta, que izó su insignia a bordo del *Aragón*, buque que finalizaba de forma tan notoria su servicio activo en la Armada, ya que pocos días más tarde, el 17 de julio, causaba baja en el servicio activo.
- Finalmente, participación en el ejercicio TAPON 2000, en el que una agrupación de cuatro fragatas, al mando del comandante de la 31.ª Escuadrilla de fragatas participó bajo la bandera de EUROMARFOR entre el 17 y el 28 de septiembre, formando un *task group* al que se agregó una fragata británica, como ya había ocurrido anteriormente con ocasión del SWORDFISH 99.

Además de las anteriores actividades reales, en las que se ha confirmado reiteradamente la plena validez del concepto de la EUROMARFOR, entre los pasados 16 y 27 de octubre se realizó un ejercicio sintético de generación de fuerzas, el FGEX 2000, en el que se simuló y evaluó el proceso de generación de fuerzas para caso de crisis.

En lo que a un futuro inmediato se refiere y hasta septiembre de 2001, en que el ALFLOT hará entrega del mando de la Fuerza al almirante de la escuadra italiana (CINCNAV), está previsto que la EUROMARFOR participe en dos ejercicios navales, uno de ellos, el TRIDENT D'OR franco-italiano, y el segundo, el TAPON 01 español o el SWORDFISH portugués. Además está en fase de planeamiento un crucero de instrucción y buena voluntad por el Mediterráneo.

## **Evolución**

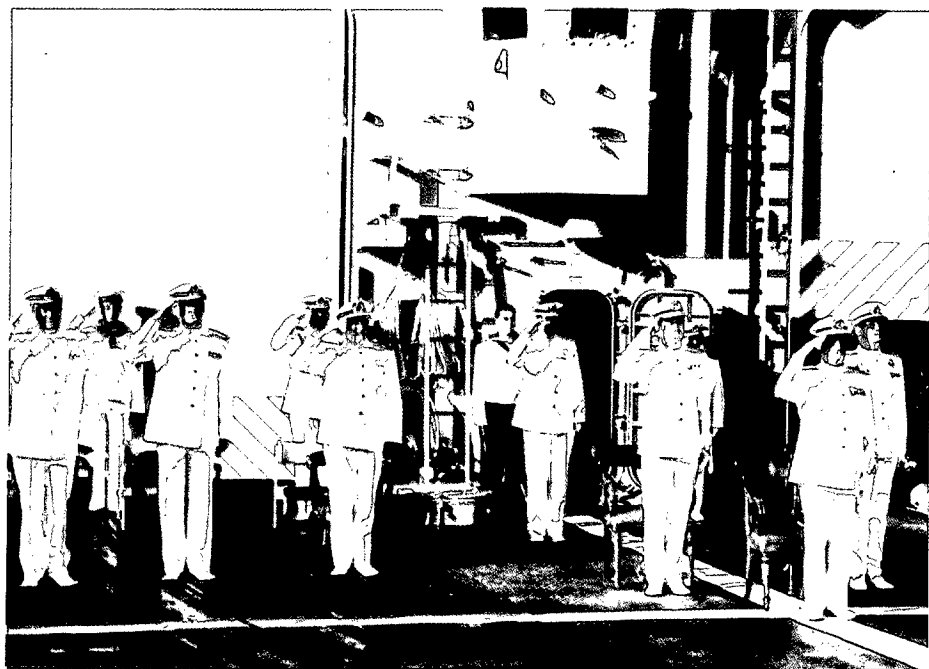
Desde su creación, hace poco más de cinco años, la EUROMARFOR ha experimentado un lógico desarrollo, tanto en su ámbito interno, esencialmente doctrinal, como en su proyección externa, de carácter fundamentalmente político.

Así, como consecuencia de la experiencia adquirida y generados e impulsados, en su mayoría, en el seno de la Célula Permanente, han ido surgiendo diferentes documentos relativos a procedimientos operacionales normalizados, empleo de medios para diferentes misiones (apoyo médico, evacuación de personal, control marítimo, despliegues preventivos, policía marítima, etc.), términos de referencia para personal, directivas de comunicaciones, empleo conjunto con EUROFOR, planes de adiestramiento quinquenales y otros muchos con los que se han ido regulando los diferentes ámbitos operacional, orgánico, logístico, de personal o inteligencia en que se enmarca la actividad de la Fuerza.

La necesaria continuidad que debe imprimirse a esta actividad ha marcado dos importantes cambios conceptuales sobre las disposiciones iniciales:

- La extensión del periodo de mando del COMEUROMARFOR hasta dos años.
- La integración de la Célula Permanente en el Cuartel General de EUROMARFOR desde el 1 de julio de 2000, corrigiéndose así el carácter inicialmente periódico con que, pese a su nombre, se activaba la Célula hasta dicha fecha.

La EUROMARFOR, tanto por sus misiones vocacionales como por sus posibles marcos de empleo, no podía tampoco permanecer ajena a la experimentación e implantación de nuevos conceptos. Así, se encuentra en fase de



Ceremonia de activación para TAPON 2000

desarrollo conceptual el de «Maritime Component Commander» (MCC), que ya ha sido experimentado en ejercicios de las eurofuerzas, el más reciente el pasado EOLO 2000.

También, en el marco de las operaciones conjuntas entre las eurofuerzas, el año 2000 ha contemplado una intensificación de las relaciones con la EUROMARFOR con sendos intercambios de visitas entre ambos comandantes y reuniones de trabajo de los respectivos estados mayores que continuarán celebrándose con carácter semestral.

En lo referente a los países integrantes de la Fuerza, ya hemos indicado al principio del presente artículo el carácter «abierto» de la EUROMARFOR. Así, en 1998, Grecia y Turquía solicitaron su adhesión en esta iniciativa, iniciándose un proceso que, hasta la fecha, se ha materializado con el envío ocasional de observadores tanto a la Célula Permanente como a los estados mayores de los sucesivos COMGRUEUROMARFOR, así como con la participación de unidades navales de ambos países en ejercicios y actividades de la Fuerza. En un futuro inmediato se prevé dar un paso más en el proceso con la admisión de observadores permanentes en el seno de la Célula.

Parte importante también de la política de la EUROMARFOR lo constituyen sus relaciones con la OTAN. Además de la mencionada participación de

unidades navales de EUROMARFOR en los ejercicios GALLURA 98, DESTINED GLORY 99 (anulado *in extremis*, como ya hemos dicho) y LINKED SEAS 2000, se ha solicitado la participación en el DESTINED GLORY 01 y STRONG RESOLVE 02. También se encuentra en fase de negociación el desarrollo de un acuerdo que regularice la participación de la EUROMARFOR en futuros ejercicios OTAN. Esta política de estrecha colaboración con la Alianza, que se traduce en un objetivo de participación anual en un ejercicio OTAN de importancia, no es más que el lógico reflejo de la propia vocación de EUROMARFOR, definida en el «marco de empleo» de su documento fundacional.

En este mismo espíritu de acercamiento y colaboración con la OTAN, se enmarcan otra serie de acciones, la más reciente de las cuales la constituyen las visitas realizadas al Reino Unido y Holanda, en abril del presente año, que ya he comentado.

Por último, pero no por ello menos importante, me referiré a las diferentes acciones de acercamiento iniciadas ante diferentes países del norte de África integrantes del Diálogo Mediterráneo en lo que constituye uno de los objetivos políticos esenciales para la EUROMARFOR desde su creación.

Ello es así no ya sólo por el carácter de instrumento esencial con que la EUROMARFOR ha sido identificada por la UEO para contribuir al proceso de diálogo y cooperación con los citados países, sino por la necesidad evidente de despejar las suspicacias que en los mismos suscitó la creación de la Fuerza.

Entre las diferentes acciones identificadas a tal fin, se considera que la de las visitas a puerto, dentro de la tradicional política naval de mostrar la bandera, es una de las más importantes, ya que permitiría los adecuados contactos con las autoridades locales y la posibilidad de clarificar la verdadera esencia de la EUROMARFOR mediante las oportunas conferencias divulgativas y ruedas de prensa. Nada se ha conseguido sin embargo en este terreno desde que, en 1997, se produjo la primera tentativa de visita a Túnez y Casablanca.

Otro aspecto de gran interés, por cuanto la cooperación militar significa como índice de distensión, sería la posibilidad de colaboración en el ámbito de ejercicios.

Algún tímido avance ha podido sin embargo conseguirse en el terreno de las visitas oficiales al Cuartel General de EUROMARFOR. En julio de 1999 el agregado de Defensa de Egipto y un representante de la embajada de Argelia ante Portugal visitaron el Cuartel General del COMEUROMARFOR de turno, el COMNAV portugués, en Oeiras. Posteriormente, durante el EOLO 2000, un número significativo de agregados de defensa y navales de los países del Diálogo Mediterráneo tuvieron ocasión de presenciar la operación NEO que se realizó en el polígono de adiestramiento de la sierra del Retín bajo la dirección del COMGRUEUROMARFOR.

## Breve prospectiva de futuro

¿Cuál puede ser, en el contexto expuesto, el futuro de la EUROMARFOR?

Dentro de la propia Unión Europea se están produciendo movimientos significativos en torno al futuro de la UEO. La probable disolución de ésta en el seno de la propia Unión Europea no restaría, sin embargo, validez al concepto de contribución al desarrollo de la ESDI con que la EUROMARFOR fue creada.

Por otra parte, la orientación de la Fuerza hacia las denominadas «Misiones Petersberg» la configura, con un marcado carácter de exclusividad, como un elemento idóneo y en total consonancia con el actual entorno mayoritario de las operaciones multinacionales, lo que le confiere un singular valor que se extiende al importante ámbito político de la distensión regional en el Mediterráneo.

En este último aspecto, le queda aún a la EUROMARFOR un importante camino por recorrer, a lo que quizá no sea ajeno el hecho de que, en sus cinco años de existencia, la Fuerza no haya participado en ninguna misión real de aquéllas para las que fue concebida, circunstancia que, de haberse producido, podría haber contribuido a disipar parte de las reticencias con que sigue siendo contemplada en el ámbito ribereño del norte de África. Una eventual «apertura» de los países norteafricanos a los intentos de aproximación de EUROMARFOR contribuirá también, sin duda, a lograr un mayor clima de distensión, tan deseable en la zona.

Ambos elementos —instrumentos de consolidación de la seguridad y defensa de Europa y herramientas de primer orden en la consecución de la estabilidad en el Mediterráneo— deben constituir garantía suficiente de un futuro prometedor para nuestra Fuerza Marítima Europea.

En la medida en que seamos capaces de continuar avanzando en el desarrollo de nuevos conceptos de empleo operativo, afiancemos las relaciones con otras organizaciones afines y seamos capaces de armonizar los esfuerzos comunes para continuar potenciando la Fuerza, estaremos avanzando de manera firme y decidida en la consolidación de la EUROMARFOR como elemento de referencia en el ámbito marítimo europeo.

En ello confiamos.



# INVESTIGACIÓN HIDROGRÁFICA Y OCEANOGRÁFICA DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA ESPAÑOLA (ZEEE) POR EL *HESPÉRIDES* (A-33)

Carlos CORDÓN SCHARFHAUSEN



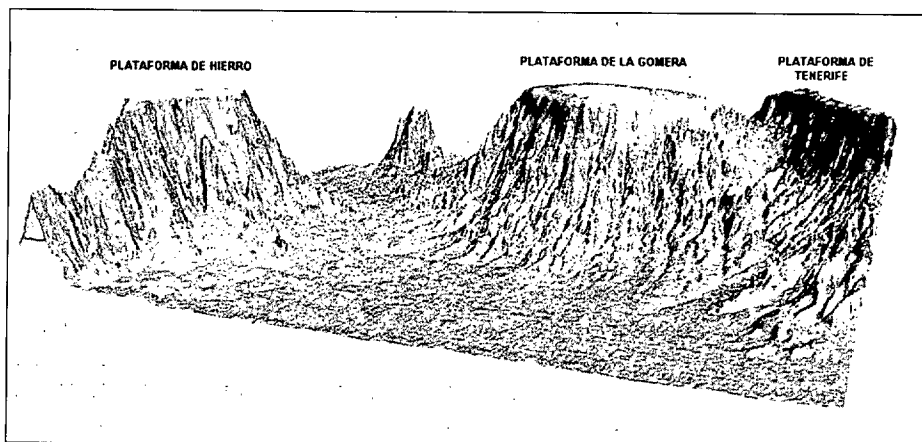
## Antecedentes

**P**OR acuerdo del Consejo de Ministros, de fecha 23 de abril de 1993, se dispuso que el buque de investigación oceanográfica *Hespérides* fuese utilizado durante un mes al año como plataforma de investigación para fines relacionados con la defensa nacional. En mayo y septiembre de ese mismo año se promulgan dos órdenes ministeriales, estableciendo el Plan de Investigación Hidrográfica y Oceanográfica de la Zona Económica Exclusiva Española (ZEEE), que es incluido en 1994 como un anexo del Plan Cartográfico de las Fuerzas Armadas.

El Plan ZEEE da prioridad a la obtención de datos batimétricos por medio de los sondadores multihaz que van cubriendo de modo continuo un ancho de barrido de tres a siete veces el valor de la profundidad, lo que permite obtener datos para la elaboración de la cartografía de grandes zonas marítimas en un periodo de tiempo relativamente corto.

En las campañas de los años 95, 96 y 97, los levantamientos se efectuaron en las islas Baleares, cubriéndose una zona de 42.800 km<sup>2</sup>. Sin embargo, en las campañas ZEEE del 98 y 99 que se efectuaron en las islas Canarias a solicitud y por Convenio por tres años con el gobierno de la Comunidad Autónoma de Canarias y el Ministerio de Defensa, se cubrieron 70.700 km<sup>2</sup>. La campaña ZEEE-2000 ha completado la parte más importante del área marítima alrededor del archipiélago, cubriendo su plataforma insular y las zonas más significativas e interesantes desde el punto de vista de la morfología, quedando sin cubrir algunas áreas muy profundas (de más de 3.500 m) y con llanuras abisales.

Si la hidrografía es prioritaria, el magnífico equipamiento científico multidisciplinar del *Hespérides* permite cubrir simultáneamente otros importantes objetivos en el campo de la oceanografía, geofísica y geología marina, efectuándose la medición de parámetros relativos a la constitución de los sedimentos superficiales (por medio de una sonda acústica paramétrica de baja



Reconstrucción tridimensional de las plataformas insulares de El Hierro, La Gomera y de Tenerife. Vista desde el sudeste. Obsérvese un volcán submarino.

frecuencia TOPAS), geomagnetismo y gravimetría (permite hacer inferencia acerca de la estructura geológica del subsuelo marino), masas de agua (correntímetro doppler hasta 400 m de profundidad, perfiles de temperatura y velocidad del sonido en función de la profundidad, medición en continuo de la temperatura, salinidad, fluorescencia o toma de muestras de agua del mar a cinco metros de profundidad). Es decir, el *Hespérides* lleva a cabo un registro continuo de múltiples datos que no perturben la velocidad del barco o lo obliguen a pararse en estación cuando recorre las líneas de sonda.

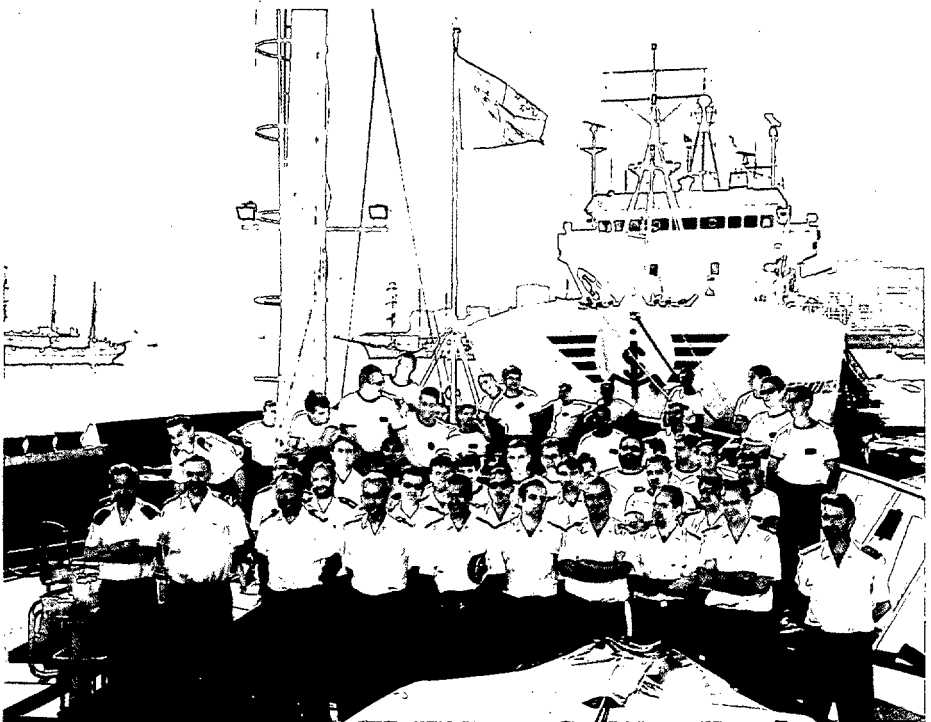
Son responsables del cumplimiento de los objetivos propuestos: el Instituto Hidrográfico de la Marina (IFIM) en cuanto a la adquisición y procesado de los datos necesarios para la producción de cartas náuticas y de la información hidrográfica y oceanográfica de interés para la defensa, y el Instituto Español de Oceanografía (IEO) del conocimiento de las características geológicas, geofísicas y morfológicas del fondo oceánico, de las características físicas y químicas de las aguas suprayacentes, y de biología, enfocado a la exploración y posible explotación de los recursos marinos renovables y no renovables.

Las campañas ZEEE son un ejemplo de la sinergia que se produce entre distintos organismos en la aproximación multidisciplinar en la investigación en ciencias del mar; y así, el IHM es responsable de la batimetría e hidrografía (información geográfica marina), el IEO de la morfología y sedimentos del lecho marino, la Universidad Complutense de Madrid de los estudios gravimétricos, el Real Observatorio de la Armada (ROA) del geomagnetismo; además en esta campaña ZEEE-2000 hay embarcados investigadores y becarios de la Universidad de Las Palmas, Universidad de Cádiz (UCA), Instituto Tecnológico y Geominero de España (ITGE) y de la Universidad Politécnica de Madrid.

## El buque de investigación oceanográfica (BIO) de la Armada *Hespérides* (A-33)

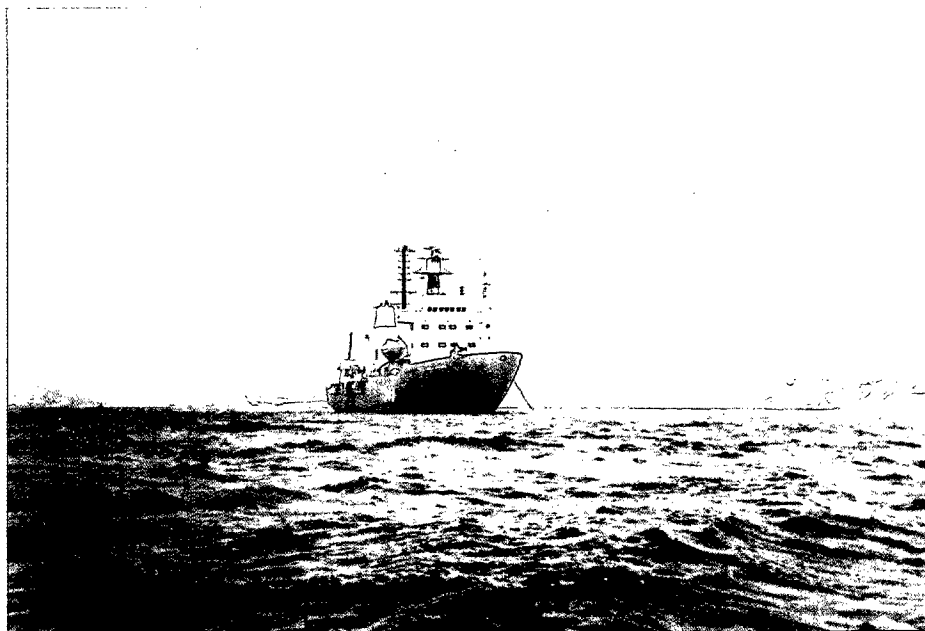
El BIO *Hespérides* ha sido construido por la factoría de Cartagena de la Empresa Nacional Bazán con la partida presupuestaria aprobada el 24 de diciembre de 1987 dentro del entonces ministerio de Educación y Ciencia, autorizando en Consejo de Ministros (21 junio 1988) al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) a «disponer» la construcción de un buque oceanográfico con capacidad antártica, dentro de sus créditos de inversión aprobados, y al Ministerio de Defensa a «contratar» la construcción del citado buque, correspondiéndole la dirección e inspección de la obra, que una vez terminada quedaría integrada en el Ministerio de Defensa, para lo cual sería dado de alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada, quien proporcionaría su dotación. En el citado Consejo de Ministros se acordaba la constitución de un órgano interministerial de planificación de campañas al que serían sometidas para su aprobación todas las propuestas de campañas a realizar por el buque.

El *Hespérides* fue entregado a la Armada el 16 de mayo de 1991, causando alta esa misma fecha en su Lista Oficial de Buques. En el momento de redac-



Dotación del *Hespérides* al inicio de la IX campaña antártica 1999-2000.





*Hespérides* fondeado dentro del cráter del volcán Puerto Foster de isla Decepción.

tar estas líneas (6 de octubre de 2000) ha desarrollado con éxito 68 campañas científicas, nunca ha faltado a su cita anual con la Antártida en los veranos australes (su X campaña antártica será la próxima 2000/2001), realizando un total de 2.194 días de mar (el máximo anual fue de 263 días en 1999), siendo el primer barco español en atravesar el Círculo Polar Antártico (febrero de 1993). Son cifras que impresionan, porque detrás de ellas está la labor callada y cotidiana de las distintas dotaciones de la Armada que han ido relevándose desde ese ya lejano mes de marzo de 1991 en que efectuó su primera salida a la mar.

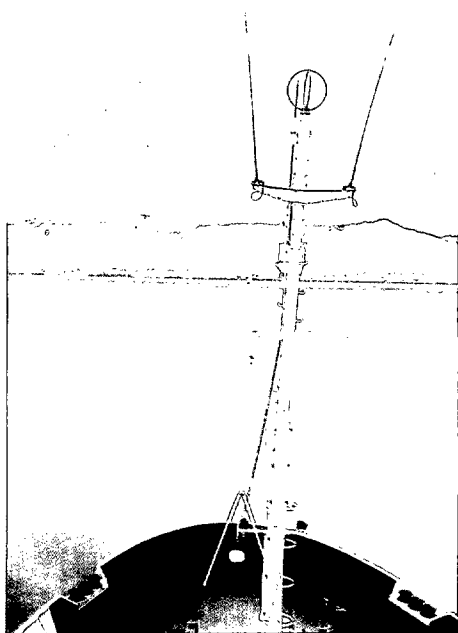
Estamos pues ante un buque excepcional en el más amplio sentido de la palabra. Es el único buque español de investigación en ciencias marinas con capacidad polar (diseñado específicamente para operar en la zona antártica durante el verano austral hasta los 65° de latitud sur, y cumplir con los compromisos asumidos por España como miembro consultivo desde 1988 —de pleno derecho con voz y voto— del Tratado Antártico), un equipamiento científico multidisciplinar extraordinario de geología y geofísica marina, hidrografía, oceanografía física y química, de biología marina sin parangón en España, y muy especialmente en su equipamiento de ecosondas (dos multihaz, biológica, paramétrica para sedimentos, y monohaz de precisión), y en su equipamiento para campañas de sísmica multicanal de reflexión, utilizando

una gran potencia de cañones de aire Bolt (similar a algunos buques comerciales de exploración de hidrocarburos), y un conjunto hidrofónico remolcado de 96 canales y 2,5 km de longitud, el empleo de sismómetros oceánicos de fondo para sismica de refracción de gran ángulo y poder de penetración en la corteza. Además, por su eslora, autonomía y tonelaje, es el único BIO español con capacidad oceánica real (lo que se denomina buque azul), que le permite operar sin ningún tipo de apoyo en cualquier mar u océano del globo (tan sólo le queda por navegar por el Índico y por el océano Glacial Ártico). Con ser singular en todo lo apuntado anteriormente, quizá su aspecto más relevante sea el ser el único buque español de investigación en ciencias marinas abierto a la participación de cualquier grupo científico o investigador español, o de la Unión Europea, participación que se hace en base exclusivamente al mérito científico del proyecto presentado y su adecuación a las prioridades marcadas por el Plan Nacional de Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica (I+D+I), que se coordinan en el Ministerio de Ciencia y Tecnología y son evaluadas por la Agencia Nacional de Evaluación y Proyectos (ANEP).

Por todo lo expuesto, no es de extrañar que el *Hespérides* sea una de las tres únicas grandes instalaciones científicas nacionales junto con el Gran Telescopio de Canarias (GTC) en la isla de La Palma y la Base Antártica Española (BAE) Juan Carlos I en isla Livingston. La actual Comisión de Gestión (científica) del *Hespérides* está formada por representantes del Ministerio de Ciencia y Tecnología, del de Defensa, de la Armada (el comandante del buque), IEO, Secretaría General de Pesca, CSIC, Consejo de Universidades, y del Instituto Nacional de Meteorología (INM).

### La importancia de las políticas marítimas nacionales

En las sociedades más avanzadas de este cambio de siglo, la ciencia y la tecnología, junto a la capacidad de innovación, constituyen los elementos básicos para el progreso de las naciones y para atender las demandas sociales, económicas y culturales (de generación del conocimiento) de sus ciudadanos. España, en su condición de nación marítima impuesta por la geografía (una península, dos ciudades autónomas unidas por el mar y varios archipiélagos), la historia (el mayor imperio marítimo de la humanidad por su extensión, lejanía y duración), su cultura milenaria vinculada al Mediterráneo y al Atlántico, la mayor parte de la población viviendo en la zona costera, el gran peso económico del insustituible transporte marítimo, la importancia económica de la pesca en la dieta, el creciente desarrollo de la acuicultura, la creciente demanda del sector turismo, por la calidad de nuestras playas, aguas marítimas, la creación de infraestructuras relacionadas con el ocio y los deportes náuticos, todo ello debería llevar aparejada una política marítima nacional que primara y concediera gran importancia a los aspectos marítimos enunciados,



El *Hespérides* en el canal de Beagle en derrota hacia Ushuaia («la bahía de las aguas tranquilas», en lenguaje de los indios patagones).

que afectan a instituciones y agentes de muy diversa naturaleza, tanto pública como privada (los denominados Organismos Públicos de Investigación —OPIs—, empresas, ministerios de la Administración pública, educación y universidades, transportes, comunicaciones, obras públicas, defensa, interior, economía y hacienda, industria, comercio, cultura y deportes, asuntos exteriores, agricultura y pesca, medio ambiente). ¿Es realmente consciente la nación española de su carácter marítimo y de las ventajas y riesgos que conlleva?

De lo expuesto se deduce que el mayor reto a que nos enfrentamos es un problema de concienciación de la sociedad y de colaboración, cooperación y coordinación de muy diversas instituciones y organizaciones del Estado (de las comunidades autónomas, de la administración local y de las propias empresas) para lograr la

integración y aprovechamiento de los recursos disponibles de una forma eficiente y eficaz para lograr una investigación científica de calidad en ciencias y tecnologías marinas, que asegure el desarrollo sostenido de generación de conocimientos que incrementen el bienestar social y cultural de los ciudadanos y que mejore la competitividad de nuestras empresas a través de la innovación tecnológica. Por eso, el Plan Nacional para 2000-2003 se denomina de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica, enfocado, en lo que atañe a la política marítima, a la gestión y sostenimiento de los ecosistemas marinos para que no mermen la posibilidad de uso futuro.

¿Cómo contribuye la Armada a este Plan Nacional? En primer lugar, apoyando logísticamente al *Hespérides* posibilitando su operatividad tan extraordinaria, y, lo más importante, proporcionándole y pagando una dotación de 57 profesionales embarcados, que tiene que extraer de sus escasos recursos de personal, y por tanto dándole prioridad sobre otras unidades. Además, contribuye a la ciencia por medio de personal del IHM y del ROA que cada vez se integra y colabora más en campañas científicas con diversos grupos de investigación españoles y extranjeros. Pero, sin duda, la mayor contribución a la ciencia y a la sociedad española lo hace por medio de las campañas ZEEE.

## Contribución de las campañas ZEEE a la política marítima nacional

Las campañas ZEEE del *Hespérides* proporcionan una información esencial sobre las características geográficas, geológicas y geofísicas del fondo marino, de las corrientes y mareas, y de algunas de las características físicas del mar suprayacente, básicas para cualquier estudio de ciencias del mar, para la infraestructura del transporte marítimo, favoreciendo la seguridad, eficacia y economía de la navegación como ayuda a la salvaguarda de la vida humana y las propiedades marítimas, facilitan la protección y gestión del medio ambiente, fomentan el desarrollo sostenido y sostenible de las zonas marítimas españolas, prestan su apoyo a las distintas administraciones y organismos nacionales y a la actividad e industria pesquera.

La necesidad de disponer de esta información, que hemos calificado como esencial y básica, es lo que llevó a la creación de los servicios hidrográficos nacionales, siendo nuestro IHM uno de los primeros, pues ya es una institución bicentenaria (sus antecedentes históricos se remontan a principios del siglo XVI con la creación de la Casa de Contratación de Sevilla y del cargo de piloto mayor). El gran salto cualitativo producido por el *Hespérides* ha sido disponer de tecnologías marinas de última generación, que le permiten obtener y procesar datos hidrográficos y oceanográficos de gran calidad, precisión, con cobertura total del fondo, información esencial para la generación del conocimiento, y básica para cualquier estudio o campaña científica de las múltiples que forman las distintas ramas del árbol de la ciencia del mar.

El transporte marítimo es la red internacional con mayor peso económico, de mayor volumen de carga y más vulnerable, pues el 80 por 100 de todo el comercio exterior mundial se efectúa por vía marítima. De hecho, la protección de las líneas de comunicación marítimas constituye una de las principales misiones de cualquier marina de guerra, y el dimensionamiento del número de escoltas y buques de guerra de minas necesarios se hace en función de este cometido prioritario. En tiempo de paz, el requerimiento básico del tráfico marítimo es disponer de una cartografía fiable, precisa, adecuada y actualizada con cartas náuticas modernas (electrónicas o digitalizadas), derroteros, libros de mareas, etc., que permitan una navegación segura y la elección de las derrotas más cortas, pues la falta de información precisa obliga a los grandes buques a elegir derrotas más largas y evitar entrar en puertos cuyos accesos son dudosos. Tanto es así que el Convenio para la Seguridad en la Mar, SOLAS, considera que un buque no está listo para navegar si no dispone de cartas náuticas actualizadas para su derrota prevista, de recalada y portulanos de los posibles puertos y fondeaderos de arribada.

La información obtenida en las campañas ZEEE es necesaria para la administración de la zona marítimo-costera, para el mantenimiento, dragado, limpieza y desarrollo de los puertos (diques de abrigo, varaderos, espigones, etc.), el control de la erosión de la zona marítimo-terrestre, delimitación de

áreas para deportes náuticos y ocio marítimo, turismo (calidad de los servicios, de las aguas y playas), zonas adecuadas para depuradoras y canalización de aguas residuales, plantas desalinizadoras, vertederos industriales, ubicación de los vertederos de explosivos, zonas permanentes de ejercicios para buques de guerra y submarinos, emplazamiento de piscifactorías, cetáreas, bateas para mejillones, jaulas de engorde de peces, granjas de acuicultura, arrecifes artificiales para las reservas de pesca, zonas de extracción de depósitos minerales, movimientos de arena, arrecifes de protección de playas, proyectos de nuevas infraestructuras portuarias, instalaciones en alta mar (plataformas, islas artificiales), y para el estudio del tendido de tuberías y cables submarinos.

La campaña ZEEE es fundamental para el estudio de la exploración y explotación de los recursos marinos renovables y no renovables. Aquí conviene recordar que el Convenio de Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (UNCLOS) que entró en vigor en 1994 determina que las naciones tienen un plazo de 10 años para someter sus reclamaciones para extender el límite de sus ZEEs más allá de las 200 millas náuticas, hasta un máximo de 350 millas, teniendo que basar sus reclamaciones en la batimetría (situación del veril de los 2.500 metros de profundidad), la forma y cambio de pendiente del margen continental y de la características geológicas del lecho marino (presencia de sedimentos). Los servicios hidrográficos nacionales (en nuestro caso el IHM) son los únicos organismos competentes (única fuente reconocida como oficial) para proporcionar la información para documentar dicha reclamación, que tiene que presentar y negociar nuestro Ministerio de Asuntos Exteriores para el trazado de los límites de nuestra ZEEE. Probablemente, la única zona susceptible de reunir las condiciones citadas anteriormente y que no están sujetas a litigio con nuestros países vecinos sea la parte occidental de la ZEEE de Galicia, por lo que posiblemente, ya que corren los plazos, la próxima campaña de la ZEEE sea en las aguas atlánticas, denominadas *mar de hommes* en la lengua de Rosalía de Castro.

La campaña ZEEE es de interés para defensa porque la Armada es un usuario muy importante de los datos hidrográficos obtenidos para la selección de las derrotas y canales a seguir por el tráfico marítimo en tiempo de guerra o amenaza de minas, playas aptas para los desembarcos anfibios, cartas de náuticas, de precisión y especiales para submarinos; en general, para cualquier operación aeronaval marítima es necesario disponer de datos oceanográficos, hidrográficos y de acústica submarina actualizados y precisos, que posibiliten el planeamiento de misiones y de los factores ambientales que pueden incidir en la eficacia de armas y sensores, sobre todo en vista del actual giro estratégico hacia las denominadas operaciones marítimas de litoral, fundamentales para cumplir con las misiones de la Armada y de su Infantería de Marina. Este nuevo escenario estratégico marítimo litoral, de respuesta a situaciones de crisis, operaciones para la implementación de la

paz y de operaciones de ayuda humanitaria, ha llevado a la OTAN a la creación de una organización de Evaluación Ambiental Rápida (*REA-Rapid Environmental Assessment*) que forma parte de su concepto para operaciones (CONOPS) marítimas.

## Conclusión

Los datos e información obtenida en las campañas ZEEE del *Hespérides*, con independencia de su valor intrínseco para fomentar e impulsar el desarrollo económico y de la ciencia de ámbito marítimo, es de interés para la defensa y para nuestros aliados de la OTAN y, por tanto, de interés público nacional, lo que demuestra el acierto de haber sido la única campaña científica plurianual del *Hespérides*, sin que sea necesaria su evaluación anual por la ANEP.

La Armada debe tener un firme compromiso de mantener una posición de liderazgo en hidrografía y oceanografía que permita afrontar con éxito las operaciones aeronavales del futuro, y para ello debe buscar y fomentar la colaboración y cooperación con la comunidad científica española y europea, incluyendo las universidades, los organismos públicos de investigación (OPI) y las empresas, para, entre todos, conseguir que España tenga un papel preponderante en la investigación científica, desarrollo e innovación tecnológica (I+D+I) marinas.

## BIBLIOGRAFÍA

- DUARTE M., Carlos; TINTORÉ, Joaquín, y otros: *La Investigación en ciencias marinas en España*. Madrid 1999, editado por Ministerio de Educación y Cultura.
- Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología: *Resumen del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación Tecnológica 2000-2003*. Madrid 2000, editado por la Presidencia del Gobierno (OCYT).
- Organización Hidrográfica Internacional (OHI): *Las Políticas Marítimas Nacionales y los Servicios Hidrográficos*. Mónaco 1999, Bureau Hidrográfico Internacional.
- Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM): *Plan de Investigación Hidrográfica y Oceanográfica de la Zona Económica Exclusiva Española —islas Canarias, campaña ZEE-00—*. Cádiz, 2000.
- PARDO DE DONLEBÚN MONTESINO, Manuel: *El Plan de Investigación Hidrográfica y Oceanográfica de la Zona Económica Exclusiva Española: La Exploración del siglo XXI*. Artículo en la REVISTA GENERAL DE MARINA de octubre de 1998.
- G. GAFFNEY II, Paul: *Ocean Science and Technology at the Office of Naval Research (ONR)*. artículo publicado en la revista *Sea Technology*. Enero 1997.
- NATO: *Maritime Rapid Environmental Assessment Concept for NATO Operations. Enclosure Unclassified*. MCM-XXX.00.
- FERNÁNDEZ DE LA PUENTE, José M.: *Antecedentes Históricos del Instituto Hidrográfico*. Artículo publicado con motivo de la Expo-92.

## AVISO A LOS SUSCRIPTORES DE LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

---

Se comunica a todos nuestros lectores que para el año 2001 la suscripción anual a la RGM mantiene el precio de 2000 (IVA y gastos de envío incluidos):

España	<b>2.475 Ptas.</b>	<b>14,87 €</b>
Unión Europea	<b>3.256 Ptas.</b>	<b>19,56 €</b>
Otras naciones	<b>3.355 Ptas.</b>	<b>20,16 €</b>

El importe del número mensual es:

España	<b>275 Ptas.</b>	<b>1,65 €</b>
Unión Europea	<b>350 Ptas.</b>	<b>2,10 €</b>
Otras naciones	<b>375 Ptas.</b>	<b>2,25 €</b>

En 2001 la RGM editará diez números (dos de ellos extraordinarios: enero-febrero y agosto-septiembre). Dichos números tendrán el mismo precio que los restantes.

También les informamos que pueden domiciliar el pago de su suscripción rellenando todos los datos que abajo se indican, y remitiéndolos a: REVISTA GENERAL DE MARINA, calle Montalbán, 2 - 28071 MADRID. O bien comunicándolo a nuestro teléfono (91) 379 51 07, Fax (91) 379 50 28 o por correo electrónico: [alregemar@ext.mde.es](mailto:alregemar@ext.mde.es)

D. \_\_\_\_\_ les comunica que a partir del día de la fecha le sea domiciliado el importe de la suscripción a la RGM a través de la cuenta número.

ENTIDAD	OFICINA	DC	N.º CUENTA

FECHA Y FIRMA



## HISTORIAS DE LA MAR

### EL CRUCERO CANARIAS, BUQUE INSIGNIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA, VEINTICINCO AÑOS DESPUÉS DE SU RETIRADA

Dionisio GARCÍA FLORES



El *Canarias* fue, durante casi cuarenta años, el buque insignia de la Armada. Por ello, se le podría justamente considerar como el buque más representativo de la Armada española del siglo xx. A los 25 años de su retiro, es justo recordar su largo historial bélico y lo que significó durante todo ese tiempo para la Armada.

El *Canarias* era un representante de los cruceros tipo *Washington*, contruidos siguiendo las normativas impuestas por el Tratado de Washington de 1922 para la limitación de peso y armamento de los buques de cada potencia de la época. Estas limitaciones influyeron decisivamente en sus diseños. Basados en un proyecto inglés, este tipo de cruceros no debía sobrepasar las 10.000 toneladas de peso y tener como artillería principal piezas en torno a los 20 cm de calibre, lo que les dotaba de unas características que algunos tratadistas de la época ya consideraban poco adecuadas, como así se demostró posteriormente.

Mediante la Ley de 13 de julio de 1926, en el marco del plan de rearme naval, España dispuso la construcción de tres de dichos cruceros, que llevarían





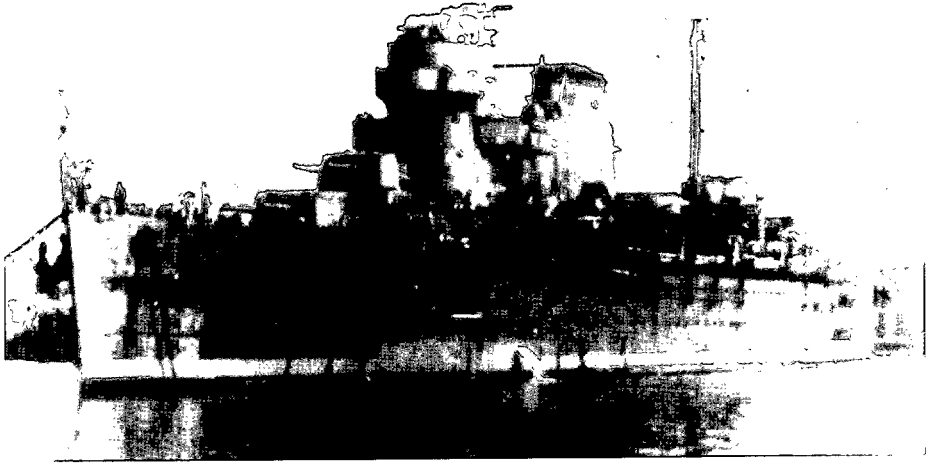
Ceremonia de la botadura del crucero *Canarias*. (Foto: colección E. N. Bazán)

los nombres de *Canarias*, *Baleares* y *Ferrol*. Dificultades presupuestarias hicieron que el último nunca llegara a ser construido. Los tres cruceros fueron presupuestados en 87 millones de pesetas cada uno. Los planos de los dos cruceros fueron diseñados por el astillero Armstrong de Gran Bretaña y construidos en Ferrol. Sus líneas eran parecidas a las de los cruceros ingleses clase *Kent* y *London*, de los cuales se diferenciaban principalmente por tener una única chimenea, en la que confluían los conductos de combustión de las calderas de proa y popa. La torre de mando también era diferente, con varias plataformas adosadas. La dirección de tiro se encontraba en una pequeña torre situada a popa. La proa era algo alzada y la popa redondeada y entrante en su parte superior.

La protección estaba constituida por una faja en la línea de flotación de 51 mm de espesor en la zona central y que se reducía a 37 mm en los extremos de la misma. Alrededor de los pañoles de munición para las torres de 203 mm había una coraza de 100 mm, que se repetía por debajo de la faja mencionada alrededor de los pañoles de munición para los cañones antiaéreos. Sin embargo, su principal defecto era que carecían de coraza horizontal.

El armamento original estaba constituido por ocho cañones de 203,21/30 mm en cuatro torres dobles, dos a proa y dos a popa. Los cañones serían construidos en la factoría de San Carlos, excepto la primera torre del *Canarias* que vendría directamente de Gran Bretaña. Para protección antiaérea contarían con ocho cañones Vickers de 120/45 mm y ocho de 40 mm. A este armamento había que sumar 12 tubos lanzatorpedos, en cuatro grupos de tres, dos por cada banda, fijos y transversales, en cubierta al lado del casetón de proa. Contaba además con dos morteros lanzacargas de profundidad.

Los dos buques, *Canarias* y *Baleares*, fueron mandados construir definitivamente el 31 de mayo de 1928, colocándose las quillas en la Constructora Naval Ferrolana el 15 de agosto del mismo año. El *Canarias* fue botado el 28 de mayo de 1931, siguiendo el *Baleares* el 20 de abril de 1932.



El crucero durante la segunda guerra mundial, con dos grandes banderas nacionales pintadas a proa y a popa

Tras numerosas críticas y polémicas respecto al concepto en sí de estos buques, y con numerosos retrasos en su construcción, el *Canarias* llevó a cabo las primeras pruebas en el mar en 1934. De este modo, al estallar la guerra civil en 1936, ambos buques seguían en las gradas ferrolanas esperando su terminación.

### Estalla la guerra

Los dos cruceros, aún en grada y sin terminar, quedan en el bando nacional que los necesita urgentemente en el Estrecho para proteger a su escasa flota y su vital puente marítimo con Marruecos. Se nombra como primer comandante del buque al capitán de navío Francisco Bastarreche, cuya primera preocupación es alistar lo más velozmente al *Canarias*. Tras un rápido alistamiento y puesta a punto, y reuniendo a una variopinta tripulación, parte para el estrecho de Gibraltar el 27 de septiembre de 1936. El buque salió sin sus cañones antiaéreos originales, acoplándosele seis de 101,6 mm desmontados del acorazado *España*, que no resultaron muy útiles. Igualmente la dirección de tiro para las piezas de 203 mm no era la apropiada, ya que se tomó de una de las baterías de costa de Ferrol. Sin una tripulación adecuada, hubo que reunir

rápida a una tripulación formada por lo más variopinto que se pudo encontrar. A pesar de todos estos inconvenientes, el *Canarias* era el buque más potente de ambos bandos en lucha. Tenía mayor desplazamiento, alcance, potencia motriz, velocidad y poder artillero que cualquiera de los cruceros de la República.

## Primer combate

El 29 de septiembre de 1936 el *Canarias* llega al estrecho de Gibraltar. A las 05.30 horas vio un destructor a 30.000 metros que resultó ser el *Almirante Ferrándiz*. El *Canarias* comenzó a abrir fuego a 21.000 metros, pero los primeros impactos se hicieron a 16.000, incendiando y hundiendo el buque. El *Canarias* recogió posteriormente a 31 supervivientes del destructor.

Los días siguientes los pasó el *Canarias* en el Estrecho escoltando convoyes en el Mediterráneo o acosando al *Gravina* en el puerto de Casablanca. Durante octubre y noviembre efectúa bombardeos a las poblaciones costeras del Mediterráneo, como Rosas, Almería o Barcelona. El 11 de noviembre hunde el transporte *Manuel* y el 12 apresaa al buque *Ciudadela*. En los días posteriores continúa el acoso a los mercantes con ayuda para la República, apresando el 30 de noviembre al buque soviético *Kharkov* y hundiendo el 14 de diciembre al *Konsomol*.

A finales de 1936 el *Canarias* coopera en las operaciones de Málaga, bombardeando la costa. La actividad del *Canarias* fue incesante durante toda la guerra, pasando apenas tres días por mes en puerto. El día 13 de febrero colisiona con el mercante *Plus Ultra*, haciendo que el crucero se dirija a Ferrol para reparar y preparar la próxima campaña.

## En el Cantábrico

En marzo de 1937 comienza para el *Canarias* la campaña en el mar Cantábrico. Ahora con el capitán de navío Salvador Moreno como comandante recibió la orden de capturar un convoy que proveniente de Bayona, trataba de alcanzar la costa. Debido al mal tiempo el crucero sólo pudo localizar a uno de los barcos, el *Guipúzkoa*, sobre el que abrió fuego a 7.000 metros, obligándolo a encallar envuelto en llamas. Posteriormente, el *Canarias* avistó al *Galdamés* y su escolta, disparando sobre ellos. El *Galdamés* fue echado a pique mientras el bou armado *Donostia* consiguió hacerle varios impactos al *Canarias* sin graves consecuencias.

El 8 de marzo, el *Canarias* consigue apresar al *Mar Cantábrico*, dejándole en llamas. Posteriormente una tripulación del crucero al mando del teniente de navío Alfredo Lostau, en una acción heroica, se hizo con el buque, a pesar del

riesgo de explosión, y lo llevó a puerto. Por esta acción Lostau recibió la Laureada de San Fernando.

De nuevo en el Mediterráneo, los cruceros nacionales trataron de dar caza a la flota republicana. El 25 de abril encontró al destructor *Sánchez-Barcáiztegui* sobre el cual abrió fuego hasta que se refugió en Cartagena.

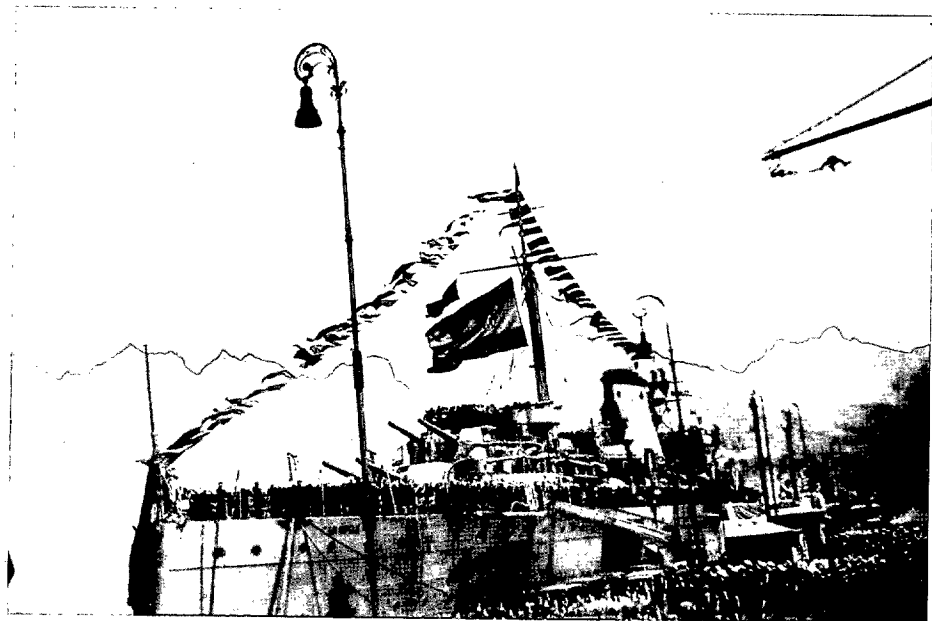
Durante los siguientes meses algunas reformas fueron introducidas en el *Canarias*, como nueva artillería y direcciones de tiro procedentes de Italia. Los cruceros nacionales pasaron el resto del año bombardeando objetivos costeros. El 10 de octubre de 1937 toma el mando del *Canarias* el capitán de fragata Rafael Estrada. En esa época se reestructura la flota nacional, pasando el *Canarias* a formar parte de la división de cruceros al mando del contralmirante De Vierna.

El 6 de marzo de 1938 es hundido el hermano gemelo del *Canarias*, el *Baleares*. El 21 de agosto el *Canarias*, junto con otros buques nacionales, parte de Palma a la caza del destructor *José Luis Díez*, que trataba de llegar a Cartagena procedente de Francia. A las 0257 horas del día 27 de agosto el *Canarias* encuentra al destructor a la altura de Ceuta, abriendo fuego y consiguiendo un impacto sobre el buque, que logró escapar en la oscuridad y dirigirse a Gibraltar, donde el *Canarias* le vigiló esperando su salida durante algún tiempo.

El *Canarias* daba prácticamente por despedida la contienda durante la revista naval celebrada en Tarragona en febrero de 1939. Con la guerra concluida, y el brillante historial del crucero en sus campañas, el *Canarias* quedó como la unidad más potente de la menguada flota española, y como buque insignia continuaría hasta el final de sus días.

## La posguerra

En febrero de 1940 el *Canarias* recibía en el puerto de Santa Cruz de Tenerife su bandera de combate, dada por suscripción popular. El crucero *Canarias*, al igual que los demás buques importantes de la Armada española, pintó durante la segunda guerra mundial en sus laterales la bandera española con grandes dimensiones, a fin de que los buques de los países contendientes pudieran identificar claramente a larga distancia la nacionalidad de los buques españoles. Una de las misiones más destacadas que llevó a cabo el crucero *Canarias* durante este periodo fue el intento, en mayo de 1941, de rescatar cualquier posible superviviente del acorazado alemán *Bismark* tras su encuentro con los buques aliados en el Atlántico. A petición de la Marina alemana, zarpó el 27 de mayo 1941 del puerto de Ferrol, al mando del capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal. El *Canarias* se dirigió hacia la zona del hundimiento, donde sólo pudo encontrar los cadáveres de dos marineros alemanes, los cuales fueron de nuevo lanzados al mar con todos los honores militares.



Santa Cruz de Tenerife, 5 de mayo de 1940, entrega de la bandera de combate al crucero *Canarias* (Foto: colección J. Gómez-Pablos).

No obstante, el *Canarias*; al igual que el resto de la flota española, permaneció en estado de alerta durante toda la segunda guerra mundial, especialmente en noviembre 1942 cuando, mediante la operación Torch, los aliados invadieron el norte de África.

Durante los años posteriores, las únicas modificaciones a las que fue sometido el crucero consistieron en completar su artillería antiaérea con piezas alemanas de 37 mm, fruto del denominado plan Bär (Oso), firmado en 1943 con Alemania. Durante el periodo comprendido entre 1949 y 1950 en los despachos del Ministerio de Marina se contempló un proyecto llamado número 66, mediante el cual se proponía la transformación del *Canarias* en un portaaviones de escuadra. Aunque avanzado en el diseño de los planos, el proyecto presentaba numerosos interrogantes, por lo que, tras un breve estudio, se abandonó definitivamente.

## El crucero se moderniza

Entre 1952 y 1953 el *Canarias* fue sometido a algunas obras de mejora que afectaron a su aspecto exterior. La más llamativa fue el desdoblamiento de su chimenea truncada, original de estos buques, recuperando de este modo el



El *Canarias* en los años 50 tras su transformación.

diseño original del modelo. Sin embargo, esta doble chimenea daba un aspecto más «clásico» y menos airoso que la chimenea original. Tras la firma de los acuerdos entre España y Estados Unidos en 1953 tomaba cuerpo el denominado Programa de Modernización de Buques de la Armada. Con la aprobación de los fondos de dicho programa se pretendía hacer frente a la modernización de 47 unidades de la Armada española, entre ellas el crucero *Canarias*.

El programa de modernización preveía embarcar cuatro cañones de 76,2/50 mm norteamericanos, dos del modelo automático Mk-34 con director de tiro asociado Mk-63, y los otros dos del tipo semiautomático Mk-26 con director radar Mk-52 y Mk-51. Igualmente se proponía la inclusión de cuatro cañones antiaéreos Bofors L/70 de 40 mm, dirigidos por elementos de puntería de la misma firma. Igualmente, en el proyecto inicial, se preveía la instalación de tres montajes dobles Oerlikon Mk-24 de 20 mm, en sustitución de las piezas antiaéreas de origen alemán. Para la acomodación de estas piezas, se pensó también en desinstalar alguno de los montajes artilleros de 120 mm de proa. Finalmente no fue necesario. Dentro del campo electrónico, estaba prevista la instalación de un radar de exploración de superficie SG-6b y otro de descubierta aérea MLA-1, más un sistema IFF y equipos de comunicaciones reforzados para ejercer mejor su papel como buque insignia de la flota. Sin embargo, todos estos planes fueron quedando relegados, en parte por la oposición de algunos altos oficiales a los trabajos pretendidos, y en parte debi-

do a que las direcciones de tiro norteamericanas eran incompatibles con los montajes españoles. Finalmente se abandonaron dichos planes de modernización a pesar de que buena parte del material ya estaba comprado, siendo posteriormente instalado en otros buques de la Armada. No obstante, el buque adquirió radares de exploración aérea y de superficie y modernizó sus equipos de tiro y comunicaciones. En esa época, el *Canarias* recibe el numeral C-21, del que ya no se desprendería hasta su baja.

## La guerra de Ifni

El *Canarias* tuvo su última prueba de fuego durante el conflicto de Ifni-Sáhara. Antes de que comenzaran las hostilidades en Ifni, el crucero *Canarias* se encontraba a principios de noviembre de 1957 en el puerto de Palma de Mallorca, donde recibió la orden de salir hacia Ceuta para embarcar a la sexta bandera de la Legión, cosa que hizo el día 5. El 27 de noviembre, hizo frente a los ataques que bandas armadas marroquíes estaban llevando a cabo sobre territorio de Ifni. El día 6 de diciembre el *Canarias* zarpa del puerto de Cádiz para reunirse en la mar con el crucero *Méndez Nuñez*, los destructores *José Luis Díez*, *Gravina*, *Escaño* y *Almirante Miranda*, para hacer una demostración de fuerza ante el puerto de Agadir. El 7 de diciembre de 1957 la flota llega a la bocana del puerto, donde se toca zafarrancho de combate. El *Canarias* se dedica a hacer ejercicios de artillería, apuntando con sus cuatro torres a diferentes partes de la ciudad. Aunque no se efectuó ni un solo disparo, dicha actuación dejó bien claro al Gobierno marroquí de lo que España era capaz si se involucraba en los ataques contra Ifni.

Como parte de la tercera división que mandaba el almirante Fernando Meléndez, se dirige hacia la costa de Ifni. Allí, los cañones del *Canarias* proporcionaron un efectivo fuego de apoyo y cobertura para las asediada tropas españolas. El *Canarias* bombardeó las posiciones de Buyarifén y Bu May-Yod. Igualmente fue eficaz el bombardeo sobre las inmediaciones de punta Lleguesira, Sidi Seman y Biugta.

El día de Nochebuena de 1957 el *Canarias* bombardeó la zona cercana Tabel-Kut. Estableció su base en el puerto de Las Palmas, desde donde protegió a los buques mercantes que transportaban hombres y material para reforzar a las tropas de Ifni y el Sáhara. Se realizaron operaciones de apoyo por el fuego al desembarco de tropas, que se llevó a cabo en las costas saharianas. Tras acabar las operaciones militares en la zona de Ifni y Sáhara, el *Canarias* llegó a Tenerife, donde fue recibido con todos los honores. La labor del *Canarias* durante toda esta campaña fue de primera magnitud, ya que sus potentes cañones prestaron un apoyo inestimable a las tropas de tierra.

Como buque insignia de la Armada española, el *Canarias* amarraba en mayo de 1962 en el puerto ateniense de El Pireo como embajada a la boda de

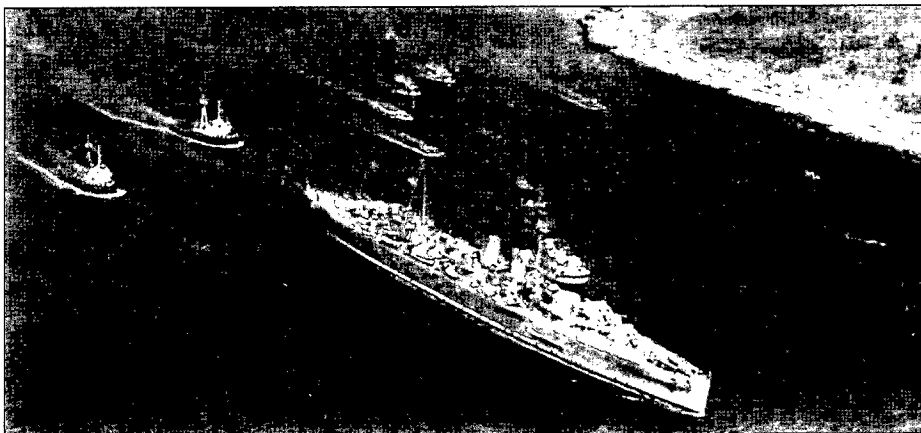
los actuales Reyes de España. El crucero fue cuidadosamente engalanado e iluminado para la ocasión. Don Juan Carlos, entonces príncipe de España, embarcó en numerosas ocasiones en el *Canarias* participando en maniobras de la Armada.

A mediados de los años sesenta se hizo un estudio sobre la posibilidad de armar al *Canarias* con misiles superficie-aire Terrier, pero se desestimó. Igualmente se pensó dotarle de helicópteros, pero igualmente se abandonó la idea. En ocasiones, sin embargo, no era raro ver a un pequeño *Bell 47* posarse y operar desde la cubierta del buque. La única reforma importante hecha en el buque fue la construcción en la parte posterior del puente donde se alojaba el nuevo CIC (Centro de Información y Combate) y la retirada de los tubos lanzatorpedos.

## Campaña de Guinea

La misión que el crucero *Canarias* llevó a cabo la primavera del año 1969 en la antigua colonia española de Guinea Ecuatorial fue la última misión de guerra de las llevadas a cabo por el buque insignia de la Armada española. No era la primera vez que el *Canarias* visitaba las aguas de Guinea Ecuatorial, pues varias veces su esbelta figura había sido vista en el puerto de Bata y en Santa Isabel. Tras la independencia de Guinea Ecuatorial de España en 1968, la situación se hizo insostenible, y en la primavera de 1969 las autoridades españolas enviaron una fuerza militar encabezada por el crucero *Canarias* para proteger y evacuar a las tropas españolas existentes en Guinea y la población civil que los solicitase; dicha operación recibió en nombre de «Ecuador». La escuadra española era mandada por el vicealmirante Romero Manso, y estaba formada por el crucero *Canarias* al mando del capitán de navío Enrique Arévalo, la fragata *Descubierta*, el cañonero *Pizarro* (estos buques ya estacionados en Guinea), los transportes *Castilla* y *Aragón* y el petrolero *Teide*. El *Canarias* embarcó una compañía reforzada de infantería de Marina para dar protección a los evacuados, así como a un helicóptero *Bell-47*. El *Canarias* zarpó del puerto de Las Palmas a las 2215 horas del día 3 de marzo de 1969, navegando por delante de los transportes más lentos. Al llegar a las costas de Guinea se efectuó una maniobra de diversión, llegando de noche al puerto de Bata para posteriormente virar fuera del alcance de tierra. Se dirigió al punto de reunión señalado en las proximidades de la isla de Fernando Poo, a donde se llegó el día 9 de marzo. El *Canarias* se mantuvo en situación de espera en dichas aguas hasta el 5 de abril. Durante dicho tiempo se llegaron a efectuar hasta cuatro petroleos. El abastecimiento de víveres se hizo a través del mercante *Anastasio*, mientras que la compañía reforzada de infantería de Marina fue trasladada al transporte *Aragón*. Se llevaron a cabo ejercicios de remolque e izado de botes, todo ello alejado de la costa para evitar ser detecta-





El crucero *Canarias* entra en la ría de Ferrol, en el que fue su último viaje.  
(Foto: colección Empresa Nacional Bazán).

dos desde tierra. Durante ese tiempo se protegió la evacuación de civiles y militares de la isla de Fernando Poo, iniciándose el regreso a Las Palmas, junto con los demás navíos del convoy, el día 6 de abril. El *Canarias* se vio obligado a remolcar al cañonero *Pizarro* debido a una avería en la máquina de éste. Finalmente, el *Canarias* entró en el puerto de Las Palmas a las 0800 horas del 17 de abril de 1969, llevando en total 45 días de navegación y 7.557 millas. El día 22 de abril, a las 1200, salió del puerto de Las Palmas hacia Ferrol donde finalmente entró y amarró en la mañana del día 25 de abril. Durante esta misión fueron de destacar las duras condiciones en las que trabajaron los hombres del *Canarias*, así como del resto de los barcos, debidas al elevado calor y humedad imperantes en la zona. La presencia del *Canarias*, al igual que sucedió en Ifni, sirvió para dejar bien claro ante las autoridades del país cuáles eran las intenciones de la Armada española, evitando así cualquier intento de amenazar o detener la evacuación de los efectivos civiles militares que España mantenía en Guinea.

## El adiós

El 14 de diciembre de 1975 se daba de baja definitivamente al *Canarias* de la Lista Oficial de Buques de la Armada española. El último superviviente de los cruceros clase *Washington* en el mundo fue condenado al desguace, a pesar de las voces que algunos de sus antiguos tripulantes levantaron para conservar el buque y transformarlo en museo. Hace ya 25 años.

# LA «INVENCIBLE» INGLESA DE 1589

Agustín Ramón RODRÍGUEZ GONZÁLEZ  
del Círculo Naval Español



PENAS alejado el peligro de las costas inglesas tras el fracaso de la Armada de Medina-Sidonia en 1588, se empezó a planear una adecuada explotación del éxito, ahora que los mejores buques españoles se hallaban en puertos cantábricos en reparación y las costas ibéricas estaban casi indefensas. El potencial del reino de Inglaterra no era lo suficiente como para una contraofensiva, pero se contaba con que don Antonio de Crato, el pretendiente a la corona portuguesa recientemente añadida a las que ceñía Felipe II, podía ser una baza de gran valor, al sembrar la desunión entre los súbditos del «rey prudente».

Sobre tales perspectivas se elaboró un ambicioso plan para una flota que debería atacar la Península en la primavera de 1589. Su misión era tan compleja como prometedora: atacar en primer lugar los puertos cantábricos, especialmente Santander, y destruir en ellos los galeones en reparación de la «Invencible», desembarcar en Lisboa con don Antonio, provocar una sublevación de los portugueses en su favor, tomar dicha capital e importante base naval y comercial, y asegurarse de que el nuevo reino independiente de Portugal sería un firme aliado y socio comercial; por último, la flota debería asegurarse la posesión de, al menos, una de las islas Azores, que serviría de base para colapsar el tráfico español con las Indias.

Tal vez eran unas expectativas desmesuradas, pero en el grado de indefensión y de bajada moral en que se encontraba la Monarquía de Felipe II todo parecía posible. En el peor de los casos, se confiaba en reducir drásticamente sus fuerzas navales, crear un serio problema insurreccional en Portugal y tal vez conseguir la añorada base en Azores, y por último, pero no menos importante, conseguir algún buen botín.

## Una defectuosa organización

Realmente, toda la operación se organizó básicamente como una operación comercial, financiándola a partes la propia Isabel Tudor, los principales jefes de la flota y los comerciantes y navieros, esperando cada uno no ya recuperar su inversión, sino obtener grandes beneficios. Tal práctica, aunque común en la Inglaterra de entonces y afortunada en empresas menos ambiciosas y más

puramente corsarias, resultó contradictoria con los grandes objetivos estratégicos que se perseguían, y fue, tal vez, causa de su frustración.

El mando de la escuadra correspondió a sir Francis Drake, que, si bien había recibido acerbas críticas de muchos de sus compañeros por su conducta durante la campaña de la «Invencible», también era el único que había conseguido apresar durante ella un buque español, el *Nuestra Señora del Rosario*. Es cierto que tal presa no fue una gran hazaña, pues el *Rosario*, al chocar accidentalmente con otro barco español, había perdido el bauprés y luego el trinquete, que arrastró en su caída a la verga del palo mayor, quedando el buque desmantelado y sin gobierno, retrasado respecto al grueso y aislado en la noche en medio de mala mar, hasta que, atacado por la veintena de los buques de la división de Drake, su comandante, juzgándose perdido, se rindió tras una resistencia simbólica.

Por pequeño que fuera el triunfo, era la única presa que se había conseguido, y a ello podía Drake añadir un historial que no admitía comparación con el de otros marineros ingleses de la época. Pero lo cierto es que el gran navegante y afortunado corsario no era el hombre indicado para mandar una gran expedición naval, como los hechos se encargarían de demostrar. Como jefe de la fuerza de desembarco se escogió a sir John Norris o Norreys, cuyo criterio no tardó en chocar con el del marino, poniendo de nuevo de relieve los inconvenientes de un mando dual, especialmente si ambos jefes tienen criterios muy distintos.

Los datos sobre la fuerza reunida son poco claros y contradictorios, fruto del deseo del gobierno inglés de entonces de encubrir en lo posible el desastre y del de la historiografía británica posterior en no empañar el tan dorado como discutible cuadro que ha pintado de la Marina isabelina. Al menos, en los hombres parece haber concordancia: eran 23.375 los embarcados, de los que unos 5.000 eran marineros, siendo el resto la tropa de desembarco, entre los que se contaban no menos de 1.100 caballeros ingleses y unos 950 voluntarios holandeses. En cuanto a los buques, las cifras son mucho menos seguras, oscilando entre un total de más de 150 y unos 200. Lo más seguro es que se destinaron a la empresa sólo seis galeones reales y dos pinazas también del Estado, completándose el resto con buques particulares armados y con unas sesenta urcas de transporte, al parecer de procedencia holandesa. Los galeones reales eran el *Revenge*, insignia de Drake; *Aid*, con el segundo jefe de la escuadra William Fennner; *Nonpareil*, en el que iba Norris; *Dreadnought*, *Foresight* y *Swiftsure*, con el favorito de la reina, Robert Devereux, conde de Essex, que se unió más tarde en contra de la prohibición real. Cada uno de los cinco primeros era capitana de una de las cinco escuadras en que se dividió la flota, compuesta, además de las sesenta urcas citadas, por otros tantos corsarios bien armados, siendo el resto pinazas, es decir, como nuestros pataches, pequeñas embarcaciones ligeras armadas únicamente con piezas ligeras en número inferior a la decena, poco aptas para el combate, muy útiles para exploración y mensajes.

El total, más de 23.000 hombres y 150 buques al menos, que se corresponden aproximadamente con el de la «Invencible» española del año precedente, con unos 29.000 hombres y 131 buques, aunque resulta evidente que el tonelaje medio de los españoles fue superior. Lo que llama la atención es que la Marina británica sólo contribuyera con ocho embarcaciones a tan gran operación, cuando el año anterior había dispuesto de no menos de 34 entre grandes y pequeñas. Es cierto que en 1589 se destacaron pequeñas divisiones para vigilar el canal de la Mancha o Azores, pero incluso sumando aquellos buques más de la mitad de los barcos reales quedaron en aguas inglesas. La explicación a tan sorprendente hecho creemos que resulta obvia: por un lado, el desgaste de la campaña (tanto por los combates como por la espantosa epidemia posterior que diezmó las dotaciones inglesas) era evidente, a la prudente Isabel no le parecía oportuno dejar indefensas sus propias costas, por más que otro ataque español pareciera imposible en aquellas circunstancias y, por último, resultaba mucho más barato movilizar a sus propias expensas barcos particulares ansiosos de lucro que pagar los buques y dotaciones del Estado.

Lo cierto es que la organización dejó mucho que desear: las tropas de desembarco incluían pocos veteranos y demasiados indisciplinados novatos sedientos de botín; no se llevaron piezas de sitio, indispensables para una campaña terrestre, así como caballos y animales de tiro, salvo en muy escaso número. Por último, y eso fue lo peor, la avaricia de los organizadores hizo que escasearan desde un primer momento las provisiones y hasta el agua, confiando en arrebatarlo todo al enemigo.

## La Coruña

La flota zarpó de Plymouth el 13 de abril, y ya en plena travesía hacia las costas españolas se mostró su deficiente organización y disciplina, al desertar de ella una veintena de embarcaciones de las más pequeñas, con un total de casi dos mil hombres. A ello sumó Drake su propia desobediencia al negarse a atacar los puertos donde reparaban los buques de la «Invencible», pretextando vientos contrarios y el temor a verse «embolsado» por ellos en el golfo de Vizcaya. Tal vez temiera una dura defensa y pocos beneficios económicos, aparte de complicar una campaña excesivamente ambiciosa, por lo que decidió dirigirse contra La Coruña, llegando ante ella el 4 de mayo. Las razones para este cambio de objetivo son varias: de aquel puerto había partido el año antes Medina-Sidonia, tras los vientos contrarios y tempestad sufridos desde su salida de Lisboa, y el puerto gallego era por entonces una base de aprovisionamiento para futuras acciones contra Inglaterra. Pero había más: se rumoreaba que en la ciudad se custodiaba un tesoro de millones de ducados, y que allí estaba, entre otros, un gran galeón portugués de las Indias orientales con una fabulosa mercancía.



Norris, jefe de las fuerzas de desembarco.

Las provisiones acumuladas eran ciertas (y bien necesarias, por lo que sabemos, para los ingleses), pero las riquezas eran ficticias. En cualquier caso las defensas eran mediocres: movilizando a los pocos soldados existentes, la milicia local y los hidalgos, su gobernador, el marqués de Cerralbo, sólo podía contar con unos 1.500 defensores, bien que pronto toda la población civil ayudó en la defensa. En cuanto a buques, se reducían a tres naos armadas: la *San Bernardo*, en carena y desartillada, y las *San Bartolomé* y *San Juan*, tampoco en óptimas condiciones, y dos galeras, la *Princesa* y la *Diana*, al mando de los capitanes Pantoja y Palomino.

Poco se podía hacer con tan pequeña fuerza, pero el *San Juan* y las galeras se acoderaron junto al

fuerte de San Antonio y cañearon a la escuadra inglesa según se introducía en la bahía. Al día siguiente, los ingleses desembarcaron varias piezas con las que batieron al buque de enfilada. Al no poder contestar adecuadamente, los españoles decidieron quemar o echar a pique los tres buques, salvándose las galeras, que retrocedieron hacia Betanzos tras dejar en la plaza su guarnición.

No podemos hacer aquí un relato detallado del ataque inglés a La Coruña, sólo recordar que los asaltos a la ciudad alta (tras la toma y saqueo de la baja y del arrabal de la Pescadería), carentes del apoyo de un adecuado tren de artillería de sitio, fueron sangrientamente rechazados, pese al empleo de minas, por una heroica población, incluidos mujeres y niños, destacando entre ellas doña Mayor Fernández de la Cámara y Pita, que la tradición recuerda como «María Pita». El 18 de mayo reembarcaban las tropas y el día siguiente los buques ingleses abandonaban la bahía, dejando tras de sí unos 1.300 muertos, y habiendo perdido dos o tres buques y al menos cuatro barcasas de desembarco por el fuego de los buques y baterías de la defensa, que, por su parte, y aparte de los tres buques zaborrados, lamentó cerca de mil muertos, incluyendo varias de las mujeres que tan heroicamente contribuyeron a la lucha.

Drake había perdido demasiado tiempo y fuerzas en un objetivo secundario, del que tuvo que retirarse ante la llegada de refuerzos por tierra y ante la seguridad de perder el factor sorpresa en su aventura portuguesa, meta princi-

pal de su expedición. Lo peor es que entre sus hombres empezó a desarrollarse una epidemia y a cundir el desánimo ante el duro rechazo y la escasez no resuelta de víveres. Tampoco contribuyeron a la imprescindible disciplina y a su salud el saqueo de la zona baja de la ciudad y las monumentales borracheras que le siguieron. Poco después, otros diez buques con unos mil hombres desertaron a su vez y volvieron a Inglaterra.

## Lisboa

Como hemos dicho, la misión portuguesa quedaba así comprometida, por más que Felipe II ya estuviera al tanto de las intenciones inglesas por los informes de sus servicios de inteligencia, que le habían permitido arrestar o hasta ejecutar en tres casos a los portugueses más comprometidos en la conspiración para sentar en el trono luso a don Antonio.

La flota inglesa fondeó ante Peniche el 26 de mayo, iniciándose el desembarco en la playa de la Consolación, con tan mala fortuna por el estado de la mar que se hundieron más de 14 barcazas, pereciendo ahogados unos ochenta hombres. Unos centenares de soldados portugueses y castellanos intentaron molestar el desembarco, pero ante su abrumadora inferioridad, se retiraron en orden tras una corta escaramuza. Al poco, el gobernador del castillo de Peniche, en tratos con el de Crato, se rindió sin resistencia, proporcionando así una segura cabeza de puente a los invasores.

Los planes de Norris y Drake diferían por completo; así que, tras un difícil acuerdo, decidieron dividir sus fuerzas y atacar Lisboa desde dos lugares distintos: Norris, con su ejército se encaminó hacia la capital, a unos 75 kilómetros, mientras que Drake se dirigió a Cascaes con su flota, donde el castillo le fue entregado por un partidario de don Antonio, para desde allí forzar la entrada en el puerto y cerrar así la tenaza.

La marcha del ejército inglés fue pronto una pesadilla: apenas había 44 caballos y éstos eran insuficientes para transportar los bagajes y la artillería, con lo que los soldados, mal comidos, tuvieron que llevar cargas excesivas. Mucho se hubieran evitado de contar con el apoyo de la población local, asegurado por don Antonio, pero lo cierto es que los portugueses hicieron el vacío ante los invasores y apenas unos pocos cientos se les unieron sin armas, caballerías ni pertrechos. Tras una lenta y agotadora marcha, continuamente hostilizada por las tropas españolas y portuguesas, los agotados invasores llegaron frente a Lisboa el 4 de junio, para allí encontrarse con que los portugueses no se sublevaban y que la guarnición de la ciudad les plantaba cara con decisión. Tras algunas inútiles escaramuzas, el 9 de junio Norris ordenaba la retirada hacia Cascaes, abandonando bagajes, artillería y hasta papeles secretos de don Antonio en medio de una completa desmoralización, tras haber perdido centenares de hombres y al menos tres banderas en combates

parciales con los defensores, y hallarse el resto destrozado por la fatiga, el hambre y la epidemia.

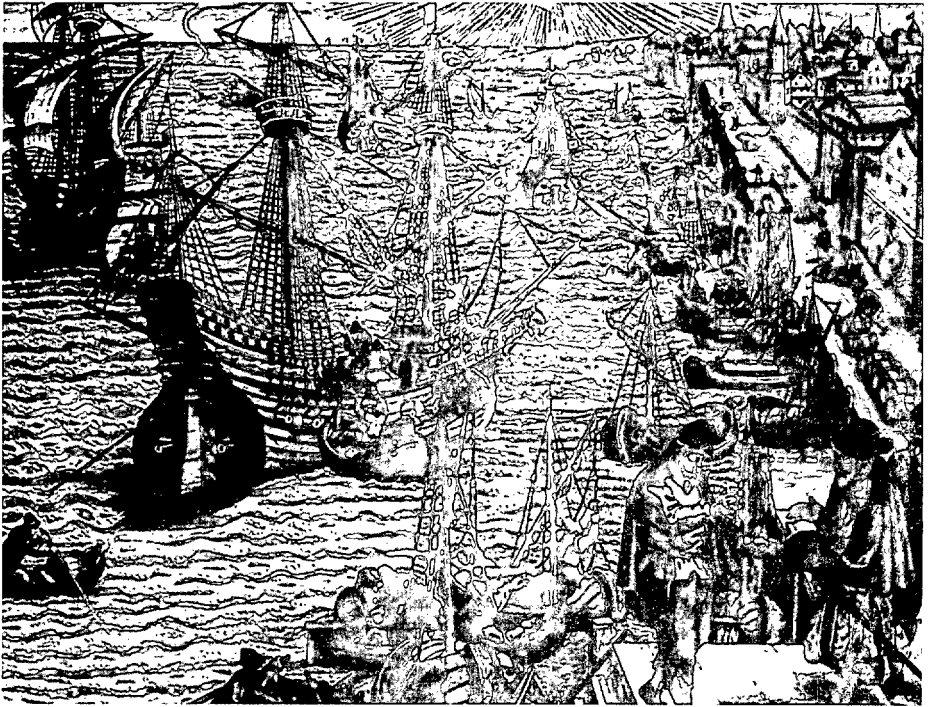
El desastre podría haber sido total si el jefe español, el conde de Fuentes, hubiera lanzado un ataque general, pero había temor por la actitud de la población civil y las tropas portuguesas, aparte de que la guarnición era numéricamente inferior a los atacantes. Por ello, y siguiendo las instrucciones de Felipe II, se decidió tender «un puente de plata» al destrozado enemigo en retirada.

A todo esto, Drake, con su flota en Cascaes, no había hecho nada digno de reseñarse, lo que le valió la acusación de indeciso y hasta de cobarde por Norris, don Antonio y muchos de sus subordinados. Pero Drake argumentaba que las baterías de costa que defendían la entrada al puerto eran fuertes, y que dentro había 18 galeras de don Alonso de Bazán (hermano del fallecido y gran don Álvaro) y unos cuarenta mercantes, más o menos artillados, al mando de Matías de Albuquerque, así como que, con el desembarco, la epidemia y las bajas de toda clase, sus dotaciones eran demasiado débiles para acometer empresa tan ardua. No consideró que los siete u ocho mil defensores (más de la mitad portugueses de lealtad dudosa) bastante tenían que hacer en demasiados frentes, y que, por ejemplo, los mercantes armados apenas tenían dotación de infantería y de artilleros como para suponer un enemigo para su escuadra, que las galeras eran inferiores en combate frontal a sus galeones y que las baterías podían ser rápidamente superadas o embestidas simultáneamente desde tierra y mar. El hecho es que se limitó a apresar una docena de desprevenidos costeros que intentaban arribar al puerto lisboeta y a unas sesenta urcas alemanas de la Hansa, que luego tuvo que devolver por ser neutrales, excepto dos o tres que llevaban mercancías españolas.

Así, Drake no sólo no ayudó al ataque terrestre con otro naval que hubiera podido ser decisivo, sino que ni siquiera evitó que las galeras de don Alonso de Bazán castigaran con su fuego al flanco del ejército inglés. Peor aún, fue incapaz de evitar que otras nueve, llegadas de España al mando de don Martín de Padilla, introdujeran refuerzos en la plaza, elevando con tan oportuno y audaz socorro tanto su capacidad defensiva como su moral.

La campaña podía darse por perdida y, tras reembarcar las tropas, la flota zarpó el 19 de junio, en medio de un desastre sin paliativos. Pero aún debía de ser peor: las galeras de Padilla atacaron a los buques dispersos, hundiendo entre Setúbal y Lisboa no menos de cuatro con un total de 700 hombres; en uno de ellos murió su comandante, Caverlys, y la mayoría de sus hombres, y en otro, su capitán, Minshaw, prefirió perecer abrasado con su dotación antes que entregarse. Padilla, por su parte, sólo perdió dos muertos y diez heridos. Aprovechando la desmoralización, el agotamiento y la dispersión de los buques ingleses, se unió a la cacería don Alonso de Bazán con sus galeras, apresando o hundiendo otros tres buques ingleses.

Aún se hizo un intento sobre las Azores, pronto rechazado, y se saqueó un abandonado Vigo (entonces era una población de unos seiscientos habitantes),



Vista del puerto de Lisboa en el siglo XVI.

buscando las tan necesarias provisiones, pero en un lugar y otro las defensas se cobraron nuevas víctimas de los invasores y la retirada se hizo ya ineludible. En la desorganizada flota la epidemia se cobraba diariamente centenares de víctimas y pronto se dispersó por completo, intentando cada buque llegar a un puerto inglés lo antes posible. Las galeras habían quedado en Lisboa, pero una escuadrilla de zabras (pataches algo más grandes), al mando de don Diego de Aramburu, acosó a los que se retiraban hasta sus propias aguas, apresando a dos de ellos que condujo a Santander.

## Conclusión

La vuelta de la expedición mostró las dimensiones del desastre: según fuentes inglesas habían muerto entre diez y doce mil hombres, y se habían perdido al menos una veintena de embarcaciones (aparte de otras tantas barcas), de las que la mitad lo fueron a manos del enemigo. La epidemia se extendió a los puertos de llegada y, para colmo de males, entre los desembarcados estallaron motines al recibir una paga mínima, sedición que se atajó



duramente ahorcando a siete de los rebeldes. Una comisión oficial investigó los hechos y, aunque se quiso ocultar la magnitud del desastre para evitar males mayores, lo cierto es que a Drake se le dio el cargo de «supervisor de las defensas de Plymouth», con lo que estuvo en un oscuro retiro hasta la que sería su última y desgraciada expedición de 1595. Cabe imaginar el estado de los que volvieron cuando en el insignia de una de las divisiones, el potente galeón real *Dreadnought*, de los 350 tripulantes con que partió, murieron durante la campaña 150, y al llegar a puerto sólo podían atender el aparejo 18 hombres.

Con razón estimaron los españoles de la época que el fracaso de la expedición inglesa de 1589 compensaba el anterior de la española de 1588. Posteriormente algunos historiadores han estimado un tanto exagerada esa pretensión; pero si repasamos las cifras veremos que las pérdidas inglesas son muy semejantes a las españolas del año anterior: unos 9.000 hombres y 35 buques. Y desde luego la monarquía mundial de Felipe II se podía permitir muchas más pérdidas que la pequeña Inglaterra de fines del siglo XVI.

Es cierto que los ingleses consiguieron desembarcar en la Península, lo que no hicieron los españoles en 1588, pero la «Invencible» debió de luchar contra unas fuerzas navales enemigas intactas, mientras que la expedición inglesa de 1589 no tuvo más enemigo naval que un puñado de galeras o de zabras, muy inferiores en número y poder artillero a sus enemigos, pese a lo cual no sólo les produjeron graves daños, sino que incluso los acosaron hasta sus puertos.

Aparte del ya citado *Rosario*, los ingleses sólo lograron en 1588 hundir con su artillería a la nao de Vizcaya *María Juan* y averiar tan seriamente a dos galeones portugueses que éstos tuvieron que encallar en las costas holandesas, ello aparte de que la galeaza *San Lorenzo*, con el timón inútil por un accidente y acosada por una veintena de enemigos, tuvo que embarrancar bajo las baterías del castillo de Calais. Así, el total de las pérdidas de la «Invencible» directamente causadas por la flota inglesa se redujo a tres buques, o a cinco, si se cuentan los casos del *Rosario* y de la *San Lorenzo*, más debidos a accidentes fortuitos que a la acción del enemigo. Por contra, en 1589, y pese a la debilidad de las fuerzas navales españolas, éstas fueron capaces de hundir o apresar al menos nueve buques, si bien ciertamente de menor potencia y tamaño que los tres perdidos en Gravelinas.

En suma: las dos grandes expediciones presentaron grandes paralelismos en su composición, en sus fallos logísticos y de planeamiento (que en ambos casos fueron decisivos) y en su desastroso final, y si los ingleses pudieron presumir al menos de haber hollado los territorios de Felipe II, lo que no lograron los españoles, éstos pudieron vanagloriarse de que obtuvieron su triunfo con muchos menos medios de los que tuvieron sus enemigos el año anterior.

# MIS ENTRAÑABLES DE LA ARMADA: EL ABUELO

Alfonso DE LA HOZ GONZÁLEZ



*Blackbird fly, blackbird fly  
Into the light of the dark black night.*

Lennon y McCartney



A inminente desaparición del servicio militar obligatorio arroja sobre el tapete un hecho incuestionable: la extinción del personal de reemplazo. Cuando el último soldado o marinero obtenga su preciada *blanca* (1), desaparecerá todo un universo cultural, que aun careciendo de reconocimiento oficial alguno no por ello ha dejado de estar presente en nuestra Marina durante muchísimos años.

Ese mundo propio en el que se desenvolvía la marinería tenía todo un código de valores, toda una liturgia plagada de símbolos y nada menos que todo un complejo sistema idiomático.

Desde la Marina oficial, y más concretamente, desde nuestra privilegiada atalaya de mandos (2), hemos ninguneado, cuando no ignorado, un delicioso y exhaustivo orbe constituido por abuelos, pelones, agujeros, taladrados en la cinta de la boina, pintadas que proclamaban vivas a «Lepe» y un sinfín de fundamentos sandungueros que se nos van para siempre.

El abuelo personifica este vastísimo (3) sistema cultural, puesto que él y sólo él dictaba las normas en este proceloso y apasionante mundo que nos aprestamos a conocer. Es hora ya de bajar a la arena.

## De la adquisición de la abuelía (4)

Para los mozos que se incorporaban a filas, atravesar la puerta del CIM (cuartel de instrucción de marinería) y abjurar de su condición de paisanos

(1) En el argot de la marinería se denomina la «blanca» a la notificación del pase a la reserva del servicio militar. También se llama «blanca» al impreso de ciclo de desembarco.

(2) El marinero solía considerar como mando a todos aquellos profesionales comprendidos en un amplio espectro que abarca desde el «cabo primero peto» al «almirante de tres estachas».

(3) Y escribo vasto en el sentido más extenso del vocablo.

(4) Podríamos definir el término «abuelía» como el conglomerado de prerrogativas, prebendas y privilegios a disfrutar por el marinero en su ámbito autóctono, una vez atravesado el ecuador del servicio militar. O, lo que es lo mismo, condición de abuelo.



Franco de noray. (Acuarela González-Aledo).

constituía un mismo acto. Quedaban atrás las novias, las despedidas bullangueras organizadas por el concejal de la pedanía, las últimas curdas como civiles y los vivos a los quintos del ochenta y tres.

El nuevo marinerito tenía la posibilidad de acceder a los empleos de marinerito de oficio, marinerito de primera o cabo de marinería. También podía permanecer el resto de la «mili» (5) como marinerito de segunda. El caso es que todas estas categorías no vienen ahora al caso. No nos interesan en absoluto, puesto que la marinería asumía su propia jerarquía desde el primer momento. El CIM acogía a cientos de neófitos marineritos; sin embargo, la propia naturaleza del centro, provisional y masificado en cuanto al personal, ocasionaba con frecuencia novatadas y alguna que otra salvajada. La gran afluencia de tantos jóvenes amparaba a menudo la

generación espontánea de mafias internas, así como la facilidad para ocultarse y escurrirse entre la masa. Obviaremos cualquier referencia a prácticas tan ruines, despreciables y cobardes, y nos trasladaremos al momento del embarque en las unidades, preferentemente en los buques.

El CIM ha quedado atrás, y a nuestro marinerito se le suponen algunos conocimientos y ciertas aptitudes. Ya no es un peludo (o pelón para los de la Zona Marítima del Estrecho). Nada más llegar al barco, adoptará una nueva identidad de la que renegará muy pronto. Jamás se habituará a ser el tres veintiséis (3-26) o el ese quince (S-15) y para sus nuevos compañeros no será más que una rata o ratilla. En definitiva, un novato.

Poco a poco las penosidades y peligros inherentes a la mar, como los mareas y las fatigas, las maniobras, las guardias, los arrestos si los mereciere y la vida cotidiana a bordo, irán curtiendo al ratilla.

Con el tiempo llegarán nuevos marineritos más bisoños e inexpertos y el ambiente se le irá tornando más relajado, empezará a controlar la situación y notará que su autoestima vuelve a crecer.

---

(5) Aunque hoy parezca innecesario matizar que al servicio militar obligatorio se le conoce como la «mili», puede que con el tiempo lleguemos a olvidarlo.

Cierto día, con menos de la mitad del servicio militar por delante, experimentará diversas y extrañas reacciones. Sentirá que pisa fuerte, seguro y con aplomo. Y lo más importante: caerá en la cuenta del reverencial respeto que infunde entre los nuevos ratillas.

¡Inaudito! ¡Nadie le tose! ¿Qué está ocurriendo?

Muy simple: los presentimientos que venía percibiendo como un cosquilleo lacerante desde lo más profundo de su ser afloran a la superficie tras una feroz pugna con su disciplinado sentido de la obediencia.

El ratilla ya es abuelo. A partir de ahora la mili es cuesta abajo. Coser y cantar.

### Del abuelo como institución

Al margen de su naturaleza un tanto conflictiva y pendenciera, el abuelo encerraba cierta entrañabilidad, y no pocos profesionales han aprovechado su jactante veteranía e influencia en beneficio del destino o de la unidad.

El abuelo es reconocido como tal por el resto de sus compañeros. Su ascendencia y dominio de la situación, además del carácter, le confieren una autoridad que nadie osará quebrantar. Personalidad y antigüedad son las únicas condiciones que se precisan para el acceso a la abuelía. Cualquier *gazzápiro* puede ser abuelo, pero hay que ganarse el empleo.

El abuelo jamás pintarrajará las paredes con la consigna de que «el tercero del noventa y dos es lo máximo» o con el anuncio de «ahí os quedáis a pelar guardias». Eso queda para los veteranos vergonzantes y sin arrojito que segregan sus ansias de antigüedad mediante toscos y arrabaleros *graffities* (6).

La abuelía se manifiesta externamente bien en forma de agujeros taladrados en la cinta de la boina (una por mes de mil), bien con chinchetas en el cinturón (también una por mes). Esta última modalidad puede sustituirse por puntitos blancos pintados con corrector líquido. La pérdida sucesiva de las letras del emblema plástico de las faenas (Armada Española) es otro síntoma de abuelía, por no hablar de la habilidad para bailar el lepanto con el dedo índice.

Los calcetines blancos en invierno y negros en verano son un clásico. ¡Y qué decir de las botas y zapatos con más hambre que Carpanta, las manos permanentemente en los bolsillos y los andrajos o jirones directamente proporcionales al tiempo transcurrido desde la incorporación a filas!

El abuelo rara vez se peina. Afeitarse jamás, va en contra de sus principios. Eso sí, en cuanto llega la salida de francos se acicala (más bien se baña) con pachuli y se coloca su reglamentario zarcillo para acudir raudo y presto a hacerse un hermoso y perenne tatuaje del que algún día se arrepentirá, pues de la Toñi no quedará más que un vago y remoto recuerdo.

(6) Dícese de las pintadas varias en los muros y puertas de los aseos públicos.



*Centinela.* (Acuarela González-Aledo).

figura, aunque dio lugar a dos nuevas categorías inmediatamente superiores al abuelo: «el mesías» (no le quedan meses, le quedan días) y «el lavadora» (no le quedan días le quedan horas).

Conviene reseñar que en la Zona Marítima de Canarias, al abuelo se le conoce como el abuelito. La suave cadencia del término seguramente está relacionada con los fuertes vínculos que mantienen las islas afortunadas con Hispanoamérica, y en especial con Venezuela.

### **Distintos apelativos para el abuelo**

Como se ha recordado anteriormente, el abuelo nunca reconoció su filiación alfanumérica. Jamás contestaba cuando llamaban al tres quince (3-15). Al abuelo se le conoce por su mote, procedencia o incluso por su verdadero nombre. He aquí algunos ejemplos:

El tabaco es otra constante en el abuelo. ¿Quién no recuerda esta estampa tan típica compuesta por dos marineros en denodado esfuerzo entrando de estacha junto al noray, y ambos realizando tamaña y fatigosa tarea con sendos y respectivos pitillos en la boca?

En el abuelo se observa continuamente una actitud displicente ante todo lo que le rodea. Su gesto de fastidioso permanente y de desgana no le abandonará hasta que se licencie.

En los tiempos en que el servicio militar duraba más de un año, el abuelo ascendía una categoría más en su particular escalafón: pasaba a ser «el civil».

El civil no acudía a acto alguno. No iban con él las dianas, las revistas de policía ni los trabajos, mantenimientos y limpiezas. Dejaba las cuestiones terrenales en manos de los abuelos y se limitaba a dejar que se consumiese el último mes con total parsimonia.

La progresiva reducción del periodo en filas acabó extinguiendo esta

*Motes, alias o apodos:*

- El Chuli: pañolero del *supply*, algo chuleta y bastante astroso.
- El Negri: cocinero murciano bajito y renegrió. Su apodo es un apócope obvio.
- El Papi: dispensero gangoso procedente de Alicante.
- El Rebotao: algecireño que empezó como repostero y acabó en el servicio de máquinas. Hoy trabaja en la Marina mercante. La mili le sirvió para foguearse entre las calderas de un buque.
- El Mari Pili: lavadero. Sobran comentarios.

*Procedencia*

Se les puede denominar por su lugar de origen:

- El Valencia: magnífico conductor, aunque algo fantasmón. Lástima que diese positivo en el análisis de los psicotrópicos. Pasó destinado a cubierta.
- El Móstoles: a pesar de los múltiples arrestos que acumuló, jamás perdió el buen humor.
- El Utrera: ya quisieran muchos ATS llevar la cantina como él.
- El Barbate: ¿y quién no ha conocido a algún Barbate?
- El Camariñas: sorprendido durmiendo durante el punto (7), al ser reprimado por el oficial de guardia:

—¿Qué pasaría si entra alguien y te mata?— respondió con su retranca gallega.

—Pues que compren otro, total por novecientas pesetas al mes...

- Los Almería: gemelos haraganes y muy escurridizos.

También se les puede conocer por el gentilicio, verbigracia:

- El Vasco: cocinero marrullero y experto en combinados. Todavía guardo la receta del Manhattan.
- El Canario: siempre llegando una hora tarde, ¿lo cogen?
- Tradicionalmente a los vascos, catalanes y madrileños se les conoce respectivamente como Txo, Jordi y Madriles.
- Otra variante del apodo según el lugar de procedencia es la combinación de diminutivo y gentilicio: el malaguita, el cordovilla o el chicha (8).

---

(7) El punto es el turno de guardia que montan generalmente los centinelas.

(8) Apócope de chicharrero, mote por el que se conoce a los tinerfeños.

*Nombre auténtico:*

Aquellos que tenían nombre o apellidos pintorescos no precisaban mote alguno:

- Aitor: dispensero muy trabajador e hincha del Athletic Club.
- Amadeo: pañolero de repuestos. Tarraconense simpático y eficaz.
- Vicente: graciosísimo chirigotero y devoto de Paco Alba. Del barrio de Santa María (o sea, de Puerta Tierra para adentro). Concluyó el ciclo vital de los reposteros. Machacante de cabos, repostero de suboficiales y oficiales y ordenanza del comandante.
- José Miguel: alpujarreño de Yegen. Discreto y silencioso, sorprendía con sus profundas sentencias.

Una última modalidad del alias es la deformación intencionada del apellido. A uno que se apellidaba Van der Wilde, un ilustrado alférez de fragata (SFCM), deseando hacer gala de sus profundos conocimientos de álgebra, propuso llamarle Vandermonde, como el determinante del mismo nombre. El resto de la dotación decidimos apodarle Wonderbrá.

## El Caracas. Semblanza de un abuelo

De entre todos los abuelos que he visto pasar por la Armada, mi favorito sigue siendo El Caracas. Quizá porque le conocí siendo aspirante de segundo en la Escuela Naval Militar y las anécdotas y vicisitudes del periodo de formación militar siempre le marcan a uno especialmente.



*Serviola. (Acuarela González-Aledo).*

El Caracas era un gallego de Marín. Hijo de la emigración como tantos paisanos suyos, había nacido casualmente en Venezuela. Estaba destinado en la brigada de servicios, cuyos miembros eran conocidos como «camaretas», posiblemente porque se dedicaban al mantenimiento, conservación y limpieza de los sollados y camaretas de los caballeros guardias marinas. Creo que pertenecía «al tercero del ochenta y nueve» (al tercer reemplazo de ese mismo año, quiero decir).

El Caracas tenía desparpajo y bastante mundo. Mucho más que la mayoría de mis brigadieres, quienes tras haber circunnavegado el mundo se jactaban de haber perdido la inocencia en Australia. (No sé qué tendría de especial hacer en las antípodas algo perfectamente realizable en Coslada, Puerto Real o Guísamo). El Caracas impresionaba por su vitalidad. Destilaba energía y ganas de actividad. Tenía a gala estrellar los automóviles dando varias vueltas de campana y salir ileso del trance. Eso le enorgullecía especialmente.

Para mí, ávido de aventuras y algo frustrado porque en dos años no había ido más allá del muelle de torpedos (siempre a la carrera, eso sí), El Caracas y su mundo ejercían una cierta fascinación. Las peripecias que relataba el Caracas estaban jalonadas de persecuciones, contrabando y noches tempestuosas llenas de acción. Un día la policía militar se le llevó al penal. Había tenido otro de sus accidentes con varias vueltas de campana incorporadas, pero esta vez con el agravante de estar de guardia y arrestado. Su temeridad en la carretera de Salcedo le costó caerse con todo el equipo y no volvimos a saber de él.

Años después, siendo yo teniente antiguo, paseando por la lonja de Marín, me pareció ver al volante de un vehículo una cara particularmente familiar. Me aproximé y abordé al conductor.

—Oye, tú eres El Caracas, ¿no es cierto?

Me miró sorprendido, posiblemente hacía tiempo que nadie le llamaba así, y me espeto:

—¿Y ti, quién vienes siendo?

Yo era un caballero de esos, respondí señalándole la puerta de Carlos I algo avergonzado por los múltiples arrestos que posiblemente le habían infligido algunos de mis compañeros.

—Claro, ya te recuerdo.

Nos fundimos en un abrazo, y acabamos bebiéndonos la cosecha del noventa y seis de toda la provincia de Pontevedra.

El Caracas se dedicaba a la pesca, no le iba nada mal, y entre sus proyectos estaba el de iniciarse como pequeño armador. Supongo que lo habrá conseguido.

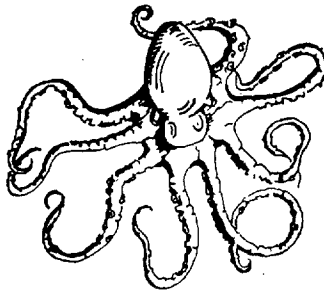
## Conclusiones

Sirva como corolario para este artículo la pequeña joya que descubrí cuando efectuaba una revista de inspección administrativa en la Ayudantía de Marina (hoy Comandancia Naval) de Fuerteventura. En tan alejada y ultrape-



riférica unidad, encontré el siguiente documento, código y resumen de toda una filosofía hasta ahora ignorada por la marina oficial: el decálogo de la abuelía, que se reproduce a continuación:

- I. El abuelo no cumple órdenes, hace favores.
- II. El abuelo no se pela, va a la moda.
- III. El abuelo no psasa revista, se deja mirar por el oficial de guardia.
- IV. El abuelo no se escaquea, se confunde con el terreno.
- V. El abuelo no hace guardias, medita durante dos horas.
- VI. El abuelo no se cuela en el comedor, se adelanta para observar el terreno.
- VII. El abuelo no se emborracha, se desinfecta con alcohol.
- VIII. El abuelo no desfila, se luce ante los mandos.
- IX. El abuelo no se retrása, las ratas se adelantan.
- X. El abuelo no se licencia, cuando se cansa, se va y punto.



# SUBMARINOS ESPAÑOLES: BREVE HISTORIA DE UNAS «MASCOTAS».

Diego QUÉVEDO CARMONA  
Brigada electrónico



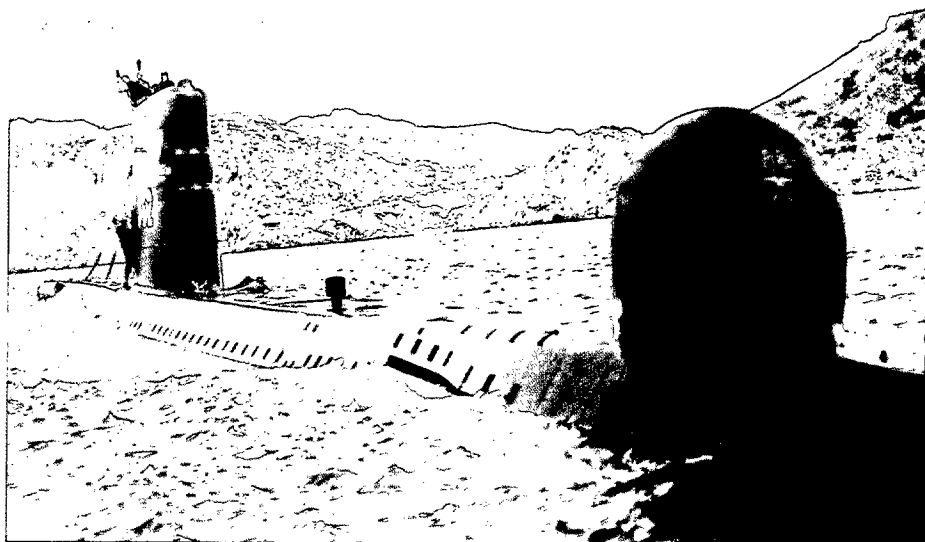
En el verano de 1985, el submarino S-62 *Tonina* terminaba su puesta a punto tras la gran carena, atracado al muelle de armamento de la Empresa Nacional Bazán de Cartagena. Tras unos cuantos meses con el buque inmovilizado, el ritmo de trabajo ahora era muy intenso, tanto por parte de la factoría, que debía cumplir los plazos de entrega previstos, como por parte de la dotación, que tenía asimismo que terminar de alistar los destinos para el inminente comienzo de las pruebas de mar.

Durante esas obras de gran carena (la segunda que se le realizaba al buque desde su entrada en servicio) y que estaban a punto de llegar a su fin, el sistema de armas del *Tonina* había sufrido una importante modificación, como el año anterior lo había sido en el del cabeza de serie *Delfín*, reforma que les habilitaba para poder lanzar torpedos filoguiados F-17, que hasta ese momento eran de uso exclusivo de la serie 70. Entre otras varias modificaciones, ésa en concreto llevaba consigo implícita la sustitución del sonar de proa DUUA-1 por el modelo DUUA-2A.

El nuevo sonar utiliza un domo (cariñosamente llamado «nariz» por los submarinistas), mucho más voluminoso que el anterior, y su montaje supuso cambiar bastante el aspecto externo del buque, que pasaba de tener una proa discreta a tener una gran «protuberancia», digna de haber sido incluida por don Francisco de Quevedo y Villegas, el inmortal genio de las letras españolas del Siglo de Oro, como una estrofa más de su mundialmente famoso soneto titulado «A una nariz», cuando, entre desafortunadas comparaciones, decía aquello de «Érase una nariz superlativa...».

Dado que la nueva «nariz» estuvo varios días en el muelle esperando el momento de ser instalada a bordo, y puesto que aún estaba sin pintar de negro como el resto del casco, a veces era utilizada como improvisada pizarra, sobre la que se sacaba alguna que otra sencilla cuenta matemática con algún trozo de yeso blanco que, a modo de tiza, era fácil encontrar por el suelo. La cosa no pasaba de ahí, cuando un buen día a un miembro de la dotación se le ocurrió pintar, para matar el rato tal vez, un «popeye» que entre sus manos sostenía un buque de superficie partido en dos, y de un tamaño que ocupaba más de la mitad de la altura total del domo.

Por descontado que el yeso con el que fue pintado se borraba en cuestión



Submarino S-72 *Tonina*, durante las pruebas de mar tras la segunda gran carena en la que por primera vez navegó con el «popeye» pintado sobre el domo del sonar de proa.

de segundos con la simple pasada de un trapo húmedo, pero he aquí que de pronto se presentó en el portalón el señor comandante que, acompañado por el segundo, decidió hacer una improvisada visita a bordo para comprobar *in situ* el estado de obra en que se encontraba su submarino. Tal fue lo imprevisto de la visita que no dio tiempo a «borrar sin dejar huella» el «popeye» en cuestión. Como el domo estaba en las inmediaciones del portalón y el comandante llegó en coche justo hasta él, se puede afirmar que lo vio incluso antes de bajarse del vehículo.

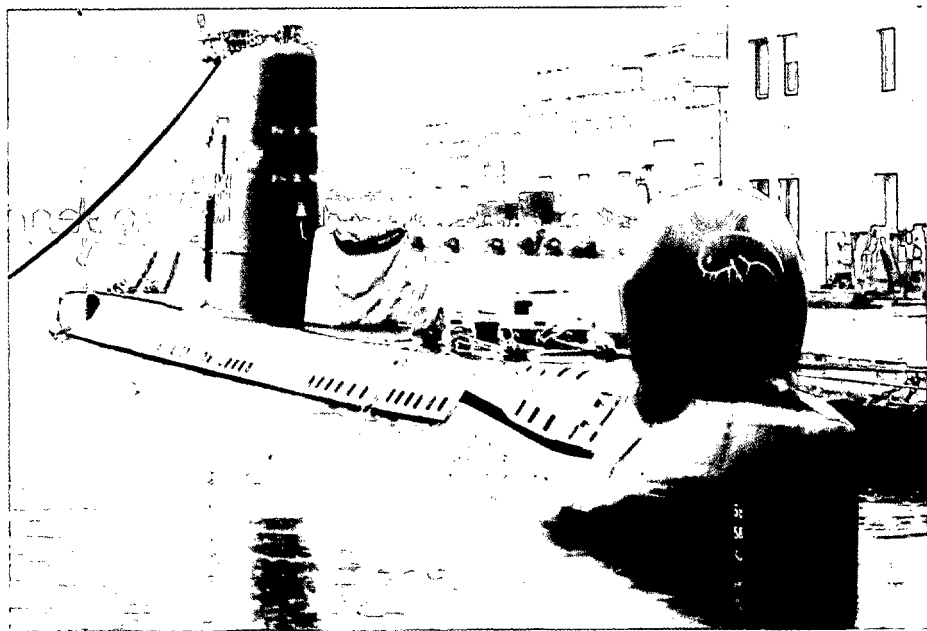
En ese momento, los presentes, pensaron que al comandante le iba a hacer muy poca gracia ver que alguien había desaprovechado el tiempo en hacer un dibujo en el domo, en vez de dedicarlo a terminar de alistar su destino. Pero nada más lejos de la realidad, pues no sólo no le disgustó, sino que le encantó la idea de llevar un dibujo pintado, a modo de mascota, en esa nueva nariz que las nuevas tecnologías obligaban a dotar a los *Daphné* españoles.

Los submarinos alemanes, por ejemplo, a partir de la segunda guerra mundial comenzaron a lucir dibujos informales pintados en la vela a modo de mascota, algunos de los cuales se llegaron a hacer mundialmente famosos como «el toro de Scapa Flow» pintado sobre la vela del *U-47*, tradición que aún mantienen; pero en los submarinos españoles no había precedente alguno, si exceptuamos unas caricaturas que lucieron alguna vez en la torreta los

cuatro submarinos de asalto, y al último *Guppy* incorporado a nuestra Armada procedente de la ayuda americana, el USS *Jallao*, rebautizado *Narciso Monturiol* (S-35), que llevaba también un toro en los alerones del puente, con el lema, taurino por supuesto, de «No hay quinto malo», en clara alusión al número de orden dentro de su serie.

Volviendo al hilo de la cuestión, y una vez que el comandante decidió automáticamente adoptarlo como emblema, dictó, sobre la marcha, una serie de normas a seguir. Éstas eran muy simples: puesto que la primera salida a la mar era inminente, debía guardarse el secreto para que no se «corriera la voz» entre el resto de la flotilla, para que ningún otro submarino se adelantara a pintar nada parecido y, de ese modo, cuando el buque saliera el primer día a pruebas, como quiere que sea que al regreso de la mar ya se atracaba en la base, sirviera de novedad. Otra cosa que decidió fue el pintarlo en un color que, si bien lo diferenciara del casco para hacerlo visible, evidentemente no debía destacar demasiado, por lo que se optó por el «rojo señales» como el más idóneo.

Pues «dicho y hecho». A los pocos días, en el muelle el domo fue pintado de negro, y sobre él, la nueva mascota. Se instaló seguidamente a bordo, y el *Tonina*, tal y como estaba previsto, se echó a la mar para efectuar su primera salida en pruebas. Cuando regresó a puerto (había salido a la mar desde el



Submarino S-71 *Delfin*, con el cetáceo que le da nombre propio pintado sobre el domo del sonar de proa.



Submarino S-63 *Marsopa*, con su penitente pintado también sobre el domo del sonar.

muelle de Bazán), atracó en la fosa de poniente de la Base Submarinos por primera vez en muchos meses. Al día siguiente, que no salió a la mar, toda la base «desfiló» frente al *Tonina* para verle con su nuevo aspecto, con comentarios para todos los gustos, como era de suponer. Durante los meses siguientes, el *Tonina* siguió ostentado en solitario su mascota, hasta que terminaron las pruebas de mar y vino la primera navegación larga.

Al regreso de la misma, al llegar a Cartagena, se encontró con que su hermano mayor, el S-61, había pintado un simpático delfín, puesto que así se llama el submarino, en el mismo sitio, con lo que parecía que la normativa se iba a generalizar. Por aquel entonces, el S-63 *Marsopa*, que aún conservaba su aspecto externo original, se hallaba sometido a obras de gran carena, de las que saldría a los pocos meses con el nuevo aspecto que le daba la reforma del sonar proel; y cuál sería la sorpresa que cuando salió del astillero lo hizo luciendo también un dibujo en la proa, concretamente un «penitente» de Semana Santa, que ocupaba casi toda la altura total del domo, con lo que se aliaba con sus dos hermanos mayores en cuanto al pintado de una mascota se refiere.

Cuando todo hacía indicar que el S-64 *Narval*, próximo también a entrar en gran carena, iba a seguir la tradición recién instaurada, ocurrieron una serie de circunstancias que acabaron con ella. Si hasta ahora hemos visto como y porqué «nacieron», tras una vida efímera, vamos a ver cómo y por qué «murieron».

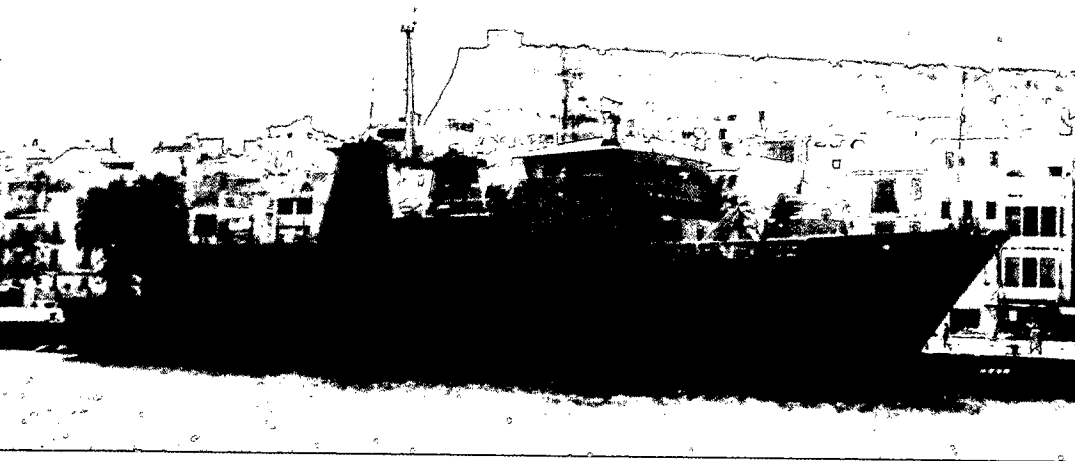
En toda la zona del levante español, es costumbre de conocer las cien primeras terminaciones de las rifas con el nombre de un objeto a modo de apodo o mote, tradición que en el caso de Cartagena se encuentra muy arraigada. Como sea que el número 61 es «la pipa», a alguien del *Delfín* se le ocurrió la idea de añadir en el hocico del cetáceo pintado en la proa una pipa, pensando que iba a resultar más gracioso, y así se hizo. Por las mismas fechas, el *Delfín* cambió de comandante, y resulta que el que vino a tomar el mando era un empedernido fumador, pero no de cigarrillos sino precisamente de tabaco de pipa, con lo que no se separaba ni un momento de su «cachimba». Aunque nada tenía que ver el vicio del comandante con el objeto recién incorporado al dibujo de la proa, el caso es que no parece ser que la coincidencia le hiciera demasiada gracia, de modo que al poco de haber tomado el mando ordenó borrarlo, pero no sólo la pipa, para no dar a entender que ése era el motivo, sino también el delfín. Esta medida no fue del agrado de la dotación, que ya se había encariñado con su mascota y acostumbrado a verla, pero era una cosa informal y tampoco estaba estipulado nada al respecto ni a favor ni en contra, al igual que en su día se autorizó pintar, ahora se mandó borrar.

Unas fechas después, el «penitente» del *Marsopa* seguiría los pasos del *Delfín*, con lo que volvía a estar en la flotilla sólo el *Tonina* con su «popeye», que estaba claro tenía los días contados dado el precedente de sus otros dos hermanos mayores. Efectivamente, así habría de ser, pues un buen día, poco después, el contraestre recibió la orden de borrarlo. Unos cuantos brochazos de pintura negra dados minutos después para ejecutar la orden, vinieron a poner fin a las singladuras del «popeye» que había ejercido de simpático «mascarón de proa» durante unos cuantos meses.

Al poco, el S-64 *Narval*, último de la serie, salía de grada de efectuar carenaje luciendo también su nuevo aspecto externo, pero nunca se llegó a pintar ningún objeto, entre otras razones porque los tres submarinos que le habían precedido ya hacía algún tiempo que habían hecho desaparecer los suyos. De no haberse mandado borrar paulatinamente, es de suponer que el *Narval* se hubiese sumado a la iniciativa, pero no se le dio opción.

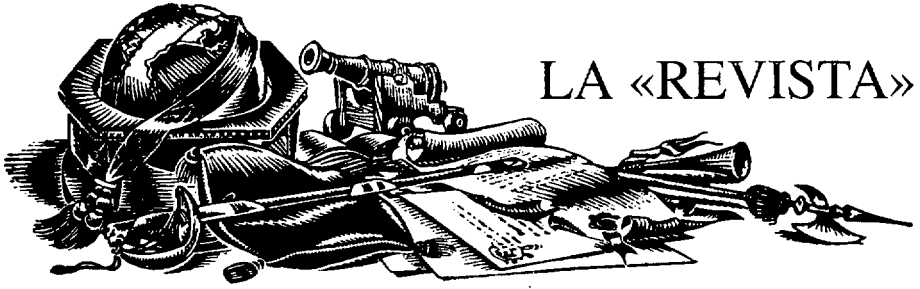
Y éste es el breve relato de los dibujos que lucieron a modo de «mascota» los tres primeros submarinos españoles de la clase *Daphné* en el sonar proel tras las reformas de los mismos, ocurridas durante la segunda gran carena de cada uno de ellos.

Por último, decir a los amantes de todo lo concerniente a nuestros submarinos, que nos consta que los hay en buen número, que las fechas en que estuvieron pintados, sin poder precisarlas con más exactitud, fueron entre el verano de 1985 y la primavera de 1987.



Patrullero *Alborán*. (Foto: J. Vila).

# LA «REVISTA»



HACE CIENT AÑOS

HACE CINCUENTA AÑOS

REVISTA GENERAL  
**MARINA**

PUBLICADA EN EL  
DEPÓSITO HIDROGRÁFICO

TOMO XLVI

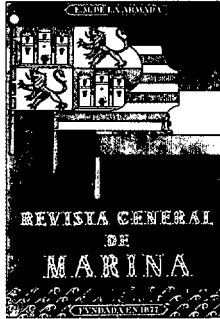


MARCELO  
IMPRESA DEL DEPARTAMENTO HIDROGRÁFICO  
DE MADRID 1900

Se inicia este cuaderno de diciembre de 1900, con un artículo titulado *La realidad nacional en la Escuadra de combate*, por Manuel Andújar, teniente de navío. Se continúa con *Presupuestos de Marina de las potencias*, tomado del *United Service Gazette* (octubre, 20). *Liga Marítima Española: «Proyecto de Estatutos»*. *El actual problema costero*, de la *Rivista di*

Abre este número de diciembre de 1950, tomo 139, un artículo titulado *El nuevo almanaque para uso de los navegantes*; es su autor José Luis de Ribera, capitán de navío; se refiere a los «Nuevos conceptos sobre el horario y la hora».

Siguen: *Exponiendo ideas*, por Manuel Aldeguía, capitán de navío, director de la Escuela de Armas Submarinas de Sóller.



*Artillería è Genio* (agosto, 1900), traducido por Federico Montaldo.

*Cañón Skoda de 15 centímetros*, es su autor Alfredo Cal. *Ligera descripción del gancho neumático elevador de pesos construido por los señores Alley and Maclellan, Engineers Glasgow*, tomado de *Engineering*, traducido por Francisco Mata y Alfredo Saralegui, ingenieros de Marina.

*Ligeras consideraciones sobre la manera de obrar los gases de la pólvora en las armas de fuego*, tomado de *Memorial de Artillería* (septiembre, 1900).

*Un certamen naval*, el celebrado en Almería, convocado por la Sociedad Económica de Amigos del País. *Ligeras consideraciones...*, estudia aquí la balística, es su autor José González, comandante de Artillería de la Armada. *Estudio sobre los acorazados modernos*, de la *Revue Maritime*, por Roger Boylinski, alférez de navío de la Marina francesa, traducido por Juan Manuel de Santisteban, teniente de navío de primera clase.

*Necrologías*: da cuenta del fallecimiento de don Antonio Terry y Rivas, contralmirante; don Juan Fernández Pintado y Díez de la Cortina, capitán de fragata, y don Francisco Gonzalez y Arteaga, teniente de navío de primera clase.

*Noticias varias*: da algunas y de diversos temas.

*Bibliografía*: con la reseña de varios libros, españoles y extranjeros.

*Fe de erratas de los cuadernos de octubre y noviembre*.

Varias láminas acompañan al texto.

*Instalaciones desmagnetizantes*, por Francisco Morales Belda, teniente de navío. *Hacia un Círculo Naval de Madrid*, por Ricardo de la Guardia y Hoya, capitán de Infantería de Marina. *La amenaza submarina*, por José Luis Tato, alférez de navío.

*Notas profesionales*: «La cuestión del portaaviones. Procedimiento útil de corregir las alturas circunmeridianas. Un nuevo submarino inglés de batalla».

*Las maniobras de la Flota*: «Maniobras de la Escuadra española en aguas del Atlántico».

*Historias de la mar*: «Un marino constructor del puerto de Málaga. Don Joaquín María Pery», por Jaime Salvá, coronel de Intendencia de la Armada.

*Miscelánea*: varias y de diversos temas.

*Libros y revistas*: con la reseña de varios, españoles y extranjeros.

*Noticiero*: «Crónica internacional del mes de octubre».

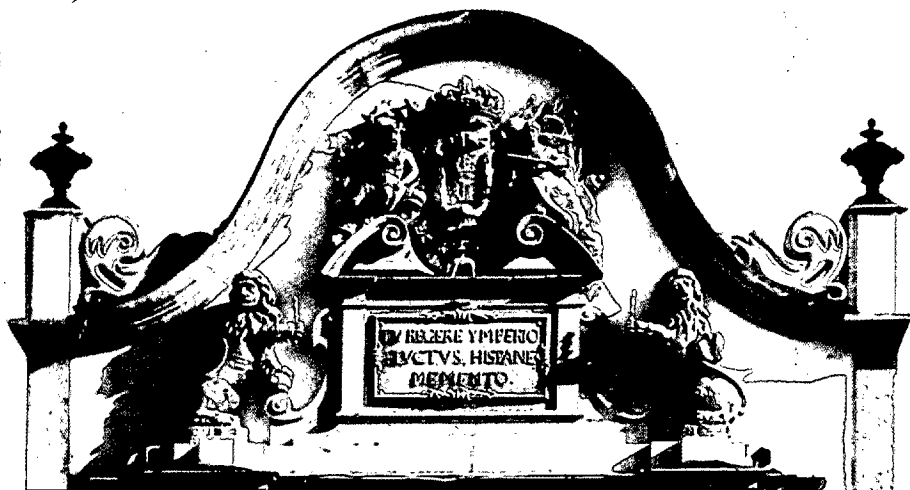
*Gustavo V de Suecia*: da cuenta de su fallecimiento el 30 de octubre pasado.

Acompañan al número 57 ilustraciones.

J. F. G.







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

## EFEMÉRIDES DEL MES DE DICIEMBRE

En este mes, el del año 1526, el día 12 nace en Granada don Álvaro de Bazán y Guzmán (el que más tarde será el primer marqués de Santa Cruz). Muy joven, por los méritos de su padre que guardaba las costas de Andalucía, es nombrado alcaide de Gibraltar. Es un raro ejemplo en que los méritos de un padre son recompensados en la persona de su hijo.

Al padre se le puso el apelativo de «el Viejo» y a él (después de mostrar muchos méritos) se le llamó «el Mozo».

Mostró ser un «rayo de la guerra»; y así le titula Cervantes, añadiendo: «Padre de los soldados y jamás vencido capitán». Son denominaciones rotundas y claras de lo que debe ser un general, jefe de fuerzas de combate, para batirse con ellas contra un enemigo (1).

Añadía a esas cualidades ser un buen sicólogo, tanto que es padre de la idea de «el nombre de una galera ciertamente no la hará invencible, pero si es de nota impulsará a sus tripulantes a los grandes hechos».

También recomendaba que antes de los consejos de generales se compulsasen «uno a uno» a los componentes para que en el conse-

jo no fuesen por su amor propio o por enemistad a otro que hubiese dado su opinión: «opinión a solas», podíamos decir ¡Sabia medida!

Siendo muy joven aún, un día de Santiago, el del año 1543, hace don Álvaro «el Mozo» sus primeras armas, combatiendo a las órdenes de su ya famoso padre: vencieron, frente a la ría de Muros, a unos corsarios franceses que asolaban aquellas costas de Galicia... el padre fue a Compostela a poner el botín obtenido a los pies del santo patrón y el hijo quedó a cargo del mando de los buques estrenándose en tan noble cargo.

Los Bazán (estos dos y los siguientes) fueron devotos santiaguistas. El que tratamos lo manifiesta mandando el desembarco en la isla Tercera del grupo de las Azores (1583), en la playa Das Molas, de terreno pedregoso, don Álvaro tropezó y cayó de rodillas. Deshizo el mal ejemplo que la caída podía provocar en sus hombres: «¡Santiago!», gritó, y como si hubiese querido hacer la invocación (echar el Santiago se decía en lenguaje coloquial a lanzar el grito de guerra) púsose enseguida en pie, corrió adelante, espada en mano impulsando a sus hombres. La invocación



Don Álvaro de Bazán.

servía en tierra y a bordo de las naves; mucho se combatía al abordaje... Y estos generales lo mismo mandaban escuadras que tropas en tierra: don Álvaro mandó la vanguardia cuando don Juan de Austria tomó Túnez (1573). Y también mandó victoriosamente las fuerzas que libertaron Malta, cuando lo hizo don García de Toledo (1565)... En Lepanto, Bazán fue escogido para el mando de la escuadra de *Socorro*, para que éste fuese oportuno y contundente.

Y podíamos hablar del peñón de Vélez... Y del cegamiento del río Tetuán... y de

tantos y tantos combates donde resultó vencedor; mas estas líneas no pretenden cumplir su necesariamente extensa biografía. Desde luego muy merecida pero ya escrita. Muchas veces escrita.

No tuvo suerte al final de su vida; Felipe II le reprochó su tardanza en reunir la Gran Armada para la jornada de Inglaterra... Él le había servido muy bien siempre y le puso con el duque de Alba en el tronco precisamente de Portugal (la armada se organizaba en Lisboa).

Hubo algunos que dicen que murió de tristeza, pero se confirmó que su muerte se debió a la enfermedad adquirida al visitar naves con dotaciones afectadas de tifus (1588)... ¡*Laus Deo!*

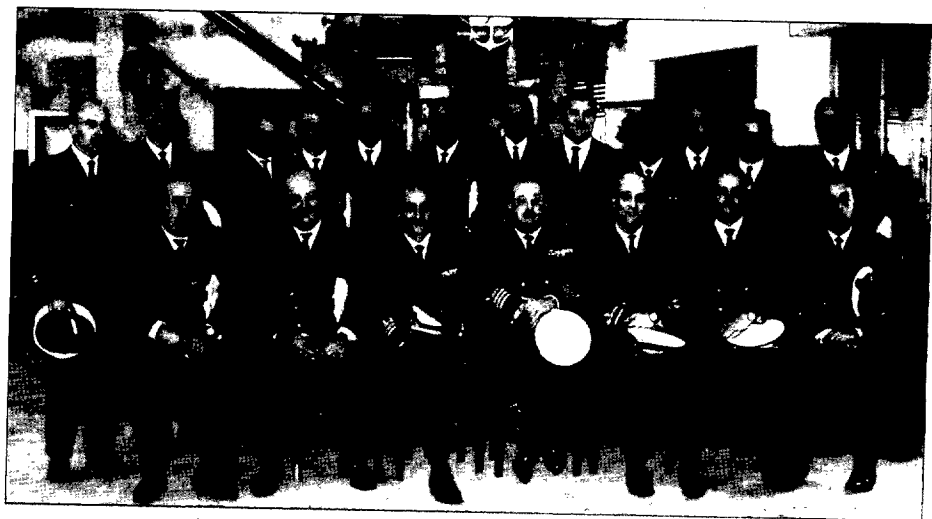
En su palacio del Viso —del Viso del Marqués (en Ciudad Real)—, ese palacio que al decir galano de las gentes, del Viso «que construyó porque pudo y porque quiso» quedan plasmadas sus victorias en pinturas al fresco, convirtiéndole en singular monumental documento. Lector amigo: cuando vayas a Andalucía desde Madrid (o al contrario), visítalo, merece la pena, y tu espíritu militar quedará muy reconfortado. Y la desviación es muy corta desde Almuradiel... ¡Visítalo!

(1) Al final de su vida, cuando preparaba la Gran Armada contra Inglaterra fue tachado de remiso por el rey Felipe II. Éste había cambiado los planes de invasión modificando los primeros del marqués de Santa Cruz. ¿En verdad era remiso?, ¿estaba dolido por haber sido puesto a las órdenes de Farnesio, mucho menos veterano que él pero de sangre real? O ¿es que encontraba grandes dificultades que no podían ser vencidas por su capacidad de organizado? La muerte le libró del oprobio de ser vencido. Siguió siendo «el nunca jamás vencido capitán».

Capitán MARVAL



# VIEJA FOTO



(Foto: colección Julio del Cuvillo).

Fotografía tomada el 20 de diciembre de 1963 en la Escuela de Tiro Naval Janer, en San Fernando (Cádiz). En ella aparecen el comandante director, profesores, miembros de la Junta de Métodos (JUME) y oficiales alumnos del curso de especialidad de Artillería y Tiro Naval, creada en 1915.

La primera sede de la Escuela de Tiro se estableció en Marín, hasta que en 1960 se trasladó a las nuevas edificaciones de la Ardi-la, en San Fernando. En 1999 dichas instalaciones fueron clausuradas, integrándose la Escuela de Tiro Naval en la Escuela de Armas de la Armada cuya sede está en la Estación Naval de La Algameca, Cartagena.

## *De izquierda a derecha (de pie)*

Teniente de navío Zambrano Ortega, profesor.

Teniente de navío J. M. de Villena y Mingorance, profesor.

Teniente de navío L. Boado y González-Llanos, profesor.

Teniente de navío Domínguez Aguado, profesor.

Teniente de navío Blanco Cobelo, profesor.

Teniente de navío Sánchez Tembleque, curso Artillería.

Teniente de navío Montojo Ballester, curso Artillería.

Teniente de navío de la Herrán Pastor, curso Artillería.

Teniente de navío Núñez de Prado M.-Villanueva, curso Artillería.

Teniente de navío del Cuvillo Díaz-Aler-si, curso Artillería.

Teniente de navío J. Boado y González-Llanos, profesor.

Capitán de corbeta González Ortiz, profesor.

## *De izquierda a derecha (sentados)*

Capitán de corbeta Galán Márquez, profesor.

Capitán de corbeta Reig de Argüeso, JUME.

Capitán de fragata Caamaño Fernández, jefe de Estudios.

Capitán de navío Martínez Guzmán, comandante director.

Capitán de corbeta Mayo Jaime, JUME.

Capitán de corbeta González López, profesor.

Capitán de corbeta Calles Mariscal, profesor.



## 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.

### 25.648.—Brigadier

Lo era de la Real Armada don Cosme Damián Churruca y Elortza. Fue de los mejores. Promovido, con carácter póstumo, a jefe de escuadra.

Había nacido en Motrico, en la costa de la bella, verde y encantadora Guipúzcoa. Fue a servir a su rey como caballero guardia marina. Le sirvió con las armas y en el sacrificado quehacer de la Hidrografía. He ilustrado un antiguo diario de navegación, mío, con trozos de los comentarios de Churruca cuando fue a levantar cartas en el estrecho de Magallanes, en el «Magallanes», como se decía con familiaridad y respeto a aquellos parajes.



El valiente capitán vasco, ya brigadier, supo morir heroicamente en Trafalgar. Estaba bien dispuesto, con la religiosidad propia de aquella tierra de su nacimiento: en su arenga antes del combate «promete en nombre de Dios bienaventuranza eterna a los que mueran cumpliendo con su deber...». De lo dispuesto que estaba es también lo que escribe en la carta a un amigo: «Si oyes decir que mi navío ha sido apresado, dí que he muerto...», y así ocurrió: se batió heroicamente hasta morir.

El *San Juan de Nepomuceno*, el de su mando, fue apresado después de que hubiese muerto. Fue llevado a Gibraltar, y dicese que los ingleses hacían descubrirse a los que entraban en la cámara, en que expiró, en señal de gran respeto.

Alguien comentó que los hombres de la cultura de Churrucua no debían estar sometidos a los avatares de las guerras, mas no tuvo en cuenta que defendiendo a su patria mueren los que saben dar. Así era aquel don Cosme un día sus primeras luces en Motrico,

mejores, y heroicamente los que más Damián Churrucua y Elortza que viera de la bella Guipúzcoa, en el año 1761.

Almirante R.

### 25.649.—Monumento

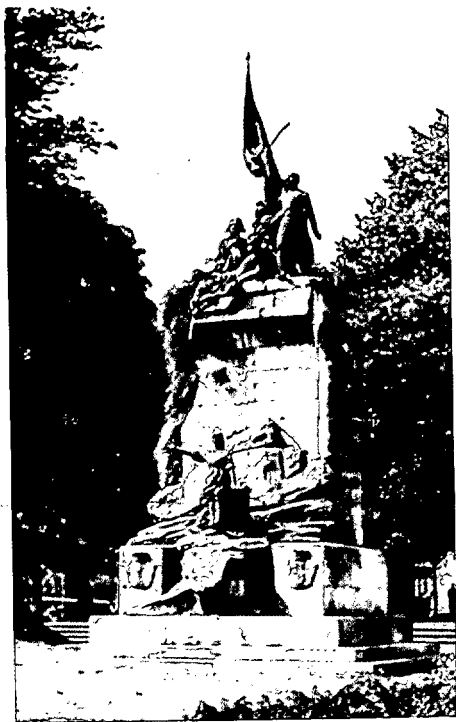


Al estar en la bella alameda de Pontevedra (frente al ayuntamiento)

y, por tanto, cerca de la Escuela Naval de Marín (hacia allá apunta la alameda), es ejemplo para caballeros aspirantes y guardias marinas, especialmente al tiempo que lo es para todos los transeúntes que cerca de él pasan, recuerdo de una gloria militar de España, de la victoria de Puente Sampayo, que también está cerca.

El antiguo sargento de Batallones de Marina Pablo Morillo, aparece como jefe conductor, con el sable desnudo en alto en su diestra. Mandaba el regimiento de la Unión, uno de los de la división del Miño que había salido de las alarmas de los patriotas gallegos en lucha contra el invasor. Una paisana gallega en el monumento recuerda la gloria «do povo».

Nuestro antiguo sargento de Marina, hecho coronel (en carrera rápida desde Bailén), se distinguió notablemente... Mas la división ya estaba mandada por don Gaspar



María de la Nava, conde de Noreña, desde el victorioso encuentro de Santiago con que se inició la retirada a Sampayo: Loor a todos, podemos decir, y también a las lanchas cañoneras de Marina que tomaron parte tan decisiva en la victoria... ¡Ejemplos para los que empiezan...! ¡Adelante!

Capitán MARVAL

### 25.650.—Barco desaparecido



El barco escuela danés *Kobenhavn*, construido en 1921, era un bello buque de cinco palos, 112 metros de eslora y 3.900 toneladas. El 14 de diciembre de 1928 partió de Buenos Aires, rumbo a Melbourne, con 45 cadetes y 15 miembros de la dotación. Hasta el 21 de diciembre mantuvo enlace por radio con otros barcos, pero a partir de esta fecha su radio enmude-

ció y no se volvieron a tener noticias del barco. Su búsqueda se prolongó por años empujada sobre todo por los familiares de los cadetes, pero nunca se encontró el más pequeño resto del *Kobenhavn*, que desapareció sin dejar rastro y pasó a formar parte de los misterios de la mar.

M. G. F.

### 25.651.—Lope de Vega



Hubo otro Lope de Vega, no poco enigmático, además del célebre y celebrado poeta, coetáneo suyo, que en lugar de descollar en la literatura fue almirante, si bien por poco tiempo.

Este otro Lope embarcó en la segunda expedición mandada por Álvaro de Mendaña (castigada entonces por la fortuna —aunque realizó importantes descubrimientos— y víctima ya en el siglo XX de la mala novela de un autor inglés), con la pretensión de colonizar las islas Salomón, descubiertas por el mismo Mendaña anteriormente. Pocos días antes de la partida se casó con doña Mariana de Castro, cuñada de don Álvaro, e inmediatamente fue nombrado almirante, como segundo jefe de la Armada (¿tal vez por influencia?). Pero su luna de miel, por razones inescrutables, estuvo lejos de ser un romántico crucero por el Pacífico: mientras él embarcó al mando de la nao *Santa Isabel*, su esposa lo hizo en la *San Jerónimo*, gracias a lo cual sobrevivió a la desgraciada empresa, aunque prematuramente viuda, pues su flamante marido y almirante pereció con toda su gente al naufragar la *Santa Isabel* el 7 de septiembre de 1595.

G.

### 25.652.—El *Yamato*



En abril del presente 2000 se cumplieron los 55 años del hundimiento del acorazado *Yamato*, orgullo de la Armada japonesa, botado en 1940 y entregado en 1941. Murió en una misión sin retorno cuando prácticamente, sin escolta y sin combusti-

ble para regresar, fue enviado a encontrarse con el enemigo ante la inminente invasión de Okinawa. Después de haber sido avistado por dos submarinos norteamericanos, fue atacado, recibió los impactos de al menos 12 torpedos y 7 bombas de aviación, y se hundió llevándose al fondo 2.488 miembros de su dotación. Así murió, en abril de 1945, aquel coloso de 263 metros de eslora, 73.000 toneladas de desplazamiento a plena carga y dotado de una artillería que supongo que sería el sueño de cualquier director de tiro que se precie: 9 cañones de 460 mm, montados en tres torres triples; 6 montajes de 155 mm; 24 montajes de 127 mm; 150 cañones antiaéreos de 25 mm, y 4 de 13 mm también antiaéreos.

M. G. F.

**25.653.—De atarazanas a cuartel**



Las atarazanas de Barcelona desde su supresión como astillero de galeras tuvieron varios destinos, entre ellos el de cuartel de marinería cuando por los sucesos de 1872 estuvo allí una escuadra mandada por el contralmirante Mac Mahon.

J. M.<sup>a</sup> M.-H.

**25.654.—Tragedia pesquera de Marín (octubre 2000)**



El mar no envejece, el teatro griego tampoco, pero la tragedia vivida tiene otras connotaciones; nos rebelamos contra la injusticia de esos pescadores muertos a los que tanto debemos. ¡Con lo buena que es la gente de mar!, con lo tiernas que son con sus familias, con la alegría que regresan a puerto. Yo lo he vivido de cerca, ya que de jovencita pasé varios veranos en Marín.

Escribo consternada por esa desgracia que hace llorar hasta a los pinos de la ribera. Y esos niños que se agarran a las faldas de sus madres trémulas sé yo que un día serán pescadores.

Y repito con Sorolla, «y luego dicen que el pescado es caro». Yo recuerdo la impresión que causaba en mi ánimo este cuadro de Joaquín Sorolla, y también el recuerdo de mi mano de niña en la de mi padre, paseando por las salas del museo de arte moderno, en el Casón del Retiro; siempre volvía de nuevo al cuadro. Me recuerdo llorando, como lloro ahora que la tragedia no es pintada, sino vivida. El mar que nos alimenta se mostró cruel con los marinos de Marín.

Uno de ellos escribía a su mujer diciéndole que el barco tenía una vía de agua, pero que el armador no le pagaba el viaje de vuelta. Su mujer, vestida de negro, en el muelle de Marín, nos pareció un personaje de tragedia griega.

C. N.

**25.655.—Explosión del vapor *Express***



Uno de los mayores siniestros ocurridos en el puerto de Barcelona fue la explosión del vapor *Express*, ocurrida en la tarde del 17 de agosto de 1875 cuando el buque se hallaba en el muelle del Rebaix. Estaba dando fin la guerra civil con los carlistas cercados en la seo de Urgel por los liberales. El municionamiento, por no estar expeditas las comunicaciones, se hacía por mar, de Barcelona a Sete, desde donde se reexpedía a su destino.

El vapor *Express* pertenecía a Pujol y Castellá. Atracado cerca de la antigua machina cargaba explosivos para las fuerzas liberales cuando estalló una granada y motivó la explosión de las cajas de municiones en la bodega.

Hubo 31 muertos y 75 heridos, y el buque se hundió.

J. M.<sup>a</sup> M.-H.

**25.656.—Francisco Pizarro**



Como controvertida podríamos calificar la opinión que sobre el extremeño presentan los historiadores sobre



Estatua de Francisco Pizarro. Trujillo, 1999.  
(Foto: E. Casilari Rodríguez).

el verdadero interés de éste en la conquista del Perú; para unos fue un gran aventurero de inquebrantable voluntad, para otros no pasaba de ser un simple buscador de tesoros, que alimentado por sus ansias de lucro logró someter al pueblo inca.

Dejando aparte la discusión, de lo que no cabe la menor duda es que su biografía pertenece a la de un hombre hecho a sí mismo. Nacido en Trujillo en 1478, fue hijo bastardo, fruto de la relación entre el capitán Gonzalo Pizarro y una joven llamada Francisca González, hija de labradores. Su juventud, por tanto, estuvo lejos de ser fácil, trabajando desde muy niño en las más penosas y variadas tareas, acabando como porquerizo. A los 18 años viaja a Nápoles para seguir la carrera de armas, sirviendo en las tropas del Gran Capitán, llegando a América en 1502, con la flota del comendador fray Nicolás de Ovando. En 1509 parte desde Santo Domingo con

Alonso de Ojeda a recorrer las costas de Tierra Firme. Nombrado capitán, se asoció con Diego de Almagro y Hernando Luque en la difícil empresa de conquistar el Perú. El 26 de julio de 1529, el emperador Carlos I firmó las capitulaciones que concedían las tierras y títulos a los colonizadores. Finalmente, en enero de 1531 salen de Panamá con este objetivo en tres naves, en las que iban embarcados 183 hombres y veintisiete caballos, rindiéndose a la majestuosa ciudad de Cuzco el 15 de noviembre de 1533.

Curiosamente, esa codicia que, como decíamos al principio, algunos afirman que era su principal motivación, fue la causa de su muerte; la envidia de uno de sus socios (murió asesinado por los servidores de Almagro) acabó con la vida de este personaje excepcional el domingo 25 de junio de 1541.

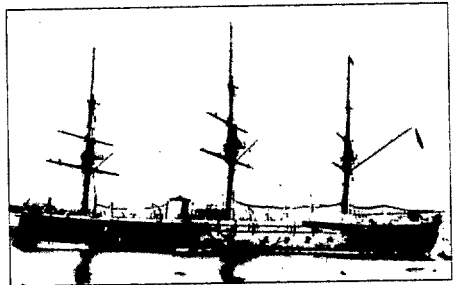
A. A. A.

### 25.657.—El fin de la *Numancia*



Pese al clamor general de que se conservara, la fragata *Numancia* fue dada de baja en las listas de la Armada y vendida para el desguace en Bilbao. El 2 de noviembre de 1916 salió del arsenal de La Carraca con destino al puerto de desguace, pero a la altura del cabo San Vicente sufrió un duro temporal y no pudo llegar a Setúbal, como era el propósito de los dos remolcadores que la llevaban.

Entonces, el capitán al mando del remolcador fondeó en las proximidades de la desembocadura del Tago en espera del auxi-





lio solicitado a Lisboa; pero antes de que llegara éste le faltaron las cadenas y fue a estrellarse en los acantilados cercanos, el 17 de diciembre.

J. M.ª M.-H.

**25.658.—Cruzar el Atlántico**



En 1896, los navegantes George Harbo y Frank Samuelson cruzaron el

Atlántico, tras 55 días de dura navegación a través de 2.590 millas. Esta travesía, que dicho así no parece que haya tenido importancia, hay que resaltar que fue realizada en un bote de remos.

M. G. F.

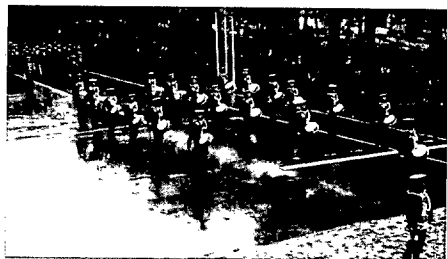
**25.659.—¡Tambores! ¡Tambores!**



El tambor (antes el atambor) es instrumento bélico rotundo; sencillo,

pero de gran importancia para el espíritu militar. En la antigüedad se hicieron tambores con las pieles del caudillo muerto y del enemigo vencido. Todo esto quiere decir 'mucho...'; por mi parte conservé mucho tiempo un pequeño libro profesional forrado con un parche de tambor del crucero *Príncipe Alfonso*. ¡Qué sugestivo todo ello!

El tambor, con su sonido conmueve todo el ser humano y le predispone a la acción, a «los grandes hechos», incluso. No es fácil tocarlo bien e interpretar con él todos los toques que están prevenidos (a veces era el único instrumento de que se disponía y no había cornetas, sino pífanos aptos para marcar un tono musical en la marcha).



Pero lo mejor es enemigo de lo bueno y tóquese como se toque es de gran eficacia para impulsar hombres. Amigo lector: ¡haz la prueba!

El tambor tiene un hermano de sonido más profundo, menos «completo», pero más fácil de tocar (lo hace cualquiera para marcar una de las fases del paso): es el timbal y él completa cualquier banda de tambores. Queda por recordar que el tambor forma parte, con las cornetas, de la llamada «banda de guerra».

La foto que se acompaña es de una banda de 19 tambores y timbales, para un batallón de marinería, desfila por el paseo de la Castellana, de Madrid. Le precede una banda de cornetas, también de marinería, aproximadamente del mismo número. Ambas las reunía un jefe amigo mío para presentar un buen batallón de marinería en la capital de España. ¡Querer es poder!; podemos repetir una vez más.

C. M.-V.

**25.660.—Distancias a combatir**



Desde que se impuso el cañón como arma naval por excelencia, los tácticos aceptaron que los combates se producirían cada vez a mayor distancia: a 1.000 metros por 1860, 2.000 por 1880, 5.000 por 1900 y 16.000 por 1914.

J. M.ª M.-H.

**25.661.—Don Juan de Austria**



Escribía el vencedor de Lepanto a su medio hermano el rey don Felipe II su primera carta después de la batalla, y terminaba diciendo:

«Yo gracias á nuestro Señor he quedado bueno y sin ser nada una cuchillada que recibí en un tobillo sin saber bien cómo.»

En efecto, aunque hoy pudiera sorprender, el propio capitán general de la armada combinada llegó al combate cuerpo a cuerpo.

La herida, que no consintió que le curasen mientras hubiera otros heridos de mayor consideración, no le dejó secuelas, gracias a lo cual no hubo un «cojo de Lepanto», como sí hubo un «manco».

Don Juan de Austria, triunfador de tantas guerras, falleció a los 33 años de una infección provocada por almorranas.

G.

**25.662.—Teniente general Blas de Lezo**



De la Real Armada española... Empezó sus armas en la de Francia, por la correspondencia que había entre ambas.

Un hombre, un caballero de Pasajes, tan cercano a Donostia; hombre fuerte hasta el final. Lleno de heridas y cicatrices: cojo, manco y tuerto.... aventajaba al moderno Millán Astray en eso de sufrir por la Patria: Por la Patria y por el rey... ¡Llor a él! Un glorioso mutilado en actividad suma.

Le vemos con coraza, más llevada ya como símbolo que como defensa. Luce en las



vueltas de mangas grandes sardinetas o «golpes». Presumen de él, con razón, en el museo de San Telmo de San Sebastián..., ¡una gloria para Vasconia y para la España toda! Estamos orgullosos de él.

Defendió a Cartagena de Indias de los fuertes enemigos que la querían. Primero mandando en jefe, al año siguiente mal considerado por el virrey Eslava... Allí el que priva en el recuerdo es Lezo: don Blas de Lezo.

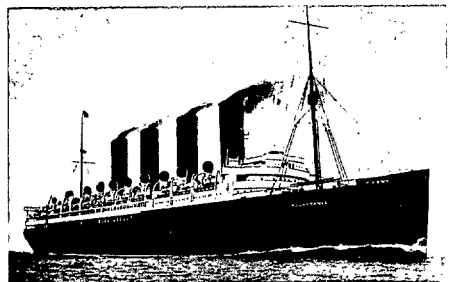
Almirante R.

**25.663.—El gallardete azul**



En 1895 el emperador de Alemania Guillermo II declaró la voluntad de convertir a su país en una primera potencia naval. Y el 9 de junio de 1900 declaró: «Nuestro porvenir está en la mar». Pocos días después promulgó una ley doblando el número de acorazados de su flota, mientras en la Marina Mercante, el paquebote *Deutschland* arrebató al *Kaiser Wilhelm der Grosse* el gallardete azul al hacer la travesía del Atlántico a 23,36 nudos; once años después, el gallardete lo izaría el nuevo paquebote *Kaiser Wilhelm II*, que hizo la travesía a una media de 23,58 nudos. Al otro año, 1907, pasa al trasatlántico inglés *Mauretania* con una media de 23,69 nudos. Como se verá, las diferencias eran muy escasas, hasta entonces, pero el mismo *Mauretania* lograría la marca de 25,55 nudos en 1909, de 26,06 en 1910, y de 26,25 en 1924.

J. M.<sup>a</sup> M.-H.



*Mauretania.*

25.664.—Manteca de oso



Cuenta el sabio médico británico y sacerdote José Celestino Mutis (1732-1808) en su *Viaje a Santa Fe*, que durante su navegación, en el navío *Castilla* de Cádiz a Cartagena de Indias, le contó el piloto Blanco una historia que, por lo extraño, merece ser conservada, y es como sigue: «Ramón, de la provincia de Andalucía, de edad de unos treinta años, de ejercicio marinerero, con destino de timonel en el navío *Fuerte*... padecía una continua dificultad de respirar, en tanto grado que le obligó a dejar el servicio, quedándose en Veracruz enfermo del mismo accidente. Embarcándose, pues, desde Veracruz para La Habana en una balandra, perdióse la embarcación. En medio de este conflicto pudo salir nadando y llegar a Panzacola, en cuyas costas sucedió el naufragio. Allí se mantuvo por espacio de unos cinco meses y conoció que su accidente se había desaparecido. Admirado de esta notable particularidad, preguntó a los habitantes cuál podría ser la causa de su mejoría, y le respondieron que en aquel país no se conocían las enfermedades de pecho, lo que atribuían a la manteca de oso, de que usan en lugar de aceite en las comidas. Partió de Panzacola para La Habana, con la prevención de alguna porción de esta manteca, agradecido a la utilidad de qué efectos. Después se halló enteramente bueno, y pasado un largo término contó esta sencilla historia al piloto Blanco.»

J. F. G.

25.665.—Calvo Sotelo



La columna de desembarco del cañonero *Calvo Sotelo* saltó a tierra para inaugurar en Villagarcía de Arosa un monumento, precisamente dedicado a aquel prócer. A la cabeza de esa fuerza formaban los caballeros alféreces de fragata y guardias marinas que habían sido embarcados en viaje de prácticas. El mando, previsor para el futuro, les había agrupado para sus estudios; habían



estado en los cruceros que con gran pericia naval y con audacia regía don Francisco Moreno, el que por sus méritos sería después marqués de Alborán.

Villagarcía bullía de gente, era sitio de descanso del frente, como se decía entonces..., hasta había allí un gran hospital de recuperación. Corría el año 1938, la cruel guerra civil estaba en su apogeo.

Los caballeros alumnos entusiasmaron a todos los presentes con su marcialidad y buena instrucción militar. El más antiguo, malgrado Turnay, llevaba la bandera con legítimo orgullo. Todos ponían el alma en aquel paso (114 pasos por minuto) que entonces llevaba la Marina.

Un éxito como desfile, pero los caballeros no estaban satisfechos: ansiaban volver a los cruceros de combate en plena actividad guerrera. Ansiaban esas *ocasiones de mayor riesgo y fatiga* de que hablan las sabias ordenanzas.

C. M.-V.

25.666.—Cuartel de Batallones de Cádiz



La calle gaditana que hasta hace pocos años se llamó Obispo Pérez Rodríguez y lleva actualmente el nombre de Fermín Salvochea tenía como antigua denominación la de «Cuartel de la Marina y Garita de la Escalerilla», pues en ella se hallaba la puerta del cuartel de San Felipe, enfrente de lo que hoy es plazuela de las Cuatro Torres.

El nombre de «Garita de la Escalerilla» se debía a una situada cerca de una pequeña escalera que bajaba al mar, antes de que se construyesen las murallas. Esta calle tiene una vinculación histórica con la Marina, pues, aparte de encontrarse en ella el cuartel de batallones, residieron en la misma dos ilustres marinos. En el número cuatro actual nació el conde de Venadito y vizconde de Ruiz de Apodaca, y en el número seis, hoy inexistente, donde se halla emplazada la finca número 18 actual, vivió y murió el teniente general don Antonio Escaño. Posteriormente, la calle se dividió en dos tramos, que se llamaron «Cuartel de la Marina» y «San Ginés». Por acuerdo municipal de 16 de marzo de 1892, ambas calles quedaron con la primitiva denominación de «Cuartel de la Marina y Garita de la Escalerilla».

Cuando se trasladó el departamento a la Isla de León, los batallones y las brigadas marcharon a la misma por tierra, y según cuentan las crónicas soplaban por aquellos días un fuerte viento de levante. Se alojaron en el castillo de San Romualdo, situado a la entrada de la población, del que aún se conservan restos.

J. M.<sup>a</sup> B.

### 25.667.—Almirante de Castilla



Lo fue don Fadrique Enríquez, quien estando Castilla en guerra contra Francia, ante el temor de que el rey de Inglaterra ayudara a ésta, aprestó una flota con el fin de hacerle frente. Se componía de 120 navas y 15.000 hombres de desembarco; reuniéronse en Laredo, tomando el mando de esta flota el almirante.

Se dieron a la vela el día 20 de agosto de 1496; tras una navegación azarosa, arribaron a las costas de Inglaterra, no sin que algunas de éstas desbarolaran, zozobrando otras y la carraca grande encalló en los bancos de Flandes, ahogándose gran número de hombres de los que iban a bordo.

Muchas fueron las calamidades que padecieron: el mal tiempo, el llegar a carecer los tripulantes de ropa de abrigo y víveres, siendo 9.000 hombres los que fallecieron.

Al comenzar la primavera de 1497 se unieron a las naves castellanas trescientos navíos de gavia de los Países Bajos, haciéndose a la mar para traer a la prometida del príncipe don Juan, sufriendo durante el viaje un gran temporal; al fin la nao real arribó a Santander, en el mes de marzo, acompañada de cuatro de aquéllas.

Tanto como político, literato y gobernador del reino por el César Carlos se distinguió entre los «claros varones».

J. F. G.

### 25.668.—Academia de Ampliación de la Armada (Isla de León)

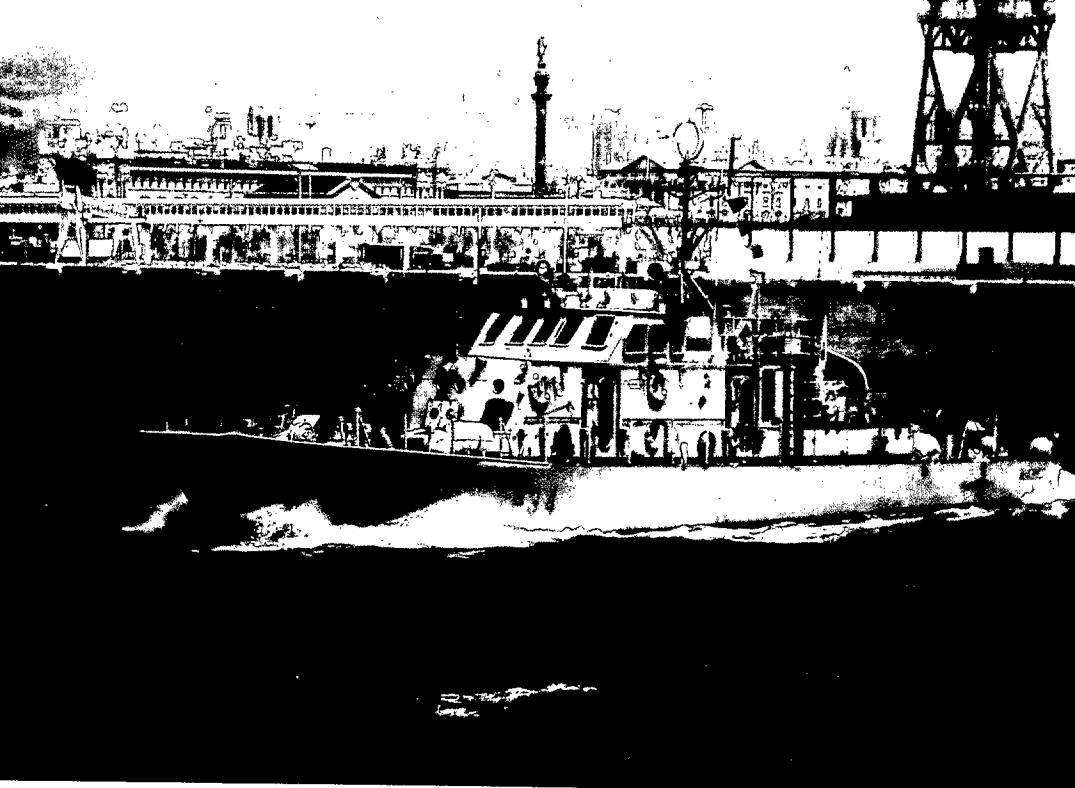


Fue inaugurada el 3 de febrero de 1885 en el edificio de la Capitanía

General de la calle Real. Contiguo se hallaba el de la Escuela Departamental del Cuerpo Administrativo.

Las enseñanzas a cursar fueron las correspondientes a las especialidades de ingenieros constructores de buques, ingenieros, mecánicos, artilleros, astrónomos e hidrógrafos. Fue su primer director don Juan Bautista Viniegra y Mendoza, entonces capitán de fragata, que relevaría a don Cecilio Pujazón en la dirección del observatorio y que llegaría a capitán general de la Armada. La subdirección fue encomendada a Indalecio Alonso y Félix de Vargas, ingeniero jefe de la Armada, también destacado hombre de ciencia. Un decreto de 28 de marzo de 1901 del ministro de Marina don Cristóbal Colón de la Cerda, duque de Veragua, extinguió el centro, debido a la nueva estructura ocasionada por la pérdida de las colonias. Por esta causa también fueron clausuradas las escuelas de administración el 31 de diciembre de 1901.

J. M.<sup>a</sup> B.



El patrullero *Alcanada*, saliendo de Barcelona rumbo a Rosas, donde le fue donada la bandera de combate. ((Foto: A. Campanera i Rovira).



## DE BARCO... NO TANTO

En octubre del 66, los seis dragaminas que entonces componían la 1.ª Escuadrilla, uno de los cuales era el que yo mandaba, realizan en aguas portuguesas el ejercicio combinado «Iberex-66» con otras tantas unidades del mismo tipo de la nación vecina. El supuesto táctico tenía como objetivo la limpieza de minas, tanto de contacto como de influencia, en una amplia zona del estuario del Tajo y de los accesos a Lisboa y a la bahía de Cascaes. Para dar mayor realismo al ejercicio se habían fondeado una serie de minas inertes que era obligado rastrear realmente.

A la monótona fatiga de toda operación de rastreo se unió, en este caso, el mal estado de la mar, donde una fuerte marejada casi siempre de través y frecuentes chubascos hicieron que los cuatro días y sobre todo las tres noches fueran una auténtica paliza.

Por fin, conseguido el objetivo y recuperadas todas las minas fondeadas, los participantes atracamos en el puerto de Lisboa.

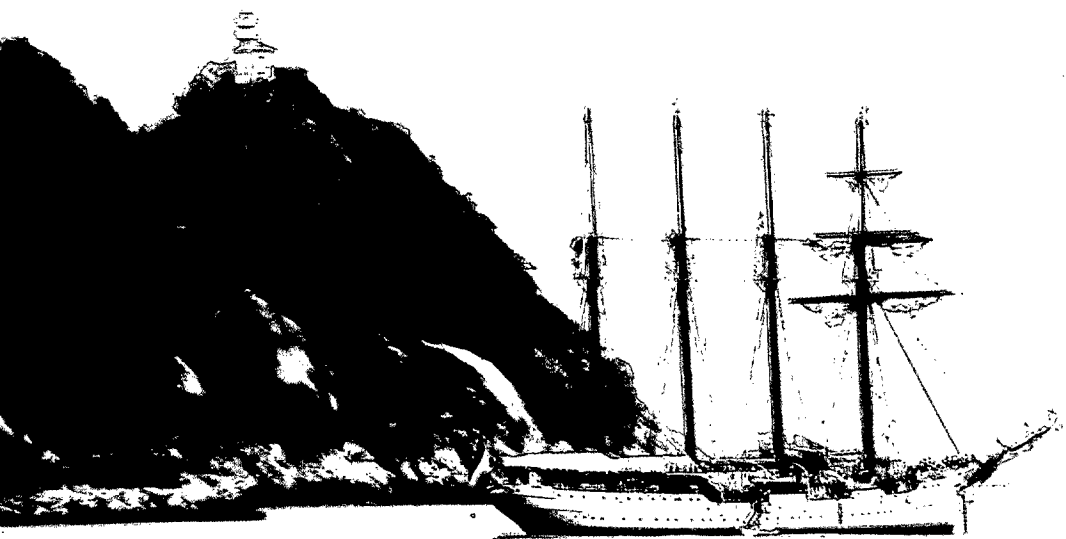
Esa misma noche los comandantes de todos los buques implicados fuimos invitados a una muy concurrida recepción en la Embajada de España.

En un rincón del amplio salón, unos cuantos componentes de la escuadrilla española, vaso en ristre, comentábamos, ¡cómo no!, lo acontecido en las pasadas singladuras.

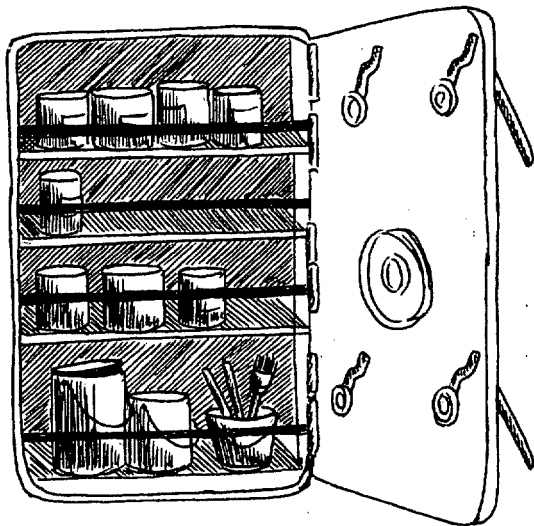
La esposa del embajador, con una bandeja de canapés, se acercó a nuestro grupo y nos interrumpió amablemente:

- Perdonen ustedes, pero les he oído, ¿así que han tenido mal tiempo estos días?
- Pues sí señora, no ha sido muy agradable que digamos —contestó uno mientras los demás cargábamos sobre la bandeja.
- Pero sus barcos son bastante grandes, ¿no?
- Desplazan trescientas ochenta toneladas.
- ¡Pero eso es mucho!
- De mantequilla desde luego señora, de barco... no tanto —respondió el interpelado.

L. C.-B. P.



Guetaria, 21 de julio de 1999. (Foto: colección capitán de navío Lobo).



# *Pañol de Pinturas*

## JUAN LUIS CARRASCO GIL

Juan Luis Carrasco, capitán de navío en situación de reserva, nace en Bayona (Pontevedra) en 1939. Ingesa en la Escuela Naval Militar en 1957 y dedica prácticamente toda su vida, hasta 1996, a su primera y primordial vocación como oficial de la Armada.

En ese año pasa a la reserva y comienza una verdadera carrera, casi podríamos decir contrarreloj, para dedicarse de forma arrolladora a pintar.

Es posible que esta salida «en tromba» se deba en parte a una ilusión que desde niño tenía de entregarse de alguna manera al mundo del arte. Y así, en la antigua casa de su Bayona natal, se hace fuerte en verano, consumiendo óleos y lienzos. No deja de ser igualmente una premonición de ese caudal artístico el nombre de guerra escogido por Juan Luis, Júcar, que evoca el río valenciano sin duda en época de crecida.

No ha necesitado profesor; como él mismo confiesa es autodidacta y ha unido a ese «desasosegado» quehacer las indudables cualidades naturales que posee para crear prolíficamente sus obras, repartidas por innumerables lugares y colecciones.

Es pintor de óleos, que emplea con destreza, intuyéndose en sus pinceladas una







clara decisión de lo quiere plasmar y en las que se refleja un oficio adquirido en inusual brevedad.

Cuando pinta se adivina un incipiente impresionismo en sus lienzos de Lugo, por ejemplo, quedando reflejadas con fidelidad aspectos del difícil retrato urbano.

Como buen pintor de la piedra, protagonista, principal de gran parte del paisaje gallego y de esta ciudad tan especialmente bonita, ha sabido captar sus innumerables rincones, aquellos que luego, al contemplar sus obras, producen la sensación de encontrarnos realmente en sus calles y plazas.

Tampoco ha dejado a un lado la mar, otro de sus amores, con la que luchó y convivió como marino, a la que respeta, contemplándola ahora desde otra perspectiva más entrañable situado en tierra o, como se diría en el argot taurino, «desde la barrera». Sus marinas, realizadas con soltura, demuestran con evidencia su conocimiento del medio.

Cuando se inició en estas lides nos cuenta que lo hizo «desenterrando» una caja de pinturas, regalada por una de sus hijas, que había tenido arrumbada durante muchos meses.

Su pintura tiene como base un buen dibujo y habitualmente es figurativa.

Ha participado en varias exposiciones colectivas e individualmente ha expuesto en:

1997.—Ayuntamiento de Bayona.

1999.—Ayuntamiento de Bayona.

2000.—Delegación Provincial de la Xunta de Galicia en Lugo.

Con mi admiración, respeto y afecto, un cordial saludo.

Rafael ESTRADA





## VINLANDIA EN EL MILENARIO DE SU DESCUBRIMIENTO

### Milenario

La mar siempre ha estimulado la imaginación para crear cuentos y leyendas con que acompañar las frías noches de invierno en los pueblos costeros. Pero algunas de esas historias no son más que narraciones basadas en hechos reales que, transmitidas de boca en boca, han sido adornadas y deformadas con el paso del tiempo. Tal es el caso de un hecho acaecido hace ahora 1.000 años cuando un grupo de vikingos, avezados marinos e intrépidos aventureros, llegaron por primera vez a las costas del continente americano a algún punto del actual Canadá que bautizaron con el nombre de Vinlandia. Fue una gesta que se contó como leyenda, para más tarde permanecer sumergida en el olvido, hasta que los investigadores, los historiadores y los arqueólogos la sacaron a la luz ante el escepticismo de muchos, a los que aquella aventura les parecía más un fruto de la fantasía que el resultado de un hecho histórico.

### Vikingos

Los vikingos eran naturales de los pueblos escandinavos —suecos, noruegos y daneses—, comerciantes, aventureros,

guerreros, marinos y piratas, que entre los siglos VIII y XII fueron un azote para las costas europeas. Hoy sus hazañas son fuente de inspiración en todos los campos del arte, por lo que no es de extrañar que sus barcos y sus aventuras se reproduzcan en los sellos de correos de casi todos los países. Navegaron por los mares y ríos de la mayor parte del mundo conocido, impulsados por el exceso de población y la escasez de tierras, acuciados por la pobreza, empujados por la necesidad de buscar nuevos mercados y animados por la escasa capacidad de defensa de sus víctimas, junto con su afán de aventuras y sus ansias de pillaje. Su nombre, «vikingos», según opiniones, significa «reyes del mar», «piratas» o «guerreros», aunque también se les conocía como «normandos», que procede de «norsemen» o «northmen» y significa «hombres del norte». En sus correrías, los suecos actuaron preferentemente en el Báltico y hacia el este de Europa; los daneses hacia el sur hasta el Mediterráneo, y los noruegos hacia el oeste del Atlántico.

### Sus barcos

Hoy cuesta creer que los vikingos hayan llegado tan lejos con sus pequeños barcos, pero es que desarrollaron naves de madera



Drakar de Gokstad y Piedra de Gotland.

muy estables y seguras, alargadas, estilizadas, de borda baja y escaso calado, abiertas, ligeras y veloces, impulsadas por remos manejados por los propios vikingos, y casi siempre complementadas con una vela cuadra, con las que llegaron a ser unos verdaderos expertos en el arte de la navegación, guiándose por el sol y por la estrella polar. El sistema de construcción de sus barcos era a tingladillo, con tablas de roble normalmente clavadas en los extremos de proa y popa. Hoy se cuenta con mucha información sobre sus barcos gracias a las escenas que dejaron en piedras labradas, como las de Gotland en el Báltico, en las que con frecuencia aparecen barcos de vela. Otra fuente de información procede de las ilustraciones del tapiz de Bayeux, de 70 metros de largo y 49,5 cm de ancho, realizado en la segunda mitad del siglo XI en recuerdo de la batalla de Hastings, en la que el 14 de octubre del 1066 el normando Guillermo el Conquistador derrotó a Harold II, rey de Inglaterra. Pero las mejores informaciones proceden de los restos encontrados a finales del siglo XIX y en el siglo XX, procedentes en muchas ocasiones de enterramientos en los que los buques eran utilizados para dar sepultura a personajes importantes. En el 1880, al excavar un túmulo funerario se encontró el drakar de Gokstad fechado hacia el 900, de 23 metros de eslora, 5 de manga, un palo de más de 12 metros y 16 remos por banda. En el año 1903 se encontró la nave de Oseberg, fechada hacia el 800, y en el 1920 apareció

la «Nave de Kvalsund», posiblemente del siglo VII.

De los barcos utilizados en sus correrías destacó el drakar o dragón, así llamado porque su forma y el mascarón de proa recordaban a dicho animal. A vela era capaz de ceñir y virar por avante. Podía sobrepasar las 30 toneladas, los 30 metros de eslora, los 5 ó 6 de manga, y contar con más de 25 pares de remos. Según muchos autores, para defenderse de las flechas solía proteger sus costados con escudos. Otro buque muy parecido pero sensiblemente más pequeño fue el snekar o serpiente. También estaba el skuta, de mayor manga en relación con su eslora, e impulsado sobre todo a vela, aunque también podía utilizar remos.

### Exploraciones en el Atlántico

Las aventuras de los vikingos llegaron hasta nosotros por las «sagas»; relatos de sus hazañas con más contenido épico que rigor histórico, transmitidos oralmente hasta finales del siglo XII, en que fueron recogidos en textos escritos. Una de estas sagas —la «Saga de Erik»— habla del noruego Erik Thorvaldson —conocido por el sobrenombre de «El Rojo» por el color de su pelo—, que tuvo que abandonar su tierra cuando era un niño, y con toda su familia acompañó a su padre que había sido desterrado a Islandia por homicidio. El propio Erik se vio envuelto hacia el



Erik el Rojo, milenario de su llegada a Groenlandia.

980 en una acusación por homicidio, por lo que decidió irse al oeste a explorar unas tierras que habían sido avistadas por el también noruego Gunn Björn Ulfsson. En el 982 se hizo a la mar con toda su familia, pertenencias y ganado, y llegó a lo que llamó Groenlandia, donde fundó una colonia en la que permaneció tres años. En el 986 regresó a Islandia, narró sus exploraciones que empujaron a otras gentes a irse a vivir a las nuevas tierras, y al poco tiempo partió con otra expedición de 25 barcos, de los que al parecer sólo 14 llegaron a Groenlandia.

Fue el segundo hijo de Erik el Rojo, Leif Erikson, el primero —o uno de los primeros— en llegar a las costas orientales de Norteamérica, al lugar que bautizó como Vinlandia. La historia de Leif se narra en dos sagas que coinciden en decir que estuvo en aquellas tierras, pero difieren en los detalles. Según la primera —la anteriormente citada Saga de Erik—, Leif Erikson partió de Groenlandia a principios del año 1000, se dirigió a Noruega donde el rey Olaf I lo convirtió al cristianismo y lo envió de vuelta a Groenlandia para que convirtiera a los colonos a la nueva fe pero en el viaje de vuelta Leif se pasó de largo y llegó por casualidad a las costas de Norteamérica. Según la otra saga, la «Saga de los Groenlandeses» —que al decir de muchos estudiosos es la más verídica—, Leif se había enterado de la existencia de unas tierras al oeste por el mercader islandés, Bjarni Herjulfsson, que había llegado a ellas en el 986 empujado por fuer-

tes vientos. Con la información obtenida, Leif organizó una expedición con unos 35 hombres y, después de escalas al parecer en tierra de Baffin y Labrador, llegó a Vinlandia donde construyó algunas casas, exploró la zona y regresó a Groenlandia. Posteriormente Thorvald, hermano de Leif, efectuó otra expedición a Vinlandia, donde según cuentan algunas leyendas fue asesinado por los nativos en el invierno del 1004 al 1005. Hacia el 1004, el vikingo Thorfinn Karlsefni organizó una nueva expedición a Vinlandia, donde se asentó, pero debido a problemas con los nativos regresó a Groenlandia a los tres años. Por último, hacia el 1013, Freydis, hija de Erik el Rojo, realizó la última expedición a Vinlandia, que no tuvo éxito, por lo que regresó inmediatamente a Groenlandia, dando fin a los viajes de los vikingos a aquellas tierras, que cayeron en el olvido.

### Vinlandia

El nombre de Vinlandia, según versiones, procede de *Wine Land* —«Tierra de Vino»—, o de *Vine Land* —«Tierra de Viñedos»—, lo que al parecer se debió a algún error de interpretación, ya que los primeros exploradores afirmaron que en aquellas tierras había abundancia de uvas, y lo más parecido a uvas que allí se daba eran arándanos agrios. Este error animó a muchos a ir a Vinlandia por su hipotética abundancia en vino, lo que produjo más



Milenario de la llegada de Leif Erikson a Norteamérica.

de una decepción al comprobar que era falso. De todas formas, los escandinavos mantuvieron el nombre de Vinlandia unido a la riqueza en vino, como lo cuenta la historia escrita por Adam de Bremen en 1075, en la que habla de una de las muchas islas que habían sido encontradas en el océano, «llamada Vinlandia porque allí crecen vides que producen excelentes vinos».

La situación exacta de Vinlandia se desconoce, y los historiadores no se ponen de acuerdo sobre su ubicación. Muchos afirman que fue Terranova, y otros dicen que fue Nueva Escocia o Nueva Inglaterra. De todas formas, en 1963 se encontraron en L'Anse-aux-Meadows, al norte de Terranova, en un lugar cuya descripción coincide con la efectuada por Leif, restos arqueológicos vikingos que los técnicos datan alrededor del año 1000, y que bien pueden corresponder a Vinlandia o a algún emplazamiento cercano a aquellas tierras. También hay un mapa de Vinlandia propiedad de la Universidad de Yale, aunque su autenticidad es muy discutida.

Hoy Vinlandia no es más que un nombre en el recuerdo dado a aquel remoto paraje encontrado hace unos 1.000 años por unos aventureros que merecen nuestra admiración, porque, aunque eran unos saqueadores sin escrúpulos, no se puede dudar de su valor y de su pericia marinera, ya que a bordo de sus frágiles naves fueron capaces de llegar hasta

las costas de Norteamérica casi quinientos años antes que Colón.

### Los vikingos y Vinlandia en la filatelia

Las emisiones de sellos con motivos vikingos —y barcos, mascarones de proa, guerreros, arqueología, mapas, batallas, edificios, etc.— son frecuentes en sus países de origen y en aquellos lugares que fueron protagonistas de sus aventuras (Dinamarca, Suecia, Noruega, Groenlandia, Islandia, islas Feroe, Reino Unido, islas del Canal de la Mancha, etc.), que en los últimos tiempos han emitido series dedicadas a conmemorar el milenario de la llegada de Erik el Rojo a Groenlandia y el milenario de la llegada de Leif Erikson a Norteamérica. A estos países se unen las emisiones de otros que sin estar directamente relacionados con las actividades vikingas utilizan su imagen como fuente de ingresos, como es el caso de países caribeños, asiáticos, africanos o del Pacífico. Con todas estas emisiones se puede reconstruir en toda su amplitud la vida y la historia de aquellos intrépidos marinos.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ



# Cine con la Mar de fondo

## EL MITO DE LA *BOUNTY* (I). *REBELIÓN A BORDO*, 1935

El mito de la *Bounty* —la expedición de 1789 a Otaheite, Tahití, a la búsqueda y captura del famoso árbol del pan, truncada por un motín ya célebre, ya legendario y mítico— ha merecido hasta la fecha, al margen de posibles adaptaciones televisivas, tres películas de variada calidad y condición, *Rebelión a bordo* (USA, de Frank Lloyd, con Charles Laughton, Clark Gable y Franchot Tone), *Rebelión a bordo* (USA, 1962, dirigida por Lewis Milestone e interpretada por Marlon Brando, Trevor Howard y Richard Harris). Cierra el ciclo, de momento, la más discreta de todas ellas, *Motín a bordo*, con Roger Donalson en la puesta en escena y frente a la cámara, Mel Gibson, Anthony Hopkins, Lawrence Olivier y Edward Fox. Las tres cintas, y desde el punto de vista literario, están inspiradas en el libro, todo un clásico de la historia de la literatura épica, *La tragedia de la Bounty*, dividido en tres novelas *El motín*, *Hombres contra el mar* y *La isla de Pitcairn*.

El tema de la rebelión a bordo se estructura siempre a través de un capitán de navío

de especial crueldad a la hora de aplicar las normas del reglamento. O bien todo es producto de una mente enferma que, al estar encerrada entre las cuatro «paredes» de la embarcación, puede estallar de un momento a otro. En este caso, uno de los ejemplos más clásicos, más notables en la historia del cine, lo tenemos en la excelente *El motín del Caine*, de Edward Dymitrick, ya comentada tiempo atrás en estas mismas páginas. El primer ejemplo cabe ubicarlo en el mito de la *Bounty*, un mito, una turbulenta narración que ha pasado a las páginas de la historia pero también de la leyenda. Desde siempre, los guionistas cinematográficos se interesaron por las historias que relataban duras relaciones entre el capitán del navío y el resto de los oficiales. Desde los clásicos de toda la vida hasta cintas más recientes (*Alarma roja*) han tocado el tema. Pero nunca con la intensidad, la potencia lírica, la poesía, el realismo tremendo de la primera de las versiones que aluden al tema relacionado con el drama de la *Bounty*. *Rebelión a bordo*, la que fuera dirigi-



Un rey que no fue destronado ni siquiera cuando la Metro le dejó sin trono: Clark Gable, llamado «The King».

da por Frank Lloyd no es sólo la más clásica y la más seria, sino la más específica de todas. El crítico y estudioso de cine Carlos Aguilar no duda en calificarlo de «un clásico indiscutible del cine norteamericano de los años treinta sobre el famoso amotinamiento de la tripulación de la *Bounty*, contra su tiránico capitán, en el siglo XVII. Dotada de un reparto francamente lujoso, inspiró multitud de películas similares, amén de dos *remakes*, y obtuvo el Óscar al mejor guión del año...». De una duración inhabitual (128 minutos) para aquella época, 1934, la cinta sobrepasa las dos horas de metraje, detalle que hoy por hoy, donde las cintas por regla general se acercan a las tres horas, causaría risa general. Hasta aquella época (y otras que arribarían), en los albores del cine hablado, una de las novedades importantes de *Rebelión a bordo*, es su factura moderna, la exposición de las imágenes, la iluminación —es un producto

made in Metro Goldwin Mayer y eso se nota a lo largo de toda la proyección—, la nítida y clara fotografía en blanco y negro, la capacidad inteligente de su montaje final... Todo era (es) un adelantarse a su tiempo. Conviene no olvidar que en la citada década el lenguaje cinematográfico había adquirido una madurez no sólo técnica (admirables los efectos especiales de San Francisco, USA, 1936, Van Dyke), sino también en cuanto a fluidez narrativa, exposición de los principales hechos a desarrollar, un cuidado exacto y preciso por el detalle y su perfeccionamiento. En definitiva, el cine como expresión artística, como medio de comunicación, como nuevo lenguaje donde se mezcla el arte con la artesanía, accediendo a una edad adulta, seria y grave. En opinión de Luis García Berlanga, los años treinta fueron los mejores años cinematográficos de toda la historia. Una opinión sin duda a considerar. Después, en la película se ubica la nobleza altiva de su reparto: Clark Gable, que estaba cimentando el apelativo de «el Rey» y a pocos años vista de su gran papel en *Lo que el viento se llevó*, dando vida e intensidad al primer oficial, Fletcher Christian; Charles Laughton, uno de los grandes actores británicos de toda la vida, en un papel, el del capitán Bligh, hecho a su medida. El director de *La noche del cazador*, la única pero admirable película que dirigiera, mueve la escena, gesticula, anda, camina, se desplaza de un lugar a otro controlando en todo momento la situación. Culmina el trío central de protagonistas Franchot Tone, en una de sus más brillantes interpretaciones. En la dirección, Frank Lloyd (*El águila del mar*, *Cabalgat* o *Berkeley Square*, entre sus mejores películas) coordina todos y cada uno de los elementos puestos a su disposición.

El estreno de *Rebelión a bordo* fue un considerable éxito de crítica y público. Tuvo excelentes recaudaciones, la Metro mostró su felicidad por los resultados económicos, y se desbordó y consolidó la popularidad de sus intérpretes. En sucesivas reposiciones o pases televisivos, el éxito se ha ido renovando a lo largo de los últimos sesenta años. Un tiro certero y en plena diana. Un clásico (un gran clásico) para la eternidad.

Toni ROCA



# LEXICOGRAFÍA

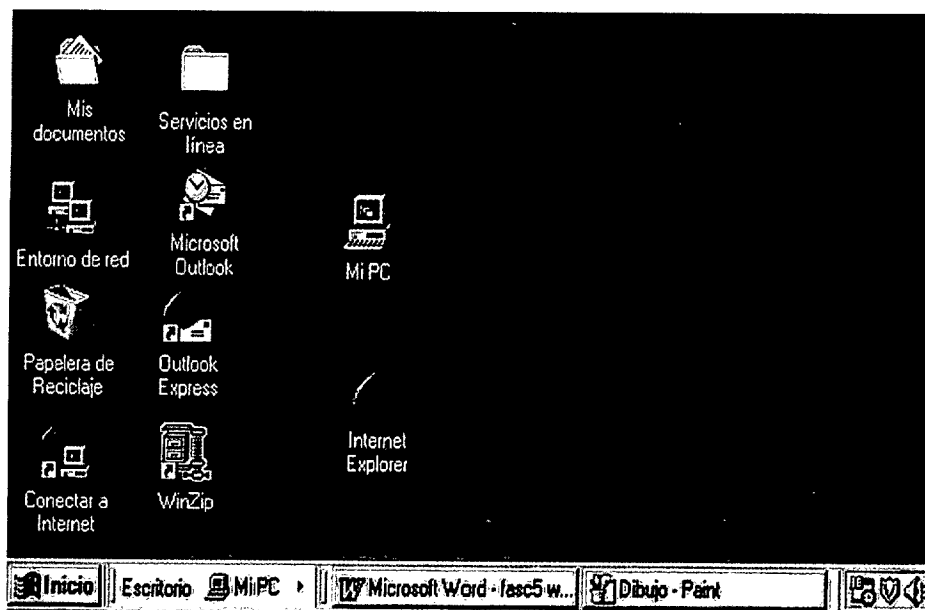
(Limpia..., brilla... y da esplendor)

## TENEMOS TREINTA Y OCHO AÑOS

El lenguaje no es sino un medio de comunicación o vehículo para entenderse. Esto parece una perogrullada pero no está de más decirlo, pues no son pocos los que lo usan para todo lo contrario: es decir, como medio de incomunicación y barrera para no entenderse. Pero no es ése el tema de nuestro discurso, sino el del lenguaje técnico, que puede caer en el vicio de olvidar que su objeto es transmitir en lugar de aislarse del no iniciado dejándole perdido en la incomprensión. Las nuevas ideas necesitan nuevas palabras para expresarlas. Quienes protagonizan la evolución técnica no siempre están debidamente capacitados para explicarla y entonces se crea un abismo entre los «entendidos» y los «profanos», frecuentemente más por dificultades de lenguaje que por inaccesibilidad de los conceptos. El técnico

que importa nuevos sistemas y procedimientos se deja llevar por el cómodo expediente de introducir las palabras del idioma de procedencia de aquéllos, bien por no tener los necesarios conocimientos lingüísticos o por considerar una pérdida de tiempo preocuparse en averiguar si existen en el nuestro o si podrían aplicarse viejas expresiones para nuevas nociones; o sencillamente, no le dan importancia a esta cuestión. Muchas personas de países como el nuestro, que no ha contribuido casi nada al progreso científico y técnico en los tiempos modernos, encuentran difícil el acceso al conocimiento de las innovaciones simplemente por desconocer el idioma en que éstas se dan a conocer. Verdad es que la aportación de nuevas palabras enriquece al idioma y que la asimilación de términos foráneos no es escasa en



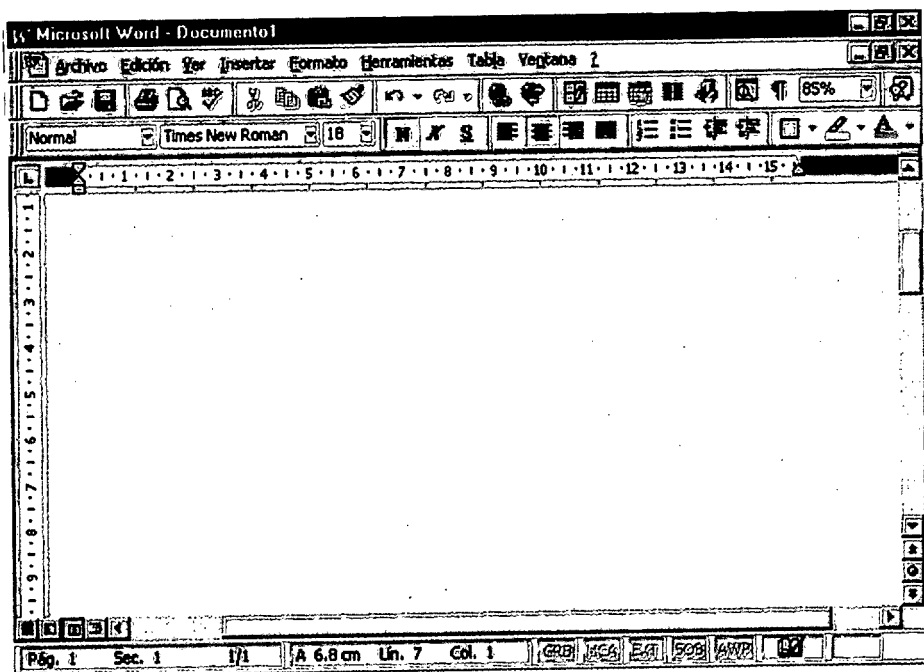


El escritorio. Desaparecieron lápices, bolígrafos y máquinas de escribir.

nuestra propia lengua desde su mismo origen, pero esto tiene un límite, en la medida en que el propio vocabulario existente pueda bastar.

La inquietud por este problema no es nueva ni nos es ajena: quizá pocos lectores sepan que esta sección cuenta ya treinta y ocho años de edad. Pues bien, así es. En el cuaderno de octubre de 1962 (página 536) se reproducía un artículo aparecido en la revista *INE*, del Instituto Nacional de Electrónica, como introducción a una sección titulada precisamente *Lexicografía*, en el que se pedía la atención y colaboración de los lectores. Esta iniciativa recogía el llamamiento que Real Academia de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales hizo a las «asociaciones culturales y, sobre todo, las revistas científicas,

profesionales y técnicas (para que presten la debida atención a los neologismos)». Citando a un presidente de la Real Academia decía que «el idioma no tiene ni puede tener otro autor sino el pueblo, de quien es aliento y semblante», y añadía que «lo necesario, lo urgente, por lo que respecta a los nuevos conceptos científicos, es *hacer* el lenguaje y *difundirlo*: hacerlo con una *sindéresis* que no puede exigirse a los simples traductores, y difundirlo para que el pueblo lo acepte, sin cuya condición la Academia no le dará su beneplácito». Ésta era la labor que incumbía a las revistas técnicas, siendo indispensable que cualquier discrepancia se formulara *antes* y no *después* de que la Academia de Ciencias emitiera su dictamen.



Tratamiento de textos. La interpretación de los títulos y de los símbolos (iconos) exige cierto aprendizaje.

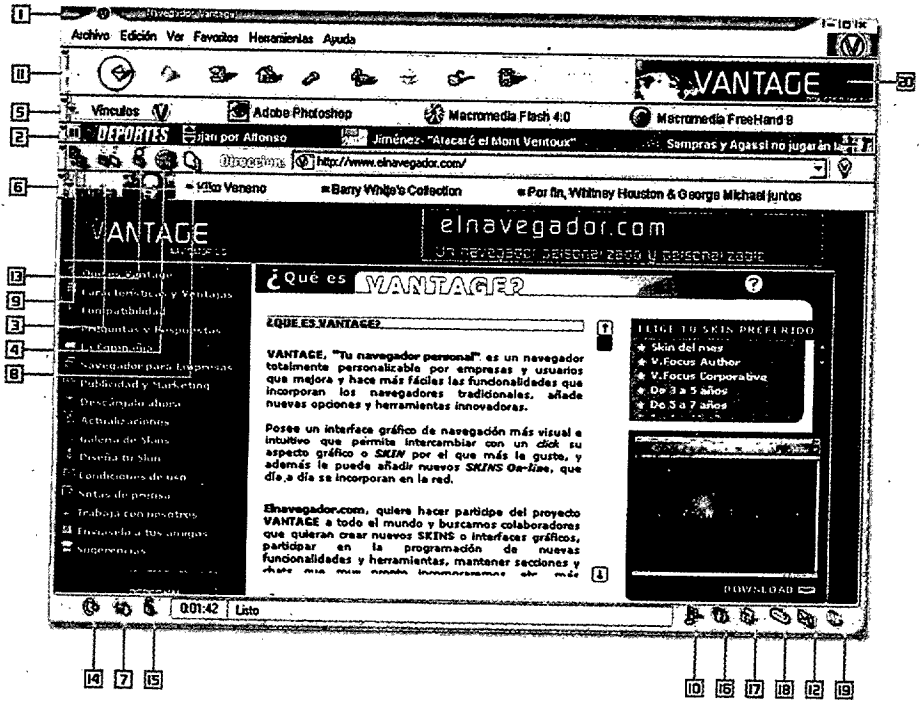
Recogiendo esta iniciativa y haciéndola suya, nuestra REVISTA decía:

«Queda, pues, inaugurada en la REVISTA esta sección entrañable en defensa del genio de nuestro tecnicismo marinero, tribuna abierta a todos los deseos de aumentar nuestro acervo lexicográfico paralelamente a las necesidades del progreso en tantas técnicas y prácticas nuevas, pero sin ensuciar, ni mucho menos disminuir por ignorancia, el riquísimo repertorio de nuestra parla marinera, que siempre fue precisa porque fue contraria a las voces equívocas.»

Y añadía:

«Por estas columnas irán desfilar las propuestas y opiniones que nos remitan sobre las novísimas voces necesarias, así como la crítica y enmiendas a aquellas innecesarias o absurdamente admitidas por cierto desconocimiento de las legítimas, cuando no por ese papanatismo tan propio de muchos de los traductores que ignoran el castellano y su sintaxis.»

La aportación de los lectores fue más bien escasa y la labor careció de continuidad, pero además el propósito original tuvo que modificarse con el tiempo porque los tecnicismos



- 13 Traducción contextual
- 14 Conexión /desconexión a Internet
- 15 Estado de navegación segura
- 16 Cambio de *skin*
- 17 Modo de pantalla completo
- 18 Configuración de perfiles
- 19 Ayuda interactiva
- 20 Espacio para banner de publicidad

Un navegador para el ciberespacio. Obsérvese el léxico empleado.

marineros) que tenían su cupo prácticamente cubierto y eran otras técnicas las que implantaban nuevos vocablos. Por ello se tendió más bien a una labor de conservación, tratando de sacar del olvido palabras y expresiones que antaño tuvieron mayor vigencia, pero que la evolución técnica había ido relegando al almacén de excluidos.

En 1962 los neologismos procedían casi exclusivamente del inglés, aplicados sobre todo a las técnicas

electrónicas; de ahí que fuera precisamente el Instituto Nacional de Electrónica, a través de su revista, el que abriera el tema. Hoy sigue ocurriendo lo mismo, si bien la oleada más reciente y avasalladora por su enorme alcance y rápida difusión se encuentra en la tecnología informática.

El mundo Internet es completamente nuevo y por su propia naturaleza expansivo, lo que agudiza el problema de las formas de expresión.

La difusión de toda clase de información que realiza Internet es algo capaz de transformar nuestro modo de vida actual; pero ocurre algo parecido a lo que sucede con los circuitos de aire acondicionado de los hospitales: que además de proporcionar un aire de temperatura y humedad controladas, libre de contaminación exterior en sus salas, también sirve de vehículo para la propagación de virus.

Profesionalmente somos sólo usuarios minoritarios, y sería vana pretensión intentar fijar criterios o modificar usos ya aceptados. Ya no tiene remedio, por ejemplo, que se llame «icono» (imagen religiosa de la Iglesia oriental, generalmente pintada sobre tabla) a lo que no es sino un símbolo, o que se diga «hacer clic» por «pulsar» (que gana en brevedad además de propiedad); según ese criterio, hablando de armas de fuego debería decirse «hacer pum» por «disparar». Cualquier otra innovación en este campo tendremos que aceptarla como hecho consumado porque no tenemos autoridad para *fijar*. Por eso en el subtítulo de estos capítulos hemos alterado la *fija* de la RAE por un *brilla* menos comprometido. Por cierto, ya pueden ustedes decir *cederrón*, así, como suena, sin remordimientos, porque «la docta casa» lo ha aceptado junto con otras palabras, como *airbag* (no muy necesaria: hubiera servido *globo*) o *buldózer*. Ya veremos si, con el tiempo, se confirma su vigencia, pues no pocas veces la RAE ha aceptado ciertas palabras dando por sentado que su uso estaba suficientemente gene-

ralizado y luego han caído en el olvido. Por lo que nos atañe, nos limitaremos a hacer sugerencias. El asunto no está todavía resuelto, porque los creadores de programas, a veces no suficientemente conocedores de la lengua española, han inventado lo que ya se conoce como *ciberspanish* que, por desgracia, cuenta con partidarios del camino (para ellos) más fácil, apoyándose en coartadas supuestamente avanzadas, tales como afirmarse partidarios de «la subversión de los valores establecidos, sacudiéndose sin más las dictaduras culturales y demás historias...» que tal es la audacia de los «inventores». Afortunadamente no todo es así y ya hay instituciones, como el Instituto Cervantes o la Academia Norteamericana de la Lengua Española, que editan una publicación orientativa con listas de neologismos norteamericanos y posibles equivalencias en español.

El verdadero peligro es la ruptura de la unidad del idioma en una técnica de tan rápida expansión al existir la posibilidad de que diferentes países de habla hispana adopten distintas soluciones en cada caso, con los problemas culturales y económicos que ello traería consigo. Un ejemplo es la diferente adopción de la palabra *ordenador* o *computadora* a un lado u otro del Atlántico, si bien no es un caso grave, pues ambos saben perfectamente a qué se refieren. La amenaza es importante, empero, en muchos otros, por cuanto no tiene precedentes en su magnitud. Y sus consecuencias pueden rebasar los límites puramente culturales.

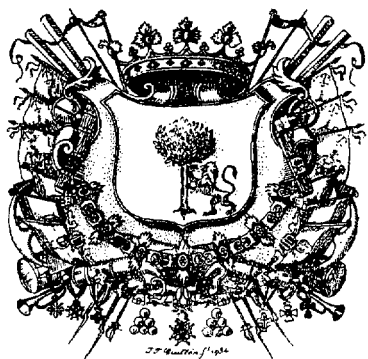
El anónimo redactor de Microsoft, autor del vocabulario que puede consultarse en «sinónimos» (véase «herramientas» + «idioma» + «sinónimos»), nos da ciertos ejemplos, a veces bastante desconcertantes. Así, de *cámara* nos da como sinónimos los siguientes: *aparato, cámara fotográfica, tomavistas, videocámara, aposento, parlamento y neumático*. Nosotros conocíamos otras, no necesariamente ligadas al tecnicismo naval, que aquí se olvidan a favor de cierta prioridad y prolijidad en su especialidad óptica: por ejemplo, *cámara de combustión*, e incluso *cámara mortuoria*; es un poco frustrante que no figure como *alojamiento de almirantes u oficiales*. De *carena* nos da los sinónimos de *chasco y arreglo*. El primero, con ser cierto, es realmente muy poco conocido, mientras que el segundo tampoco es sino consecuencia de la acepción más importante: *obra viva del casco de un buque*, que no figura por ninguna parte. Del *condestable* nos remite a *general, noble*, acepciones ciertamente anticuadísimas; en cambio, el *contramaestre* simplemente no aparece: dice que *no se encontró*. La *corredera* nos dice que es una *ranura*, y el *tolete* nada menos que *bestia*. La *sentina* se equipara a *cloaca*, y *zafar* resulta que es *acicalar* y sólo en segundo término *soltar* o *desembarazar*. Claro que esto no ha de extrañar demasiado si se da como sinónimo de *alemán* al *berlinés* y de

*italiano* al *latino, mediterráneo y meridional*, en tanto que el *ruso*... ¡no aparece sino como sinónimo de *soviético*!

Éstos son sólo algunos ejemplos: el lector desocupado y curioso puede entretenerse en explorar este campo y encontrar, sin duda, muy sabrosas rarezas. Sólo añadiré, para terminar, que de *pirata* nos da como antónimo *honrado*, no poco desconcertante; pero los antónimos de *honrado* entre los que por correlación y simetría debería figurar *pirata*, resulta que son *insultado* y *perverso*; no discuto que entre los atributos del pirata estuviera la perversidad, pero no parece que sea su término definitorio absoluto tanto como para afirmar que, recíprocamente, todo perverso es pirata. Esto es importante porque hoy se navega por un espacio virtual llamado cibernético y los intrépidos cibernautas no tienen que enfrentarse ya con los legendarios monstruos del *mare tenebrosum*, ni siquiera con huracanes devastadores o insidiosos peligros submarinos: voltejean alegremente hasta que les sale al encuentro un terrible *pirata informático*, siniestro individuo que puede realizar sus fechorías sin riesgo de acabar con un parche en un ojo y una pierna de palo. Y eso, para no hablar de los virus.

Juan GÉNOVÁ SOTIL





# Galería de capitanes generales de la Armada

JOSÉ SOLANO Y BOTE

Marqués del Socorro  
IX Capitán General de la Armada  
Gran Cruz de Carlos III y de la Orden de San Genaro  
Caballero de la Orden de Santiago  
Gentilhombre de Cámara de S. M. con ejercicio  
Gobernador y Capitán General de Venezuela y Santo Domingo  
Consejero de Estado

Nace en Zorita, Plasencia (Cáceres), en 1726. Ingresa como guardia marina en 1742; embarcado en el navío *Soberbio* de la escuadra de Juan José Navarro, participa en el combate de cabo Sicié (1744), siendo ascendido, por su comportamiento, a alférez de fragata. Acompaña a Jorge Juan en su viaje por Europa, cuyo objeto es el estudio de todos los adelantos de la ciencia naval. Asciede a capitán de fragata en 1754 y pasa destinado a la América meridional como comisario real para, en unión con los de Portugal, demarcar los límites de los territorios de ambas Coronas al norte del río Marañón; por tan notable servicio es ascendido a capitán de navío. En 1763 es nombrado gobernador y capitán general de Venezuela, y en 1770 pasa a la isla de Santo Domingo con el mismo cargo. En 1773 asciende a brigadier y a jefe de escuadra en 1779. Participa en la campaña del canal de la Mancha en la escuadra de Luis de Córdoba. En 1780 se le confiere el mando de una escuadra de 12 navíos, con la que protege un convoy destinado a la América septentrional y a las Antillas. Participa con su escuadra en la conquista de las dos Floridas. Asciede a teniente general en 1782, continuando al mando de su escuadra y del apostadero de La Habana. De regreso a España es nombrado consejero de Estado. En 1790 toma el mando de una escuadra con la que opera a la altura



ANÓNIMO ESPAÑOL, SIGLO XVIII. OLEO SOBRE LIENZO  
131,5x100 cm. Museo Naval, Madrid.

Anónimo español, siglo XVIII. Óleo sobre lienzo  
131,5x100 cm. Museo Naval, Madrid.

derecha, y la cabeza tres cuartos a su izquierda. Viste uniforme grande de teniente general común a Ejército y Armada (Ordenanza del Ejército de 22 de octubre de 1768), cubierto con sombrero. Venera de la Orden de Santiago. En el fondo, un episodio de la toma de Pensacola (Florida) con su escuadra. En el ángulo superior derecho, su escudo de armas. Su mano derecha empuña el bastón de mando y la izquierda se apoya en la cintura (falta un orden de bordado en la vuelta del brazo derecho). En la parte inferior, una cartela con una leyenda.

El retrato destaca las virtudes de probidad y energía del biografiado en una composición que gira alrededor de la toma de Pensacola.

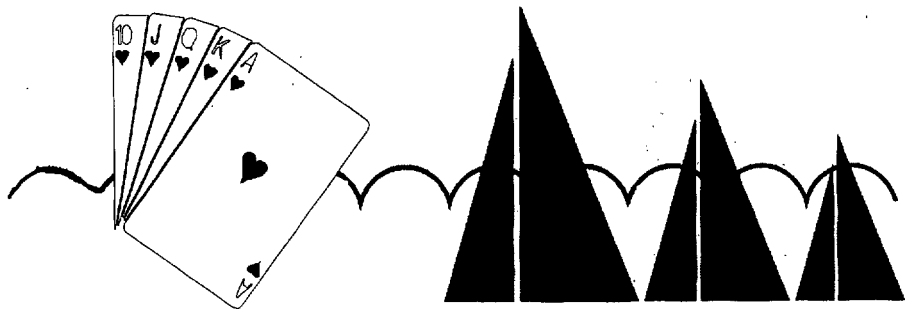
de Finisterre. En 1796 se le da el mando de la escuadra de América; con ella destruye establecimientos ingleses y arrasa la isla de San Pedro y Miquelón. En 1802, al mando de una escuadra, traslada desde Nápoles, a bordo de su insignia el navío *Príncipe de Asturias*, a la infanta de España doña María Isabel de Borbón para casarse con Fernando VII. Asciende en el mismo año a capitán general. Muere en Madrid en 1806. Una Placa lo recuerda en el Panteón de Marinos Ilustres.

General del mar que su disposición y energía crecía a par que los obstáculos. De trato cortés, bondadoso y afable, su caballerosidad e hidalguía junto a sus cualidades militares y marineras serán recordadas con respeto y honra en la Armada.

Figura de pie, cortado por la cadera; el cuerpo ligeramente girado a su derecha, y la cabeza tres cuartos a su izquierda. Viste uniforme grande de teniente general común a Ejército y Armada (Ordenanza del Ejército de 22 de octubre de 1768), cubierto con sombrero. Venera de la Orden de Santiago. En el fondo, un episodio de la toma de Pensacola (Florida) con su escuadra. En el ángulo superior derecho, su escudo de armas. Su mano derecha empuña el bastón de mando y la izquierda se apoya en la cintura (falta un orden de bordado en la vuelta del brazo derecho). En la parte inferior, una cartela con una leyenda.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES





## INICIACIÓN AL BRIDGE (VIII)

### Atención a los bloqueos

El bloqueo de un palo es un problema bastante común en una mano de Bridge.

Lo normal es que el problema ocurra cuando tenemos un palo desigualmente distribuido entre el muerto y el declarante. Por ejemplo:

K 2  
A Q 6 4

Si jugamos el As primero y luego el 4 para el Rey, el palo se queda bloqueado, ya que no tenemos ninguna carta más del palo para volverlo a jugar y hacernos la Dama. Hemos cortado la comunicación entre las dos manos.

La forma de evitar este tipo de problemas es empezar jugando el honor o los honores de la mano corta (la mano que tiene menos cartas en el palo).

En el ejemplo tendremos que jugar primero el Rey con el 4 y luego el 2 para el As. De esta manera estamos en la mano buena para jugar a continuación la Dama, descartando alguna carta de otro palo del muerto.

Esta regla se aplica de igual manera cuando el palo hay que afirmarlo:

K 2  
Q J 10 3

Si jugamos el 2 para la Dama, el contrario ganará la baza con el As y estaremos en la siguiente situación:

K  
J 10 3

El palo está bloqueado. La próxima baza la ganará el Rey, pero no hay una carta para comunicarnos con la mano de enfrente y realizar las dos bazas que quedan. Esta situación se evita jugando primero el Rey.

La regla que resume lo anterior es: empezar por la carta «alta» de la mano «corta».

A continuación vamos a estudiar la última manera de hacer bazas a «sin triunfo».

### El impás

Veamos primero un ejemplo muy fácil:

♠ K 2  
O            E  
♣ A 4

Si estamos en Sur y quisiéramos tomar dos bazas en Pic, podemos salir de un Pic pequeño hacia el Rey, o jugar primero el As y luego el Rey. De la misma manera si estamos en el muerto.

Siempre tomaremos dos bazas, ya que las tenemos seguras, y sin haber peligro de bloqueo no importa desde qué mano empezamos a jugar.

Ahora veamos este otro ejemplo:

♥ K 2  
O?            E?  
♥ 6 5

Parece lógico que queramos hacernos una baza con el Rey de Corazones. Si salimos con el Rey, cualquiera de los contrarios (bien Este u Oeste) tomará la baza con el As, y no nos haremos ninguna baza. El dilema es ¿cómo



## INICIACIÓN AL BRIDGE

nos hacemos bazas en los palos que nos faltan honores? La regla es:

Debemos salir siempre hacia el honor que queremos que haga la baza.

La regla, por tanto, nos dice que tenemos que salir desde la mano frente al honor.

Supongamos por tanto que salimos con nuestro 5 de Corazones y que lógicamente no sabemos cuál de los defensores tiene el As.

Pensemos ahora qué ocurre si el que tiene el As es Oeste; como es el segundo en jugar, si pone el As nos deja firme nuestro Rey y, si juega una carta pequeña, ganamos con el Rey. Por tanto, si Oeste tiene el As, nuestro Rey hará una baza.

Supongamos ahora que salimos del 5; Oeste juega una carta pequeña y nosotros el Rey, que lo toma Este con el As. ¿Qué ha sucedido?

Lo que ha pasado es que siguiendo la regla hemos «hecho el impás» saliendo hacia el honor (el Rey); pero el impás, cuando Este tiene el As, no funciona. O sea, que el impás tiene una probabilidad del 50 por 100 de funcionar.

A partir de ese momento debemos saber que el impás es una maniobra que no da el 100 por 100 de seguridad, pero que debemos aprender bien para aprovechar su 50 por 100. Veamos el siguiente ejemplo:

	♠	3 2	
O			E
	♠	A Q	

Tenemos una baza segura con el As, pero queremos intentar ganar otra baza con la Dama. Si salimos de la Dama, el jugador que tenga el Rey (sea Este u Oeste) lo jugará y nos ganará la baza. Luego debemos salir hacia la Dama, para lo cual tenemos que entrar en el muerto por otro palo y jugar el 2 de Pic; si

Este juega una carta pequeña, se hace el impás poniendo la Dama.

¿Qué puede ocurrir? Dos posibilidades:

Una, que Este tuviera el Rey y entonces habremos hecho baza con la Dama y haremos dos bazas en Pic (evidentemente, si Este juega el Rey, nosotros ganaremos con el As y luego haremos la Dama).

Otra posibilidad, que el que tuviera el Rey fuese Oeste y nos ganará la Dama; en este caso habremos hecho una sola baza (la del As), pero lo hemos intentado.

Todos estos pequeños ejercicios deben ser reproducidos en la mesa con las cartas para fijar ideas.

Por último, veamos otro ejemplo:

	♥	A Q J	
	♣	2	
♥	K 10 9	O	E
♣	4		♥ 8 7 6
		♥	5 4 3
		♣	A

Tenemos que pensar y además aprender a usar la imaginación. Supongamos que las cuatro últimas cartas de cada una de las manos son las del diagrama. Tenemos la salida en Sur y queremos hacernos las cuatro bazas.

Hay que recordar que cuando un palo no es firme (falta algún honor mayor por salir) hay que salir hacia el honor. Por tanto, hay que salir del 4 de Corazones hacia la Dama. Oeste, que puede ver el muerto, pone el 9 y nosotros ganamos con la Dama (o el Valet).

O sea, el impás en este caso ha funcionado.

Mercedes VIDA DE URDIALES

# MARINOGRAMA NÚMERO 370

Por DOBLAN

1	A	2	A		3	F	4	A		5	H	6	B	7	B	8	C	9	B	10	D				
11	A	12	F	13	L	14	H		15	B	16	C	17	B	18	B	19	D	20	D		21	A		
22	B		23	O	24	E	25	D		26	E	27	E	28	C	29	E		30	G	31	E			
		32	H	33	C	34	N	35	H	36	G	37	D	38	I	39	G	40	B	41	F	42	E	43	F
		44	I	45	H		46	I	47	G	48	H	49	J	50	H		51	M	52	J	53	I		
54	I	55	H		56	J	57	J	58	F		59	F	60	M	61	H	62	G	63	G	64	H		
		65	J	66	H	67	Ñ	68	O	69	O	70	N		71	Ñ	72	O		73	Ñ	74	N		
75	K	76	L	77	A		78	E	79	M	80	D	81	L	82	L		83	C	84	F	85	E		
		86	M	87	E	88	O	89	Ñ	90	N		91	K	92	N	93	K	94	C	95	G	96	Ñ	
		97	N	98	O	99	A	100	G	101	C		102	K	103	L	104	B	105	C	106	K	107	D	
108	K	109	A	110	M	111	M	112	L																

## DEFINICIONES

## Palabras

A.— Biol. (plural): Parte de la comunidad pelágica constituida por los animales grandes, capaces de dominar las corrientes y los movimientos propios del agua .....

1 4 109 99 2 11 77 21

B.— Pesca (plural): Construcción hecha en dos ríos y a veces también en las albuferas para colocar dos artes de pesca y hacer las capturas en condiciones más favorables .....

15 22 104 18 6 40 17 9 7

C.— Nav. y Mant.: Lo que ocupa el tercer lugar, como un remo en la tercera bancada, el rizo chico en los faluchos, etc. ....

8 13 94 105 28 101 16 83

D.— Const. Nav. (plural): Paso en forma de pasillo que comunica los alojamientos del personal con la cámara de máquinas o la de calderas .....

37 19 107 20 80 25 10

E.— Nav. y Met.: Rumbo y viento del segundo cuadrante intermedio entre el sur y el sudeste .....

85 24 27 78 87 26 29 42 31

F.— Met.: Lluvioso, tempestuoso, nublado .....

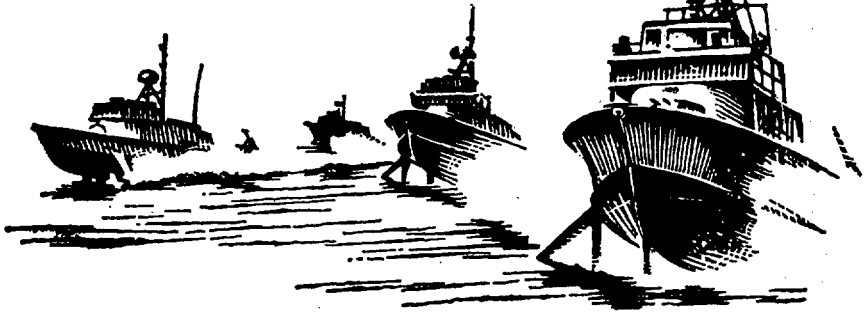
41 12 3 59 47 58 84

- G.— Org.: En algunas marinas, como la inglesa y norteamericana, título que se da al capitán de navío con mando de división, guardándole consideraciones similares a las de un contralmirante .....  
 62 100 39 63 3 47 36 95
- H.— Mec: Separar dos ruedas dentadas a fin de darles independencia .....  
 32 50 64 45 48 5 61 14 55 35 66
- I.— Const. Nav.: Anillo de cuero con un tubito, en el que los calafates introducen el dedo pequeño de la mano izquierda con el fin de sujetar el hierro de meter o rebatir .....  
 44 54 46 38 53
- J.— Man.: Lo mismo que gastardo, en las embarcaciones de aparejo latino .....  
 49 57 65 52 56
- K.— Bot.: Árbol de Filipinas de madera muy dura, correosa y de larga vida en el agua; úsase para quillas de barco .....  
 102 108 75 93 106 91
- L.— Pesca: Rastro para almejas y otros mariscos de hábitat semejante, que se arrastra al remo o a la vela en las costas de Galicia .....  
 103 82 76 81 13 112
- M.— Grupo de estrellas que forman una V pertenecientes a la constelación boreal del toro .....  
 86 110 79 111 60 51
- N.— Levanta una cosa, como para tantear el peso que tiene o para reconocerlo .....  
 90 74 34 92 70 97
- Ñ.— Astr. (plural): Planeta telescópico núm. 209 del catálogo, descubierto por Peters en 1879 .....  
 71 67 73 89 96
- O.— Consumes por fuego .....  
 23 98 69 88 72 68

MARINOGRAMA NÚMERO 369

Pd DOBLAN														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
L	A	S	C	A	R	A	B	E	L	A	S	F		
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25			
U	E	R	O	N	S	O	B	R	E	E	L			
26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
M	R	J	I	N	F	I	N	I	T	O	C	O		
39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
N	L	A	G	A	L	L	A	R	D	A	A			
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
U	D	A	C	I	A	D	E	S	A	T	A			
63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
J	A	N	T	E	P	R	O	R	A	Y	E			
75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89
N	E	L	S	U	P	R	E	M	O	J	U			
87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101
B	I	L	O	D	E	U	N	A	I	N	M			
99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113
O	R	T	A	L	A	U	R	O	R	A	L			
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125
A	M	A	P	A	V	I	L	L	A	U	N	I		
124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138
C	A	S	E	D	E	S	C	U	B	R	I	O		
137	138	139	140	141	142	143	144	145						
E	N	U	N	G	R	I	T	O						

# NOTICARIO



## MARINAS DE GUERRA

### ARMADA ESPAÑOLA

#### Operaciones

**Operación CHARLIE-SIERRA.**—Una fuerza de Infantería de Marina (FIMAR-XIV), de entidad «compañía», basada en el subgrupo táctico «Sevillano Muñoz», está integrada por un periodo de cuatro meses, hasta mediados de diciembre, junto con componentes de la BRIAC XII del Ejército de Tierra, en SPAGT XIV, dentro de la Stabilization Force (SFOR) desplegada en Bosnia-Herzegovina.

Esta fuerza será relevada, entre el 27 de noviembre y el 7 de diciembre, por otra entidad similar (FIMAR XV), que efectuó una fase de organización/instrucción (12 de septiembre-22 de octubre). En estos momentos esta fuerza se encuentra participando en la fase de concentración del SPGT XV del 6 al 26 de noviembre en Zaragoza.

**Operación SIERRA-KILO.**—Para transportar diverso material y personal del grupo táctico de reserva (GTRES) desde la zona de operaciones al territorio nacional y apoyar a COMKFOR III del Ejército de Tierra, el buque de desembarco *Pizarro* salió de Rota el 30 de octubre. Aprovechando su tránsito a Tesalónica efectuó una escala en Túnez, del 2

al 4 de noviembre, para descargar tres camiones contraincendios donados por el Ejército del Aire a este país. Atracó en Tesalónica el 7 de noviembre, donde embarcó personal y material COMKFOR III. El día 9 inició el tránsito de regreso, efectuando escala en Almería el día 14 para desembarco de personal y material. El día 15 atracó en su base de Rota.

#### Agrupaciones permanentes

**STANAVFORMED.**—Compuesta por los destructores *York* (UK), *Durand de la Penne* (IT) y *Caron* (US); las fragatas *Spetsai* (GR), *Trakya* (TU), *Koeln* (GE), *Van Amstel* (NL), y *Numancia*. Una vez finalizada su participación en el ejercicio DESTINED GLORY (11-24 de octubre), la agrupación fondeó en Augusta (28-30 de octubre), a la que siguió una escala en Tarento (30 de octubre-6 de noviembre), otra en Souda (10-16 de noviembre) y en Antayla (23-28 de noviembre).

**STANAVFORLANT.**—Compuesta por el crucero *Thomas S. Gates* (US); la corbeta *Niels Juel* (DA); las fragatas *Halifax* (CA), *Grafton* (UK), *Luebeck* (GE), *Trond-*



*Rottweil* (Alemania) y *Erdemli* (Turquía). (Foto: A. Estevan García).

*heim* (NO), *Willem Van Der Zaan* (NL) y *Asturias*, después de participar en la JMC003, efectuaron una escala en Plymouth hasta el 20 de noviembre.

**MCMFORMED (28 de septiembre-8 de diciembre).**—Actualmente la agrupación está compuesta por los cazaminas *Erato* (GR), *Rimini* (IT), *Erdemli* (TU), *Homburg* (GE), *Segura* y el buque de apoyo *Aliakmon* (GR). Después de participar en el ejercicio DESTINED GLORY (11-24 de octubre), la agrupación efectuó las siguientes escalas: Souda (24-29 de octubre), Malta (2-6 de noviembre) y Tarento (9-15 de noviembre), para a continuación participar en el ejercicio (TU) *Invitex «Minex»*.

**Ejercicio DESTINED GLORY (9-25 de octubre).**—Ejercicio OTAN, de tipo LIVEX, orientado hacia operaciones anfibas, dirigido por COMSTRIKFORSOUTH, que se realizó en el Mediterráneo oriental.

El objetivo principal del ejercicio fue mejorar las capacidades operativas de la

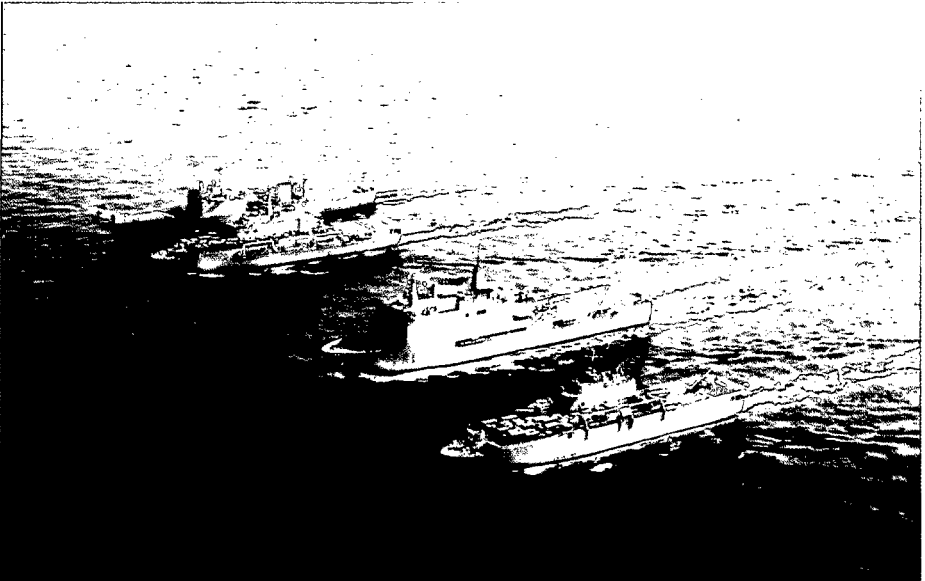
CAFMED (Combined Amphibious Force Mediterranean) y apoyar a fuerzas de entidad brigada integradas en la SIAF (Spanish/Italian Amphibious Force).

Participaron unidades de Francia, Alemania, Grecia, Italia, España, Turquía, Reino Unido, Estados Unidos, así como la STANAVFORMED y la MCMFORMED (sólo en la fase FIT).

Por parte de la Armada participaron el portaaviones *Príncipe de Asturias*, las fragatas *Santa María* y *Navarra*, corbeta *Cazadora*, buques anfibios *Galicia* y *Hernán Cortés*; también participó una fuerza de desembarco con sus respectivos GMA, GAD, GASC y Unidad de Operaciones Especiales, a bordo de unidades del grupo Delta; y a bordo del *Galicia* un equipo de la Unidad Especial de Buceadores de combate. El total del contingente de Infantería de Marina ascendió a 650 hombres.

El ejercicio se desarrolló en tres fases:

— CET (Combat Enhancement Training) (9-14 de octubre): en esta fase se realizó la PreSail Conference en Izmir el 9 de octubre.



La agrupación anfibia hispano-italiana SIAF en su participación en el ejercicio DESTINED GLORY 2000, en las costas de Turquía. (Foto: T. Dolarea Fernández).

— FIT (15-16 de octubre): durante esta fase se efectuó un reembarco administrativo de la Fuerza de Desembarco en Saros Bay y Dogan Bay.

— LIVEX (17-25 de octubre): tránsito, con oposición, de la fuerza anfibia a la zona objetivo, simultáneo con operaciones de fuerza avanzada y de fuerzas de operaciones especiales. El asalto anfibio se realizó también en las bahías de Saros y Dogan Bay, continuando con operaciones en tierra y que finalizaron con el reembarco administrativo.

Una vez finalizado el ejercicio, el día 24, las unidades participantes efectuaron los siguientes movimientos: el *Príncipe*, *Santa María* y *Navarra* efectuaron una escala en Bari del 27 al 29 de octubre. A continuación se dirigieron a fondear al puerto de Tarento para participar en los actos de relevo de la SIAF; el *Galicia* y el *Hernán Cortés* se dirigieron al puerto de Tarento donde efectuaron una escala del 27 al 31 de octubre para participar en los actos de relevo de la SIAF; la corbeta *Cazadora* inició tránsito a su base atracando en Cartagena el 31 de octubre.

**LISA AZUL (14-24 de noviembre).**— Ejercicio bilateral hispano-norteamericano para unidades de operaciones especiales que se realiza en aguas de Cartagena y Baleares y que tiene como objetivo incrementar la interoperabilidad entre unidades de guerra naval especial (NSW) de ambos países y el adiestramiento de la UEBC en ejercicios de acción directa a larga distancia. Participan la Unidad de Buceadores de Combate (UEBC), el submarino *Galerna*, helicóptero SH-3D de la Flotilla de Aeronaves, un patrullero de la Zona Marítima del Mediterráneo y un avión del Ejército del Aire T-10 o T-19. Por parte americana, el NSWU-10 (Naval Special Warfare Unit), el Navy Seal (SDV-2 TU ALFA) y el patrullero *Tempest*. El ejercicio se divide en una fase de adiestramiento (*cross-training*) (14-18 de noviembre) y una segunda fase táctica (19-21 de noviembre). Durante su desarrollo se efectúan saltos de paracaidistas, tiro de armas portátiles, demoliciones aéreas y submarinas, ataques a buques por buceadores, fast-rope desde helicóptero, abordaje a buques mediante helicóptero y acciones directas sobre instalaciones navales.

**Ejercicio NIRIIS (20-30 de noviembre).**—Ejercicio INVITEX, de tipo LIVEX, programado por la Marina griega en aguas del mar Egeo. Su objetivo es mejorar el adiestramiento conjunto y la cooperación entre las unidades participantes en la realización de operaciones navales en un ambiente de crisis y hostilidades. Participaron unidades de Grecia, Italia, Alemania, Francia, Estados Unidos, Reino Unido, STANAVFORMED y, por parte española, la corbeta *Cazadora*.

El ejercicio se desarrolló en cuatro fases. La primera (20-22 de noviembre), en la bahía de Faliron (Atenas), que incluye la PreSail Conferencé y ejercicios en puerto el día 20. Durante la segunda fase (23-26 de noviembre) se realizaron ejercicios de adiestramiento básico en la mar, y una escala a determinar. La fase táctica duró del 27 al 28 de noviembre y durante ella se efectuaron operaciones navales basadas en un escenario táctico ficticio. Finalmente el día 29 y 30 de noviembre se entró en la bahía de Souda (Creta) donde tendrá lugar la Hot Wash Up.

La *Cazadora* salió de Cartagena el día 13 de noviembre para entrar en Túnez en la mañana del día 15 y efectuar presencia naval hasta el 17 de noviembre. Inició tránsito para entrar en la bahía de Faliron para participar en la conferencia PreSail el día 20 de noviembre. Entre el 20 y el 30 efectuó el ejercicio. Posteriormente entró en la bahía de Souda el día 29 para conferencia Hot Wash Up, descanso de la dotación y aprovisionamiento. El 30 de noviembre inició tránsito de regreso a base.

### Comisiones y colaboraciones

**Campaña Antártica 2000-2001 (25 de octubre 2000-17 de abril de 2000).**—El buque de investigación oceanográfica *Hespérides* inició su singladura el pasado día 25 para comenzar una nueva campaña en la zona antártica, programada por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología y que, en esta ocasión, tiene la particularidad de que participa también el remolcador *Las Palmas* con la misión de prestar apoyo logístico a las bases españolas Juan Carlos I, en isla Decepción, y Gabriel de Castilla y la

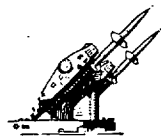
base búlgara Sant Kliment Ohridski, en isla Livingston.

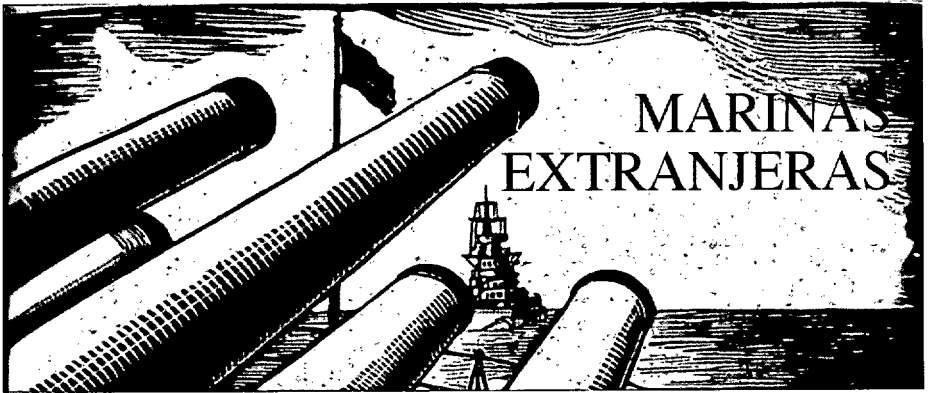
El *Hespérides* se encontraba efectuando una escala en Salvador de Bahía del 10 al 13 de noviembre. Posteriormente efectuará escalas en Montevideo del 19 al 21 de noviembre, y en Ushuaia, del 26 al 28 de noviembre.

Por su parte, el *Las Palmas* también efectuó escala en Salvador de Bahía del 8 al 12 de noviembre. Posteriormente efectuará otra escala en Ushuaia del 25 al 27 de diciembre.

**Campaña NAFO y NEAFC 00 (16 de octubre-15 de diciembre).**—El patrullero *Chilreu* se encuentra efectuando una campaña en la zona de regulación de la organización Pesquera del Atlántico Norte (NAFO) y en la zona de regulación de la Comisión Pesquera del Atlántico Noreste (NEAFC), actuando como buque de inspección, asignado por la parte contratante de la Unión Europea, dentro del esquema internacional de inspección mutua de la citada organización/comisión. Durante el transcurso de la campaña efectuará vigilancia e inspección de pesqueros abanderados en España, otros países de la Unión Europea y partes contratantes del convenio NAFO/NEAFC, en el marco de las medidas de control y conservación de dicha organización/comisión, y dentro de su zona de regulación. Lleva a bordo inspectores de la Secretaría General de Pesca y de la Comisión Europea.

El buque salió de Ferrol el día 16 de octubre, dirigiéndose por derrota directa y velocidad económica a la zona de regulación NEAFC. La vigilancia e inspección de las zonas se efectuará conforme a los siguientes periodos: NEAFC (16 de octubre-4 de noviembre) NEAFC/NAFO (4 de noviembre-24 de noviembre) y NAFO (24 de noviembre-15 de diciembre). Efectuará una escala en St. John's del 23 al 26 de noviembre. Finalizará la campaña con la suficiente antelación para entrar en Ferrol el 15 de diciembre.





## Canadá

**El primer submarino clase «Victoria» llega a Halifax.**—El ex *Unseen*, y actual HMCS *Victoria* de la clase *Upholder*, abandonó los astilleros británicos de Barrow-in-Furness el pasado 8 de octubre con destino a la base canadiense de Halifax, donde llegó dos semanas más tarde. Los cuatro submarinos de la clase *Upholder* entraron en servicio entre 1990 y 1993, siendo retirados del servicio activo en la Marina británica entre 1994 y 1995, siguiendo la decisión del gobierno del Reino Unido de mantener tan sólo los submarinos nucleares. Canadá compró los cuatro submarinos en 1998 para someterlos después a una puesta a punto que les permita navegar y hacer inmersión de nuevo. El

*Victoria* entrará oficialmente en servicio el 18 de noviembre, para comenzar a continuación un periodo de seis meses de obras para adecuar su sistema de combate y sus equipos radio a los requerimientos canadienses. Finalmente en febrero de 2001 será transferido al Pacífico, con base en Victoria, Columbia Británica. Los otros tres submarinos, *Windsor* (ex *Unicor*), *Comerbrook* (ex *Ursula*) y *Chicoutimi* (ex *Upholder*) irán entrando en servicio sucesivamente con intervalos de seis meses.

## China

**Nuevo destructor ruso.**—La dotación completa de un destructor ha llegado a Rusia



El destructor ruso *Bezudernyj* de la clase *Sovremenny*. (Foto: Military Parade en R. M.)



para hacerse cargo de un segundo *Sovremenny* o *Proyecto 956E*, construido en los astilleros Severnaya Verf de San Petersburgo. Los astilleros se encuentran finalizando los trabajos en este nuevo destructor; que deberá ser entregado a finales de noviembre. Tanto el primer *Sovremenny* como el segundo habían sido proyectados originalmente para la Marina rusa, pero los trabajos fueron paralizados debido a la falta de fondos para financiarlos, hasta que China se hizo cargo de los buques en 1996. Los astilleros Severnaya Verf han construido un total de 17 destructores clase *Sovremenny* con el nombre de *Proyecto 956E*. La Marina china ha manifestado su interés en adquirir otros dos destructores similares.

### Colombia

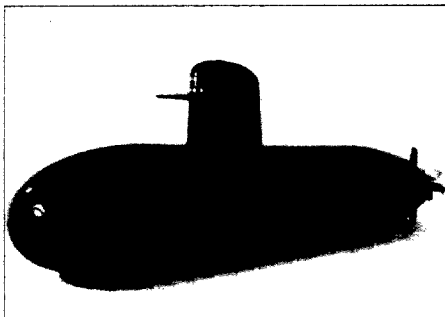
**Submarino para narcos.**—La policía colombiana descubrió a tan sólo 30 kilómetros de Bogotá y a 600 de la costa atlántica, en el municipio de Facatativá, un pequeño astillero de submarinos para el narcotráfico.

La organización clandestina estaba construyendo el casco de un submarino en el que ya había invertido unos 1.000 millones de pesetas, teniendo previsto desembolsar una cantidad similar en la propulsión y equipos de navegación. Con esta primera unidad tenían previsto sacar de Colombia entre 150 y 200 toneladas de cocaína pura, cantidad diez veces superior a la que se puede sacar en una avioneta.

Los agentes policiales encontraron abundante documentación técnica en ruso y la correspondiente traducción al español. Al parecer la organización responsable de la construcción estaría formada por miembros de las mafias rusas y los carteles colombianos, así como de algún súbdito norteamericano. Según fuentes de la Marina colombiana, el submarino tenía una eslora de 30 metros, y su velocidad máxima prevista era de 8 a 10 nudos. Su traslado a la costa estaba previsto en tres secciones, que serían transportadas por carretera en contenedores hasta la costa sur que los narcos controlan, donde sería finalmente ensamblado y puesto a flote.

### Corea del Sur

**Adquisición de dos submarinos.**—La Marina surcoreana ha manifestado su intención de adquirir dos submarinos convencionales, que serán construidos en astilleros coreanos. Los dos principales aspirantes a llevarse el contrato de 80.000 millones de pesetas son los astilleros franceses de la DCN en conjunción con la E. N. Bazán española, frente a la firma alemana HDW que ya ha



vendido nueve submarinos *Tipo 209*, de los que el primero de ellos se construyó en Kiel y el resto en los astilleros Daewoo de Okpo. La DCN compite con el modelo *Scorpene*, que ya ha tenido su primer éxito de exportación al haberse vendido dos unidades a Chile, mientras que HDW oferta el *Tipo 214*, similar al adquirido por la Marina griega y que será construido en los astilleros de Skaramanga, próximos a la base naval de Salamina.

### Egipto

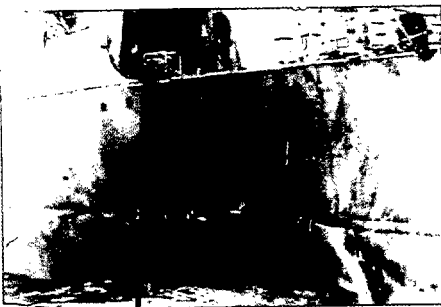
**Adquisición de dos submarinos clase «Moray».**—El gobierno egipcio ha firmado una carta de intenciones para adquirir dos submarinos clase *Moray* a un consorcio industrial dirigido por Litton Ingalls Shipbuilding. La compra, bajo acuerdo FMF (Foreign Military Funding) con los Estados Unidos, marcará el inicio de una nueva era de construcción de submarinos convencionales en los Estados Unidos, aunque el diseño sea holandés de RDM. Los dos submarinos clase *Moray* marcan así la renovación de la obsoleta flota submarina egipcia, compuesta por

cuatro submarinos clase *Romeo* o *Tipo 033* según la denominación rusa. Los nuevos submarinos serán construidos en Pascagoula, Missisipí, y serán entregados en un plazo comprendido entre cinco y siete años. Su sistema de combate será el SUBICS 900.

## Estados Unidos

**Atentado terrorista contra un destructor.**—Un total de 17 muertos y 30 heridos del destructor USS *Cole* (DDG-67), perteneciente a la clase *Arleigh Burke* y con sólo cuatro años de servicio, fue el resultado del brutal ataque sufrido en el puerto yemení de Aden cuando el buque realizaba la maniobra de atraque para hacer combustible el pasado 12 de octubre. Una embarcación neumática, que parecía iba a recibir las guías de las estachas, se estrelló contra el costado de babor del destructor, a la altura de la chimenea proel. La pequeña embarcación, con dos tripulantes, iba llena de explosivos, que al estallar hicieron un enorme agujero de 12 metros de longitud por 6 de ancho al nivel de la línea de flotación, que anegó inmediatamente la cámara de máquinas de proa, no hundiéndose el *Cole* gracias a que todos los compartimentos iban cerrados, al encontrarse el buque en babor y estribor de guardia, y a la rápida reacción del trozo de seguridad interior.

El ataque, que se ha atribuido el grupo extremista islámico denominado Ejército de Mahoma, se sospecha está posiblemente ideado por el saudí Osama Ben Laden, autor de dos ataques contra embajadas norteamericanas en África que causaron dos centenares de muertos.



Dada la magnitud de los daños sufridos y la imposibilidad de reparar el *Cole* en Aden, así como lo arriesgado de un remolque hasta el arsenal estadounidense más próximo, en Pearl Harbor, el destructor ha sido llevado en un buque dique noruego, el *Blue Marlin*, hasta la base naval de Norfolk, donde será finalmente reparado.

**Concentración artillera.**—La base de Infantería de Marina de Camp Pendelton, California, ha albergado la mayor concentración artillera de los últimos 20 años al reunir a tres batallones del Regimiento de Infantería de Marina núm. 11, con un total de 26 obuses remolcados M 198 de 155 mm, que actuaron conjuntamente en el mismo ejercicio. Este tipo de maniobras suele repetirse anualmente para mejorar el adiestramiento artillero de la Infantería de Marina.

**Se estrella un F/A-18C.**—Un teniente de navío de la Marina de los Estados Unidos ha fallecido el pasado 29 de septiembre al estrellarse el F/A-18C que pilotaba y que pertenecía a la UNAEMB del portaaviones nuclear *Abraham Lincoln*. El piloto, que acababa de despegar de la cubierta del portaaviones, no tuvo tiempo de eyectarse. El *Lincoln* se encontraba navegando en aguas del golfo Pérsico.

J. M. T. R.

## Francia

**Avería del portaaviones francés «Charles de Gaulle».**—El portaaviones francés *Charles de Gaulle* tuvo que interrumpir el día 10 de noviembre su cruceo de resistencia, en aguas del Caribe, y dirigirse a su puerto base de Tolón para efectuar reparaciones.

El buque se encontraba efectuando ejercicios, entre su escala en Fort de France (Martinica) y la prevista en Norfolk (Estados Unidos), para observar su comportamiento en aguas cálidas del Atlántico. Había salido de Tolón el pasado 24 de octubre y tenía previsto regresar a su base a finales de año. Llevaba a bordo media docena de aviones *Super-Étendard* y *Hawkeye* y estaba acompañado por las fragatas *Jean Bart* y *Aconit*.

La avería fue detectada al observar unas vibraciones anormales en el eje de babor y por medio de buceadores se pudo constatar la existencia de defectos en una de las palas de la hélice de ese eje. Las causas exactas de este defecto se determinarán con un estudio detallado de la hélice en las instalaciones de mantenimiento de Tolón; las hipótesis se encaminan hacia un fallo de diseño o un problema de fundición (impureza, fisura, etc.), y en principio se descarta el impacto contra un objeto sumergido, ya que este hecho habría afectado a la hélice en su totalidad.

El buque regresó a Tolón a 14 nudos, suprimiendo las pruebas previstas en aguas frías (Canadá y sur de Groenlandia). Esta avería puede retrasar su entrada en servicio, que estaba prevista a finales del presente año 2000.

Cuando entre en servicio habrán pasado casi veinte años desde el inicio de los primeros pasos del programa de construcción. El coste de ésta ha supuesto un desembolso de tres millardos de dólares.

El *Charles de Gaulle* se convertirá en el único portaaviones francés, pues, a pesar de los deseos de la Marina de contar con dos unidades, las restricciones presupuestarias hacen imposible el afrontar en este momento la construcción de una segunda unidad.

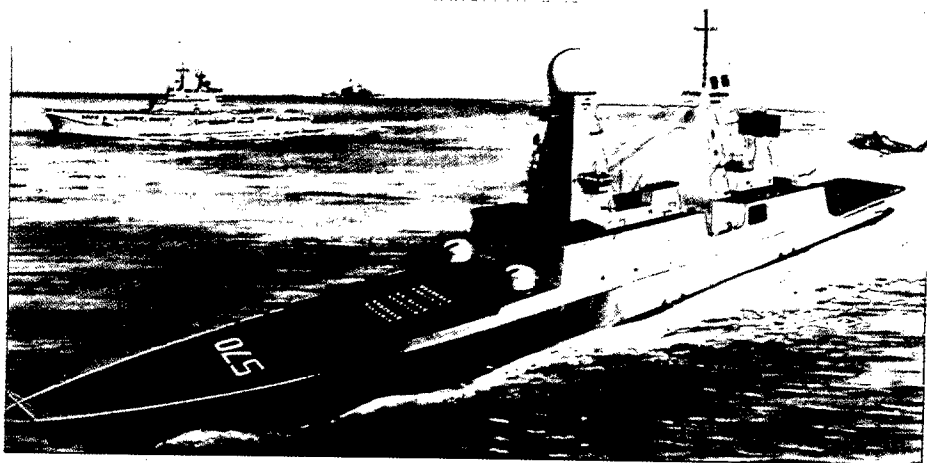
A. P. P.

**Acuerdo con Italia para construir fragatas clase «Horizon».**—Francia e Italia firmaron en París el pasado 22 de septiembre un acuerdo para desarrollar y construir cuatro fragatas AAW bajo un contrato valorado en 480.000 millones de pesetas. Cada nación comprará dos de estas fragatas de 6.700 toneladas, entrando en servicio las francesas en los años 2006 y 2008 y las italianas en el 2007 y 2009.

Las *Horizon* francesas reemplazarán a las fragatas AAW *Suffren* y *Duquesne*, que serán dadas de baja tan pronto como las nuevas entren en servicio. La Marina francesa se reserva además la posibilidad de encargar otras dos fragatas más, que entrarían en servicio en los años 2010 y 2012.

Este programa se llevará a cabo con un reparto al 50 por 100 entre las industrias de ambos países, con la DCN y Thomson CSF como contratistas principales por la parte francesa y el consorcio Orizzonte por parte italiana, que agrupa a Fincantieri y Finmeccanica.

El proyecto *Horizon* se inició en 1992 entre Francia, Italia y el Reino Unido para construir cuatro, seis y doce fragatas, respectivamente, lo que suponía una inversión de 2,8 billones de pesetas. A raíz de la decisión del Reino Unido de retirarse, París y Roma decidieron seguir adelante para construir cada una dos fragatas.



Interpretación artística de la fragata clase *Orizzonte*. (Ilustración: Marina italiana).

**Amarrados los submarinos clase «Rubis».**—La Marina francesa ha parado temporalmente sus submarinos nucleares de ataque clase *Rubis/Amethyste* como medida de precaución tras detectar niveles de radiación por encima de los esperados en el circuito de refrigeración principal del reactor nuclear. Un portavoz oficial explicó que los niveles alcanzados no suponían peligro alguno, pero que se había decidido cambiar el núcleo del reactor del submarino *Saphir*, como medida de precaución. El problema fue descubierto a raíz de una inspección rutinaria en el puerto de Tolón, en cuyo arsenal se desarrollarán los trabajos necesarios para cambiar el núcleo del reactor, trabajo que llevará unos seis meses, operación que afectará a los trabajos normales de mantenimiento de los otros cinco submarinos nucleares de la misma clase. La Marina francesa asegura que este tipo de anomalía es la primera que se detecta en un submarino nuclear francés.

**Irán**

**Botadura de un submarino minador.**—La Marina iraní ha botado en aguas del golfo Pérsico el primer mini submarino de fabricación nacional, el *Al Sabahat 15*, botado en el puerto de Bandar Abbas, en el estrecho de Ormuz. Sus cometidos principales serán el minado y el reconocimiento de objetivos enemigos. Su dotación está compuesta por cinco personas y se pretende vender este dise-



Submarino *Zeeleuw*. (Foto: C. Busquets i Vilanova).

ño a otros países árabes. Desde el inicio de la guerra con Irak, Irán ha invertido grandes sumas de dinero en el desarrollo de su industria armamentística con el fin de convertirse en un país autosuficiente.

**Malasia**

**Alquiler de dos submarinos.**—La Marina holandesa ha firmado un contrato con la firma holandesa Rotterdam Dockyard Company (RDM) para alquilar durante cinco años dos submarinos clase *Zwaardvis*, que fueron dados de baja en la Marina holandesa en 1995, después de 23 años de servicio, como un paso previo a la adquisición de dos submarinos clase *Moray* por un importe unitario de 40.000 millones de pesetas. Los dos submarinos clase *Zwaardvis* de 2.640 t entraron en servicio en 1972, siendo modernizados en los 80 para ser dados de baja 1995, siendo adquiridos por RDM.

RDM ha comunicado que los submarinos clase *Zwaardvis* serán transportados a los astilleros Naval Dockyard Sdn Bhd de Lumut, donde serán sometidos a diversos



El submarino nuclear de ataque francés *Amethyste* atracado en la base Naval de Rota. (Foto: L. Díaz-Bedia).

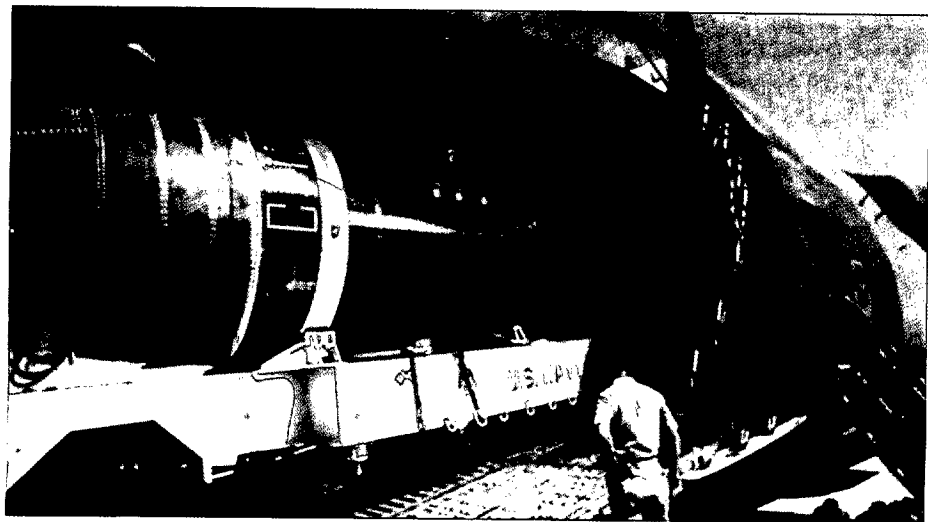
trabajos de acondicionamiento. En estos mismos astilleros se van a construir los patrulleros OPV basados en el diseño Meko A-100. La Marina malaya ha estado interesada en contar con una fuerza submarina desde los años 70, pero siempre había tropezado con problemas presupuestarios. En los últimos cinco años ese interés se había incrementado, por lo que se enviaron oficiales a Australia, Francia, Alemania, India, Italia, Holanda, Turquía y el Reino Unido para hacer el curso de submarinos y formarlos en el mantenimiento de este tipo de unidades. La reciente adquisición por parte de Singapur de este tipo de unidades ha acelerado las gestiones para contar con una flotilla de submarinos, recibiendo las propuestas de los astilleros alemanes HDW con el Tipo 209/1400, de los suecos Kockums con un submarino de 1.000 toneladas específico para el mercado del sudeste asiático, del ya citado *Moray* de RDM, de los *Agosta 90B*, y *Scorpene* de la DCN francesa, y por último del bien conocido *Kilo* exportado por Rusia.

## OTAN

*Ejercicio «SORBET ROYAL 2000».*—  
Buques y submarinos de Estados Unidos,

Italia y Turquía han protagonizado el mayor ejercicio de salvamento y rescate de submarinos jamás realizado, durante dos semanas del 2 al 14 de septiembre. El ejercicio SORBET ROYAL 2000, cuarto de su clase, había sido pospuesto el pasado año a raíz del terremoto sufrido por Turquía que devastó la base de submarinos de Golçük.

La Marina británica canceló su participación debido a que tuvo que enviar a su mini submarino *LR5* al mar de Barents para cooperar en el salvamento del *Kursk*, hundido el 12 de agosto. El 4 de septiembre, el mini submarino norteamericano de gran profundidad *Mystic* (DSRV-1), se acopló al submarino turco clase *Tang*, *Hizirreis*, procedente del buque nodriza, el submarino nuclear *Dallas*, de la clase *Los Angeles*; a su vez el mini submarino italiano *RSV 300*, que había sido trasladado a la zona en el buque de salvamento *Anteo*, evacuaba a parte de la dotación del submarino *Giuglielmo Marconi*, mientras que la Marina turca utilizaba la veterana campaña de salvamento McCann para evacuar a varios voluntarios del *Hizirreis*. En esencia el ejercicio sirvió una vez más para ejercitar los diferentes medios de rescate y salvamento de submarinos con que cuenta la OTAN, unificando doctrina y métodos, tras las consabidas lecciones aprendidas.



DSRV saliendo de un avión C-5.

## Reino Unido

**Pruebas del helicóptero «Merlin» en las fragatas «Tipo 23».**—Un helicóptero Merlin Mk-1, de la 700M Escuadrilla, ha completado la primera parte de las pruebas de integración a bordo de la fragata de Tipo 23 HMS *Lancaster*. Los resultados de estas pruebas servirán para formular tácticas, procedimientos operativos y apoyo logístico para los helicópteros que deban ser embarcados a bordo de las fragatas Tipo 23 a partir del año 2002.

La UNAEMB de la 700M Escuadrilla comprende dos pilotos, un observador u operador y once personas para el mantenimiento. Durante las cinco semanas que duraron las pruebas, su dotación se ejerció en guerra anti-superficie (ASUM) y guerra antisubmarina, utilizando el sonar calable AQS-950/FLASH, probando al mismo tiempo el Link 11 con la fragata y la posibilidad de ver la pantalla táctica del helicóptero a bordo de la fragata. Durante el próximo ejercicio JMC, la fragata *Lancaster* contará con un helicóptero *Merlin*, que trabajará conjuntamente con el sonar pasivo remolcado 2031Z de la fragata para tratar de detectar un submarino nuclear.

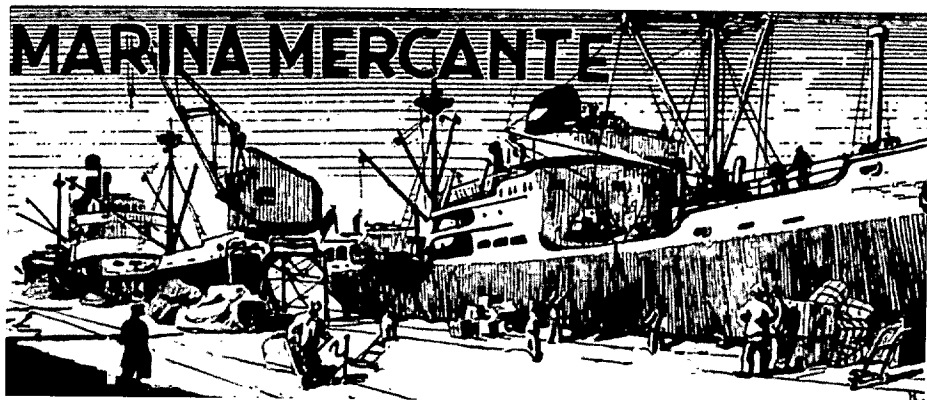


**Relevado el comandante del HMS «Tireless».**—El comandante del submarino nuclear de ataque HMS *Tireless*, capitán de fragata Mike Walliker, fue relevado del mando del buque en el mes de septiembre en Gibraltar. El submarino, que lleva en la colonia desde el 19 de mayo, no se prevé abandone el puerto gibraltareño hasta el mes de marzo, de acuerdo con el Ministerio de Defensa británico. Inicialmente se creyó que la avería sufrida por el submarino en su circuito primario de refrigeración consistía en una pequeña fisura de tan sólo dos mm; un exhaustivo examen posterior descubrió que la grieta era de mayor tamaño y que además había fatiga de material, probablemente debida a un fallo en el diseño, aunque esto no implicaba ningún riesgo para la vecina población del Campo de Gibraltar, ya que el reactor lleva parado tres meses.

**Paralizada la flota submarina de ataque.**—A raíz de la avería sufrida por el SSN *Tireless*, el gobierno británico decidió paralizar la flotilla de submarinos nucleares de ataque, compuesta por 12 unidades ubicadas en dos escuadrillas, una de ellas formada por los siete de la clase *Trafalgar*, a la que pertenece el *Tireless*, basados todos ellos en Devonport, y el resto pertenecientes a la clase *Swiftsure*, con base en Faslane, Escocia.

Esta medida precautoria ha sido tomada a raíz de la aparición de fatigas en el material del circuito primario de refrigeración del *Tireless*, hecho que puede provocar la parada del reactor en la mar, para evitar una peligrosa elevación súbita de la temperatura. Esta fatiga, motivada al parecer por un error de diseño, implica la reforma del sistema de refrigeración de todos los reactores nucleares de los submarinos nucleares de ataque británicos, no siendo necesario hacerlo en los submarinos balísticos clase *Vanguard*, ya que sus reactores nucleares son mucho más modernos y tienen un diseño más avanzado.

J. M. T. R.



### Trasmediterránea pone en marcha la empresa de cruceros Spanish Cruise Line

Trasmediterránea ha puesto en marcha la empresa de cruceros Spanish Cruise Line que comenzará a operar en abril de 2001. La sociedad está formada por Iberojet, Festival Cruise y la propia Trasmediterránea, con igual porcentaje de participación.

Spanish Cruise Line comenzará a desarrollar su actividad en abril del próximo año con cruceros por el Mediterráneo y operará con el buque *Bohero*, que tiene 160 metros de eslora y dispone de 400 camarotes con capacidad para 900 pasajeros. Entre los servicios que ofrece este crucero, distribuidos en siete cubiertas, hay tres restaurantes, cinco bares, salones, dos piscinas con solarium, cine, casino, discoteca, zona comercial, centro deportivo, etc.

Como presidente de la nueva sociedad ha sido nombrado don Miguel Ángel Fernández Villamandos, presidente de Trasmediterránea, mientras que los vicepresidentes serán don Santiago Labrador, presidente ejecutivo para España y Portugal de Festival Cruceros, y don Gabriel Subías, director general de Iberojet.

### El servicio de contenedores de Trasatlántica reinicia sus escalas en Cádiz

La Compañía Naviera Trasatlántica Española (CTE) ha reiniciado las escalas en Cádiz

con su servicio de contenedores con el archipiélago canario que, con el nombre de *Trascanarias Service*, une el Mediterráneo con Cádiz y Canarias por medio de trasbordos a otras líneas con los restantes puertos del mundo.

De este modo CTE pone en el puerto de Cádiz dos barcos a la semana, uno descargando en Canarias y cargando para el Mediterráneo y otro en sentido inverso.

Los buques que cubrirán este servicio son el *Fernando María Pereda* y el *Canarias*, dos barcos gemelos con capacidad para 977 contenedores de 20 pies o 477 de 40 pies. De ellos, 160 pueden ser frigoríficos, cuya temperatura se controla desde el puente de mando. Ambos buques fueron construidos en los astilleros vigueses de Hijos de J. Barrera.

La rotación de los buques es: Cádiz, Valencia, Barcelona, Fos, Livorno, Barcelona, Valencia, Cádiz, Las Palmas, Tenerife y Santa Cruz de la Palma. CTE opera también con estos buques como servicio *feeder* para diversas navieras internacionales.

### IMTC y Ferrymed se incorporan a las líneas del Estrecho

La naviera marroquí IMTC ha puesto en servicio el buque *Atlas*, con 6.672 GT y numerosos años de servicio, en la línea marítima del estrecho de Gibraltar.

El barco, que tiene capacidad para 938 pasajeros, 145 coches y 4 camiones,

enlaza desde el pasado mes de septiembre los puertos de Algeciras y Tánger, realizando dos salidas diarias desde cada uno.

La naviera, que venía operando con este buque desde Cádiz, sigue manteniendo en ese puerto el buque *Fes*, de 3.425 GT, y que realiza una salida diaria con destino a Tánger.

Ferryred, empresa recientemente constituida, ha empezado también a operar entre los puertos de Algeciras y Ceuta con el buque *Félix*, un ferry de 5.307 GT y cuatro años de vida.

### Cádiz, centro de investigación marítima mundial'

Durante los días 9 y 10 de noviembre y organizado por la Universidad de Cádiz (UCA) y la Diputación Provincial de Cádiz a través de la Facultad de Ciencias Náuticas y del Foro Industrial Marítimo del Sur (Foro-sur), se ha celebrado el segundo congreso internacional de Investigación e Innovaciones Tecnológicas en el Ámbito Marítimo, en el

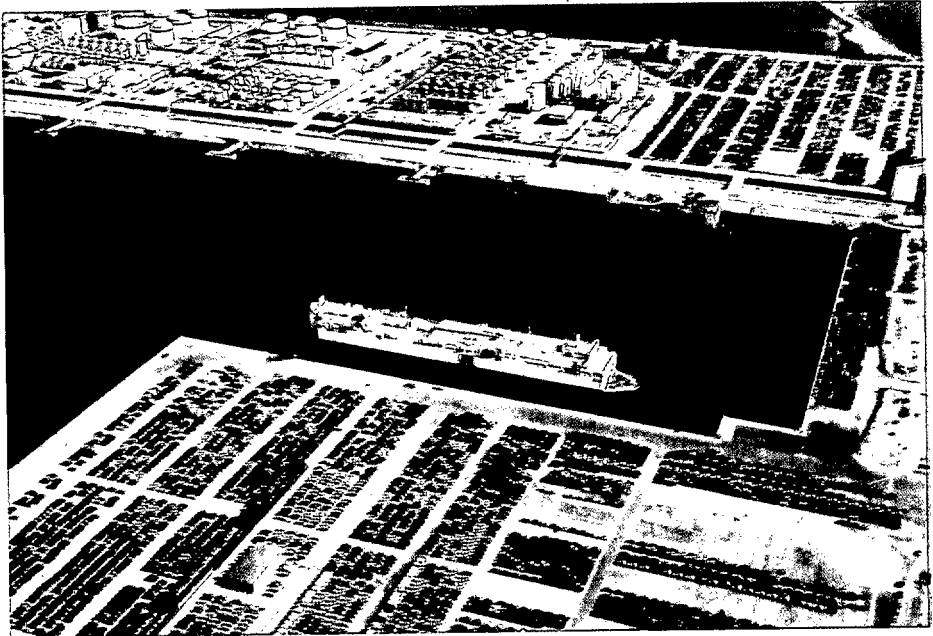
que han tomado parte 250 especialistas de este campo en todo el mundo.

Algunos de los platos fuertes de este congreso internacional fueron las conferencias plenarias de los maritimistas William Tetley y José Luis Rodríguez Carrión, corriendo la sesión de apertura a cargo del secretario de la Organización Marítima Internacional con sede en Londres, William O'Neil.

El número de ponencias desarrolladas fue de 158, lo que constituye un auténtico récord, más aún si se tiene en cuenta que en la anterior convocatoria celebrada en Barcelona se presentaron 67 trabajos científicos.

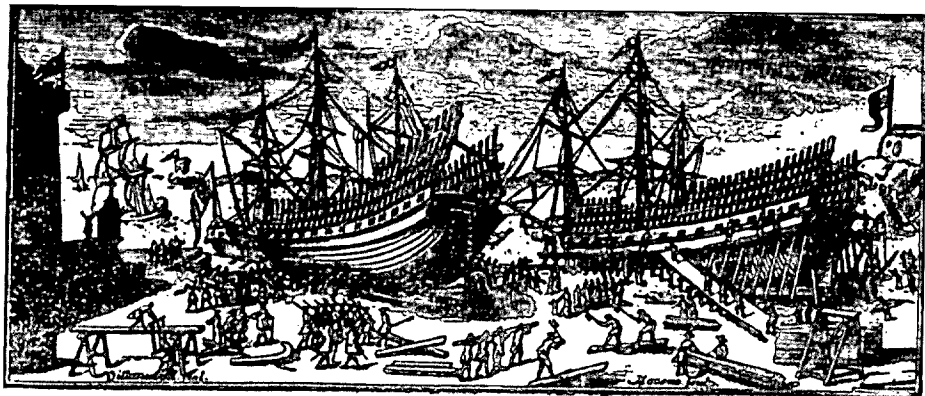
Puede afirmarse que este congreso es el más importante a nivel multidisciplinario y que abarca todos los aspectos marítimos, desde la construcción naval a la Marina mercante, pasando por los buques pesqueros, por lo que bien puede afirmarse por sus positivos resultados que Cádiz ha sido durante estos dos días centro de la investigación marítima mundial.

J. C. P.



Muelle de inflamables del puerto de Barcelona. (Foto: Delta, S. A. Autoridad Portuaria)





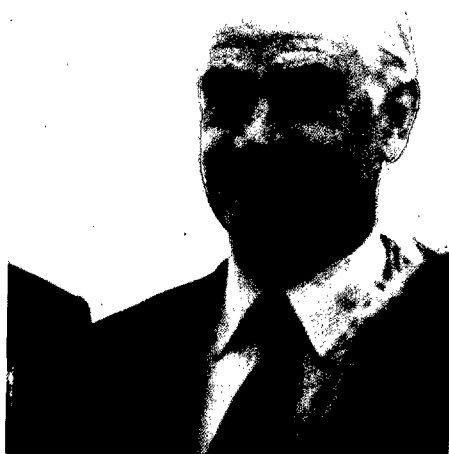
## CONSTRUCCIÓN NAVAL

### **Don José A. Casanova nuevo presidente de Bazán/Aesa**

El actual presidente de Bazán, don José A. Casanova, ha sido designado presidente de la nueva sociedad resultante de la fusión de los astilleros militares Bazán con los públicos civiles de Aesa. El nuevo presidente de la

recién creada entidad es ingeniero industrial, licenciado por la escuela Técnica Superior de Barcelona, y en su currículum profesional figuran diferentes cargos de responsabilidad en distintas empresas españolas de ámbito público y privado.

Próximamente se registrará un nuevo nombre para el astillero resultante de la fusión, aunque por el momento se seguirá conociendo como Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales.



José A. Casanova.

### **Creación de la Asociación Nacional de Astilleros Privados**

Un total de 20 astilleros privados españoles han decidido crear la denominada Asociación Nacional de Astilleros Privados para negociar ante las administraciones públicas asuntos de interés común. Este nuevo proyecto asociativo comenzó a gestarse el pasado junio y se puso en marcha en septiembre.

El principal problema que los astilleros privados presentaron a la Administración es el cobro de la deuda, cifrada en miles de millones de pesetas, correspondiente a las primas de fomento a la construcción naval que están ya devengadas y que no se han hecho efectivas en lo que va de año por no haber habilitado la administración las correspondientes partidas presupuestarias.

De otra parte, los astilleros privados junto con la industria auxiliar y otras representaciones de las industrias marítimas esperan poner en marcha en el transcurso de este mismo año la Fundación Instituto Tecnológico, cuyos estatutos ya se han aprobado y que se encargará entre otros asuntos de la promoción de actividades de I+D y la implantación de la innovación tecnológica en las industrias marítimas españolas.

### **Astilleros Armon facturará 2.500 millones de pesetas en su primer ejercicio**

Astilleros Armon de Vigo, filial del grupo asturiano que se adjudicó en junio del pasado año las instalaciones de Construcciones Navales Santodomingo, prevé cerrar su primer ejercicio de actividad con una cifra de negocio en torno a los 2.500 millones de pesetas.

Armon Vigo entregó su primer buque el pasado mes de marzo y dos más a finales de agosto, comprendiendo su cartera de pedidos la construcción de otros cinco buques, todos ellos de pesca.

El mayor de los pedidos actuales es un congelador de 63 metros de eslora para pescar en aguas NAFO. Se construirán también un palangrero de 44 metros, otro para el Atlántico sur de 39 metros y dos arrastreros para Mauritania. Con la realización de esta cartera de pedidos las previsiones de facturación rondan la cantidad anunciada.

Al propio tiempo, Armon Vigo ha puesto en marcha un plan de inversiones de 450 millones de pesetas dedicadas principalmente a la modernización de sus instalaciones.

### **Bazán espera vender dos submarinos a Corea**

Corea del Sur se convertirá en el principal cliente de la industria española de Defensa si prosperan los contratos de negociación, ya que la Empresa Nacional Bazán aliada con los astilleros franceses DCN aspiran a vender a Seúl dos submarinos por un valor total de 80.000 millones de pesetas.

El principal competidor del sumergible hispano-francés *Scorpene* es, sin embargo, el modelo 214 de la firma germana HDW.

Los alemanes parten con ventaja, ya que la Marina surcoreana cuenta con siete submarinos de construcción alemana, encargados y construidos entre 1987 y 1994. El primero se fabricó en los astilleros de HDW en Kiel y los demás fueron construidos en su propio país por la firma Daewoo.

Pero Bazán y DCN, que ya ganaron a HDW en el concurso de Chile, confían en repetir su éxito con Corea, lo que significaría un buen incentivo laboral para la empresa española.

J. C. P.

### **Botadura en los astilleros Barreras**

El día 14 de septiembre tuvo lugar en los Astilleros Barreras de Vigo la botadura del atunero *Montelucía*; el buque será entregado a finales de este año y pasará a formar parte de la flota congeladora de la empresa Calvo.

Sus características principales son 91,9 m. de eslora, 15,2 m de manga, velocidad máxima de 19 nudos y bodegas para 1.900 t. Tiene capacidad para helicóptero embarcado, y su coste se aproxima a los 3.300 millones de pesetas.

Con este buque, que será abanderado en El Salvador, la empresa Calvo aumentará su producción y su expansión en los mercados europeo y americano. La empresa ha llegado a un acuerdo con el gobierno salvadoreño y construirá una planta de envase de lomos de atún en el golfo de Fonseca; esta planta, que supone una inversión de 1.300 millones de pesetas y entrará en servicio en junio de 2001, creará 700 puestos de trabajo directos y más de 3.000 indirectos.

Con esta inversión, El Salvador continúa su política de desarrollo pesquero y de diversificación de sus sectores productivos, hasta ahora basados fundamentalmente en la producción agrícola de azúcar y café y en el sector textil.

La armadora Calvo tiene actualmente una flota de seis atuneros, tres mercantes frigorífi-



(Foto: Revista Ingeniería Naval, octubre 2000).

### Actividad de los astilleros Barreras

El día 25 de octubre tuvo lugar en los astilleros Barreras de Vigo la botadura del ferry *Sorolla* para la compañía española Trasmediterránea.

Las dimensiones del nuevo buque son 172 m de eslora y 26,2 m de manga; la propulsión es de cuatro motores, con 40.000 CV de potencia y velocidad máxima de 23 nudos. El buque tiene capacidad para 1.000 pasajeros y 1.800 m lineales de carga rodada, lo que le permite una cifra de operación de 336 turismos y 98 camiones de 16 m de longitud. La fecha de entrega del buque será durante el primer trimestre de 2001.

El *Sorolla* se ha construido en un tiempo récord. Se firmó el contrato en julio de 1999, y la puesta de quilla fue en enero de 2000. La inversión total ha supuesto 13.200 millones de pesetas y se han dedicado un total de 1.600.000 horas de trabajo, entre astillero y empresas auxiliares, para la construcción del buque. Es el de mayor eslora construido hasta ahora en los astilleros de la ría viguesa, y es gemelo de otro ferry que se construye en Astilleros Españoles de Puerto Real.

Trasmediterránea tiene previsto que el ferry opere en la línea Baleares-Barcelona-Valencia, y su alta velocidad le va a permitir reducir en dos horas el trayecto Baleares-Península, dejándolo entre seis y siete horas. Con estas nuevas construcciones la naviera continúa con su plan de modernización de flota. Entre las construcciones previstas por la compañía está la de un buque para cruceros turísticos por el Mediterráneo.

Por su parte, Barreras tiene prevista la próxima firma de cuatro nuevos buques: un portacontenedores, un atunero y dos buques de carga rodada *roll-on roll-off*. Estas nuevas construcciones suponen una inversión de 31.000 millones de pesetas.

A. P. P.

cos y un buque logístico, además de otros tres atuneros de bandera iraní en explotación exclusiva mediante un convenio con el gobierno de Irán para pesca en el golfo Pérsico y golfo de Omán.

La plantilla del grupo Calvo se acerca a las 2.000 personas y su facturación en conservas en 1999 se acercó a los 35.000 millones de pesetas.

Hasta ahora, las factorías principales del grupo radican en la provincia de La Coruña (Carballo y Esteiro-Muros), y en las localidades de Viba Valenti (Italia) y Guanta (Venezuela).

Sus caladeros de trabajo habituales son aguas ecuatoriales internacionales y en países como Mauritania, Senegal, Costa de Marfil, islas Seychelles, Mozambique, Kenia, islas Salomon, Guam y Samoa. Las capturas están dirigidas a las especies *yellowfin* y atún listado.

Por su parte, el astillero Barreras tiene una cartera de pedidos que se prolonga hasta finales de 2002 y que supone inversiones superiores a los 40.000 millones de pesetas. Se prevé que en 2002 construya otro atunero para el grupo Calvo.



# PUERTOS

## Próxima ley sobre liberalización tarifaria en los puertos

El Proyecto de Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 2001 incluye un artículo que establece que el gobierno enviará en los tres primeros meses del año próximo un nuevo proyecto de ley a las Cortes sobre liberalización tarifaria de los puertos. Hasta entonces seguirá en vigor el marco tarifario anterior y concretamente la orden de 30 de julio de 1998 que revisó por última vez las cuantías.

Como es sabido, la Ley 62/1997, que modificó la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de Marina Mercante, estableció que corresponde al Ministerio de Fomento definir los supuestos y la estructura de las tarifas a aplicar por los servicios prestados por las autoridades portuarias para el conjunto del sistema portuario, así como sus elementos esenciales, pero no en su cuantía.

Las tarifas establecidas tendrán el carácter de precios privados y deberán garantizar la autofinanciación, así como evitar prácticas abusivas con los tráficos cautivos o actuaciones análogas.

Las tarifas se actualizarán anualmente —según la citada ley— de acuerdo con la evolución de los diferentes componentes del coste de los servicios y con los criterios de política portuaria que se establezcan. Durante tres años, la ley encomendó al ministerio de fomento el establecimiento de los límites máximos y mínimos para esas tarifas, con el fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos y evitar abusos sobre usuarios cautivos.

El Ministerio de Fomento y Puertos del Estado trabajan actualmente en el proyecto de ley, que regulará la estructura de las tarifas con arreglo a lo previsto en la ya mencionada Ley 62/1997.

## Juan Carlos Fernández, nuevo gerente de Puertos de Andalucía

Juan Carlos Fernández Reñada ha sido nombrado gerente de la empresa pública de

Puertos de Andalucía, por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, sustituyendo en el cargo a don José Clavero, que seguirá ligado a la entidad. El nuevo gerente es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y ha desempeñado su labor profesional en la Dirección General de Puertos y Costas, en la Expo 92 y, hasta su nombramiento, ha sido gerente de la Fundación Portuaria dependiente del ente público Puertos del Estado.

## Algeciras invierte 30.000 millones en una nueva terminal

La Autoridad Portuaria de la bahía de Algeciras ha sacado a información pública las cuatro fases de ejecución de las instalaciones de Campamento en San Roque, que se irán ejecutando según la demanda de explotación.

En la fase I se conseguirá un muelle de 400 m de longitud, 145 de calado y 45 hectáreas de superficie.

La fase II contempla la realización de un muelle abrigado de 18,5 m de calado, para lo que se construirá un espigón de unos 378 m que prolongará el muelle de 14,5 metros de calado realizado en la primera fase y que cubrirá la doble función de dique de abrigo y de muelle de atraque.

La fase III entraña la formación de 30 nuevas hectáreas de explanada y 255 de muelle con 22 m de calado.

Por último, como actuación principal, la fase IV supone la construcción de un dique



Puerto de Barcelona. (Foto: Delta, S. A.)

de abrigo de 1.400 m y un muelle paralelo a la costa, tal como se preveía en el proyecto inicial. Para la ejecución del muelle se reutilizarán los cajones del dique muelle de las fases II y III.

Las cuatro fases se han presupuestado en más de 30.000 millones de pesetas, y tienen como objetivo fortalecer la oferta de infraestructura del puerto y permitir la llegada de un nuevo operador, lo que aumentará la actividad de todo el Campo de Gibraltar.

J. C. P.

### Tráfico de los puertos españoles en 1999

Los puertos españoles, durante 1999, han movido un total de 319.504.409 t de mercancías, lo que significa un aumento del 5 por 100 en comparación con el tráfico de 1998. Esta cifra está referida al total de los 45 puertos españoles gestionados por el ente público Puertos del Estado (27 autoridades portuarias).

La evolución por sectores tiene diferencias notables:

- En el tráfico de graneles líquidos (que representan el 37 por 100 del total de mercancías) se produjo un descenso del 1,6 por 100, influido por el recorte en las importaciones de crudo, el descenso del suministro de agua potable y de productos químicos como el ácido sulfúrico. En este sector aumentaron las importaciones de gas natural en un 25 por 100 y las de productos petrolíferos refinados en un 4,7 por 100.
- El tráfico de graneles sólidos (el 28 por 100 del total de mercancías) experimentó un aumento cercano al 12 por 100, debido sobre todo al aumento de las importaciones de carbón para las centrales térmicas. También aumentó el tráfico de cemento y cereales.
- El tráfico de mercancía general (el 32 por 100 del total) se incrementó en un 7,7 por 100. Esta subida está propiciada por el aumento del tráfico de contenedores en un 10,9 por 100

y del tráfico de mercancías ro-ro en un 7 por 100. Respecto al tráfico de contenedores se superaron los 6,4 millones de teus, y el porcentaje de mercancía que se transporta con este sistema supera el 62 por 100.

- También se produjo un aumento del 6,6 por 100 en el tráfico de pasajeros, que superó los 17,3 millones de personas. En este sector el primer puerto es Santa Cruz de Tenerife, seguido de Algeciras, Ceuta, Palma y Barcelona.
- Respecto al resto de mercancías, el avituallamiento de buques superó los ocho millones de t y la pesca fresca alcanzó casi las 400.000 toneladas.

En el computo total ocupa el primer lugar el puerto de Algeciras, seguido por los de Barcelona, Bilbao, Tarragona, Valencia, Gijón, Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, Huelva, Cartagena y Ferrol, entre otros.

### Puerto Seco de Madrid

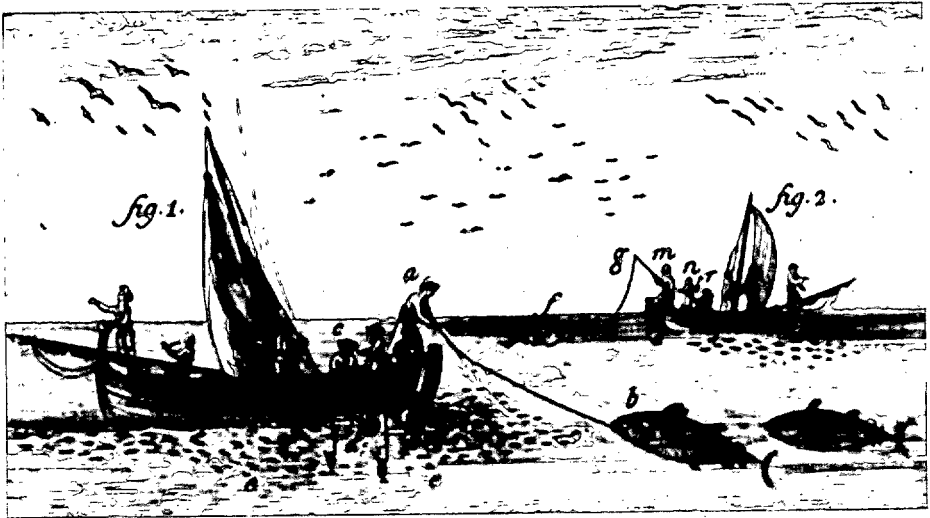
Durante el mes de agosto el Puerto Seco de Madrid, situado en el municipio de Coslada, ha comenzado a recibir tráfico ferroviario de pruebas para comenzar a trabajar de forma efectiva en septiembre.

El nuevo puerto va a ser explotado por la empresa Conte-Raíl, integrada por Urbaser, Renfe y Puertos del Estado. Inicialmente, está previsto que cuente con trenes diarios de contenedores que le unirán con los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia; con posterioridad otros puertos del Estado podrán contar con enlace directo.

La previsión de tráfico para el primer año de operación es superar la cifra de 60.000 contenedores.

El nuevo puerto se une a otros anteriores, como el de Miranda de Ebro, y actúan como grandes centros logísticos y centros intermodales de transporte, permitiendo una optimización en el manejo y distribución de las mercancías transportadas por contenedor.

A. P. P.



## MARINA DE PESCA

### Malas perspectivas sobre la renovación del convenio pesquero con Marruecos

A pesar de que las negociaciones tanto en Bruselas como en Rabat siguen su curso, las impresiones obtenidas hasta el momento de las mismas son pesimistas. La postura y ofrecimiento de Marruecos se consideran inaceptables por parte española y de no ser modificadas constituirán, por la reducción prevista, la práctica muerte del sector pesquero andaluz. El presidente de la Federación Andaluza de Empresas Armadoras, Pedro Maza, reconoció que el colectivo andaluz afectado por la falta de acuerdo con Maruecos siente «temor y preocupación» por no saber qué va a ocurrir, ya que la falta de actividad en el sector que faena en los caladeros del reino alauí «afecta muy directamente a muchísimos armadores de Andalucía». Ante la reunión prevista para el 21 de noviembre en Bruselas, la Junta de Andalucía exige de la Comisión de la Unión Europea «exponga con profundidad una nueva propuesta que sea propia, que recoja la actividad extractiva de toda la flota española y de la andaluza, que es la que tiene mayor representatividad».

### Marruecos amplía su veto pesquero a las costas del Sáhara occidental

Marruecos ha decidido prohibir la pesca de los cefalópodos (calamares, sepia y pulpo) en una parte de las costas del Sáhara occidental desde el próximo día 1 de enero de 2001, según un comunicado hecho público en Rabat por el Ministerio marroquí de Pesca.

Esta medida pretende «proteger los intereses bioeconómicos de la pesca del cefalópodo», añade el comunicado, sin precisar la duración de la prohibición.

La veda se observará en la costa entre Bujdur (160 kilómetros al sur de El Aíún) y Lag-ira, cerca de la frontera con Mauritania. En los tres primeros meses de 2000 la pesca del cefalópodo fue prohibida en todas las aguas territoriales de Marruecos.

J. C. P.

### II Feria Internacional de Productos del Mar

Entre los días 3 y 6 de octubre se ha celebrado en el recinto de Cotogrande, en Vigo,

la II Feria Internacional de Productos del Mar, Conxemar «Vigo 2000».

En la edición estuvieron representadas más de 150 empresas de todo el mundo, como Irlanda, China, Estados Unidos, Francia, Reino Unido y Bélgica. La superficie de instalación superó los 6.000 metros cuadrados.

Uno de los objetivos de esta feria es el intercambio de experiencias para apoyar la modernización del sector, la mejora de las infraestructuras y de los productos. Las empresas del congelado, elaboración, transformación y conservación de los productos pesqueros se enfrentan a una buena expectativa de crecimiento, con la consiguiente generación de riqueza y empleo.

Por parte española han estado presentes colectivos como la Asociación de las Industrias Transformadoras de Productos del Mar: el presidente de esta organización, que congrega a 48 empresas, declaró que, en algunas campañas y puntualmente, la carencia de producto en los mercados nacionales obliga a los empresarios a acudir a otros mercados, como el argentino, para conseguir un abastecimiento regular de especies, como merluza y cefalópodos; asimismo, frente al inconveniente anterior, destacó la importancia de estas industrias y cómo, poco a poco, el consumo de pescado transformado se va equiparando al consumo de pescado fresco.

Los visitantes a la feria han superado las 12.000 personas, y este certamen consolida a la ciudad de Vigo como una de las capitales mundiales de la pesca.

### **Cincuenta y dos Reunión Anual de la Comisión Ballenera Internacional**

Entre los días 2 al 6 de julio tuvo lugar en Adelaida (Australia) la 52.ª Reunión Anual de la Comisión Ballenera Internacional (CBI).

Los principales puntos tratados incluyen:

— Propuesta de creación de un santuario en el Pacífico Sur: esta propuesta fue presentada por Australia y Nueva Zelanda y votada afirmativamente por España, ya que las razones científicas argumentadas y el

apoyo de los países del área aconsejaban su adopción. La propuesta fue rechazada por no contar con el 75 por 100 de los votos.

— Resolución sobre el Esquema de Gestión Revisado: se adoptó una resolución para lograr que la comisión salga del actual estado de bloqueo y evitar el desmembramiento, lo que supondría un grave peligro para la eficaz conservación de estas especies.

— Nuevo programa de investigación científica de Japón: este país incluye la caza de especies no capturadas hasta el momento (cachalote y ballenas Clyde). Se presentó una resolución de condena contra Japón, votada favorablemente por España.

— Permisos científicos de Japón en el santuario antártico: se adoptó una resolución para que Japón deje de expedir permisos científicos en este santuario.

— Resolución contra la actividad de Canadá: se adoptó por consenso una resolución para que Canadá deje de expedir licencias de pesca aborígen de ballenas Humpback, por tratarse de una especie en amenaza de extinción.

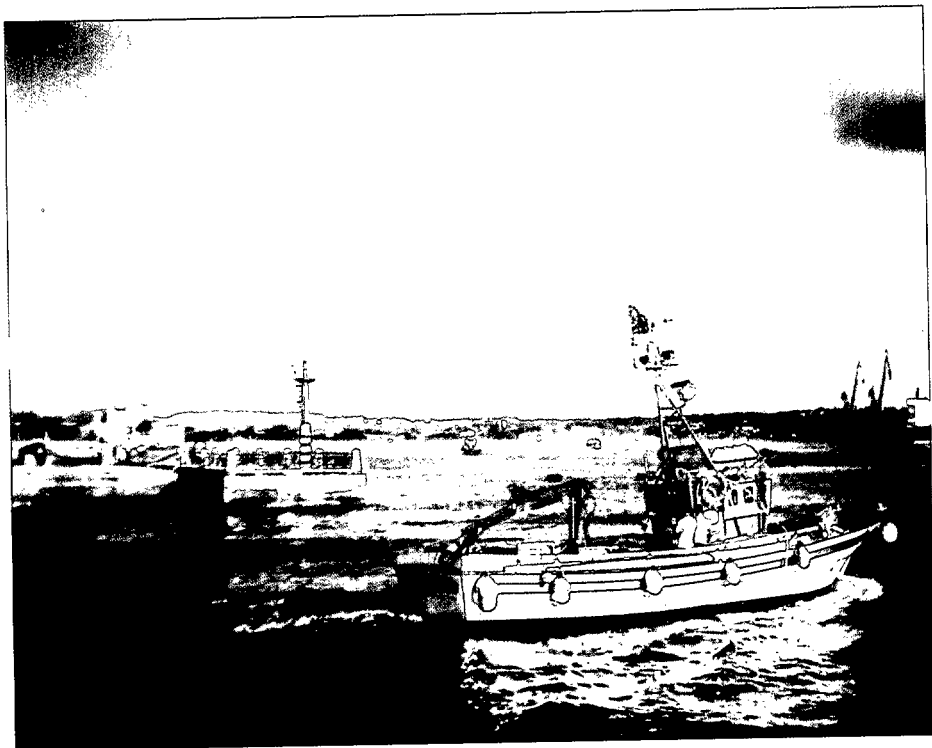
### **Modernización de la flota pesquera gallega**

La Xunta de Galicia destina este año más de 3.500 millones de pesetas para ayudas a la modernización y construcción de buques pesqueros.

Estas ayudas, canalizadas a través de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, suponen la construcción de treinta y seis buques para la flota pesquera artesanal (embarcaciones de menos de doce metros de eslora), la construcción de veinte buques de mayor tamaño (para lo que se dieron de baja buques con más de 33 años de antigüedad) y la modernización de otros noventa y nueve.

El reparto de los fondos autonómicos se divide en 2.912 millones de pesetas para la construcción de los buques y 655 millones de pesetas para las modernizaciones previstas.

La construcción y modernización de pesqueros en los astilleros gallegos está íntimamente relacionada con la cofinanciación de las administraciones central y autonómica, y con la asignación de los fondos IFOP dependientes de la Unión Europea.



Pesquero saliendo de La Coruña (Foto: A. Pintos Pintos).

Los fondos IFOP (Instrumento Financiero para la Orientación Pesquera) son un instrumento de financiación específica creados en 1993 por la Unión Europea para establecer ayudas a la reestructuración de la flota pesquera y a las industrias de transformación. Con ellos se pretende eliminar las desigualdades entre los Estados miembros, con ayudas específicas a las regiones que han sido calificadas de objetivo I (regiones cuyo PIB es inferior al 75 por 100 de PIB medio de la UE). Estas ayudas se negocian de forma conjunta con el resto de fondos de ayuda comunitarios: FEDER, FEOGA, fondos sociales..., de forma que cada Estado recibe una partida global.

Para el periodo 2000-2006 se prevé que el sector pesquero en Galicia reciba una cifra de 86.635 millones de pesetas de los fondos IFOP.

### Veda de la sardina

Se han anunciado las fechas del próximo año 2001 en que la pesquería de la sardina se someterá a un nuevo periodo de veda. La especie va a estar vedada en las aguas exteriores de las cuatro comunidades litorales del norte de España durante los meses de febrero y marzo; además, en Galicia la veda se prolongará hasta el 15 de abril.

El alarmante descenso en las capturas de sardina durante los pasados años (por parte española las capturas en éstas aguas habían pasado de las 30.000 t en 1994 a 6.000 t en 1998) provocó que el Instituto Español de Oceanografía llevara a cabo en 1999 una campaña de investigación con los buques oceanográficos *Cornide de Saavedra* y el francés *Thalassa*, y con un buque de cerco basado en Sada, el *Gloria Belén*. Este estudio se amplió por el *Cornide de Saavedra* y el



Noruega del Instituto Portugués de Investigación Marina, para fijar la distribución de sardina en la costa de Portugal y posteriormente en el golfo de Cádiz. En la campaña se determinó, entre otros datos, la producción diaria de huevos de sardina en estas aguas para lograr conocer las posibilidades reales de producción.

Estos estudios sirvieron para observar lo que parece una recuperación de la biomasa de sardina, gracias en parte a las medidas de veda y paro biológico adoptadas en los dos últimos años para respetar la época de desove. Basados en estos estudios, se volverá a implantar la veda para el próximo 2001, lo que permitirá proteger la especie y confirmar su recuperación.

Con las diferentes medidas de veda y paro biológico se pretende conseguir una pesquería racional que mantenga los *stocks* en límites admisibles, así como asegurar la recuperación de esta especie, de la que dependen más de 11.000 puestos de trabajo directos e indirectos en España y Portugal.

### Resultados de la costera del bonito

A mediados del mes de octubre se ha dado por finalizada en Burela la campaña bonitera de este año.

Tal y como se había previsto a principios de la campaña por las escasas capturas de los primeros días, los resultados han confirmado una baja respecto a los del año 99. Se descargaron en este puerto 1.300 t frente a las 1.900 de 1999.

Así, la sociedad de armadores del puerto lugués de Burela estimó la facturación de estos cuatro meses de campaña en unos 700 millones de pesetas frente a los 913 millones de pesetas, del pasado año. Los cálculos efectuados indican que el precio medio aumentó en un 13 por 100, pero, al disminuir las descargas en un 32 por 100, la facturación total ha disminuido un 25 por 100.

Los buques boniteros de este puerto, que suponían casi la mitad de los setenta boniteros gallegos participantes en la campaña, abandonaron en parte la pesquería y dedicaron sus esfuerzos a la pesca del pez espada,

más abundante este año que los bancos de bonito. Este cambio a tiempo ha favorecido el que no se haya producido un descalabro en la economía pesquera de la zona.

España tenía asignadas para esta campaña 750 licencias: un 45 por 100 de los pesqueros eran vascos, el 25 por 100 de Cantabria, el 20 por 100 gallegos y el 10 por 100 asturianos. El total de pescadores implicado estaba cercano a las 7.000 personas.

Como en años anteriores, la flota bonitera contó con el apoyo de la Armada, que alistó a los patrulleros *Chilreu*, *Serviola* y *Atalaya*, y al remolcador *Mahón* en turnos para efectuar las tareas de vigilancia. En ellos, embarcaron inspectores de la Secretaría General de Pesca Marítima e inspectores comunitarios para colaborar en el control de la campaña.

También, el Instituto Social de la Marina y la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia colaboraron con la presencia de los buques *Remolcagure-Bat*, *Valdivia* y *Serra de Santiago* para efectuar labores de apoyo a la flota pesquera y a sus dotaciones.

### Congreso Nacional de Conservas de Pescados y Mariscos

Los días 18 y 19 de septiembre tuvo lugar en Vigo el Congreso Nacional de Conservas de Pescados y Mariscos.

En las dos jornadas se han tratado temas como las empresas familiares y su incidencia en el sector conservero, el régimen de intercambio con terceros países y la repercusión en el sector conservero, la situación actual del sector a nivel español y mundial, la pesca y explotación comercial del atún, el mercado español de esta conserva y el empleo de proteína hidrolizada. También se ha tratado del abastecimiento de materias primas para la industria conservera.

El congreso ha estado organizado por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Marisco (ANFA-CO), y ha pretendido lograr un punto de encuentro entre las empresas del sector.

A. P. P.

# VISITAS Y ESCALAS

## Ceuta

**Primer buque de los Estados Unidos que visita Ceuta.**—El pasado día 5 de agosto atracó en el puerto de Ceuta la fragata estadounidense FFG *Samuel B. Roberts*. Es la primera vez que un barco de la Armada de los Estados Unidos visita la ciudad de Ceuta.

El objeto de esta escala fue el aprovisionamiento de combustible, víveres y el descanso de su dotación, compuesta por 25 oficiales y 230 entre suboficiales y marinería.

La fragata *Samuel B. Roberts* está bajo el mando del capitán de fragata David Labarbera; fue botada en 1984 y tiene un desplazamiento de 4.100 toneladas a plena carga.

La fragata atracó a las 1030 de la mañana del día 5, festividad de la Virgen de África, patrona de Ceuta, en el muelle de poniente y fue recibida por el agregado naval adjunto, capitán de fragata Murphy, y el jefe de prensa de la Autoridad Portuaria.

Es de destacar que la ciudad de Ceuta se encontraba celebrando sus fiestas patronales y con tal motivo se ofreció una comida a toda la dotación en la caseta «El Timonel» del real

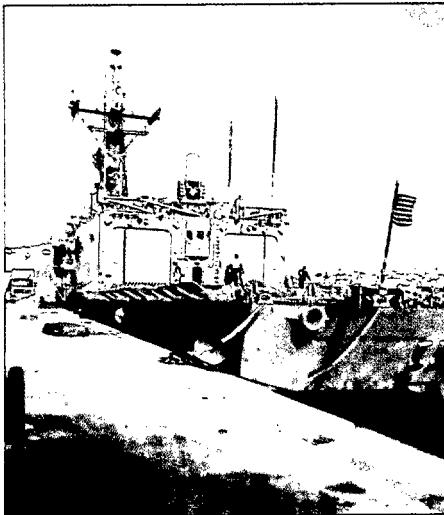
de la feria. El navío pudo ser visitado por el pueblo ceutí los días 6 y 7. En la mañana del día 8 se hizo a la mar, llevándose un grato recuerdo de su estancia en la ciudad española de Ceuta.

J. C. G. V.

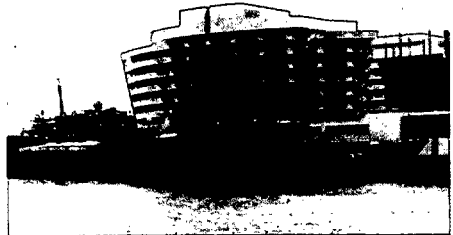
## Barcelona

**El buque escuela Brasil visita Barcelona.**—El buque escuela *Brasil*, de la Marina de guerra brasileña, permaneció atracado en el puerto de Barcelona del 9 al 14 de octubre. A bordo viajan 162 guardias marinas, entre los que figuran varios alumnos en prácticas de la Armada española.

Al mando del capitán de navío Elgues Barbosa, el buque realiza su 14 viaje de instrucción, que tiene una duración de seis meses. Zarpó de Río de Janeiro el pasado mes de julio, donde regresará en diciembre después de recalar en 21 puertos del continente americano, Europa y África.



(Foto: J. C. García Velo).



Buque escuela *Brasil* en Barcelona.

(Foto: J. F. Huguet Prats).

El *Brasil*, que sustituyó al veterano buque escuela *Custodio de Mello*, fue construido en 1986 en base al diseño de las fragatas tipo *Niteroi* de realización brasileña. Va equipado con el sistema de simulación táctica y entrenamiento de operaciones navales (SSTI), diseñado por la Armada de Brasil.

El buque escuela registra 3.729 toneladas de desplazamiento. Mide 130 m de eslora y

cuenta con una autonomía de 7.000 millas navegando a 15 nudos. La dotación está formada por 232 tripulantes, de los que 28 son oficiales.

J. F. H. P.

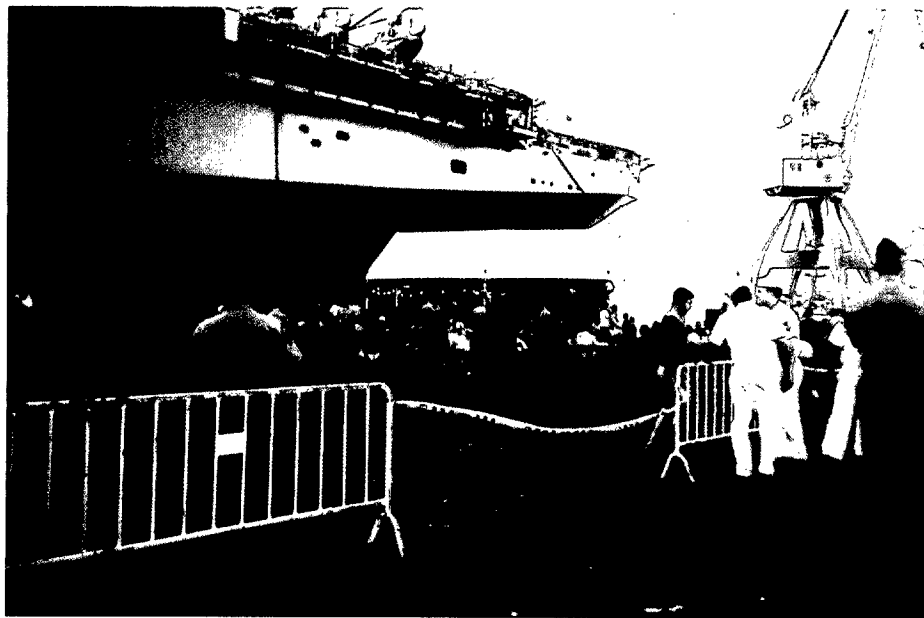
### Tarragona

*El «Saipan» en el puerto de Tarragona.*—Procedente de Palma de Mallorca, entró en el puerto de Tarragona el pasado 3 de agosto el buque anfibia LHA *Saipan*, de 40.000 t de desplazamiento a plena carga y 252 m de eslora, 32,2 de manga y 7,9 de calado. La cubierta de vuelo es de 250x36 m. La potencia de su planta propulsora es de 70.000 CV, proporcionada por turbinas de vapor. Asimismo dispone para maniobra de una turbina proel de 900 CV. La autonomía a 20 nudos es de 10.000 millas. La dotación aérea en esta visita estaba compuesta de 6 Harriers y 21 helicópteros. La dotación se cifra en 930 personas, a las que hay que sumar 1.387 *marines*, totalizan-

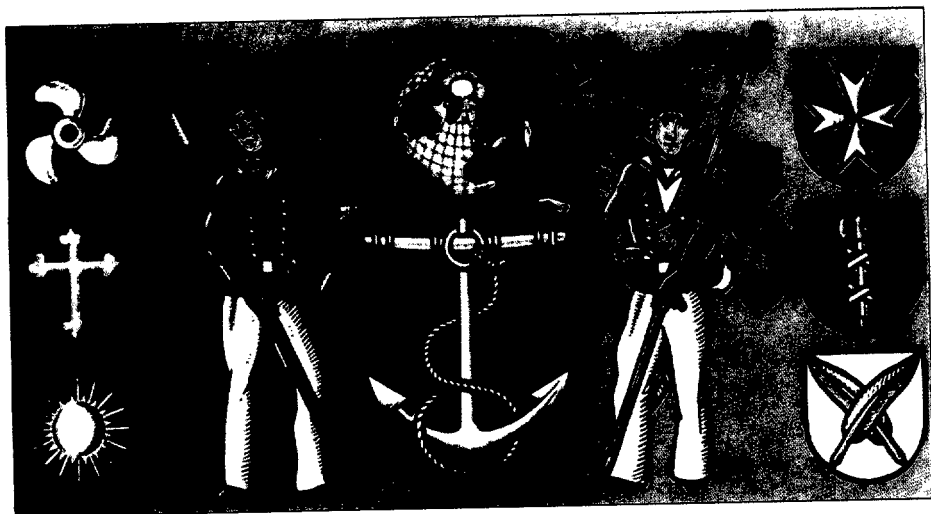
do la cantidad de 2.317, número inferior a su máxima capacidad, estipulada en 2.633, con equipo de combate completo. Dispone de un muelle interior para lanchas de 82x24 m y puede transportar en una cubierta al efecto hasta 34 tractores. Su armamento es defensivo, principalmente antiaéreo y antimisil, disponiendo para su defensa en punto de dos montajes Vulcan Phalanx. Completan la serie otros cuatro buques, igualmente contruidos entre 1976 y 1980 (*Tarawa*, *Belleau*, *Vood Nassau* y *Peleliu*). Una característica de estos buques es su extraordinaria capacidad hospitalaria, con varios quirófanos, laboratorios, descontaminación NBQ y más de cien camas para enfermos o heridos.

En esta ocasión no hubo jornadas de puertas abiertas para el público. La tripulación del *Saipan* montó para descansar y airearse su peculiar recinto privado de música y gastronomía, con carpa incluida, en el muelle, al costado de su buque.

R. A. B.



La carpa montada al costado del *Saipan* en el muelle Navarra del puerto de Tarragona. (Foto: R. Amenós).

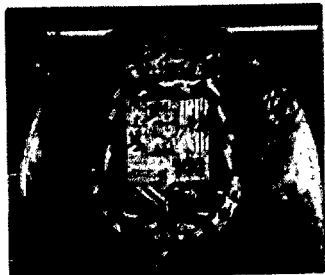


# Cultura Naval

SEMINARIO SOBRE «LA MONARQUÍA HISPÁNICA EN EL SIGLO XVI»

INSTITUTO DE HISTORIA  
Y  
CULTURA NAVAL.

14-16 de noviembre de 2000



Seminario sobre:

**LA MONARQUÍA HISPÁNICA  
EN EL SIGLO XVI**

Organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval se ha celebrado durante los días 14, 15 y 16 de noviembre del año en curso un seminario sobre «La monarquía hispánica en el siglo XVI».

La apertura estuvo a cargo del director del Instituto de Historia y Cultura Naval, contralmirante Fernando Riaño Lozano, quien resaltó la importancia de la monarquía en este siglo, haciendo hincapié en la conmemoración del quinto centenario del nacimiento de Carlos V y el cuarto centenario del fallecimiento de Felipe II, dos figuras importantes que dieron una dimensión universal a la política expansionista que les tocó vivir.

El programa de conferencias del seminario fue el siguiente:

— «Aspectos socioculturales en la monarquía del siglo XVI», por Antonio Prieto Martín, catedrático de Historia de la Literatura de la Universidad Complutense.

— «La expansión en América, conquista y evangelización», por Juan Pérez de Tudela, académico de número de la Real Academia de la Historia.

— «La diplomacia española», por Miguel Ángel Ochoa Brun, embajador.

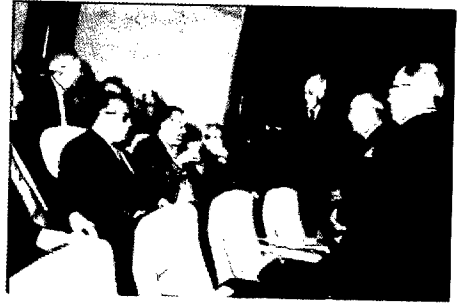
— «Situaciones de la economía española», por Felipe Ruiz Martín, catedrático de universidad, Real Academia de la Historia.

— «La política de la monarquía hispánica», por Emilio de Diego García, catedrático de la Universidad Complutense.

— «El pensamiento económico en la monarquía hispánica del siglo XVI», por Juan Velarde Fuertes, catedrático de universidad, académico de la Real Academia de Ciencias Morales y Políticas, consejero del Tribunal de Cuentas.

— «La defensa de la monarquía hispánica», por Ricardo Cerezo Martínez, capitán de navío, académico de honor de la Real Academia de Cultura valenciana.

Al final de cada conferencia se estableció un turno de diálogo. La clausura de estas

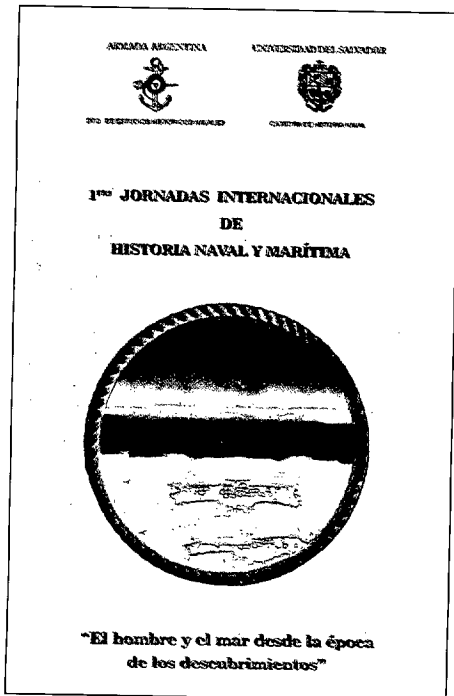


El AJEMA conversando con algunos de los conferenciantes del seminario (Foto: ORP Armada):

jornadas fue presidida por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general, Antonio Moreno Barberá.

C. M.

## PRIMERAS JORNADAS INTERNACIONALES DE HISTORIA MARÍTIMA Y NAVAL EN BUENOS AIRES



Organizadas por el Centro de Estudios Histórico-Navales de la Armada argentina han tenido lugar en Buenos Aires, entre los días 8 y 11 de noviembre pasado, las Primeras Jornadas Internacionales de Historia Marítima y Naval, que congregaron a un gran número de participantes en una serie de ponencias y comunicaciones dentro de un amplio marco temático.

El acto de apertura estuvo a cargo del comandante general de la Armada argentina, almirante Stela, y fue clausurado por el vicealmirante Carbone, secretario general naval, hablando en nombre de los participantes el general auditor Cervera Pery.

La representación española estuvo integrada por el citado general, asesor del Instituto de Historia Naval; el coronel Estrada Giménez, secretario técnico del mismo, y el capitán de navío González de Canales, colaborador del citado instituto.

En estas Primeras Jornadas Internacionales de Historia Marítima y Naval han participado conferenciantes argentinos, uruguayos, chilenos, peruanos, mexicanos, ingleses, franceses, australianos, además de los españoles citados.

J. C. P.

## CELEBRACIÓN DE LA XVIII SEMANA DE ESTUDIOS DEL MAR


**ASESMAR**  
 ASOCIACIÓN  
 DE ESTUDIOS  
 DEL MAR

La Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR) ha organizado en Pontevedra, bajo la presidencia de honor de S. M. el Rey, la XVIII Semana de Estudios del Mar en el auditorio de Caixanova, entre los días 26 y 29 de septiembre.

El acto inaugural fue presidido por el almirante de la Zona Marítima del Cantábrico, y la clausura por el almirante jefe del Apoyo Logístico.

Los temas propuestos fueron:

- «Galicia y el mar».
- «Los buques de guerra del futuro».
- «Innovaciones en las ayudas a la navegación».

— «El marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal».

— «Presente y futuro del puerto de Marín-Pontevedra».

— «Supervivencia en la mar».

— «Las aves marinas».

— «Investigación y explotación de hidrocarburos en aguas profundas».

— «Los barcos de la expansión oceánica española».

— «Influencia de la mar en la institución aseguradora».

— «Sistema de información sobre la gestión de recursos del mar».

— «La logística en la Armada».

Asistieron 47 universitarios en calidad de becarios, de distintas universidades españolas, y se entregaron 115 diplomas de asistencia.

Como en años anteriores, las conclusiones obtenidas se elevaron al Gobierno y los textos de las conferencias se publicarán en un libro al que se le dará amplia difusión.

J. A.

## EXPOSICIONES EN EL CENTENARIO DE CARLOS V (1500-2000)

De acuerdo con el programa de actos conmemorativos del Quinto Centenario de Carlos V se están celebrando en España tres interesantísimas exposiciones, que tienen lugar en Sevilla, del 12 de septiembre al 26 de noviembre; en Pontevedra, del 27 de septiembre al 17 de diciembre, y la última, del 5 de octubre al 12 de enero, en Toledo.

La primera de ellas, «La fiesta en la Europa de Carlos V», está teniendo lugar en el Palacio Gótico del Real Alcázar sevillano, una sugerente exposición que nos muestra todos los fastos cortesanos que jalonaron la vida de los poderosos en las ciudades europeas de la época. Fue Sevilla, que por tradición es escenario de festejos organizados con motivo de bodas reales, el lugar donde el cardenal primado de Toledo celebró el matrimonio religioso del emperador Carlos V con Isabel de Portugal. Este hecho dio origen al inicio de suntuosos fastos con motivo

de la ceremonia nupcial. Se aborda el uso de la fiesta como instrumento de difusión de la cultura durante la época y el poder imperial, transformando calles y edificios en importantes cambios arquitectónicos.



La exposición muestra la figura del emperador que, sin duda, es clave en el desarrollo de numerosas celebraciones festivas durante la época renacentista, en las que a la cultura humanística de la época se sumaron las tradiciones caballerescas medievales y los ideales del clasicismo. Toda su vida y la de su familia

estuvieron acompañadas por fiestas y celebraciones públicas que servían para propagar la imagen heroica del emperador.



Nikolaus Solis. *Baile de disfraces*. Estampa iluminada. Biblioteca Nazionale Centrale, Florencia.

La segunda exposición desde el punto de vista naval es la más interesante: «Carlos V, la náutica y la navegación», que se muestra en el edificio Sarmiento del Museo de Pontevedra, que ya fue ampliamente reseñada en el cuaderno del pasado noviembre de nuestra REVISTA.

La tercera exposición, «Carolus», tiene lugar en el Museo de Santa Cruz de Toledo, uno de los más importantes edificios del Renacimiento en España, terminado de construir bajo el reinado de Carlos V. Con esta gran exposición culmina el año dedicado a la figura del emperador, su imagen y el arte del Renacimiento. Primero fue Gante, después Bonn y Viena, y ahora llega a Toledo, con un contenido enriquecido de cuadros, manuscritos, tapices, libros, monedas, armas y otros objetos artísticos que contribuyen a la creación de la figura artística de Carlos V, la difusión de su imagen imperial y la propagación de su fama.

Con este material, más de 350 piezas de la máxima calidad artística procedentes de importantes instituciones museísticas españolas y extranjeras, se ha organizado la exposición, ocupando ocho crujías o naves, donde se recogen los orígenes de la figura del emperador, el arte renacentistas de la España de Carlos V, la utilización del lenguaje clásico como expresión del poder político, los años heroicos, destacando la expedición contra Túnez, la conquista y colonización de América, el protestantismo y la reforma religiosa. Él fue dueño y señor de aquella época inmersa no sólo en luchas territoriales y religiosas, sino también en un profundo proceso de



cambios políticos, económicos, técnicos y artísticos.

Cierra la exposición la campaña dedicada a la batalla de Muhlberg y a las obras que el emperador se llevó consigo a su retiro —después de renunciar a la corona de España en favor de su hijo Felipe II, y al imperio de Alemania en favor de su hermano Fernando—, donde moriría en el monasterio de Yuste en 1558.

F. de la G.

## IV EXPOSICIÓN MARÍTIMA «VIRGEN DEL CARMEN»

De nuevo Benalmádena ha sido anfitriona de la Exposición Marítima «Virgen del Carmen», del 15 al 22 de octubre de 2000, en su castillo árabe del Bil-Bil. Se han presentado casi 100 modelos de barcos de toda época y estilo, así como 16 cuadros, obras de arte, como todas las suyas, de Esteban Arriaga, que asimismo era autor del cartel publicitario del evento, derivado de uno de sus lienzos.



costas malagueñas. Náutica Benalnáutica aportó un yate y motos acuáticas, y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, dos zódiacs y equipos de submarinismo.



(Foto: R. E. Díaz Huelmo).

Entre los modelos destaca uno de grandes dimensiones, el *Victory*, buque insignia de Nelson en Trafalgar, obra de José Miralla. Julián Irastoza presentó dos modelos, uno del submarino español *Delfín* y otro de un nuclear de la Marina de los Estados Unidos. Jacinto Gil Rodríguez de Rivera nos mostró un diorama en el que varias agrupaciones navales inglesas, compuestas por portaaviones, acorazados, cruceros y destructores, formaban una formidable fuerza con el único objetivo de hundir el *Bismarck*.

Los clubes de modelismo naval R. C. de Córdoba y Granada aportaron gran cantidad de patrulleros, yates y remolcadores, todos navegables por radiocontrol. El Club de Buceo de Benalmádena y club «Los Delfines» presentaron sus ánforas y anclas del siglo IV a C., así como escafandras y otros materiales propios de sus actividades subacuáticas. Y el Aula del Mar mostraba vértebras de rocales, barbas de ballenas, especies en peligro de extinción, como la foca monje, tortuga boba o delfines, y paneles sobre la gestión y nacimiento de seres marinos.

Los astilleros Nereo y Club Marítimo de Benalmádena ofrecían varios veleros y una gran jábega de las pocas que quedan en las

La exposición que, organizada por la Liga Naval de Andalucía y Real Liga Naval Española, patrocinaban el Ayuntamiento de Benalmádena y Diputación Provincial de Málaga, con la colaboración de la Armada, fue inaugurada por Enrique Bolín Pérez-Argemí, alcalde de Benalmádena, y por el presidente de la Liga Naval de Andalucía, Felipe Seoane Cueto, asistiendo el comandante naval de Málaga, capitán de navío Jesús Ortiz Villalpando.

Durante los días que ha permanecido abierta la IV Exposición Marítima «Virgen del Carmen» fue visitada por varios miles de personas de todas las edades, la mayoría extranjeros y turistas de la tercera edad, ya que las agencias de viaje incluyeron la visita al castillo como un atractivo turístico más.

El día 21 atracó en el puerto Marina de Benalmádena el patrullero *Conejera*, que hizo jornada de puertas abiertas, formándose largas colas para acceder a bordo.

El día 22 el almirante jefe de la Zona Marítima del Estrecho, Alfonso Mosquera Areces, procedió a la clausura de la exposición, acompañado del subdelegado del Gobierno y las mismas autoridades que en la inauguración.



## CONMEMORACIÓN DEL V CENTENARIO DE LA CARTA DE JUAN DE LA COSA

El día 11 de octubre del presente año, con motivo de la conmemoración del V Centenario de la Carta de Juan de la Cosa, se llevó a cabo una ofrenda floral en el Panteón de Marinos Ilustres por parte de los Ayuntamientos de las villas de Santoña y El Puerto de Santa María.

Este acto fue presidido por el jefe del arsenal de La Carraca, vicealmirante Manuel Abad, quien a su llegada al panteón fue recibido en el atrio por el alcalde de Santoña y el representante de la Alcaldía de El Puerto de Santa María, ocupando a continuación sus sitials en el interior.

A continuación se procedió a la lectura de un panegírico por el director de la Casa de la Cultura de Santoña, don Rafael Palacios Ramos, donde se puso de manifiesto la figura del navegante Juan de la Cosa y de marinos montañeses, resaltándose además la presencia actual en la Armada de tres almirantes nacidos en la citada villa que están actualmente en situación de actividad (\*).

Una vez efectuada la lectura del panegírico tuvo lugar la ofrenda floral por el almirante jefe del arsenal de La Carraca y el alcalde de Santoña, seguida de un responso efectuado por el padre capellán de la Escuela de Suboficiales.

Finalizó el acto con la interpretación de la *Oración Marinera* por la banda de música, cornetas y tambores del Tercio Sur.

Juan de la Cosa fue cartógrafo y navegante español, nacido en Santoña, Cantabria (1460-1510). Experto piloto y dueño de la nao *Santa María*, acompañó a Colón en sus dos primeros viajes (1492 y 1493).

A su regreso del tercero (junio de 1500) concluyó y entregó a los Reyes Católicos el primer Mapamundi o Carta de Juan de la Cosa, confeccionado en El Puerto de Santa María, que abarcaba Europa, África, gran parte de Asia y la costa occidental de América.

En 1501 exploró las costas de Colombia y Panamá. Nombrado piloto de la Casa de Contratación, realizó tres viajes más a las Indias, en el último de los cuales pereció luchando contra los indígenas.

(\*) N. R.—Se trata de los contralmirantes Pablo Oliveri, director de la Escuela de Guerra Naval; Jesús María Bringas, comandante del Grupo Delta de la Flota, y José A. Martínez Saiz-Rozas, destinado en el EMA. También nació en esta villa, de gran raigambre marinera, el capitán general de la Armada don Luis Carrero Blanco.



## XXIX SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL Y DE MAR EN CARTAGENA

Dentro del ciclo de conferencias organizado por la XXIX Semana Internacional de Cine Naval y del Mar de Cartagena, dedicado a *El corsarismo y la piratería en el Mediterráneo*, el director de nuestra REVISTA, capitán de navío Mariano Juan y Ferragut, disertó sobre «La lucha de España contra los corsarios turco-berberescos en el siglo XVIII», tema que enlaza cronológicamente con la que el investigador histórico italiano profesor Arturo Lenti había pronunciado el día anterior, lunes 23 de octubre.

Las conferencias se celebraron en el salón de actos del magnífico edificio de la Autoridad Portuaria, en la plaza de Héroes de Cavite de la capital departamental, y entre el público asistente el jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante José Antonio Zea; el almirante Adolfo Baturone; el presidente de la Semana de Cine Naval y el ex alcalde de Cartagena, Enrique Escudero de Castro; el jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima, contralmirante Enrique Valdés, y el secretario general de la Semana de Cine Naval, Juan

Antonio Gómez Vizcaíno, militar, historiador y pieza clave en el ambiente cultural cartagenero, cada día más activo y pujante.

Al finalizar el ciclo de conferencias se proyectaron, en días sucesivos, en el Aula de Cultura de Cajamurcia, tres películas relacionadas con el tema: *Viento en las velas*, *Los piratas* y *Erik el vikingo*.



El director de nuestra REVISTA en su conferencia.  
(Foto: D. Quevedo Carmona).

### CONFERENCIA EN LA CÁTEDRA «JORGE JUAN»

El día 19 del pasado mes de septiembre el ingeniero y escritor Xavier Alcalá Navarro reanudó la andadura de la Cátedra «Jorge Juan», tras las vacaciones estivales, pronunciando una conferencia en el Aula Magna del Centro Cultural y Social de la Armada, con el título «La Patagonia: geografía, marinos y viajeros».

En su disertación narró la epopeya de la conquista de la Patagonia y, como incansable viajero por los territorios argentinos del sur, recordó a una veintena de expedicionarios que, comenzando por Magallanes, llegaron a aquellas tierras indómitas.

Xavier Alcalá es profesor en Tecnología de la Información y Comunicación de la Facultad de Informática de A Coruña, y fue director técnico de la compañía de radio y televisión de Galicia. Compagina estas tareas docentes con el oficio de periodista y escritor en el género de la narrativa y de viajes, indis-

tingentemente en gallego y castellano. Destacan entre sus obras el libro *A nosa cinza*, publicado en 1980 y *Alén da desventura*, publicado en 1998 y galardonado con el premio «Blanco Amor» de novela.



Conferencia del escritor Xavier Alcalá Navarro en la Cátedra «Jorge Juan» de Ferrol. 19 de septiembre de 2000.

## EL CONSEJERO TOGADO DE LA ARMADA MANUEL AREAL, ELEGIDO PRESIDENTE DE LA ASAMBLEA AMISTOSA LITERARIA



El pasado mes de octubre, en el Salón del Toro del Casino de Madrid, la Asamblea Amistosa Literaria celebró elecciones, de acuerdo con las disposiciones estatutarias, para renovar la junta directiva.

El acto fue presidido por el general Juan Guerra Romero, por ausencia del titular en viaje por el extranjero, resultando elegida la candidatura encabezada por Manuel Areal Álvarez, consejero togado de la Armada que fue asesor general del Cuartel General de la Armada y magistrado del Tribunal Supremo.

La Asamblea Amistosa Literaria, heredera de la que en 1755 fundó en Cádiz el insigne sabio y marino Jorge Juan y Santacilia, fue refundada en Madrid en 1982 por un grupo de entusiastas estudiosos de la historia naval. Cuenta en la actualidad con delegaciones en Madrid, Cádiz y Cartagena, y con capítulos en Buenos Aires, Lima y Manila.

### PRESENTACIÓN DEL LIBRO *EL ARSENAL DE FERROL. GUÍA PARA UNA VISITA*

El día 23 de octubre, en el Aula Magna del Centro Cultural y Social de la Armada, se presentó el libro *El Arsenal de Ferrol. Guía para una visita*, del que es autor el director de la Cátedra «Jorge Juan», el coronel de Intendencia Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto. Este libro es el fruto de su larga experiencia desde que llegó destinado al arsenal en el año 1969. La guía ilustra los tres siglos de historia, con un itinerario secuenciado en el que se muestran detalladamente todos los elementos arquitectónicos, incluyendo en la publicación importantes cartografías que el propio coronel recuperó de archivos franceses, dibujos y fotografías de la actualidad.

Además del autor, intervinieron el almirante del arsenal de Ferrol, Ángel Tajuelo Pardo de Andrade, que presidió el acto y manifestó que el arsenal desea abrir, en la medida de sus posibilidades, sus puertas a todos los ciudadanos, sean o no de Ferrol. Hizo la presentación del libro el catedrático de la Universidad de A Coruña-Ferrol José Ramón Soraluze Blond, y asistieron como

coeditores el máximo responsable comarcal de Caixa Galicia Gonzalo Rodríguez-Tenreiro y Romero-Mella, la concejal de Turismo de Ferrol Montserrat Rodríguez y un representante de «Pluma. Estudio Gráfico».

Entre otras autoridades acudieron al acto el almirante jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, Luis Roca Ramírez, y el alcalde de Ferrol, Xaime Bello Costa.



## CONVOCATORIA DE LOS «PREMIOS DEFENSA 2001»

El Boletín Oficial de Defensa del pasado 16 de noviembre publica la Orden 335/2000 de 7 de noviembre, por la que se convocan los «Premios Defensa 2001» para trabajos originales sobre cuestiones relacionadas con la defensa, la paz, la seguridad y la historia militar que hayan sido desarrollados en alguna de las universidades, institutos, fundaciones, asociaciones y centros docentes de altos estudios militares españoles, así como para aquellos otros que hayan tenido difusión en la prensa, radio y televisión españolas.

Los «Premios Defensa 2001» se otorgarán en las siguientes modalidades:

A) Trabajos de investigación en universidades, institutos, fundaciones, asociaciones y centros docentes de altos estudios militares.

- Trabajos relacionados con defensa, paz y seguridad.
- Trabajos en ciencias históricas relacionadas con el ámbito militar.
- Trabajos de estudio e investigación realizados en los centros docentes de altos estudios militares.

B) Medios de comunicación social.

- Periodismo escrito.
- Periodismo audiovisual.

C) Premio extraordinario de Defensa.

Se otorgará para recompensar la labor continuada de una persona o entidad en trabajos o colaboraciones ligadas a la defensa, la paz y la seguridad. Podrá adjudicarse fuera de los plazos de esta convocatoria.



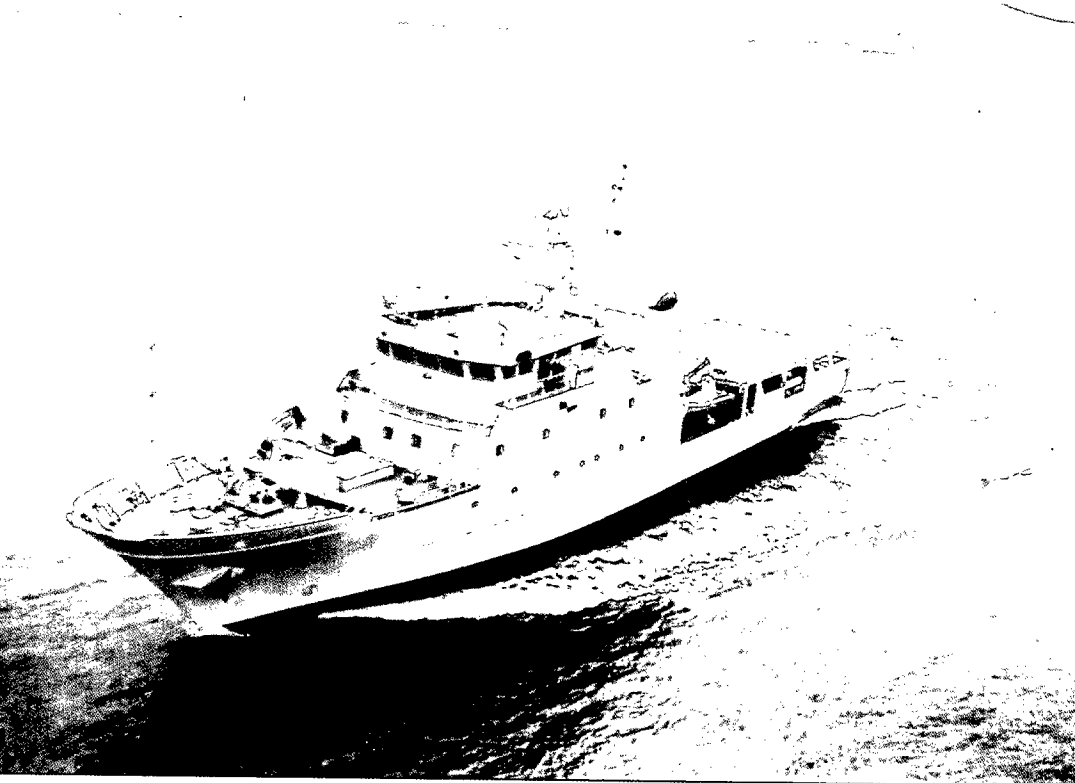
Soldado Miguel de Cervantes.  
(Escultura en bronce de Sergio Blanco).

Los premios para las modalidades A, B y C consistirán en una figura en bronce de Miguel de Cervantes y 900.000 pesetas, excepto para la modalidad C, que será de 1.000.000 de pesetas.

Las bases de la convocatoria figuran en el BOD número 223, de 16 de noviembre, y el plazo de presentación de solicitudes finalizará el 31 de enero del año 2001. Los aspirantes a los respectivos premios remitirán sus solicitudes al Ministerio de Defensa (IEEE), Paseo de la Castellana, 109, 28071 Madrid.

Las obras presentadas serán evaluadas por un jurado que será presidido por el director general de Política de Defensa, y el fallo se hará público antes del 20 de mayo del año 2001. La entrega de premios tendrá lugar con ocasión del Día de las Fuerzas Armadas de 2001.





Patrullero *Arnomendi* (P-63), que causó alta en la Lista Oficial de Buques de la Armada el 13 de diciembre de 2000. (Foto: G. Peñuelas).



## GACETILLA

### Toma de posesión del nuevo almirante jefe del Estado Mayor de la Armada

En el salón de honor del Cuartel General de la Armada, tuvo lugar, el 19 de diciembre del presente año, el acto de la toma de posesión del nuevo jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torenté Sánchez, ceremonia que estuvo presidida por el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa Martínez-Conde, al que acompañaba el nuevo jefe del Estado Mayor de la Defensa y jefe del Estado Mayor de la Armada saliente, almirante general Antonio Moreno Barberá, quien precisamente esa misma mañana había jurado cargo como nuevo JEMAD en un acto presidido por el presidente del Gobierno José María Aznar en el palacio de la Moncloa.

En presencia de altos cargos del Departamento, de dos antiguos AJEMA, los almirantes generales Saturnino Suances y Carlos Vila, de casi la totalidad de los almirantes generales de la Armada residentes en Madrid, y de numerosas comisiones representando a todos los cuerpos y empleos, y tras la lectura de los reales decretos de cese y nombramiento, el ministro de Defensa, utilizando la fórmula tradicional, dio posesión del mando de la Armada al almirante general Francisco Torenté.



El nuevo jefe del Estado Mayor de la Armada en su toma de posesión. (Foto: ORP Armada).



(Foto: ORP Armada).

El ministro de Defensa, en sus palabras, destacó la *continuidad* y la *normalidad* de los relevos al frente del Estado Mayor de la Defensa y de la Armada, subrayando que ambos almirantes generales ocupaban el primer y segundo puesto, respectivamente, en el escalafón del Cuerpo General de la Armada. El nuevo JEMAD, en su discurso dijo, entre otras cosas, lo siguiente: «Quiero, en primer lugar, felicitar al almirante Torrente Sánchez por su nombramiento como almirante jefe del Estado Mayor de la Armada. Almirante, dejo hoy en tus manos la responsabilidad de conducir la Armada durante los primeros años del nuevo siglo. Tomas el timón, como sabes, en tiempo de adaptación y de cambio».

Concluyendo con las siguientes palabras: «Por mi parte, desde mi nuevo puesto como jefe del Estado Mayor de la Defensa, continuaré llevando a la Armada en el corazón y os tendré siempre presentes».

Por su parte, el nuevo AJEMA pronunció las siguientes palabras:

«Quiero expresar, en primer lugar, mi sincero agradecimiento al ministro de Defensa por la confianza que ha deposita-

do en mí al proponerme para ocupar el cargo de jefe del Estado Mayor de la Armada.

Le ruego, señor ministro, haga llegar este sentimiento de gratitud, junto con mi lealtad y espíritu de servicio al Gobierno y a S. M. el Rey.

Quiero también manifestar mi compromiso de poner todo mi esfuerzo y empeño para continuar siendo siempre merecedor de esa confianza que se me ha otorgado.

Al asumir mis nuevas responsabilidades, en los comienzos del siglo XXI, soy consciente de que atravesamos un momento de profundas transformaciones en los ámbitos nacional e internacional, lo que ha llevado al Gobierno a tomar la decisión de acometer una renovación de la política de defensa y seguridad de España, política de la que la Armada constituye uno de sus instrumentos principales.

La Directiva de Defensa Nacional 1/2000, de 1 de diciembre, del presidente del Gobierno, además de contemplar la realización de una revisión estratégica de la defensa, nos fija a todos el marco conceptual, las líneas básicas y las pautas a las que debemos ajustar nuestra actuación durante los próximos años.

La Directiva señala a la Armada la misión de contribuir, conjuntamente con el Ejército de Tierra y el Ejército del Aire, a la defensa de España y de los españoles, en el marco multilateral de la seguridad compartida y defensa colectiva con nuestros socios y aliados.

Este nuevo enfoque nos plantea retos a los que, estoy seguro, seremos capaces de hacer frente entre todos. La vieja sabiduría clásica que entiende que “el todo es mucho más que la suma de las partes” conserva hoy todo su valor.

Por ello, la colaboración leal, la iniciativa, la capacidad de decisión, la ilusión y la entrega y dedicación diarias de todos y cada uno de los miembros de la Armada serán indispensables para formar un equipo sólido y cohesionado, capaz de aportar soluciones imaginativas a los nuevos planteamientos que la Directiva de defensa nacional le propone a la Armada para esta legislatura.



El ministro de Defensa con el nuevo JEMAD y el nuevo AJEMA en el salón de honor del Cuartel General de la Armada. (Foto: ORP Armada).

Os invito a todos, hombres y mujeres, civiles y militares, a participar activamente en esta tarea, para lo que, estad seguros, contaréis permanentemente con mi aliento y apoyo.

La Armada dispone hoy de unas capacidades operativas muy apreciables, resultado del esfuerzo de quienes nos precedieron, que han conseguido dotarla de unos medios que están entre los más modernos de Europa.

Estas capacidades hacen valer nuestra presencia en las organizaciones internacionales de seguridad y defensa colectiva y evidencian a nuestros socios y aliados que podemos y debemos asumir responsabilidades crecientes, tanto en el proceso de toma de decisiones como en el mando de todo tipo de operaciones.

Estas mismas capacidades son las que la Armada aporta, junto con las de los otros dos Ejércitos, a la acción exterior de España para llevar a cabo su compromiso de contribuir a la seguridad y estabilidad internacionales.

La participación de las unidades de la Armada en operaciones de paz y gestión de crisis es uno de los mejores exponentes de

nuestra contribución a la política exterior del Gobierno.

Ésta es la razón por la que la preparación, las disponibilidad y la eficacia de la fuerza continúan siendo, en definitiva, la razón de ser nuestro quehacer diario. Por ello me propongo mantener el esfuerzo realizado por la Armada en estos aspectos bajo el mando de mi predecesor, el almirante Moreno Barberá, cuya labor pretendo continuar e impulsar.

La eficacia de la fuerza depende, hoy más que nunca, del personal que la dota. En consecuencia, una de mis prioridades será atender todas las cuestiones relacionadas con la formación, adiestramiento, calidad de vida y expectativas profesionales de nuestros oficiales, suboficiales, marineros y soldados profesionales.

La plena profesionalización es también uno de nuestros objetivos principales. Debemos hacer llegar a los jóvenes españoles los elementos ilusionantes de la vida en la Armada e informarles de las posibilidades de formación y progresión profesional que pueden obtener incorporándose a ella.

La Armada la hacemos todos con nuestro trabajo diario. Para conseguir esa





Almirantes asistentes a la toma de posesión del AJEMA. (Foto: ORP Armada).

**Armada a la que todos aspiramos, debemos, además, poner ilusión en cuanto hacemos.**

**Ilusión que debemos ser capaces de irradiar desde la satisfacción por el trabajo bien hecho, que hoy nos permite afirmar con orgullo que estamos preparados para realizar con eficiencia cuantas misiones se nos encomienden.**

**Al tomar el mando de la Armada, imploro a la Virgen del Carmen su protección para ella y le pido que guíe mis actuaciones y me conceda ser digno de la responsabilidad que se me ha confiado.»**

El nuevo jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Francisco Torrente Sánchez, nació en Ferrol el 22 de abril de 1940. Su padre fue oficial de la Armada, así como sus tres hermanos que continúan en servicio activo.

En 1956 ingresó en la Escuela Naval Militar, obteniendo el despacho de alférez de navío cinco años después. Entre sus destinos a flote, además del destructor *Escaño*, fragata *Vicente Yáñez Pinzón*, transporte de ataque *Castilla* y destructor *Álava*, se debe destacar

que ha sido comandante del dragaminas *Turia*, de la corbeta *Diana* y de la fragata *Baleares*, así como el de la jefatura de operaciones del mando de escoltas de la Flota.

En los destinos de tierra, cabe señalar el de profesor de la Escuela Naval Militar y de la Escuela de Guerra Naval, y ya de contralmirante el de subdirector de Mantenimiento de la Dirección de Construcciones Navales de la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada, cargo en el que cesó al ser nombrado director del Gabinete Técnico del ministro de Defensa y, posteriormente, director general de Política de Defensa al ser ascendido al empleo de almirante.

El almirante Torrente es diplomado de Estado Mayor por la Escuela de Guerra Naval y especialista en electrónica por la ETEA, habiendo efectuado cursos en Estados Unidos sobre sistemas de misiles navales Tartar y Stándard. También es coautor del libro *La Armada: esa desconocida*, por el que obtuvo el premio Virgen del Carmen de 1983, y principal impulsor del libro *Blanco de la Defensa*, que por primera y única vez vio la luz el pasado año, durante su etapa de DIGENPOL.

## Botadura de la fragata *Álvaro de Bazán*

El día 27 de octubre pasado fue botado en el astillero de Ferrol de la Empresa Nacional Bazán la fragata *Álvaro de Bazán* (F-101), primera de las cuatro fragatas de la clase (F-100), actualmente en construcción para la Armada.

El acto fue presidido por el ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa, oficiando de madrina de la botadura doña Casilda Silva Fernández de Henstrosa, marquesa de Santa Cruz, la cual cuando pasaban 17 minutos de las cinco de la tarde (la hora exacta de la botadura que venía impuesta por la de pleamar) rompió una botella de cava contra la roda de la flamante fragata, la cual se deslizó en medio de una gran expectación por la grada, mientras que la banda de música del Tercio Norte tocaba el Himno Nacional bajo la atenta mirada del director de la factoría, Natalio Rodríguez, y de la del jefe del programa F-100, contralmirante ingeniero Manuel J. Díaz-Mateos. Entre las personalidades asistentes al acto se encontraban el secretario de Estado de Defensa, Fernando Díez Moreno; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Antonio Moreno Barberá; el jefe de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Luis Roca Ramírez; el jefe del Apoyo Logístico de la Armada, almirante Emilio Erades Pina; el embajador noruego en España, Kjell Martín Frederiksen; el presidente del grupo Bazán, José Antonio Casanova; los agregados navales extranjeros acreditados en España, así como la práctica totalidad de la plantilla del astillero, junto con un nutrido grupo de representantes de la prensa general y especializada.

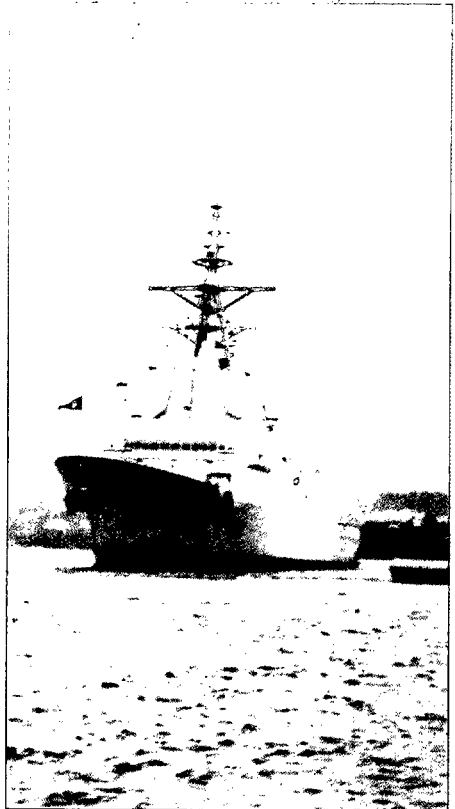
El programa de fragatas F-100 tiene sus orígenes en la decisión de la Armada de promover el desarrollo de un proyecto sucesor del inicialmente comenzado, en conjunto por los países OTAN, el de la fragata NFR-90, y que fue posteriormente cancelado.

En julio de 1992 se fijaron las características operativas básicas de los buques y la fase de definición del proyecto se completó en junio de 1995. En julio de 1995 la Armada

decidió adoptar la solución AEGIS para el desarrollo del segmento antiaéreo del sistema de combate, procediéndose a adoptar la plataforma y resto del proyecto a dicha solución.

El 31 de enero de 1997 se firma la orden de ejecución para la construcción de las cuatro fragatas F-100, que llevarán los nombres de *Álvaro de Bazán*, *Roger de Lauria*, *Blas de Lezo* y *Marqués de la Ensenada*, cuyas entregas están previstas entre los años 2002 y 2006.

Sobre las características principales y las capacidades operativas de las F-100, nos



(Foto: J. González Cela Franco).



El ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa y la madrina de la botadura doña Casilda Silva, marquesa de Santa Cruz, junto con otras personalidades asistentes al acto. (Foto: P. Díaz. RED).

hemos ocupado en anteriores cuadernos de la REVISTA; baste decir, por tanto, que el proyecto de estos buques —considerados hoy por hoy las mejores fragatas del mundo— ha sido desarrollado íntegramente en la Empresa Nacional Bazán y que instala a bordo el sistema de combate Aegis, cuyos elementos principales son el radar multifunción SPY-ID, dos iluminados Mk-999 y un lanzador vertical del misil Mk-41, con seis módulos de ocho celdas cada uno, en total 48 misiles. También irá dotado con un cañón de 125 mm (5''), dos lanzadores cuádruples SSM Harpoon y dos tubos dobles lanzatorpedos Mk-32, mod. 9. A popa hay un hangar y una cubierta de vuelo de unos 27 metros de largo para un helicóptero tipo SH-60.

La dotación de la F-100, que desplaza cerca de 6.000 toneladas, es de 250 personas. Con una eslora de 146,6 m y una manga de 17,5 m, alcanza una velocidad de 28,5 nudos y su autonomía es de 4.500 millas.

La planta propulsora es un sistema CODOG (*combination diesel or gas*) formado por dos turbinas de gas GE LM 2500 y dos motores diesel Bazán/Caterpillar de 4.500 kW, usando el modo de turbinas para velocidades superiores a 18 nudos.

El coste de cada fragata asciende a unos 70.000 millones de pesetas y el programa en conjunto supone cerca de 16 millones de horas de trabajo directo de la factoría y otros cuatro millones de horas de empresas subcontratistas.

Una vez finalizada la botadura de la *Álvaro de Bazán*, cuarto buque de la Armada que lleva tan glorioso nombre en honor del más heroico y destacado marino español de todos los tiempos, se procedió al hito de puesta de quilla de la *Roger de Lauria*, segunda unidad de la serie, tercer buque de la Armada que lleva este nombre en honor de el afamado almirante de Aragón que consolidó el dominio naval catalano-aragonés en el Mediterráneo occidental.

## El cazaminas *Turia* causó alta en la Armada

El cazaminas *Turia* (M-34) fue entregado a la Armada en un acto que se celebró en el arsenal de Cartagena y que fue presidido por el ministro de Defensa Federico Trillo-Figueroa, quien estuvo acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Armada almirante general Antonio Moreno Barberá, el almirante jefe de la Zona Marítima del Mediterráneo Antonio Zea Salguero y otras autoridades militares y civiles.

Con el *Turia* se completa la serie *Segura*, compuesta además por el *Sella* y el *Tambre*, formando estos buques una de las mejores escuadrillas de caza de minas de todo el ámbito de la OTAN.

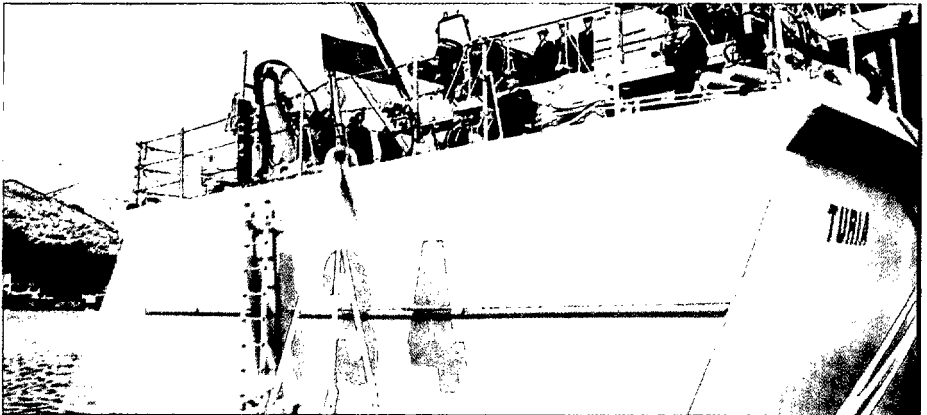
Tras la firma de los documentos pertinentes por parte de Bazán y de la Armada, el propio ministro de Defensa hizo entrega al comandante del buque, capitán de corbeta Antonio Martorell Lacave, de la bandera nacional, que tal y como manda el ceremonial marítimo, recibió rodilla izquierda en tierra. A continuación, la dotación subió a bordo para proceder al solemne acto de izado de la bandera. Una vez izada, las fuerzas que habían rendido honores desfilaron ante la tribuna de autoridades, que contaba, además de la presencia del ministro, con el AJEMA. Tras el desfile de las fuerzas que habían rendido honores el ministro subió a bordo para efectuar una detallada visita, y al término de la



(Foto: D. Quevedo Carmona).

misma dio una improvisada rueda de prensa a pie de portalón, en la que confirmó que la orden de ejecución de la segunda serie de cazaminas, y que estaría compuesta por otras cuatro unidades, se firmaría en breve.

D. Q. C.



## Visita a España del jefe del Estado Mayor de la Marina de los Países Bajos

El vicealmirante Cees Van Duyvendijk, jefe del Estado Mayor de la Marina de los Países Bajos, visitó España del 25 al 27 de octubre pasado. El 25 de octubre por la tarde, llegó a la Base Aérea de Getafe en avión militar, y al día siguiente fue recibido en el Cuartel General de la Armada por el almirante jefe de la Jurisdicción Central con los honores correspondientes. Después de entrevistarse con el jefe del Estado Mayor de la Armada, asistió a una presentación sobre la Armada española en la sala de juntas del EMA. A continuación visitó el Mando Operativo Naval, donde se le hizo una exposición sobre sus instalaciones y misiones. El día 27 estaba previsto el traslado a Rota en un avión de la Armada para visitar el Cuartel General de la Flota y la Flotilla de Aeronaves, vuelo que se canceló por niebla en el aeropuerto de la Base Naval de Rota. Ese día por la tarde regresó desde Getafe a su país en vuelo militar.

El vicealmirante Cees Van Duyvendijk nació en Wassenaar en 1946, y se graduó en la Escuela Naval holandesa en 1967. Durante sus primeros trece años en la Real Marina holandesa sirvió en cruceros, destructores y fragatas, y entre 1974 y 1976 realizó un curso sobre investigación operativa en la Universidad de Delft. Entre 1986 y 1991, fue comandante de las siguientes fragatas: *Jan Van Brakel*, *Abraham Crijnssen* y *Tromp*. En octubre de 1991 fue nombrado jefe de Planes Internacionales en el Estado Mayor de la Defensa. En 1994 fue nombrado segundo jefe de la Real Marina holandesa. Una vez promovido a vicealmirante, en mayo de 1996, fue nombrado segundo CINCEASTLANT y COMNAV NORTHWEST en Northwood (Reino Unido).

En mayo de 1998 el vicealmirante Van Duyvendijk tomó el mando de la Real Marina de los Países Bajos.



(Foto: ORP).

## La Armada despidió al dragaminas *Guadalquivir*

El dragaminas oceánico M-43 *Guadalquivir* forma ya parte de la historia de nuestra Marina de guerra, al haber causado baja en la Lista Oficial de Buques de la Armada.

El acto tuvo lugar en el muelle Don Juan de Borbón del arsenal de Cartagena, y estuvo presidido por el vicealmirante jefe del mismo Rafael Lapique Dobarro. La ceremonia, como es habitual en estos casos, contó con la presencia de antiguos miembros de la dotación, entre los que se encontraba el primer comandante que recepcionó el buque en el arsenal de San Diego, en California, capitán de navío en situación de reserva Pedro Laen-cina Macabich.

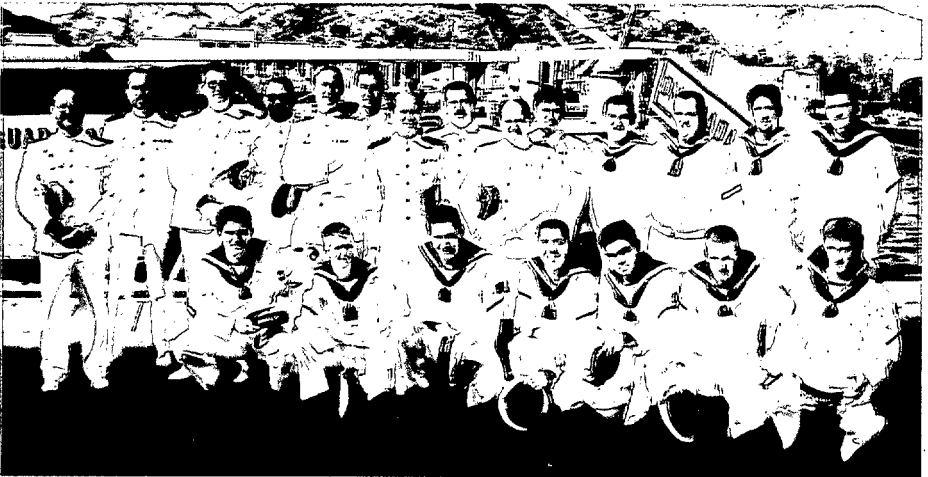
Tras la llegada del almirante Lapique, el capitán de corbeta Jorge Flethes, último comandante, pidió permiso para dar lectura al mensaje del AJEMA a través del cual se determina la baja del buque. Acto seguido, el capellán del arsenal rezó unas preces en memoria de todos los antiguos miembros de la dotación que han fallecido a lo largo de los 29 años en que el buque ha ondeado bandera española. A continuación, el coman-

dante resumió el historial marinerol del buque, a cuyo término se procedió a arriar por última vez la bandera nacional de su asta de popa.

El ya histórico *Guadalquivir*, construido enteramente en pino de oregón, a decir de algunos el mejor material amagnético del mercado, fue botado el 23 de abril de 1955, en los astilleros J. M. Martinac de Tacuma, Washington, causando alta en las filas de la Armada estadounidense el 3 de noviembre de 1956 con el nombre de *Persistent*. Tras su paso de 15 años bajo la bandera de las barras y estrellas, fue finalmente transferido a España en una emotiva ceremonia que tendría lugar el 1 de agosto de 1971 en el arsenal de San Diego, California.

Desde ese día hasta ahora, el *Guadalquivir* ha sido una estupenda unidad naval, de forma que se ha ganado a pulso una muy buena fama de buque competitivo, habiendo llegado al desguace sin problemas de salud importantes.

D. Q. C.



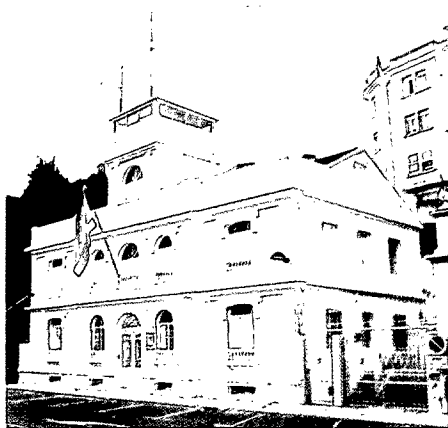
Última dotación del cazaminas *Guadalquivir*. (Foto: D. Quevedo Carmona).

## Cierre de la Comandancia Naval de Ferrol

El pasado 15 de septiembre se procedió al cierre de la Comandancia Naval de Ferrol, cumpliendo órdenes del AJEMA y de acuerdo con la reorganización de diversas dependencias. En este sentido, las funciones de la comandancia serán asumidas por el jefe de operaciones del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, y parte de su dotación se integrará, también, en el Estado Mayor.

La Comandancia Naval de Ferrol cumplirá el próximo año 2002 el segundo centenario de su creación como capitana de puerto de Ferrol, en el paseo del Muelle de Curuxeiras, lindando con las murallas del Baluarte al norte y el edificio de la Autoridad Portuaria al sur.

El primer comandante fue don Joaquín Somoza y Pardo.



Comandancia Naval de Ferrol.

## Visita de alumnos de la Universidad de Navarra al arsenal de Ferrol

El día 5 de octubre los alumnos del último curso de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Navarra visitaron el arsenal militar de Ferrol. El coronel de Intendencia Juan Antonio Rodríguez-Villasante Prieto, académico correspondiente de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (Madrid) impartió una conferencia y les fue mostrando y explicando las características de los edificios castrenses que forman parte de la base naval. Los estudiantes estuvieron acompañados por el profesor Francisco José Mangado Beloki, que también lo es de la Universidad de Harvard, y se mostró muy interesado en una futura visita por parte de estudiantes de arquitectura del prestigioso centro americano.

El objeto de la visita fue educativo y se plantea también un curioso proyecto: los alumnos tendrán que hacer un diseño para la conversión hipotética del dique de La Campana en un acuario, como centro de educación marina.



## Celebración del XXV aniversario de la salida de la Escuela de Suboficiales de la Armada de la XXXVIII Promoción

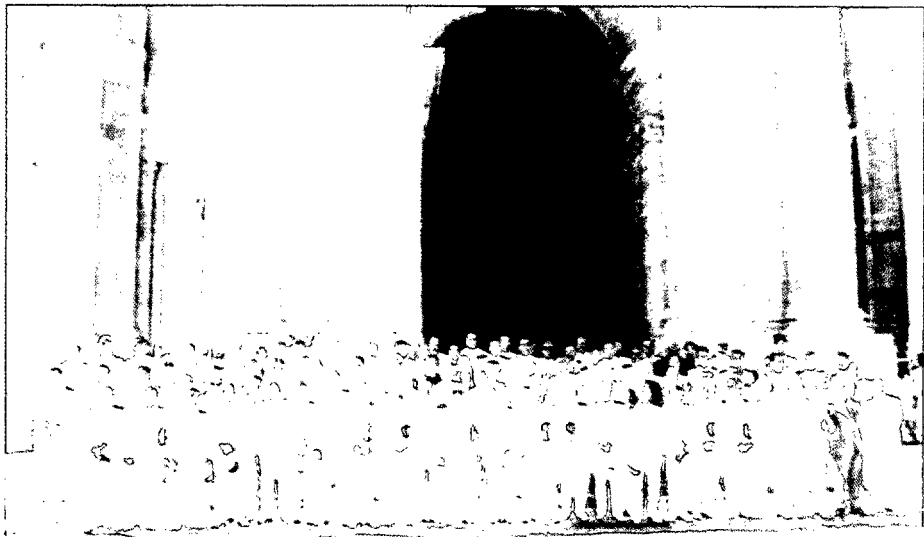
El pasado día 22 de septiembre de 2000, la Escuela de Suboficiales abrió de nuevo sus puertas a la XXXVIII Promoción para celebrar sus Bodas de Plata.

Fue una jornada repleta de emociones y recuerdos para los componentes de esta promoción que, en 1975, recibieron sus despachos de sargento.

En el patio de armas formaron el batallón de alumnos, con su escuadra de gastadores, la banda de música del Tercio Sur y los miembros de la XXXVIII Promoción —compuesta actualmente por oficiales y suboficiales— y cuyas esposas y familiares se hallaban en una tribuna habilitada al efecto. Tras el saludo individual, del director de la Escuela, capitán de navío Juan Negrera Medina, tuvo lugar en el Panteón de Marinos Ilustres la Santa Misa, seguida de la ofrenda de una corona de laurel, por dos componentes de la citada promoción,

en homenaje a los que dieron su vida por España. De regreso al patio de armas se procedió a la renovación del juramento a la bandera por todos y cada uno de los componentes de la promoción. seguidamente, el número uno de la promoción, el suboficial mayor de Infantería de Marina Rafael Guerrero Mancilla, en unas sentidas palabras expresó su agradecimiento al comandante director de la escuela y a las autoridades navales que con su apoyo han permitido la celebración de esta conmemoración. En su alocución glosó el transcurrir de los 25 años de la promoción y los cambios que tanto la Armada como la propia sociedad han experimentado.

Especialmente emotivas y aleccionadoras fueron las últimas palabras dirigidas a los alumnos de la Escuela, en las que les instaba a mantener siempre viva la ilusión y el orgullo de ser suboficiales de la Armada.





## Entrega de un automóvil a la Escuela de Automovilismo de la Infantería de Marina

El pasado mes de mayo, después de unas generosas jornadas de trabajo, se culminó en el taller de Juan Antonio Lago Novás la fabricación de un automóvil para enseñanza con destino a la Escuela de Automovilismo de la Infantería de Marina. Esta entrega se hizo desinteresadamente por parte del señor Lago Novás, así como el traslado a su destino por el Real Automóvil Club de España.

Las características del vehículo son las siguientes: sobre un bastidor de acero, que representa a una carrocería moderna, se ensamblan los elementos que constituyen el automóvil.

Se trata de un automóvil real construido con piezas reales y todos sus elementos están seccionados, haciendo visibles los órganos móviles fundamentales, de tal modo que le permitan el movimiento a mano y así poder



ver y entender de mejor manera el funcionamiento.

La REVISTA GENERAL DE MARINA se hace eco del agradecimiento de la Armada tanto al señor Lago Novás, marqués de Castell Florite, como al RACE, que preside el marqués de Cubas.

R. E.

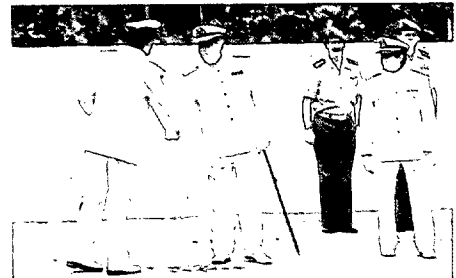
## Entrega de la Comandancia Naval del Miño

El pasado día 12 de septiembre se realizó el relevo de la Comandancia Naval del Miño, entre el capitán de fragata Juan Isidro Leyva Ros y el capitán de corbeta José Francisco del Río Azorín. El acto, celebrado a las 1200 horas, fue presidido por el contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico Pedro Español Jofre de Villegas, quien durante la ceremonia celebrada en la explanada de la dependencia, aneja al muelle del embarcadero del patrullero *Cabo Fradera* en el margen del propio río Miño, felicitó al comandante saliente por la labor realizada, a la par que deseó suerte al entrante.

La presencia de la Armada en esta margen del río Miño se debe al compromiso adquirido por España en el año 1864, tras la firma de S. M. la reina Isabel II y de S. M. el rey de Portugal, del Tratado de Límites entre ambas naciones. Con el deseo de que teniendo consideración el estado de inquietud en el que se encontraban los pueblos confines de ambos reinos, convinieron en celebrar un tratado especial que determinase clara y

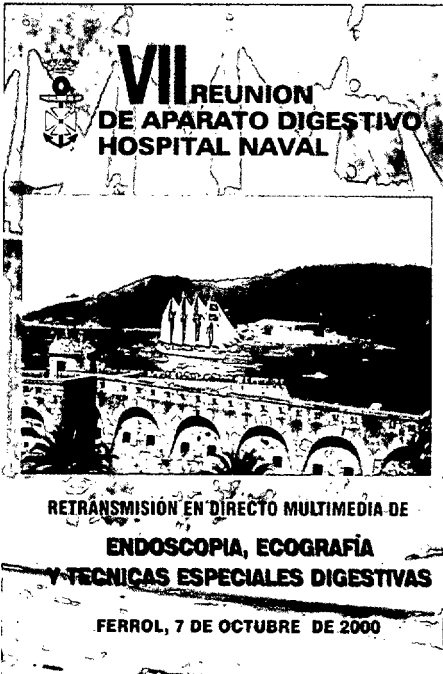
precisamente los derechos, deberes y límites territoriales de ambas soberanías, dada la desembocadura del Miño hasta la unión del río Caya con el Guadiana.

Desde entonces las respectivas Marinas han servido de garantes de los acuerdos firmados, estableciendo diversas unidades en la ribera del río, que en el caso de la Armada, y en la actualidad, son la propia Comandancia Naval, el patrullero *Cabo Fradera* y los cuatro destacamentos militares de Marina (Camposancos, Forcaleda, Salvatierra y Arbo).



## VII Reunión de Aparato Digestivo

El pasado 7 de octubre se desarrolló en el Hospital Naval de Ferrol la VII Reunión de Aparato Digestivo, con asistencia de más de 200 facultativos de la sanidad civil y militar de toda España. En esta edición, la reunión tuvo un objetivo práctico, y se realizaron de forma simultánea retransmisiones multimedia desde tres quirófanos, a cargo de profesionales de reconocido prestigio de la especialidad, con intervenciones en directo de pacientes. El público asistente participó de forma continua mediante un sistema interactivo.



Cabral (padre español de la ecografía digestiva), y Armengol Miró (vicepresidente mundial de endoscopia digestiva).

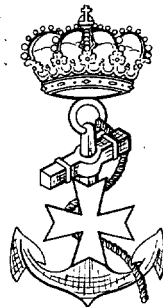
Asimismo, se transmitió en directo, desde la cámara hiperbárica multiplaza del Hospital Naval, con motivo de su uso en casos seleccionados de la enfermedad de Crohn como alternativa —exenta de efectos secundarios— a medicación más agresiva usada en casos refractarios.

Después de una jornada intensa de 12 horas, interrumpida por una comida de trabajo en el propio hospital, se procedió al acto de clausura, que presidió el almirante jefe del arsenal de Ferrol, con asistencia del almirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, director del Hospital Naval de Ferrol y decano de la Facultad de Medicina de Santiago, presidente de la Sociedad Española de Patología Digestiva, presidente de la Asociación Española de Ecografía Digestiva y presidente de la Sociedad Gallega de Patología Digestiva.

La VII Reunión, que viene celebrándose desde 1992 en nuestro hospital, obtuvo el interés sanitario de la Xunta de Galicia, acreditación científica de la Universidad de Santiago y acreditación con un crédito por la Organización Médica Colegial.

La coordinación de los actos científicos corrió a cargo del jefe del servicio de Aparato Digestivo del centro, comandante médico Enrique Pérez-Cuadrado Martínez.

También tuvo lugar una videoconferencia con la Universidad Libre de Amsterdam, con lo que se contrastaron algunos casos clínicos entre expertos holandeses y los profesionales locales. Destacaron entre los participantes locales los doctores Peña (Holanda), autoridad mundial en inmunogenética; Segura



*In memoriam*

GUILLERMO GONZÁLEZ DE ALEDO RITTWAGEN

La ausencia definitiva de un amigo causa siempre en el ánimo una sensación de nostalgia, que se supera recordando buenos ratos pasados en su compañía o tal vez dando un repaso fugaz a lo que aquí quedó como resultado de su actividad.

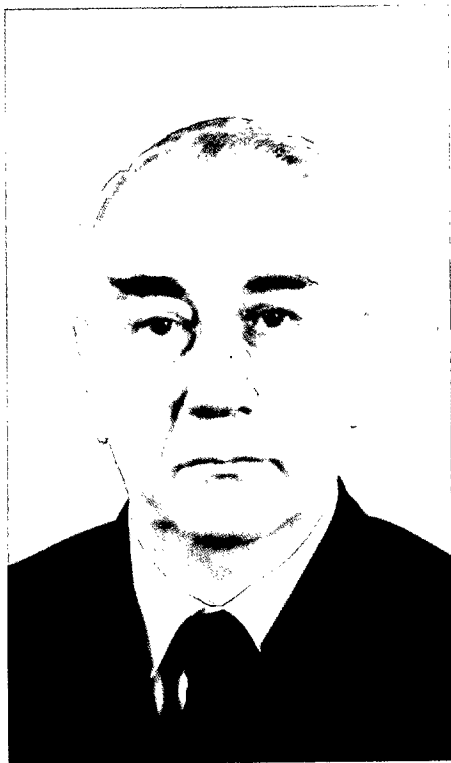
En muchas ocasiones, esos amigos nos dejan su animada charla, sus conocimientos profesionales o los rápidos saludos de un encuentro casual.

Cuando en esa persona se reúne, además de su talento, una obra que perdura, se acentúa, si cabe, aún más su ausencia.

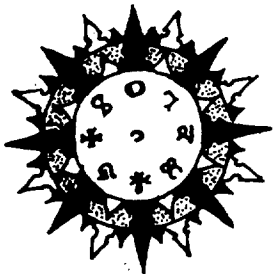
Éste es el caso de Aledo, maestro de la acuarela, prolífico artista donde los haya, pues su obra constituye una historia pictórica de la Armada que está ahí, y que gracias a ella Guillermo estará siempre con nosotros un poco más.

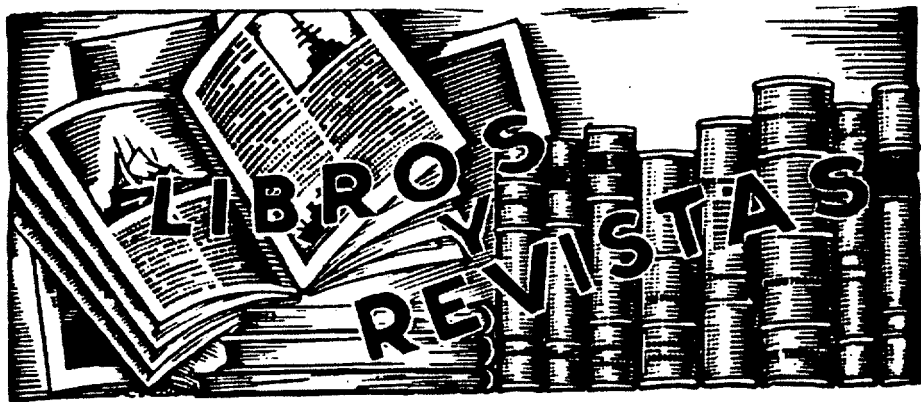
Aunque no podamos ya volver a cambiar impresiones con él de estos temas que amaba intensamente, sí tenemos a nuestro alcance esos libros que escribió con tanto entusiasmo como constancia.

Con admiración a su obra y sin querer interrumpir la acuarela que está con seguridad pintando «allá arriba», nuestro más entrañable recuerdo al maestro.



R. E.





## LIBROS

ROSSET, Edward: **Los navegantes**.—Editorial Edhasa. Barcelona, septiembre 2000; 822 páginas.

La novela marítima histórica ensancha cada vez más su nómina de lectores, pudiendo afirmarse que cuanto más fidedignos son los hechos que se relatan mayor es la acogida que el público le dispensa.

Éste es el caso de *Los Navegantes*, un nuevo título de la colección Narrativa Histórica de Edhasa, veterana firma barcelonesa experta en estas lides como editora de las novelas de Patrick O'Brian y C. S. Forrester, los grandes maestros anglosajones del género.

La novela nos relata, con un gran rigor histórico, la epopeya de cuatro navegantes que escribieron las páginas más fascinantes de nuestra historia naval. Nuestros héroes son tres españoles, guipuzcoanos para más señas: Elcano, Urdaneta y Legazpi, y el cuarto, portugués, Fernando de Magallanes, al servicio del emperador Carlos V.



El autor, Edward Rosset (Oñate, 1938), que reúne las dotes de buen narrador y de buen conocedor de nuestro pasado naval, sólo utiliza su imaginación cuando narra hechos en los que no existe información sobre ellos, y todo ello con un intenso vigor narrativo y empleando un lenguaje marinero, generalmente correcto.

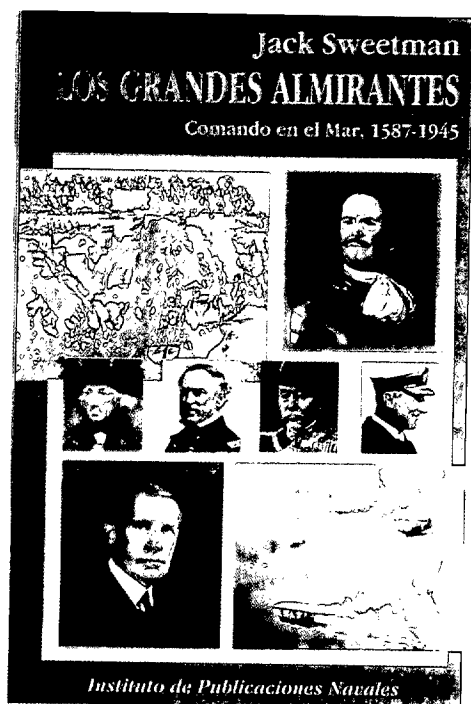
Esta novela, que hará las delicias de los aficionados a la lectura y a nuestro pasado naval, así como a los amantes del género de aventuras, se lee de un tirón, a pesar de sus más de ochocientas páginas, gracias al estilo ágil del autor que hace que el lector se «enganche» desde el principio.

Aplaudimos la iniciativa de esta activa editorial al apostar por un autor español, veterano en el campo de la narrativa, pero novel en el género de la novela histórica marítima, en el que por sus dotes puede convertirse en un maestro.

S. N.



**SWEETMAN, Jack: Los grandes almirantes. (Comando en el Mar, 1587-1945).**—Instituto de Publicaciones Navales. Armada argentina, 1998; 682 páginas.



Un equipo de historiadores navales de diferentes naciones (entre las que falta España) han sido los encargados de redactar los diecinueve ensayos biográficos de que consta el libro de otros tantos destacados hombres de mar, en los que también se advierte la ausencia de los españoles, no sabemos si deliberadamente o por falta de conexión con los investigadores que pudieron haberlo realizado.

Pese a ello, el libro está bien presentado y combina erudición y amenidad, condición indispensable para hacerlo asequible al lector tanto profano como iniciado, en un recorrido histórico y de análisis de almirantes de numerosas armadas a partir del advenimiento de los veleros armados con cañones a lo largo de cuatro siglos, que le brindaron al combate naval una faceta comprensiblemente moderna.

Los personajes son presentados en orden cronológico comenzando por Drake, Tromp, Blake, De Ruyter, y continuando con Juel, Hawke, Suffren, Nelson y Miaoulis; siguiendo luego con Farragut, Tegentroff, Dewey, Togo, Jelicoe, Scheer, Cunningham, Yamamoto, Spruance y Halsey. Completando el texto hay abundantes ilustraciones en forma de mapas y cartas dibujadas especialmente para este libro, que le invisten de un mayor interés.

El compilador-coordinador de la obra es el norteamericano Jack Sweetman, al que por lo visto no deben «sonarle» los nombres de don Álvaro de Bazán, Oquendo, Blas de Lezo e incluso Cervera, cuya pericia ha sido reconocida por tantos compatriotas del compilador, estudioso de la guerra del 98. Y es verdaderamente un fallo lamentable, que si en el peor de los casos denota desconocimiento, en el mejor supondría una falta evidente de objetividad.

Pudiéramos destacar entre toda esa gavilla almirantal como los mejor tratados a Drake, Hawke, Nelson, Dewey y Cunningham, todos de raigambre inglesa (aunque Dewey sea norteamericana). Y aquí el recensionista se pregunta: ¿casualidad?, ¿chauvinismo? Dejemos al lector que ponga la respuesta.

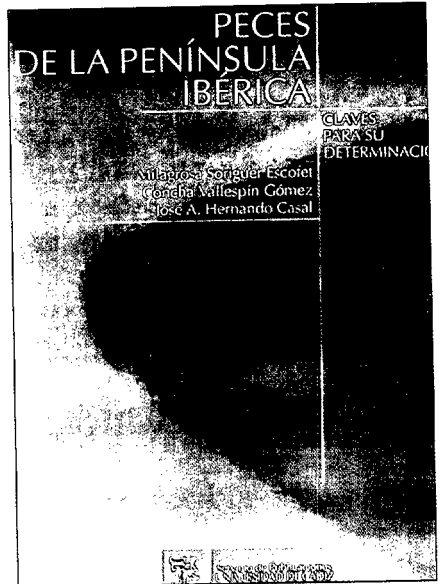
J. C. P.



SORIGUER, Milagrosa; VALLESPÍN, Concha; HERNANDO, José A.: **Peces de la península Ibérica**.—Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2000; 198 páginas; ilustraciones.

El activo Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, en su loable esfuerzo para dar a conocer títulos relacionados con la mar, tanto desde el punto de vista histórico como social o cultural, aunque siempre bajo un prisma riguroso y científico, ha editado este nuevo título en donde se determinan los caracteres diferenciativos de 601 especies de peces de las costas y aguas de la península Ibérica.

El trabajo está estructurado como una clave dicotómica, basada, siempre que ha sido posible, en caracteres fácilmente observables y comparables. De manera paralela a la clave dicotómica típica, se puede seguir a través de esquemas gráficos, cuya numeración es idéntica a la clave lo que facilita la utiliza-



ción de los caracteres utilizados, que básicamente son la forma, las aletas, las aberturas branquiales, las escamas y la boca.

Se trata pues de un trabajo científico, que creemos de gran interés para los amantes de la zoología y de la naturaleza, en especial para los aficionados a este fascinante mundo de la fauna marina, los peces, en que cada día se descubren nuevas especies, que están alcanzando la cifra de 25.000 y cuyo conocimiento de sus características biológicas, no sólo desde el punto de vista pesquero, sino también científico, es un reto para el progreso de la humanidad.

F. A.



LEVER, Darcy: **The young sea officer's sheet anchor or a key to the leading of rigging and to practical seamanship.** (Arte de aparejar y maniobras de los buques).—Traducida por el capitán de navío don Baltasar Vallarino. Imprenta de don José Félix Palacios. Madrid, 1842. Dos volúmenes (texto y atlas). Edición facsímil de la librería París-Valencia, texto: 298 páginas, 1.800 ptas. Atlas: 125 láminas, 667 figuras, 1.500 ptas.

## ARTE DE APAREJAR

Y

## MANIOBRAS DE LOS BUQUES.

*Obra escrita en inglés por Mr. Darcy Lever con el título de El Ancla de la Esperanza del joven Oficial de Marina, ó Clave que sirve de guía del arte de aparejar y de la Maniobra práctica. (THE YOUNG SEA OFFICER'S SHEET ANCHOR OR A KEY TO THE LEADING OF RIGGING AND TO PRACTICAL SEAMANSHIP.)*

TRADUCIDA

por el Capitán de Navío D. Baltasar Vallarino.



DES GARDON SUPERIEUR.

MADRID: 1842.—Imprenta de D. José Félix Palacios.

Como reza en la introducción del traductor, la obra está dirigida a los guardias marinas y oficiales jóvenes de la época.

La parte primera, «Arte de aparejar», efectúa un recorrido exhaustivo por jarcias, costuras, piñas, nudos y vueltas, ligadas, tejidos, motones, aparejos, vestir los palos, tesar las jarcias mayores, guindar los masteleros de gavia, vestir las vergas, brazos, tipos de velas, anclas y aspas.

La parte segunda, «Maniobras de los buques», recorre los elementos de maniobra práctica, la aguja, y todas las maniobras posibles: viradas por avante, viradas por redondo, acuartelar, abroquelar, tomar por avante, largar las rastreras, calar masteleros de gavia, meter dentro la verga de cebadera, tomar rizos, aferrar velas, capear con diferentes velas, fachear, sondar, fondear, bornear con la marea, etc.

El libro se completa con un apéndice del autor, la explicación de las 156 notas, y una pequeña adición.

El *Atlas* recoge, en 125 láminas, las 667 figuras a las que se hace mención en el texto y que constituyen un apoyo básico para entender explicaciones y maniobras.

A. P. P.



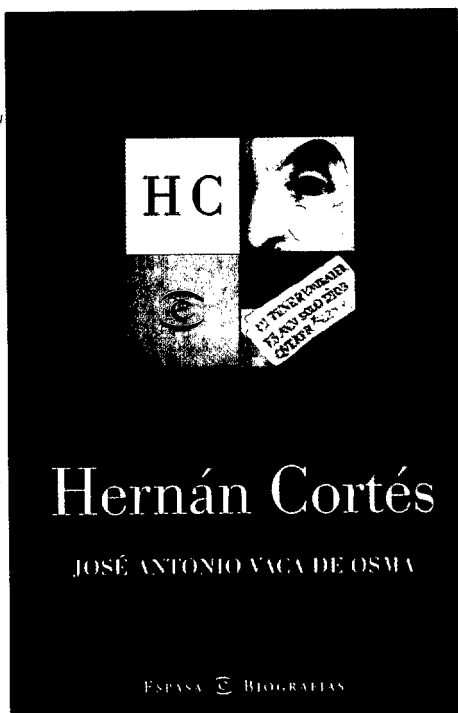
VACA DE OSMA, José Antonio: **Hernán Cortés**.—Espasa Calpe, S. A. Madrid, 2000; 355 páginas; 2.900 pesetas.

La veterana y acreditada editorial Espasa Calpe, S. A., en su sección de «Biografías», ha publicado este libro titulado *Hernán Cortés*, del que es autor José Antonio Vaca de Osma, diplomático e historiador, miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y muy conocido por sus «múltiples actividades culturales nacionales e internacionales».

Después de tres años de estudio e investigación sobre la vida del conquistador extremeño, de Medellín (Badajoz), da a la luz esta biografía de uno de los más distinguidos y conocidos conquistadores en el Nuevo Mundo, de México, a quien él, con gran acierto, bautizó con el nombre de Nueva España.

Precedido de un «Prólogo», lo siguen veinticuatro capítulos, a lo largo de los cuales vamos conociendo la apasionante y azarosa vida de Hernán Cortés, nacido en el citado pueblo extremeño el año 1485, y muerto en Castilleja de la Cuesta (Sevilla), en 1547.

Se trata de una amena y documentada biografía, en la que Vaca de Osma estudia las vicisitudes por las que pasó Cortés, sus expediciones marítimas, sus conquistas, así como sus viajes a Guatemala. Las Hibueras y la Mar del Sur, que otro extremeño, Vasco Núñez de Balboa (Jerez de los Caballeros,





Badajoz) descubriera; la concesión del título de marqués del Valle de Oaxaca; su adiós a la Nueva España y su regreso a la Península. Y dice el autor al comentar su figura: «Lo que más me ha llamado la atención han sido su enorme inteligencia y su capacidad para adaptarse a todo».

Acaba el libro con unos «Apéndices» documentales sobre sus restos, la opinión sobre él del hispanista Hugh Thomas, recordando también a su mejor biógrafo, el historiador mexicano J. L. Martínez.

El libro, muy bien escrito y entretenido, es, a mi juicio, de los que «se lee de un tirón».

F.



BECERRA, Luciano: **La Gran Batalla**.—Instituto de Publicaciones Navales. Armada argentina. Buenos Aires, 1999; 108 páginas.



Instituto de Publicaciones Navales

El Instituto argentino de Publicaciones Navales, que cuenta con un enriquecedor censo de títulos científicos, históricos y técnicos, presenta con *La Gran Batalla* una modalidad literaria que logra aligerar el a veces agobiante peso de la historia clásica, haciendo que el lector incursione en un pasado verídico, pero presentado de una forma amena y casi real.

Y éste y no otro es el trasfondo de la novela o relato novelado de *La Gran Batalla*, en el que su autor, el capitán de navío argentino Luciano Becerra, con amenidad y soltura, nos cuenta cómo en 1742 Inglaterra armó en secreto una escuadra con el objetivo de hostigar a España en el Pacífico a las órdenes del almirante Anson; pero descubierto el hecho de los españoles, respondieron destacando otra similar al mando del teniente general de la Armada española don José Pizarro, que más tarde

sería capitán general y virrey de Nueva Granada.

El relato, de fuerte ambientación marinera y marcado realismo, está basado en el cuaderno de bitácora o cuaderno de navegación del almirante Pizarro,

que narra la campaña desde que la flota de su mando zarpó del río de la Plata hasta su regreso al mismo lugar, con todo el cúmulo de vicisitudes, algunas de ellas de negativo signo, que tuvo que afrontar; y así surgen en la novela situaciones abrumadoras, de la maniobra diaria de velas, la tragedia de la muerte cotidiana por escorbuto, hambre, frío, agotamiento; la precisión en la obtención de la posesión y el empeño por dejar constancia de cada hecho.

El rigor histórico está asegurado en la transcripción del manuscrito, pero el relato novelado descongela la historia y le da visos de palpable realidad a la vez que hace más amena la narración y nos sitúa, casi sin darnos cuenta, a bordo de esos navíos y de esos hombres que tanta historia hicieron.

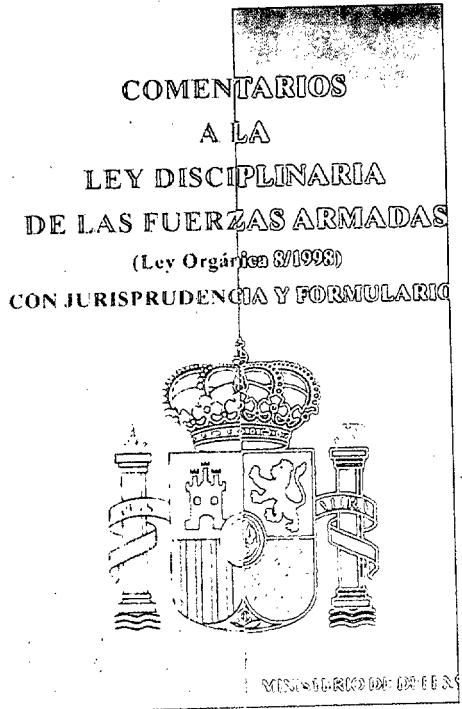
M. G. M.



RODRÍGUEZ-VILLASANTE Y PRIETO, J. L. (coordinador general):  
**Comentarios a la Ley Disciplinaria de las Fuerzas Armadas (Ley Orgánica 8/1998) con jurisprudencia y formularios.** Ministerio de Defensa. Madrid, 2000; 1.296 páginas.

En el amplio marco de las reformas penales y procesales, tras la instauración democrática española, el derecho militar no podía permanecer estancado en sus viejas estructuras, y ha conocido igualmente un importante periodo de transformación y adecuación a las exigencias de los nuevos tiempos y en orden a una más actual racionalización de sus preceptos.

Así, entraron en vigor simultáneamente, acordes con el mandato constitucional, dos importantes Leyes Orgánicas, la 12/1985 de Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, la 13/1985 de Código Penal Militar, separándose así la mayoría penal reservada a los Tribunales Militares, y la disciplinaria atribuida al mando militar como medio eficaz y racional para el mantenimiento de la disciplina.



El transcurso del tiempo y las experiencias obtenidas por las primeras de estas leyes aconsejaron la redacción de una nueva ley disciplinaria militar (Ley Orgánica 8/1998), con objeto de perfeccionar el régimen sancionador castrense y, como reza su exposición de motivos, «dar respuesta a las exigencias de la disciplina de un ejército moderno situado en el umbral del siglo XXI, otorgando al mando militar un instrumento eficaz, y todo sin menoscabo ni merma de las garantías y derechos reconocidos a toda persona».

En razón de ello un destacado equipo de especialistas en el derecho castrense, procedentes del Cuerpo Jurídico Militar, abogacía del Estado y cátedras universitarias, han confeccionado estos comentarios a la Ley Disciplinaria de las Fuerzas Armadas, coordinados por el consejero togado José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto, y que constituyen el más perfecto y acabado estudio, en todo su alcance y dimensión, de esta trascendente norma legal, cuya utilización y aplicación tiene tan amplio campo definido.

El diseño de este libro responde plenamente al objetivo propuesto. Tras la exposición literal del artículo a contemplar, su comentarista expone la concordancia con otros instrumentos legales y comenta el precepto con la suficiente amplitud doctrinal que permite la correcta interpretación del mismo, aunque la riqueza de contenido de las diferentes exposiciones da al comentario un auténtico talante de tratado de derecho militar.

Los doce ilustres comentaristas que integran el cuadro de colaboradores, coordinados por el consejero togado José Luis Rodríguez-Villasante y Prieto, que también se ha reservado buena parte de los análisis del articulado, evidencian su sólida formación de juristas, no reñida en absoluto con la claridad expositiva que tiene a gala, y que hacen al contexto de la obra asequible no sólo al estudioso del Derecho, sino al profano o al profesional de otros ámbitos a quienes pueda afectar la temática. Una presentación brillante y rigorista del ministro de Defensa, Federico Trillo-Figueroa y Martínez-Conde —antiguo componente del Cuerpo Jurídico de la Armada— y un bien cuidado prólogo de quien fuera subsecretario del ramo durante la gestación de la ley —Adolfo Menéndez— enriquecen el conjunto de la obra, a lo que puede calificarse, sin jactancia pero también sin falsa modestia, como modélica y oportuna en todos sus aspectos.

Libro útil, utilísimo, no sólo para los asesores o encargados de la aplicación práctica de la Ley, sino también para aquellos que desde otras ópticas y en el ejercicio de sus funciones han de valorar, en no pocas ocasiones, comportamientos ilícitos cuyo deslinde entre la esfera penal y la disciplinaria no está suficientemente explícito, por lo que el oficial de Marina podrá encontrar en estos «comentarios» la necesaria luz que le esclarezca el a veces complicado itinerario de un precepto legal.

J. C. P.

# REVISTAS

## EL SEXTANTE. NÚM. 14. Mayo/agosto 2000.

Boletín de filatelia naval y polar editado cada cuatro meses por el Grupo de Filatelia Naval de Argentina, con numerosas reproducciones en blanco y negro de sellos, barcos, matasellos especiales, marcas postales, faros, sobres especiales, etc. Su contenido es de un gran interés no sólo para los aficionados a la colección y estudio de los sellos de correos, sino también para los amantes de la mar y sus historias, anécdotas y aventuras. Incluye artículos muy interesantes sobre una gran variedad de temas, siempre apoyados en la filatelia. Algunos son históricos, como el motín del acorazado ruso *Potemkin* en 1905. Otros están dedicados a barcos, como los mercantes italianos *Cesare Battisti* y *Umbria*, el buque escuela *Capitán Miranda* o los barcos hospital. La historia del correo está

presente en un artículo sobre el correo marítimo francés desde 1849, y en otro artículo dedicado a los cinco empleados de correos a bordo del *Titanic* en su trágico hundimiento, que en su intento de cumplir con su deber y salvar al menos las 200 sacas de correspondencia certificada perecieron con el barco.

Completan el boletín comentarios filatélicos e históricos sobre la base antártica Livingston, el faro de la isla Pingüino, el canal de Suez, el navegante solitario Vito Dumas, la compañía de transporte marítimo y fluvial La Platerense, Mark Twain y barcos en botellas. Finaliza con misceláneas y noticias de filatelia naval y polar de todo el mundo, que incluyen comentarios sobre las últimas emisiones de sellos que tienen la mar como motivo principal.



M. G. F.

NAVAL FORCES. Special Issue 2000.



Con la excelente presentación y calidad de las ilustraciones a que nos tiene acostumbrados la prestigiosa revista *Naval Forces*, que edita el grupo alemán Mönch, acaba de lanzar un número especial dedicado a la Marina francesa, una de las más modernas y potentes del mundo.

La realización del número ha supuesto un notable esfuerzo de síntesis y concreción, pues en tan sólo 52 páginas nos ofrece un amplio y completo panorama sobre el presente y el futuro de la Marina gala.

Después de la presentación del editor y otra a cargo del jefe del Estado Mayor de la Marina francesa, seguida de una amplia entrevista a dicho almirante, en los catorce artículos que vienen a continuación se detallan los aspectos más sobresalientes que cubren tanto aspectos operati-

vos como los referentes al personal y al material.

Entre los que se refieren al ámbito operativo, cabe reseñar el de «Operaciones Navales», «Cooperación de las Marinas Aliadas» y el de «Fuerza de la Acción Naval (ALFAN)», creada el pasado verano y que agrupa a todos los buques de superficie basados en la metrópoli: un portaaviones, escoltas, buques anfibios y de apoyo, y cuyo cuartel general está en Tolón.

También son de destacar artículos específicos sobre la «Aviación Naval», «La Fuerza de submarinos» y «Las Fuerzas de guerra de minas», así como los programas actuales y futuros referentes a los buques de superficie, cuya adquisición prioritaria es la fragata *Horizon*; a los aéreos, cuya estrella es el avión *Rafale*, y a los de submarinos, cuyo programa Barracuda reemplazará a los submarinos nucleares de ataque clase *Rubis* a partir de 2010.